



JACKELINE DE PÁDUA PEREIRA DA SILVA

**ENTRE METRÓPOLES: Mobilidade Espacial da
População, Heterogeneidades e Arranjo Regional na
Aglomeração Urbana de Jundiaí - SP**

CAMPINAS

2014



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE DEMOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DEMOGRAFIA

JACKELINE DE PÁDUA PEREIRA DA SILVA

**Entre metrópoles: mobilidade espacial da população,
heterogeneidades e arranjo regional na aglomeração
urbana de Jundiaí - SP**

ORIENTADORA: Prof.^a DRA. ROSANA APARECIDA BAENINGER

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO
APRESENTADA AO INSTITUTO DE
FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS DA
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE
CAMPINAS PARA OBTENÇÃO DO TÍTULO
DE MESTRA EM DEMOGRAFIA.**

**Este exemplar corresponde à versão final da dissertação
defendida pela aluna Jackeline de Pádua Pereira da Silva,
orientada pela Prof.^a Dr.^a Rosana Baeninger e aprovada no dia
27/02/2014.**

CAMPINAS

2014

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Cecília Maria Jorge Nicolau - CRB 8/338

Si38e Silva, Jackeline de Pádua Pereira da, 1987-
Entre metrópoles : mobilidade espacial da população, heterogeneidades e arranjo regional na aglomeração urbana de Jundiaí - SP / Jackeline de Pádua Pereira da Silva. – Campinas, SP : [s.n.], 2014.

Orientador: Rosana Aparecida Baeninger.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Demografia . 2. Concentração urbana. 3. Jundiaí (SP) - População . I. Baeninger, Rosana Aparecida, 1963-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: Between metropolis : spatial mobility of population, heterogeneity and regional arrangement in the urban agglomeration of Jundiaí - SP

Palavras-chave em inglês:

Demography

Urban concentration

Jundiai (SP) - Population

Área de concentração: Demografia

Titulação: Mestra em Demografia

Banca examinadora:

Rosana Aparecida Baeninger [Orientador]

Álvaro D'Antona

Maria Célia Silva Caiado

Data de defesa: 27-02-2014

Programa de Pós-Graduação: Demografia



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Dissertação de Mestrado, em sessão pública realizada em 27 de fevereiro de 2014, considerou a candidata JACKELINE DE PÁDUA PEREIRA DA SILVA aprovada.

Este exemplar corresponde à redação final da Tese defendida e aprovada pela Comissão Julgadora.

Profa. Dra. Rosana Aparecida Baeninger

A handwritten signature in blue ink, written over a horizontal line. The signature is highly stylized and cursive.

Prof. Dr. Álvaro D'Antona

A handwritten signature in blue ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and clearly legible.

Profa. Dra. Maria Célia Silva Caiado

A handwritten signature in blue ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and clearly legible.

RESUMO

Na divisão social do trabalho, a mobilidade espacial da população ganha novos contornos, manifestando deslocamentos - que antes eram de pequena importância - em diferentes espaços regionais, como é o caso dos movimentos pendulares. As “vocações regionais” e sua espacialização das atividades econômicas trazem elementos para compreender a dinâmica da população que ultrapassa as divisões políticas administrativas, sejam elas municípios, aglomerações urbanas ou regiões metropolitanas nos arranjos urbano-regionais. Este é o caso da Aglomeração Urbana de Jundiaí – SP, situada em uma localização estratégica entre a Região Metropolitana de Campinas e a Região Metropolitana de São Paulo, onde aproximadamente 84 mil pessoas saem diariamente dos municípios do aglomerado para trabalhar em outros municípios. Este trabalho aponta as relações complexas, móveis e heterogêneas presentes em um espaço institucionalizado, mas que está cercado de especificidades.

Palavras-chave: Demografia; concentração urbana; Jundiaí (SP) – População.

ABSTRACT

In the social division of labor, the spatial mobility of the population gains new contours, expressing movements - they were of minor importance before - in different regional areas, as is the case of commuting. The "regional vocations" and their spatial distribution of economic activities bring elements to comprehend the dynamics of the population that goes beyond administrative political divisions, as cities, urban agglomerations or metropolitan areas in the urban-regional arrangements. This is the case of the Urban Agglomeration of Jundiaí - SP, situated in a strategic location between the metropolitan region of Campinas and the metropolitan region of São Paulo, where about 84,000 people leave daily from the agglomerate cities to work in other cities. This work highlights complex, heterogeneous, and mobile relationships present in an institutionalized space that is surrounded by specifics.

Keywords: Demography; urban concentration; Jundiaí (SP) – Population.

*Dedico esta dissertação a Deus pelo dom da vida, a
minha família por todo amor, apoio e incentivo, ao
João Paulo por ser meu amado e me mostrar que na
vida é importante fazer o que amamos.*

AGRADECIMENTOS

Este trabalho fez parte de um processo de aprendizado que se iniciou com a disciplina de Metodologia Científica na graduação com a Profa. Dra. Rosana Baeninger e com a disciplina de Estudos de População e todos os ensinamentos do Prof. Dr. Ricardo Ojima e a doutoranda Francine Modesto. Em seguida, me aproximei do Núcleo de Estudos de População com a dedicação, apoio e todo o carinho da minha orientadora Profa. Dra. Rosana Baeninger a quem agradeço imensamente pela confiança depositada em mim e por ter proporcionado esta oportunidade de chegar até aqui.

Agradeço à Universidade Estadual de Campinas, ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas e ao Programa de Pós-graduação em Demografia por todo o suporte institucional. Bem como, agradeço a CAPES pelo financiamento, que foi fundamental para dar continuidade neste trabalho.

Agradeço todos os professores da Demografia, em particular, Prof. Dr. José Marcos, Profa. Dra. Tirza Aidar, Profa. Dra. Maria Coleta e Prof. Dr. Roberto do Carmo, que acompanhei por um semestre durante o Programa de Estágio Docente, um trabalho desafiador em que aprendi muito e tive a oportunidade de ensinar também.

Agradeço em especial a Dra. Roberta, que além de ter participado da banca de qualificação, me apoiou durante a iniciação científica na graduação, no mestrado e na disciplina por ela lecionada sobre Migrações Internacionais, agradeço também a ela por toda a disponibilidade, simpatia e entusiasmo.

Agradeço a todos os professores da banca, ao Prof. Dr. Álvaro D'Antona pelas preciosas contribuições na qualificação e a Profa. Dra. Maria Célia Caiado pela disponibilidade e o compromisso com este trabalho.

Agradeço os funcionários do NEPO, em especial a Ivonete por toda a dedicação, prontidão e atenção para com todos os processos administrativos dos quais necessitei, além dela, agradeço também à Raquel da informática que me ajudou com o SPSS.

Agradeço todos os colegas que fizeram parte desta jornada, em especial aqueles que fizeram parte dos momentos mais desafiadores, Gabriela, Marília, Késia, Guilherme, Igor e Bárbara. Agradeço também ao Aparecido pelas matrizes migratórias e a Natália Demétrio pela ajuda com os mapas.

Agradeço ao Observatório das Migrações em São Paulo por todo o suporte com informações que foram primordiais para esta pesquisa.

Agradeço também alguns amigos que me acompanharam e me ajudaram muito durante esta fase, não é possível citar todos, mas não posso deixar de mencionar alguns deles que me ajudaram diretamente, Adriano, Rafael, Eduardo e Regiana.

Por fim, agradeço aos meus pais, Romoaldo e Maria, que sempre apoiaram meus estudos, minha irmã Julianne, por todo carinho e compreensão e meu noivo João Paulo, pela paciência e companheirismo durante este processo de aprendizado.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 – ROSTOS E POSTOS: MOBILIDADE ESPACIAL DA POPULAÇÃO EM JUNDIAÍ	2
1.1. DINÂMICA ECONÔMICA E POPULAÇÃO NA FORMAÇÃO REGIONAL.....	3
1.2. NOVAS ESPACIALIDADES PAULISTAS	21
CAPÍTULO 2 – CARACTERIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ	34
2.1. BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO REGIONAL	34
2.2. DINÂMICA DA POPULAÇÃO NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ....	45
2.3. MOVIMENTOS MIGRATÓRIOS: POSIÇÃO ESTADUAL E DINÂMICA INTRARREGIONAL	52
CAPÍTULO 3 – PENDULARIDADE E A AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ NO ARRANJO URBANO-REGIONAL PAULISTA	63
3.1. MOVIMENTOS PENDULARES	63
CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	75

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População residente por ano. Município de Jundiaí. 1900-2010.....	16
Tabela 2 - Participação no PIB dos dez municípios mais bem posicionados do Estado de São Paulo com Jundiaí em destaque – 2000-2011.....	27
Tabela 3 - Valor Adicionado total, por setores de atividade econômica, Produto Interno Bruto total e per capita a preços correntes. Municípios da Aglomeração urbana de Jundiaí. 2010.....	36
Tabela 4 - Taxa de Crescimento Geométrico da População (% ao ano). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 1980/1991, 1991/2000 e 2000/2010.....	46
Tabela 5 - Fluxos migratórios segundo Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. 2005/2010.....	53
Tabela 6 - Imigrantes segundo Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. Grandes Regiões. 2005/2010.....	55
Tabela 7 – Emigrantes segundo Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. Grandes Regiões. 2005/2010.....	55
Tabela 8 - Fluxos migratórios no Estado de São Paulo segundo Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. 2005/2010.....	57
Tabela 9 - Volume e peso relativo da mobilidade pendular para trabalho de residentes sobre a População em Idade Ativa (PIA). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2000 e 2010.....	65
Tabela 10 - Volume e peso relativo da mobilidade pendular para o trabalho de residentes sobre a População em Economicamente Ativa (PEA) – ocupada na semana de referência. Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2010.....	67
Tabela 11 - Proporção da população residente pendular diária a trabalho segundo nível de instrução que partem de Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí para outros municípios, 2010.	69

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Operários de Tarsila do Amaral.....	2
Figura 2 - Linha do tempo com os desmembramentos municipais tendo como origem os desmembramentos de Jundiaí.....	10
Figura 3 - Desmembramentos Municipais tendo como origem os desmembramentos de Jundiaí.	11
Figura 4 - Guia do Investidor.....	26
Figura 5 - Estatísticas do Cadastro Central de Empresas – 2011.....	28
Figura 6 - Macrometrópole Paulista.....	29
Figura 7 - Mapa da Aglomeração Urbana de Jundiaí entre a Região Metropolitana de Campinas e Região Metropolitana de São Paulo.....	30
Figura 8 - Principais Investimentos na RA de Campinas, 2007-2009.....	32
Figura 9 - Mapa da Aglomeração Urbana de Jundiaí.....	34
Figura 10 - Complexo Industrial localizado entre Itupeva e Jundiaí.	37
Figura 11 - Fluxo intenso de caminhões – Centro Logístico na AU-Jundiaí.	38
Figura 12 - Centro de Distribuição localizado na AU-Jundiaí.....	38
Figura 13 - Faz Gran – Empresarial Parque – Jundiaí – Parque Industrial I.....	39
Figura 14 - Empresas do Parque Industrial I – Jundiaí.....	39
Figura 15 - Distribuição Relativa da população (%). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2010.	40
Figura 16 - Mancha Urbana na Aglomeração Urbana de Jundiaí, anos de fundação e desmembramentos.	41
Figura 17 - Taxa de Crescimento Geométrico da População (% ao ano). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 1980/1991, 1991/2000 e 2000/2010.	47
Figura 18 – Mapa com os eixos de crescimento regional da população. 1970 – 2010.	49

Figura 19 - Pirâmides Etárias. Aglomeração Urbana de Jundiaí, 1980, 1991, 2000 e 2010.....	50
Figura 20 - Imigrantes Intra-AUJ segundo local de origem (%). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. 2005/2010.	61
Figura 21 - Emigrantes Intra-AUJ segundo local de origem destino (%). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. 2005/2010.	62
Figura 22 - Peso relativo da mobilidade pendular diária para o trabalho de residentes para regiões selecionadas sobre a mobilidade pendular diária total. Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2010.....	68
Figura 23 - Proporção da população residente pendular diária a trabalho segundo rendimento no trabalho principal (%). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2010.....	71

INTRODUÇÃO

O estudo buscou analisar as relações socioespaciais entre a Aglomeração Urbana de Jundiaí e suas metrópoles vizinhas: São Paulo e Campinas. Focalizou em um primeiro momento, o município de Jundiaí para o entendimento de sua contextualização econômico-regional, sendo que a partir desta é que se avançou no arranjo regional incluindo a dimensão dos movimentos pendulares nesses espaços regionais e o papel de Jundiaí nesta dinâmica estadual.

Desse modo, o Capítulo 1 aborda aspectos teóricos sobre a mobilidade espacial da população e a divisão social do trabalho, focalizando o município de Jundiaí, sua formação histórica, socioeconômica e sua vocação logística no estado de São Paulo. Desta forma, resgata-se o processo de interiorização do desenvolvimento econômico no estado de São Paulo abordado por Cano (1988), as diferentes mobilidades apontadas por Bilsborrow (1996), de modo a poder compreender neste capítulo a formação da interlândia (SINGER, 1968) de Jundiaí, seu desenvolvimento regional e a sua relação com a dinâmica populacional.

No capítulo 2, o espaço regional é a Aglomeração Urbana de Jundiaí, onde se focaliza os movimentos migratórios e as relações da dinâmica de sua população com as regiões vizinhas, a qual reforça o papel regional da Aglomeração Urbana de Jundiaí na divisão social do trabalho estadual e as duas metrópoles (RMSP e RMC).

O capítulo 3 aprofunda as análises entre mobilidade espacial da população e divisão social do trabalho, a partir da mobilidade pendular da população, adotando o conceito de Moura (2009) acerca dos arranjos urbano-regionais. A utilização desta categoria espacial nos permite observar a mobilidade espacial da população em conjunto com outros elementos presentes nas aglomerações urbanas contemporâneas relacionando, como afirma Moura (2009), dialeticamente as forças de concentração e dispersão na organização do espaço remetendo a implicações de ordem política e econômica para o desenvolvimento regional.

CAPÍTULO 1 – ROSTOS E POSTOS: MOBILIDADE ESPACIAL DA POPULAÇÃO EM JUNDIAÍ

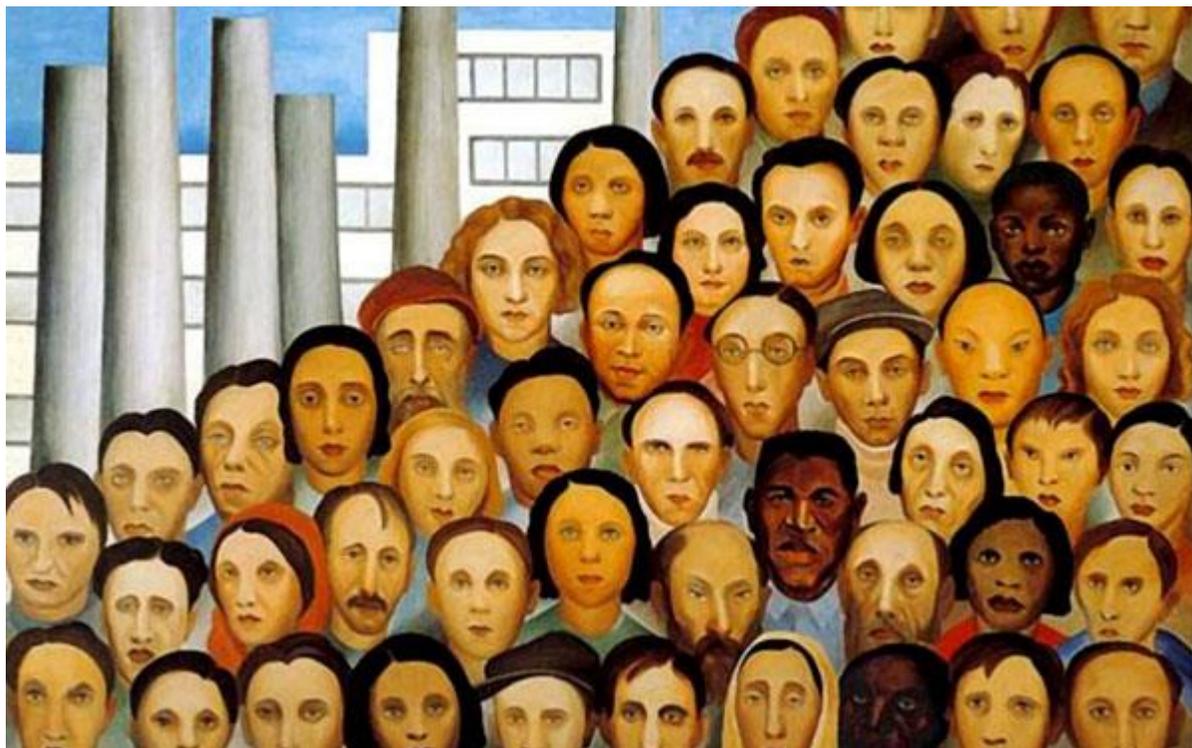


Figura 1 - Operários de Tarsila do Amaral.

Fonte: Operários. Tarsila do Amaral. 1933. Óleo sobre tela, 150 x 205 cm. Coleção Governo do Estado de São Paulo. Disponível em:

<http://galeriadefotos.universia.com.br/uploads/2012_05_21_23_54_570.jpg>. Acesso em: 12 mai. 2013

O quadro de Tarsila do Amaral abre este primeiro capítulo, pois os nossos olhos são atraídos para a população. Mas não perdemos de vista a fábrica ao fundo, que tem uma relação intrínseca com a vida das pessoas e também com a mobilidade das mesmas no espaço. A mobilidade espacial da população é um aspecto cotidiano e imprescindível para a sociedade no sentido de constituir espaços e caracterizar ou definir aspectos sociais, políticos, ambientais e econômicos, como o próprio sistema capitalista (HOBSBAWN, 1995).

1.1. DINÂMICA ECONÔMICA E POPULAÇÃO NA FORMAÇÃO REGIONAL

De acordo com Singer (1980), existem tipos historicamente definidos de fluxos migratórios, condicionados pela industrialização que promovem uma profunda alteração da divisão social do trabalho. Neste sentido, a mobilidade espacial da população é um processo social que está relacionado com causas estruturais sejam elas econômicas ou sociais: “É o fluxo migratório originado por determinados fatores estruturais, que determinam o seu deslocamento no espaço e no tempo, o primeiro objeto de estudo” (SINGER, 1980, p. 237).

Devido a aspectos históricos, econômicos, culturais e políticos, da facilidade de obtenção de recursos pela agricultura, comércio e pela indústria, a rede de cidades e os aglomerados populacionais vão se consolidando. (Cano, 1977; Siqueira, 2008; Singer, 1980; Faria, 1991).

Analisando este processo de expansão da rede urbana, Faria (1991) faz uma revisão sobre a urbanização no Brasil desde 1940 até 1990, apontando uma dupla característica deste processo: a concentração de grandes contingentes populacionais em áreas metropolitanas e em grandes cidades e o número grande e crescente de cidades. A virada do século 20 para o século 21 já definiu um processo de urbanização marcado pelas aglomerações urbanas (IPEA, 2002).

Neste processo de urbanização, de fluidez dos movimentos populacionais e da força de trabalho, a contínua mobilidade populacional transforma lugares e espaços e ela própria se transforma, pois envolve diferentes mobilidades (BILSBORROW, 1996). Das migrações de longa distância às migrações intrametropolitanas, a dinâmica populacional se altera ao longo das décadas:

O sistema urbano brasileiro tende, portanto, a se redesenhar em configurações metropolitanas e aglomerados urbanos. Essas espacialidades, por sua vez, ao mesmo tempo que concentra a população no conjunto da urbanização, apresenta especificidades intrametropolitanas e intra-aglomerações sobretudo no que se refere ao processo de redistribuição interna de suas populações, gerando espaços formados por sedes e entornos regionais, centros e periferias. São nessas novas configurações urbanas, portanto, que as populações se

movimentam, se deslocam e circulam diariamente, trazendo novas demandas às políticas sociais, quer seja em termos de transporte e moradia, como de saúde e educação (BAENINGER, 2004, p.9).

Neste contexto atual, existem diversas e complexas mobilidades que anteriormente:

[...] eram ofuscadas pelas grandes tendências históricas da migração no Brasil, em particular a migração rural-urbana, e até mesmo pela falta de dados.

Neste sentido, pensar de maneira mais geral na mobilidade espacial da população talvez fosse o mais adequado para nos desprendermos tanto de certos pressupostos e visões ultrapassadas que nos acompanharam até pouco tempo, quanto para vislumbrarmos novos conceitos, novas relações entre estes movimentos populacionais e, mais do que isso, novas formas de compreender a dinâmica demográfica de nosso país e mais especificamente de nossas cidades e aglomerações urbanas (CUNHA, 2011, p. 12).

Assim, para analisar tanto os fenômenos sociais quanto os demográficos, este estudo parte de uma terminologia mais ampla que ultrapassa o conceito específico de migração relacionada à mudança de residência definitiva (NAÇÕES UNIDAS, 1972).

Para um movimento ser considerado uma migração, é preciso (1) estar em uma divisão político-administrativa, e (2) envolver uma mudança de “residência habitual”. Esta definição muito específica e limitada de migração foi desenvolvida para torná-la mensurável a partir de fontes de dados padrão – basicamente a partir de censos populacionais. Evidentemente, há muitos tipos de mobilidade da população que não são considerados movimentos migratórios, incluindo alguns que satisfazem um, mas não ambos os requisitos acima ¹ (BILSBORROW, 1996, p. 3).

Desta forma, utilizando-se o conceito abrangente da mobilidade espacial da população será possível incluir outras mobilidades, como por exemplo, os movimentos pendulares, foco deste estudo, onde não há mudança de residência.

Nesta perspectiva, Bilsborrow (1996) também questiona a definição de mudança de residência, bem como o período em que se estabelece em uma residência

¹ Tradução livre do trecho: “For a movement to be considered a migration, it must (1) be across a political or administrative boundary, and (2) involve a change of “usual residence”. This very specific, limited definition of migration was developed to make it measurable from standard data sources - basically from population censuses. Evidently there are many types of population mobility not considered migration movements, including some that satisfy one but not both of the requirements above”. (BILSBORROW, 1996, p. 3).

para tratar da migração temporária ou sazonal, da circulação e até mesmo da pendularidade.

A dinâmica populacional na atualidade exige redefinição com o objetivo de entender este tema tão diversificado e complexo na sua definição, mensuração e interpretação conforme afirma Cunha e Patarra (1987). Além disso, como será observado nos capítulos seguintes, este tipo de análise permite avaliar a recente tendência de relacionar as diferentes mobilidades:

Uma área importante para a pesquisa é a investigação de conflitos entre os vários tipos de movimento, como entre movimentos migratórios de longa duração e temporários, entre longo prazo e circulação, e entre circulação e pendularidade.² (BILSBORROW, 1996, p. 5)

Para esta análise é necessário captar os determinantes (BILSBORROW, 2011), bem como as consequências na origem e no destino, envolvendo questões micros e macros aos fatores demográficos e socioeconômicos para compreender a dinâmica populacional da população.

Neste sentido, é necessário fazer uma análise mais abrangente dos processos de mobilidade, observando as peculiaridades regionais e atentando para a dinâmica transformadora da sociedade moderna que impõem novos desafios para entender os fenômenos urbanos (OJIMA, 2007).

Nesta primeira etapa teórica, entendendo que estas diferentes mobilidades fazem parte de um processo social mais amplo, se focalizarmos o espaço intramunicipal é possível envolver algumas contribuições de Siqueira (2008), que trabalha com o conceito de *hinterland* baseado em Singer (1968) e Corrêa (1994).

² Tradução livre do trecho: “An important area for research is the investigation of trade-offs between the various types of movement, such as between long-term and temporary migration movements, between long-term and circulation, and between circulation and commuting” (BILSBORROW, 1996, p. 5).

Analisando o processo de desenvolvimento econômico, sob o prisma da evolução urbana, Singer (1968) estuda cinco cidades brasileiras³ examinando uma área mais ampla, que abrange um espaço maior que o da cidade em si, dentro da qual se dá a divisão de trabalho. Este espaço é a hinterlândia:

Este conjunto se compõe do centro urbano e de suas regiões tributárias, que são definidas como o *hinterland* econômico da cidade. Constituem, portanto, *hinterland* de um núcleo urbano todas aquelas áreas agrícolas que cedem à cidade (sob a forma de venda de mercadorias, pagamento de impostos, oferendas religiosas, etc) parte de seu excedente e consomem, em alguma medida, bens ou serviços da cidade. Portanto, na análise da evolução das cinco cidades brasileiras feita neste trabalho investigaram-se, de fato, cinco regiões que têm aquelas cidades como pólo principal da divisão de trabalho entre campo e cidade (SINGER, 1968, p. 7).

Trazendo em um primeiro momento o exemplo da Economia Colonial, ou seja, a relação colônia e metrópole e a situação privilegiada desta última, Singer (1968) apresenta que a evolução destas cidades analisadas se deu de forma similar, onde estas, também aparecem nesta situação, economicamente autônoma em relação às do entorno, no entanto, na Economia Industrial:

[...] predominam as tendências diferenciadoras, que se acentuam sobretudo pelo funcionamento do mercado de capitais que redistribui a parte do excedente destinado à acumulação, pelo território, de acordo com critérios de lucratividade privada, concentrando-os naturalmente no pólo industrial mais forte (SINGER, 1968, p. 9).

Neste sentido, Singer (1968) trabalha com a dimensão histórica da hinterlândia, partindo da evolução das cidades, que envolve uma análise de áreas mais amplas, dentro da qual se dá a divisão do trabalho entre os setores que se localizam na cidade. Esta evolução e ampliação das cidades, bem como esta relação complementar e interdependente entre um centro urbano e sua região, fazem parte do processo de passagem de uma sociedade colonial para uma sociedade industrial, ou seja, é próprio do desenvolvimento do capitalismo (Siqueira, 2008; Singer, 1968; Mello, 1982).

Neste processo, a divisão social do trabalho se torna cada vez mais complexa:

³ As cidades analisadas por Singer (1968) foram: São Paulo, Blumenau, Porto Alegre e Belo Horizonte.

Na sociedade industrial, a divisão do trabalho é levada ao seu extremo: para a produção de cada mercadoria contribuem numerosos trabalhos especializados e que se multiplicam na medida em que avança a técnica e se aperfeiçoam os elementos materiais da produção (SINGER, 1968, p. 10).

Tendo como base a divisão social do trabalho e a dimensão histórica, ao analisar São Paulo e sua hinterlândia, Singer (1968) aponta que:

[...] ao lado da economia de exportação, amplas áreas do país são colonizadas sob a forma de economia “pura” de subsistência. A economia de subsistência tem uma capacidade de expansão própria, que independe de qualquer fator econômico externo, ao contrário da economia de exportação. Esta força expansiva é função primordialmente da pressão demográfica e da disponibilidade de terra. Se a população aumenta, por imigração ou crescimento vegetativo, e se houver terras virgens disponíveis a economia de subsistência pode espalhar-se por áreas consideráveis, maiores mesmo que as ocupadas pela economia de exportação (SINGER, 1968, p. 22).

Para Siqueira (2008), a contribuição de Singer (1968) é fundamental para entendermos esta relação entre diferentes espacialidades:

[...] seria possível observar que o termo hinterlândia refere-se a uma relação e interação baseada na interdependência entre dois tipos de espacialidades – o centro urbano e demais núcleos secundários –, que se baseia na esfera econômica, mas vai além dela, incluindo elementos culturais, sociais e político-institucionais (SIQUEIRA, 2008, p. 32).

Ou seja, trata-se de um processo importante para analisar o desenvolvimento do município de Jundiaí, que faz parte desta hinterlândia analisada por Singer (1968), como será visualizado mais adiante.

Ainda com relação ao conceito de hinterlândia, a mesma está relacionada com uma região complementar ou com uma área de influência de localidades centrais ou de um centro urbano, entendendo região complementar como uma área onde a população se desloca, segundo Siqueira (2008, p. 28 *apud* CORRÊA, 1994, p.21), “para a localidade central visando obtenção de bens e serviços”.

Com a ampliação da divisão social e “territorial” do trabalho na expansão do sistema capitalista se faz necessária esta articulação regional em torno do grande centro que em um primeiro momento extrai força de trabalho, produtos, lucros e outros

elementos desta região e que em um segundo momento exporta capitais, bens, serviços, ideias e valores (SIQUEIRA, 2008).

Assim sendo, na sociedade brasileira, particularmente no estado de São Paulo, foi possível uma acumulação interna e o desenvolvimento da divisão social e territorial do trabalho a partir da economia cafeeira (CANO, 1977) – em um primeiro momento – e posteriormente a interiorização do capital (CANO, 1988). A cafeicultura nacional possibilitou um setor dentro do país que tinha a possibilidade de acumulação de capital que levou a constituição das forças produtivas capitalistas, um capital mercantil que se diversificou, tornando-se para Mello (1982) um capital industrial tardio quando comparado com outras nações.

No estado de São Paulo, ao relacionar a mobilidade espacial da população e a divisão social do trabalho é necessário analisar o processo histórico de urbanização e de desenvolvimento paulista. Neste aspecto, a contribuição de Cano (1988) é fundamental, uma vez que além de propor uma periodização para analisar este processo, o autor traz os seus determinantes, bem como o quadro da urbanização e da dinâmica regional decorrente.

Nesta periodização, 1920 marca processo de acumulação do capital, em que a matriz do sistema urbano paulista é o café. Da crise de 1929 a 1955 é o início do processo de industrialização e de 1956 a 1980 o período da industrialização pesada (CANO, 1988).

De acordo com Gonçalves (1998, p. 8) “o desenvolvimento urbano ao viabilizar e sustentar um certo estágio de desenvolvimento econômico prepara condições para a economia desdobrar-se para um estágio mais desenvolvido”.

Neste sentido e utilizando-se a periodização proposta por Cano (1988) é possível tratarmos deste processo analisando o caso de Jundiaí.

No aspecto teórico-metodológico, é importante tratar do processo de formação e desenvolvimento do município de Jundiaí para compreender os movimentos da atualidade, suas vocações ao longo do processo de formação e consolidação da região e todos os desmembramentos que o município de Jundiaí teve ao longo de sua história. Isto se faz necessário, pois queremos compreender a mobilidade espacial da população dentro da visão histórico-estrutural:

Como qualquer outro fenômeno social de grande significado na vida das nações, as migrações internas são sempre historicamente condicionadas, sendo o resultado de um processo global de mudança, do qual elas não devem ser separadas. Encontrar, portanto, os limites da configuração histórica que dão sentido a um determinado fluxo migratório é o primeiro passo para o seu estudo (SINGER, 1980, p. 217).

Analisar os antecedentes históricos do município fornece suporte para compreender este processo de acumulação e industrialização. De acordo com Izaías (2012) Jundiaí, fundada em 1655, passou por diversos desmembramentos ao longo de sua história; cidades da atual Região Metropolitana de Campinas, Mogi-Mirim, Franca e muitos outros municípios surgiram a partir dos desmembramentos de Jundiaí, sendo assim é uma localidade fundamental na formação social paulista e no povoamento do interior do Estado de São Paulo, conforme linha do tempo demonstrada na Figura 2 (com destaque para os municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí) e Figura 3 com todos os municípios que se desmembraram de Jundiaí.

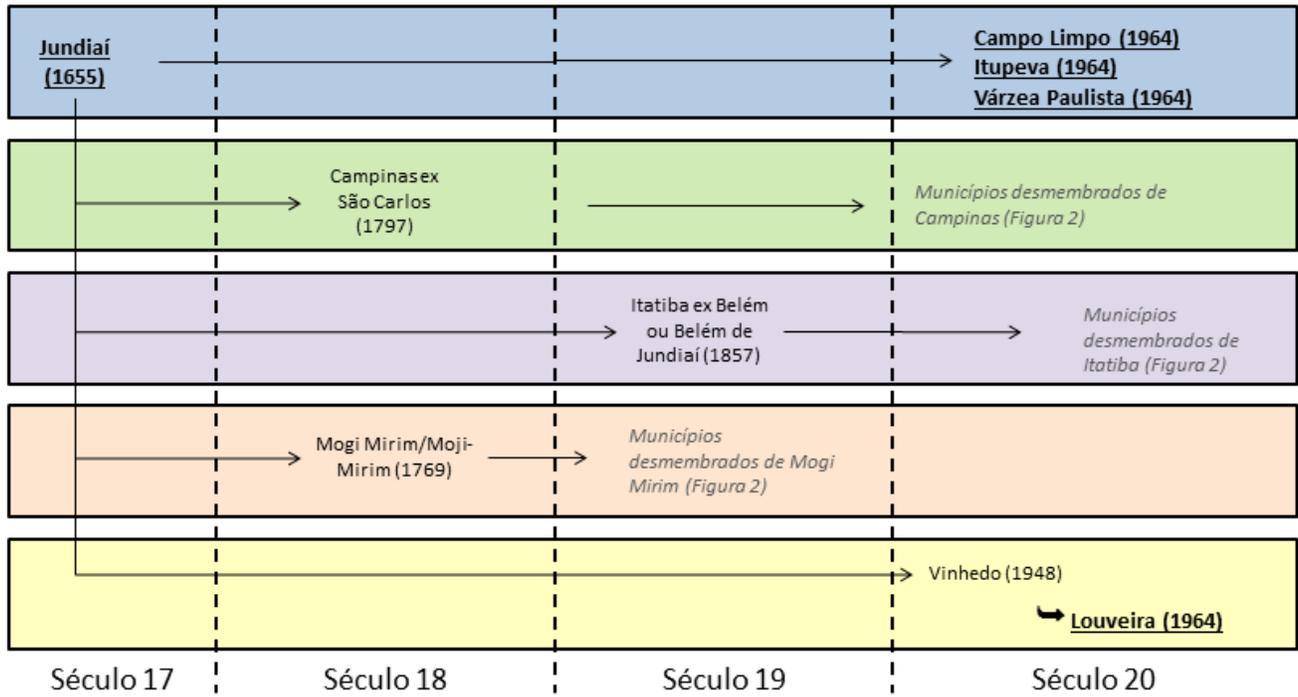


Figura 2 – Linha do tempo com os desmembramentos municipais tendo como origem os desmembramentos de Jundiaí.

Fonte: Dados da Fundação SEADE. Informe Demográfico 1, 1980. IBGE Cidades.

<p>Jundiaí (1655)</p> <p>Campinas ex São Carlos (1797)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Americana (1924) <ul style="list-style-type: none"> ❖ Nova Odessa (1959) • Cosmópolis (1944) Território desmembrado dos municípios de Campinas, Mogi-Mirim e Limeira. <ul style="list-style-type: none"> ❖ Holambra (1991) pertencia a Jaguariúna, mas sua localização se dividia nos municípios de Artur Nogueira, Cosmópolis, Santo Antonio de Posse e Jaguariúna. • Sumaré ex Rebouças (1953) • Hortolândia (1991) • Valinhos (1953) • Paulínia (1964) <p>Campo Limpo (1964)</p> <p>Itatiba ex Belém ou Belém de Jundiaí (1857)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Morungaba (1964) <p>Itupeva (1964)</p> <p>Mogi Mirim/Moji-Mirim (1769)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Serra Negra (1859) <ul style="list-style-type: none"> ❖ Aguas de Lindóia (1953) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Lindóia (1938). Em 1899 foi criado o distrito de Lindóia no município de Serra Negra. Em 1938 este distrito tornou-se município. Em 1953 foi reconduzido a distrito do município de Aguas de Lindóia, tornando-se novamente município em 1964. • São João da Boa Vista ou São João Batista da Boa Vista (1859) <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vargem Grande do Sul (1921) ❖ Aguas da Prata (1935) ❖ Aguai (1944) • Itapira ex Penha do Rio do Peixe ou N.S. da P. do Rio do Peixe ou Penha de Mogi-Mirim (1858) • Casa Branca (1841) <ul style="list-style-type: none"> ❖ São Simão (1865) ❖ Ribeirão Preto (1871) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sertãozinho (1896) <ul style="list-style-type: none"> Pontal (1935) Barrinha (1953) ✓ Cravinhos (1897) Serrana (1948) ✓ Dumont (1964) ✓ Guataporã (1990) ❖ Santa Rosa do Viterbo ex Itacurama (1910) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Serra Azul (1927) ❖ Mocóca ex São Sebastião da Boa Vista (1871) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Luis Antonio (1959) ❖ Caconde (1864) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Tapiritiba (1928) ❖ Santa Cruz das Palmeiras (1885) ❖ São José do Rio Pardo (1885) <ul style="list-style-type: none"> ✓ S. Sebastião da Grama ex Grama (1925) ✓ Divinolândia ex Sapecado (1953) ✓ Itobi (1959) 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Conchal (1948) ❖ Artur Nogueira (1948) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Engenheiro Coelho (1991) ✓ Holambra (parte) (1991) ❖ Jaguariúna (1953) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Holambra (parte) (1991) ❖ Santo Antonio da Posse ex Posse da Ressaca (1953) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Holambra (parte) (1991) <p>• Franca (1821)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Batatais (1839 - Franca) ❖ Cajuru (1865 - Batatais) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Santa Cruz da Esperança (1993) ❖ Cruz de Cajuru <ul style="list-style-type: none"> ✓ Santo Antonio da Alegria (1885) ✓ Cássia dos Coqueiros (1959) ❖ Jardinópolis (1896) ❖ Brodósqui (1913) ❖ Altinópolis (1918) ❖ Nuporanga ex Divino Espírito Santo de Batatais (1885) Em 1909 foi reconduzido à categoria de distrito e incorporado ao município de Orlandia. Em 1926 tornou-se novamente município. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Orlandia (1909) <ul style="list-style-type: none"> Guaíra (1928) ✓ Morro Agudo (1934) ✓ Sales Oliveira (1944) ✓ São Joaquim da Barra (1917) Ipuã (1948) ❖ São José da Bela Vista (1948) ❖ Patrocínio Paulista ex Patrocínio do Sapucaí e S. B. Macaúbas (1885) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Itirapuã (1948) ❖ Ituverava ex Carmo de Franca (1885) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Guará (1925) ✓ Miguelópolis (1944) ❖ Igarapava ex Santa Rita do Paraíso (1873) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Pedregulho (1921) <ul style="list-style-type: none"> Rifaina (1948) ✓ Buritizal (1953) ✓ Aramina (1964) ❖ Cristais Paulista ex Guapuã (1959) ❖ Jeriguara (1964) ❖ Restinga (1964) ❖ Ribeirão Corrente (1964) <p>Várzea Paulista (1964)</p> <p>Vinhedo (1948)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Louveira (1964) <p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> em negrito – desmembramento direto de Jundiaí • Desmembramento dos municípios em negrito ❖ Desmembramentos dos municípios marcados com • ✓ Desmembramentos dos municípios marcados com +
--	---

Figura 3 – Desmembramentos Municipais tendo como origem os desmembramentos de Jundiaí.
Fonte: Izaías (2012, p. 24-25 *apud* SEADE, 1980).

De lavoura de subsistência que abasteciam os moradores, tropeiros e bandeirantes, ao cultivo de culturas como a cana de açúcar, o algodão, o milho, a uva e principalmente o café, várias fases da sua economia estão relacionadas com as fases da história do Brasil bem como com a dinâmica da população no país como aborda Izaías (2012). O município de Jundiaí presenciou muitos movimentos populacionais, tais como, o fluxo de população escrava e a imigração europeia, antes de ter a sua atual importância de centro logístico no Estado de São Paulo com suas diferentes mobilidades.

Neste processo, é interessante ressaltar dois fatos importantes que irá orientar os próximos passos desta contextualização: a produção cafeeira e a construção das ferrovias. A produção de café ganha força no estado a partir da segunda metade do século 19 e no caso de Jundiaí conforme Izaías (2012, p. 58): “Algumas áreas de Jundiaí também foram destinadas a este tipo de plantio, inclusive com a utilização da mão de obra negra escrava, mão de obra esta utilizada amplamente por todos os latifundiários da época”.

Com o incentivo do governo em 1860 para a produção de café foi criada a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí:

As transformações que a mesma causaria na economia local e na dinâmica populacional são dignos de um trabalho à parte. Ressaltaremos apenas que é por ela e seus entroncamentos (Cia. Paulista de Estradas de Ferro – 1872, Cia. Ituana – 1873, Cia. Itatibense – 1890 e a Cia. Bragantina – 1891) que se escoaria a produção cafeeira do oeste paulista, que chegariam os imigrantes e mais tarde fomentariam o crescimento industrial, sendo de fundamental importância para Jundiaí (IZAÍAS, 2012, p.60).

As pesquisas realizadas por Izaías (2012) apontam que a produção de café em Campinas iria ultrapassar a produção de café em Jundiaí, porém ao citar Davidovich (1966) é de grande relevância ressaltar que já naquela época é possível notar a formação da sua vocação logística, uma vez que, devido a sua localização estratégica, com a ferrovia para o escoamento do café, seria “ponto importante de comunicação” e

“porta de entrada para o interior paulista”. É pelas ferrovias que também chegaria a Jundiaí os imigrantes europeus e “com eles novos costumes, novas línguas e principalmente novas técnicas produtivas, construtivas, agrícolas etc.”. (IZAÍAS, 2012, p. 149).

Jundiaí está inserido no processo de interiorização do desenvolvimento e da urbanização no estado de São Paulo é possível afirmar que:

O final dos anos dez e o início da década de 20 marcam, portanto, o início de um ciclo de expansão da economia cafeeira paulista, que trouxe à tona uma diversificação crescente tanto da economia urbano-industrial, como do mundo agrário. (CANO, 1988, p.5)

Este capital, proveniente do café, irá se desdobrar em múltiplas faces conforme Cano (1988), com as ferrovias, os bancos e o próprio nascimento da indústria paulista, ou seja, o café seria a “matriz do sistema urbano paulista” (CANO, 1988, p.6).

Na década de 1920, de acordo com Cano (1988), a distribuição regional da população ainda estava concentrada no setor primário, porém na participação das sub-regiões na distribuição regional, a participação de Jundiaí neste setor era menor (5,45%) do que no setor secundário (9,40%) e terciário (8,10%). A região já começava a apresentar uma indústria diversificada, em Jundiaí já havia concentração de indústrias nos seguintes ramos: têxtil, papel, fósforo, material de transporte e metalurgia.

De acordo com Cano (1988, p. 30) o período seguinte, de 1930 a 1955:

[...] marca precisamente o momento em que se fez a passagem: com base na produção agrícola que se desenvolvera na década anterior, na rede urbana e na divisão territorial do trabalho que se estabeleceu no Estado, a economia paulista pôde ultrapassar a crise de 29 e se restabelecer com novas características, dando início à nova etapa de desenvolvimento econômico.

Neste período é importante ressaltar um aspecto sobre o mercado logístico no interior incluindo neste sentido o município de Jundiaí, de acordo com Cano (1988, p. 38), “no interior, transportes e armazenagem gerou duas vezes mais emprego que comércio. Dos novos empregos criados no interior, o setor terciário foi responsável por 61,9% deles”.

Além disso, cabe ressaltar que com a concentração industrial na metrópole, neste período também começam “as migrações rural-urbano e as migrações do interior para a metrópole, dando início à inversão do movimento migratório que até então levava a ocupação econômica do território paulista pela agricultura”. (CANO, 1988, p. 43).

Tanto as ferrovias, quanto as rodovias tiveram papel fundamental neste processo de desenvolvimento e de expansão da rede urbana:

Campinas e Ribeirão, situadas mais próximas à Capital, com terras mais férteis e encontrando-se bem articuladas ao mercado consumidor pelo eixo da Anhanguera, eram as regiões mais modernas do Estado e tinham uma larga história de inversões capitalistas tanto em sua agricultura como em sua rede urbana. (CANO, 1988, p. 46).

Na década de 1930 a divisão do trabalho industrial se redefiniu:

Mas, como processo de industrialização, impulso transformador da divisão social e territorial do trabalho, redefiniu o espaço social e econômico do Estado, produzindo três movimentos no processo de urbanização: o desenvolvimento urbano-industrial se interiorizou, concentradamente em algumas regiões e dispersamente nas demais, e deu origem à metrópole. (CANO, 1988, p. 53).

A prefeitura de Jundiaí ao relatar a história do município já aponta as marcas de industrialização do período:

O processo de industrialização de Jundiaí acompanhou as vias de circulação. Com isso, as indústrias se concentravam nas regiões próximas à ferrovia e às margens do Rio Guapeva, atendendo principalmente os segmentos têxtil e cerâmico. Nos anos 30 e 40, ocorreu novo impulso industrial e após a inauguração da Rodovia Anhanguera, em 1948, mais empresas procuraram a cidade, aproveitando também a abertura da economia ao capital estrangeiro em 1950. Foi nesta época que vieram para o município as indústrias metalúrgicas. Por tudo isso, pode-se dizer que Jundiaí nasceu com uma forte aptidão para o trabalho e o desenvolvimento. (JUNDIAÍ, 2013).

A etapa seguinte, de 1956 a 1980, momento da industrialização pesada, traz mudanças na estrutura social, nas formas de viver, consumir e trabalhar (CANO, 1988). São mudanças que ocorrem não só na metrópole, mas também no interior, com a “modernização agrícola” e a “descentralização industrial” em um momento político marcado pelo Plano de Metas e o “milagre econômico brasileiro”. (CANO, 1988).

As cidades médias passaram a presenciar a questão urbana. Assumiram nova dimensão dentro do sistema de cidades do Estado, e assistiram a generalização das formas de reprodução da vida urbana que caracteriza as sociedades de massa. Mas este não é um processo que se desenrolou por igual no território paulista. Na sua origem está a diversificação do espaço e das dinâmicas regionais internas. O centro essencial desse processo, a região de industrialização recente, reúne as extensões da Grande São Paulo e as áreas onde mais avançara a modernização agrícola. Sobressaem a porção do Vale do Paraíba mais próxima à Capital e o eixo de Campinas até São José do Rio Preto, onde, de um lado as significativas economias urbanas, de outro a dimensão do processo de modernização agrícola, seriam suporte dessas transformações. (CANO, 1988, p. 59).

Neste processo de transformação há uma diferenciação do trabalho social cada vez mais intensa entre as cidades, tanto no setor secundário quanto no terciário, junto a isso há um crescimento da classe média e da população urbana, no Estado de São Paulo a população de 4,8 milhões em 1950 passou para 22,2 milhões em 1980 (CANO, 1988).

Conforme divisão realizada por Cano (1988) é possível apresentar dois ciclos neste período de industrialização pesada, sendo que o primeiro de 1956 a 1962 seria o seu movimento ascendente com concentração da população, da indústria e dos serviços na metrópole, e outro ciclo que vai de 1968 a 1973 e que “determinou o crescimento e modernização do interior, provocando uma desconcentração relativa da população e da atividade urbana, tanto no setor secundário como no terciário”. (CANO, 1988, p. 62).

Com relação à localização estratégica de Jundiaí, é importante ressaltar que neste período de desenvolvimento e de industrialização pesada, entre 1950 e 1970, a rodovia Anhanguera foi pavimentada e ampliada e a rodovia dos Bandeirantes foi construída, articulando interior e metrópole.

Neste período, de 1956 a 1980, a região administrativa de Campinas, juntamente com Jundiaí, “passou a ter uma estrutura industrial mais diversificada, onde alguns ramos se destacaram: alimentos (29,2%), têxtil (13,0%), metalurgia (8,6%) e mecânica (9,0%)”. (CANO, 1988, p. 90). No decorrer da década de 70, diante da concentração urbana, o governo federal passou a propagar esta descentralização

industrial com investimentos em diversas regiões, incluindo Campinas, fazendo com que a indústria no interior crescesse cada vez mais.

Na década de 1960, Davidovich (1966, p. 370) já aborda sobre o desenvolvimento industrial da região de Jundiaí:

Com a crescente penetração de investimentos vindos de fora e a diminuição dos empreendimentos locais, quer pelo número de iniciativas, como pela absorção e transformação de antigas indústrias por outras mais recentes, Jundiaí apresenta-se cada vez mais como centro satélite. Por sua vez, a par de seu próprio crescimento intenso em espaço e população conseqüente à recente fase de industrialização, Jundiaí influi na organização urbana de municípios periféricos, tendendo a transformar várias aglomerações vizinhas em centros dormitórios.

Com a urbanização e a redistribuição espacial da população, na década de 60, Cano (1988) aponta o crescimento de Jundiaí que ultrapassou a população do Vale do Paraíba, Taubaté e São José dos Campos naquela década. Em 1970 o município ultrapassa os 100.000 habitantes e, em 1980, os 200.000 habitantes, conforme Tabela 1 a seguir:

Tabela 1 – População residente por ano. Município de Jundiaí. 1900-2010.

Ano	População	Taxa de Crescimento (% a.a.)
1900	14.990	-
1920	44.437	5,58
1940	58.203	1,36
1950	69.165	1,74
1960	117.932	5,48
1970	167.772	3,59
1980	258.809	4,43
1991	289.269	1,02
2000	323.397	1,25
2010	370.126	1,36

Fonte: Fundação SEADE. Memória das Estatísticas Demográficas

Em conjunto com a rede urbana, cresce o terciário no interior, aumentando também a participação do mesmo na geração de empregos neste setor, tendo a Região de Campinas, juntamente com Jundiaí, o maior peso na geração destes empregos. “Com isso, estabilizou-se finalmente o peso do interior no setor terciário, rompendo uma tendência histórica de décadas, em que o terciário crescia predominantemente na metrópole” (CANO, 1988, p. 98).

Com relação à mobilidade espacial da população, cabe ressaltar o processo que ocorreu até este momento que envolveu em curto espaço de tempo:

Levando em conta que foi somente na década de sessenta que a população urbana superou a rural, pode-se afirmar que a transformação urbana no Brasil foi tão acelerada que fez coincidir, no tempo, a urbanização, a concentração da população urbana e a metropolização. (BRITO, 2007, p. 3).

Neste contexto, as migrações internas tiveram um papel fundamental demograficamente e socialmente, a migração era uma esperança para a mobilidade social.

Elas foram decisivas para alinhar e integrar territorialmente a sociedade brasileira na segunda metade do século XX. Com a expansão dos sistemas de transporte e comunicação, os migrantes fluíram aceleradamente, contribuindo para a estruturação de um sistema de cidades de dimensão nacional, comandado pelos grandes aglomerados metropolitanos. (BRITO, 2007, p. 3).

Com destino às grandes cidades, a migração interna até os anos 80 envolvia:

[...] o desenvolvimento da economia e da sociedade abria caminhos para a articulação da mobilidade espacial, ou da migração, com a mobilidade social. Mudar de residência com a família para um outro município ou estado era uma opção social consagrada pela sociedade, estimulada pela cultura e com a possibilidade de se obter algum êxito na melhoria de vida. (BRITO, 2007, p. 3).

Para analisar as novas determinações sobre os processos de desenvolvimento regional e de urbanização no período pós 1980, Cano (2011) propõe a seguinte divisão para estudo: de 1980 a 1989, o período da “Década Perdida”, o período de 1989 a 2003 e o período mais recente que vai de 2003 a 2010.

O primeiro período que vai de 1980 a 1989, a “Década Perdida”, trata-se do período do agravamento da crise que se iniciou na década anterior: alta de juros, dívida externa, inflação e estagnação da economia são características deste período que acabou por restringir as ações estaduais atingindo também o município de Jundiá:

Este forte desequilíbrio financeiro do estado restringiu suas ações no plano nacional e regional debilitando não só o gasto público, mas também o investimento privado, notadamente o industrial, atingindo, principalmente, o núcleo da dinâmica industrial – o parque produtivo de São Paulo -, que estagnou, diminuindo os efeitos dinâmicos para a desconcentração industrial regional. (CANO, 2011, p. 34).

Para Cano (2011, p. 34), esta década em que todos os setores em São Paulo cresceram minimamente foi “um passo atrás na evolução industrial, em um período em que o capitalismo mundial acelerava sua reestruturação produtiva”. Um período em que o êxodo rural cresceu muito e conseqüentemente a população urbana também, porém devido a este “fraco desempenho industrial”, o desemprego aumentou e junto com ele, o trabalho informal e a precarização do mercado de trabalho.

Sobre a mobilidade espacial da população, neste período há uma diminuição do fluxo migratório inter-regional (BAENINGER, 2005), contudo, na esfera intrarregional é relevante ressaltar o crescimento das cidades médias.

As cidades médias, que já vinham crescendo mais do que as RMs na década anterior, continuam a fazê-lo, assimilando não só os efeitos positivos da expansão urbana, mas principalmente, os nocivos: conurbação, periferação, favelização; insuficiência de recursos públicos, insegurança, degradação ambiental e outros males. (CANO, 2011, p. 42)

O crescimento das cidades médias é uma tendência também apontada por Caiado (2001, p. 500):

A principal característica da rede urbana estadual, nas últimas décadas, é o crescimento das cidades médias no interior paulista, concentrando parcela crescente da população, muitas delas articuladas em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas. Este processo, expressa-se em uma dinâmica socioespacial que se repete nas diversas realidades territoriais como ambientes construídos pelo capital e para o capital.

O período seguinte, de 1989 a 2003, marca a “submissão consentida dos países subdesenvolvidos à Nova Ordem” (CANO, 2011, p. 35), com as empresas transnacionais ou com a compra de empresas brasileiras públicas ou privadas, enfraquecendo nossa soberania nacional e trazendo diversas reformas institucionais liberais. No aspecto regional, cabe ressaltar que:

Os estados subnacionais (governos estaduais e prefeituras) que também estavam com sua fiscalidade debilitada e fortemente endividados, foram obrigados a negociar suas dívidas com o governo federal, entre 1996 e 1998, comprometendo por 30 anos parte de suas receitas com o pagamento compulsório de amortizações e juros, reduzindo fortemente suas capacidade de gasto, em especial de investimentos. (CANO, 2011, p. 36)

Ainda nesta perspectiva, a falta de políticas voltadas para o desenvolvimento regional, fez com que acirrasse uma competitividade local para trazer grandes empresas que na sua maioria são transnacionais. (CANO, 2011).

Neste contexto, Jundiaí também possui diversas empresas multinacionais, de acordo com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico de Jundiaí são 113 empresas, tais como (JUNDIAÍ, 2012):

- Siemens S.A. – multinacional Alemã do setor de Máquinas, Aparelhos e Materiais Elétricos;
- Johnson & Johnson Bras. Com. Prod. Saúde – fabricante de produtos farmacêuticos originária dos Estados Unidos;
- Air Liquide Brasil S.A. – multinacional francesa do ramo de Produtos Químicos.

De acordo com Cano (2011), com relação à questão urbana no período de 1989 a 2003, houve algumas continuidades do período anterior: a desconcentração produtiva, o crescimento das cidades médias e com relação à situação do emprego, o crescimento do trabalho informal e a precarização do trabalho urbano. Diante deste contexto, com relação à mobilidade espacial da população:

[...] os anos 2000 denunciam que a mobilidade espacial da população no território nacional insere-se num contexto mais amplo de transformações da sociedade global em seu conjunto. Os distintos contextos históricos, econômicos, sociais, demográficos e políticos serão as heranças para as diferentes manifestações, explicações e interpretações das migrações internas no Brasil no século 21. (BAENINGER, 2012, p. 57)

O período mais recente, de 2003 a 2010, de acordo com Cano (2011), seguiu a mesma política neoliberal anterior, porém, devido também a uma melhoria das políticas sociais, houve um aumento do consumo da população. Além disso, com o crescimento da China, as *commodities* tiveram seus preços elevados, o que foi positivo para a exportação dos produtos primários brasileiros, no entanto, o mesmo não ocorreu com a indústria, “a participação da indústria de transformação no PIB caiu ainda mais, atingindo 15,7% em 2010!” (CANO, 2011, p. 43).

Com relação à questão regional, de acordo com Cano (2011), a desconcentração produtiva continuou, assim como a guerra fiscal. Na questão urbana, o crescimento das cidades médias e pequenas e a criação de novos municípios tem relação com a inserção dos mesmos nas principais redes urbanas, fato este que também incide sobre a mobilidade espacial da população reforçando:

[...] a tendência de configuração de novos espaços da migração, com a necessidade de diferentes olhares para as escalas aonde esses fluxos se processam, seus sentidos e repercussões em diferentes níveis. Entendo que não basta apenas indicar que se trata de “novas” modalidades migratórias ou “novos” rumos da migração interna. (BAENINGER, 2012, p. 59).

Sobre a mobilidade espacial da população neste período atual, após a década de 1980, é de fundamental importância o crescimento dos municípios periféricos e das cidades médias “evidenciando um processo de inversão espacial do comando do crescimento demográfico metropolitano”. (BRITO, 2007, p. 4).

Essa inversão espacial tem sido grandemente alimentada pelos saldos migratórios negativos das capitais com os outros municípios metropolitanos. Em outras palavras, tem havido uma grande evasão populacional das capitais para as periferias metropolitana, evidente desde a década de oitenta.

Esse fenômeno é fundamental. A expansão metropolitana se define pela sua conformação espacial horizontal ou, em outras palavras, pelo seu contexto intrametropolitano. Ela se define também pela sua integração, regional e

nacional, no sistema de cidades, o que será analisado posteriormente. (BRITO, 2007, p. 4).

Neste sentido, é de fundamental importância o estudo das heterogeneidades deste atual contexto intrametropolitano. A Aglomeração Urbana de Jundiaí, mesmo inserida em um contexto maior, tem suas próprias especificidades: “O grande aglomerado metropolitano envolve mais do que uma mera conurbação de municípios. É um território contíguo, sustentado pelos sistemas de transportes e comunicações, com uma grande integração funcional e intensas redes de interações entre as cidades metropolitanas”. (BRITO, 2007, p. 4 e 5).

1.2. NOVAS ESPACIALIDADES PAULISTAS

Caiado (2004) enfatiza o processo de que com a descentralização e desconcentração na complexa rede urbana paulista é de fundamental importância observar as peculiaridades regionais, as “novas espacialidades no interior do Estado”, para entender a mobilidade espacial da população:

[...] alterações socioespaciais da rede urbana, advindas das mudanças na divisão regional do trabalho, a partir do processo de interiorização do desenvolvimento, e que engendraram a conformação de RMs e AUs fora da RMSP, têm alterado os fluxos migratórios no estado de São Paulo. (CAIADO, 2004, p. 14).

Este desenvolvimento dos setores secundários e terciários no interior paulista corroborou para a “ampliação e complexificação na divisão espacial do trabalho” e para que alguns municípios tornassem pólos regionais:

A existência de três Regiões Metropolitanas legalmente constituídas; de processos de integração de funções urbanas e de conurbação em outros onze conjuntos de municípios, articulados em Aglomerações Urbanas, além de diversos municípios pólos regionais, que apesar de não estarem em processo de conurbação, exercem forte polaridade sobre vasta área do território, mostram que a estrutura urbana paulista, comandada pela RMSP, é integrada por um grande conjunto de outros centros e evidenciam a grande complexidade da rede urbana paulista. (CAIADO, 2004, p. 14).

Desta forma, na divisão social do trabalho, bem como na reestruturação produtiva, observamos um contexto de formação de vocações regionais tanto

relacionadas ao aspecto social, cultural e econômico, bem como a questões políticas (HARVEY, 1992).

Baeninger (1998), ao tratar dos pólos regionais e a mobilidade intraurbana ressalta que:

[...] nas novas formas da urbanização polarizada, a grande cidade ou a cidade-sede tem que ser entendida levando-se em conta os nexos que estabelece com as cidades no entorno, alcançando às vezes outras regiões, que se traduzem em aglomerações regionais, uma vez que os complexos urbanos extravasam as cidades, mantendo vínculos de integração, quer seja pelo setor de serviços, empregos, insumos para as atividades econômicas, local para moradia, etc. Dentro dessa nova configuração regional, a mobilidade intra-urbana constitui um dos principais elementos da formação e consolidação de tais espaços urbanos. (BAENINGER, 1998, p. 74).

Na formação dos pólos regionais, a mobilidade intrarregional se faz presente, constituindo estas novas espacialidades:

Ou seja, além dos movimentos migratórios inter-regionais, a intensa mobilidade intra-regional também constitui uma das especificidades do processo de reorganização da população no espaço urbano-regional, com a presença de subcentros, indicando uma diferenciação cada vez mais complexa do espaço urbano dentro das próprias regiões (BAENINGER, 1994, p. 494).

Conforme análise feita anteriormente sobre a década de 1990 a partir dos estudos de Cano (2011), com as políticas neoliberais, a inflação e todas as outras consequências já mencionadas, ao pensar nestas novas espacialidades, é interessante apontar para uma tendência abordada por Pacheco (1998) que é fragmentação do território, cujas características envolvem guerra fiscal entre regiões. Para o autor a problemática regional brasileira na atualidade é “menos uma questão de desequilíbrios e mais a ausência de uma referência nacional capaz de se colocar como horizonte digno e solidário de crescimento econômico” (PACHECO, 1998, p.15). Desta forma, procura responder: “porque razão houve continuidade da desconcentração e porque o novo contexto problematiza sua continuidade. Não tanto na forma de reconcentração, mas de fragmentação econômica da nação” (PACHECO, 1998, p. 16)

Neste contexto de desconcentração industrial, estas novas espacialidades no interior assumiram importante participação na economia nacional. Esta tendência de movimentos espaciais da indústria brasileira (PACHECO, 1998), também envolve o município de Jundiaí, localizado próximo as principais rodovias do país:

Esta própria tendência locacional, sobretudo em São Paulo, tendeu a favorecer municípios de porte médio, dotados de infra-estrutura e próximos à malha de transportes, mas distantes dos problemas crônicos das grandes cidades” (PACHECO, 1998, p. 169).

Pacheco (1998) interpreta esta “interiorização” da indústria brasileira relacionando as vantagens econômicas destas localidades:

O resultado seria a tendência da indústria de fugir dos custos elevados da metrópole, em especial da cidade central, localizando-se no entorno metropolitano, em particular nas cidades de menor porte, nas quais teria custos locais mais baixos, no âmbito das mesmas economias regionais existentes no campo aglomerativo. (PACHECO, 1998, p. 213).

Com relação às novas espacialidades do interior de São Paulo (CAIADO; SANTOS, 2001) trata que todo este contexto econômico paulista retratado até aqui, possibilitou a ampliação dos papéis das cidades do interior, bem como, a ampliação da mobilidade integrando e articulando a rede urbana paulista:

Essas espacialidades nem sempre são perfeitamente identificáveis ou passíveis de serem isoladas, dada a complexidade da rede e as múltiplas interrelações. Em regiões mais dinâmicas e de maior densidade de centros, as relações sócio-econômicas se dão segundo diferentes vetores fazendo com que as articulações, sejam elas de subordinação ou de complementaridade, se dêem entre centros de diferentes aglomerações. Isso é facilmente evidenciado quando estudamos as relações entre os municípios situados próximos à RMSP. Além da forte atração exercida por aquela metrópole os processos de conurbação e integração produtiva existentes na região de Jundiaí, por exemplo, e sua articulação com municípios da RMC e da aglomeração Urbana de Sorocaba dificultam o estudo e a delimitação da aglomeração. (CAIADO; SANTOS, 2001, p. 500)

Abordando sobre diferentes padrões espaciais do Estado de São Paulo, Caiado e Santos (2001), tratam também do município objeto deste estudo:

Jundiaí, é um local privilegiado para a localização industrial e tem recebido diversos investimentos nos últimos anos. Além disso, possui uma economia urbana estruturada com diversos segmentos do setor de serviços e grandes

estruturas de comércio atacadista, de abrangência nacional.” (CAIADO; SANTOS, 2001, p. 504).

Caiado (2001), afirma que é preciso observar as estratégias das empresas com relação ao local de instalação e as vantagens que as mesmas estão adquirindo, apontando que os investimentos são desconcentrados “ou seja, não estão se dirigindo somente para a Região Metropolitana de São Paulo, mas abarcam uma área mais ampla, de algumas regiões do interior paulista” (CAIADO; SANTOS, 2001, p. 507).

Apresentando a importância dos grandes eixos de ligação à capital neste processo de consolidação de novas espacialidades paulistas, Caiado e Santos (2001) apontam as principais rodovias que fazem esta ligação, como é o caso daquelas que passam por Jundiaí. A Mobilidade Demográfica no Estado de São Paulo na década de 90 é o que constitui estas novas espacialidades:

A partir do processo de interiorização do desenvolvimento, apesar da forte concentração populacional existente na RMSP, houve aumento nas taxas de crescimento demográfico de outras regiões, localizadas no interior paulista, beneficiadas pela relativa desconcentração de atividades industriais (CAIADO, 2004, p. 11).

Esta mobilidade espacial da população no interior paulista antecede este processo de consolidação de novas espacialidades paulistas:

Observa-se que, já nos anos 70, regiões do interior paulista destacavam-se pelo dinamismo econômico e absorção de fluxos migratórios provenientes tanto da RMSP como de regiões vizinhas, registrando taxas de crescimento superiores às da RMSP (CAIADO, 2004, p. 11).

Assim, o interior do Estado de São Paulo “têm se tornado novos destinos de migrantes, inclusive interestaduais, que têm queimado etapa migratória” (CAIADO, 2004, p. 14), muitas vezes sem passar por São Paulo, ou seja, migrando direto para o interior paulista, mostrando desta forma:

[...] que os movimentos migratórios que ocorrem nos diversos centros paulistas são distintos e integrantes de dinâmicas socioespaciais engendradas a partir de alterações na divisão regional do trabalho. (CAIADO, 2004, p. 14)

Analisando a dispersão urbana no Estado de São Paulo, Caiado e Perillo (2008), apontam que as empresas têm diferentes estratégias locais relacionadas a condições econômicas, políticas e estruturais, mas nem todas as cidades receberão estes investimentos:

A peculiaridade que existe no interior do estado é função da divisão espacial do trabalho, onde, cabe a alguns centros (cidades) o papel de polo e sede das atividades mais dinâmicas e articuladas ao grande capital, ao passo que, para alguns municípios periféricos, cabe o papel de abrigo da força de trabalho de menores rendimentos. Este processo é, na verdade, um padrão de urbanização semelhante ao dos grandes centros. A diferença é que, nos grandes centros, a divisão espacial do trabalho e a conseqüente localização das diversas atividades, funções e, também, a localização das diversas camadas sociais, ocorrem no mesmo município. Nas diversas regiões do estado, esta divisão espacial do trabalho se dá entre os diversos centros, entretanto, não ocorre nos moldes preconizados pelos modelos tradicionais de polaridade e concentração, sendo sim, determinados pela localização das grandes empresas e dos setores mais dinâmicos (CAIADO; PERILLO, 2008, p. 21).

Para se inserirem neste processo, os municípios têm adotado diferentes políticas, uma vez que:

[...] a localização passa a ser determinada pela existência de mão-de-obra qualificada, pela possibilidade de constituição de uma rede de fornecedores, por ganhos de escopo, pela proximidade do mercado consumidor, pela possibilidade de uma qualidade de vida amena para seus funcionários, dentre outros fatores (CAIADO; PERILLO, 2008, p. 22)

O município de Jundiaí também se insere neste processo, conforme o “Guia do Investidor”, Figura 4, documento criado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico de Jundiaí, cujo título já apresenta uma estratégia linguística para atrair estes investimentos (JUNDIAÍ, 2012):

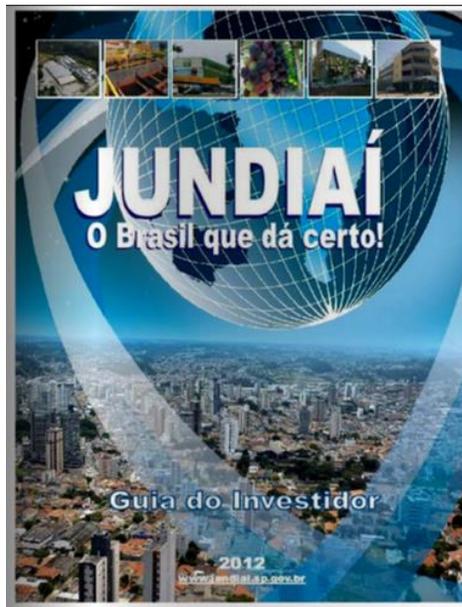


Figura 4 - Guia do Investidor
Fonte: Jundiaí, 2012

Neste documento (JUNDIAÍ, 2012) a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico de Jundiaí, apresenta as condições estruturais, econômicas e políticas para atrair as empresas, como as citadas por Caiado e Perillo (2008), destacando sua localização privilegiada, sua infraestrutura industrial e geral, a qualidade de vida, a educação e qualificação, sua participação no PIB do Estado de São Paulo e sua logística “invejável”, fato que denota dois aspectos fundamentais: a competitividade entre as regiões, já apontada por Pacheco (1998) e a formação de um centro logístico:

Jundiaí desfruta de uma das melhores malhas de transporte do Estado de São Paulo, com as melhores rodovias do Estado; proximidade com os aeroportos de Viracopos, Congonhas e Cumbica; ferrovia; e fácil acesso aos portos de Santos e São Sebastião. Os novos investimentos no rodoanel de São Paulo, ferroanel e corredor de exportação irão melhorar, nos próximos anos, a já excepcional infra-estrutura de transporte do Município. (JUNDIAÍ, 2012, p. 2).

Com relação à malha ferroviária, além do Trem Expresso Bandeirante e do Ferroanel Tramo Norte⁴, cabe destacar:

Facilitando a importação e a exportação, está em operação, junto a ferrovia, em Jundiaí, um amplo terminal de cargas e depósito de contêineres, operado por importante empresa especializada no atendimento logístico relacionado ao comércio exterior. (JUNDIAÍ, 2012, p. 19).

Sobre o Produto Interno Bruto (PIB) do município, Jundiaí em 2010 é a nona cidade com o melhor PIB municipal do Estado de São Paulo conforme Tabela 2 a seguir:

Tabela 2 - Participação no PIB dos dez municípios mais bem posicionados do Estado de São Paulo com Jundiaí em destaque – 2000-2011.

Ranking	2000		2010	
	Municípios	Participação (%)	Municípios	Participação (%)
1	São Paulo	37,8	São Paulo	35,6
2	São José dos Campos	3,2	Guarulhos	3,0
3	Guarulhos	3,1	Campinas	2,9
4	Campinas	3,0	Osasco	2,9
5	São Bernardo do Campo	2,6	São Bernardo do Campo	2,9
6	Barueri	2,4	Barueri	2,2
7	Osasco	2,0	Santos	2,2
8	Santo André	1,8	São José dos Campos	1,9
9	Sorocaba	1,3	Jundiaí	1,6
10	Ribeirão Preto	1,3	Santo André	1,4

Fonte: Fundação SEADE; IBGE. Disponível em:
< <http://www.seade.gov.br/produtos/pibmun/pdfs/PIBMunicipal2011.pdf> >. Acesso em: 20 out. 2013.

De acordo com estas informações municipais, Jundiaí possui uma grande diversidade industrial, com várias indústrias, entre elas: Coca Cola, Sadia, Ambev, Klabin, Parmalat, Mahle-Metal, Duratex, Continental, Siemens, Air liquide, White Martins, Itautec e muitas outras. (JUNDIAÍ, 2012). De acordo com o Cadastro Central de Empresas (IBGE, 2011) são várias empresas que empregam quase 200 mil pessoas, conforme Figura 5:

⁴ Tanto o **Trem Expresso Bandeirante** como o **Ferroanel Tramo Norte** são iniciativas previstas de investimentos do Governo Estadual (Jundiaí, 2012).

Número de empresas atuantes	15.616 unidades
Número de unidades locais	16.297 unidades
Pessoal ocupado assalariado	175.580 pessoas
Pessoal ocupado total	197.149 pessoas
Salário médio mensal	3,6 salários mínimos

Figura 5 - Estatísticas do Cadastro Central de Empresas – 2011

Fonte: IBGE. Cadastro Central de Empresas 2011. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=352590&idtema=115&search=sao-paulo%7Cjundiai%7Cestatisticas-do-cadastro-central-de-empresas-2011>>. Acesso em: 20 out. 2013.

Além do setor industrial, o documento da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico de Jundiaí também traz alguns destaques sobre o setor de comércio e serviços e ainda do Turismo local, uma vez que Jundiaí faz parte do Pólo Turístico do Circuito das Frutas. (JUNDIAÍ, 2012).

De acordo com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico de Jundiaí, com relação aos incentivos fiscais:

Para ampla faixa do setor de serviços o ISS é de 2%, o menor índice permitido pela Constituição.

A cidade não oferece outros incentivos fiscais, mas possui custos menores de IPTU e água. (JUNDIAÍ, 2012, p. 23).

Com relação ao governo estadual, ao analisar o Plano Plurianual do Estado de São Paulo (SÃO PAULO, 2011b) para o período de 2012 a 2015, o documento cita dois aspectos que abrangem o município de Jundiaí:

Pretende-se ainda o aprofundamento dos estudos de três serviços de trens regionais – São Paulo/Santos, São Paulo/Sorocaba e São Paulo/Jundiaí – permitindo o reordenamento da matriz de transporte entre as regiões metropolitanas e aglomerados urbanos do Estado. O tempo médio de viagens ficará em torno de 40 minutos entre São Paulo-Santos e São Paulo-Sorocaba e 25 minutos entre São Paulo e Jundiaí (SÃO PAULO, 2011b, p. 109).

O Estado de São Paulo, a partir da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano, a EMLASA, também faz uma análise regional a partir de uma categoria espacial institucionalizada, a Macrometrópole Paulista, a Aglomeração Urbana de Jundiaí também está inserida nesta categoria, conforme Figura 6 a seguir:

O território macrometropolitano abrange as quatro regiões metropolitanas institucionalizadas do Estado – São Paulo, Campinas, Baixada Santista e Vale do Paraíba e Litoral Norte –, as aglomerações urbanas de Sorocaba, Jundiaí e Piracicaba, além das microrregiões de Bragantina e São Roque. São 173 municípios que concentravam, em 2010, 73,3% do total da população paulista, 83,4% do Produto Interno Bruto (PIB) estadual e 27,6% do PIB brasileiro –, além de abrigarem cerca de 50% da área urbanizada do Estado. (EMLASA, 2012).

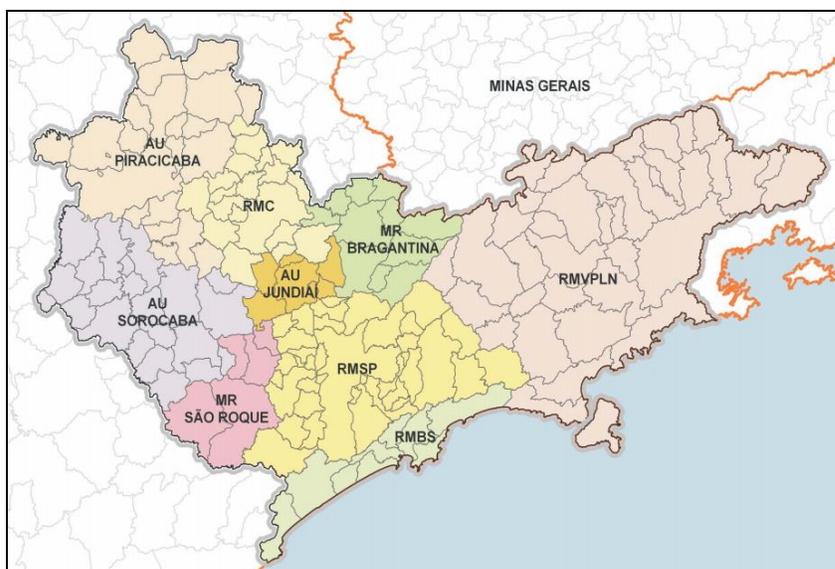


Figura 6 - Macrometrópole Paulista

Fonte: Estudo da Morfologia e da Hierarquia Funcional da Rede Urbana Paulista e da Regionalização do Estado de São Paulo; Emlasa, Fundação Seade; 2012. Disponível em: <http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/ProjetosEstudos/Relatorios/arquivos/FolhetoMMportugues.pdf>

No entanto, esta região possui uma grande heterogeneidade, como foi observado anteriormente com a compreensão histórica dos períodos que antecederam este contexto. É necessário, portanto analisar as especificidades internas para compreender a dinâmica da população neste processo.

Este é o propósito desta pesquisa, analisar um arranjo regional dentro deste contexto mais abrangente, compreendendo a relação dinâmica que acontece na

Aglomeraco Urbana de Jundiaí e sua relao com as metrópoles vizinhas, como  possível observar na Figura 7 a seguir:

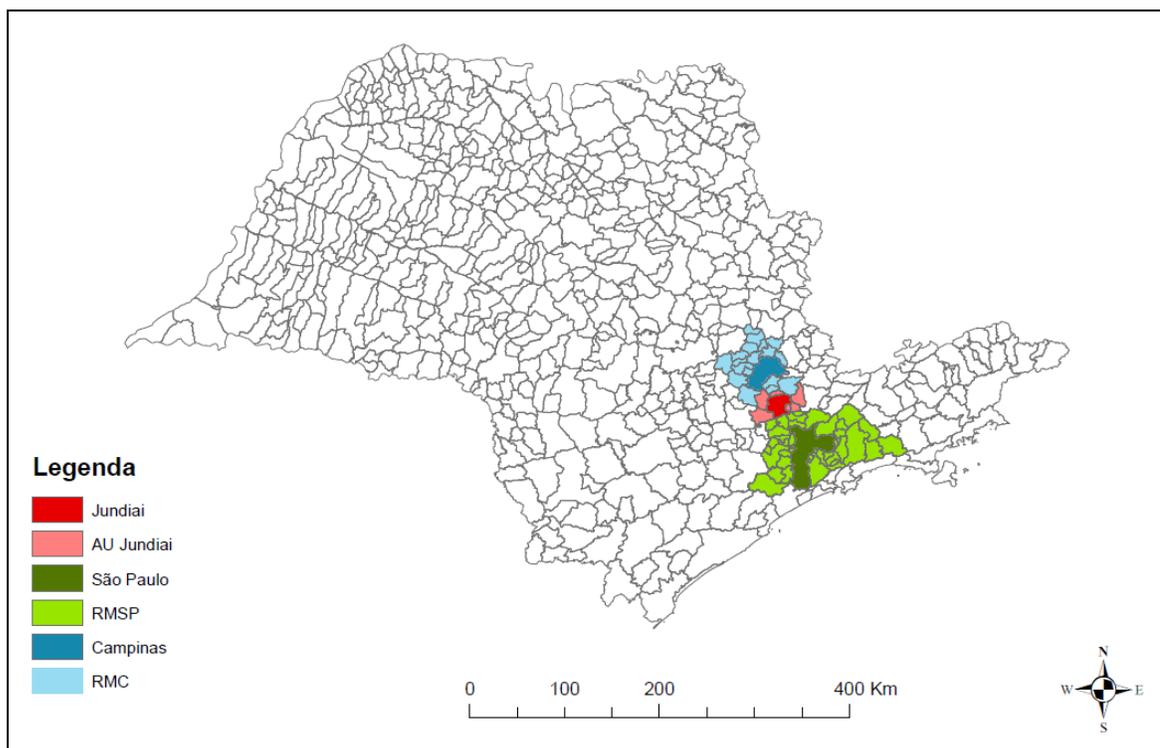


Figura 7 - Mapa da Aglomerao Urbana de Jundiaí entre a Região Metropolitana de Campinas e Região Metropolitana de São Paulo

Fonte: Observatório das Migraoes em São Paulo, NEPO/UNICAMP – FAPESP/CNPq.

O documento (SÃO PAULO, 2011c) apresenta uma análise generalizada a para a Macrometrópole Expandida, contudo,  interessante ressaltar três aspectos econmicos dos quais o município de Jundiaí faz parte: Aglomerado Produtivo de Móveis de Itatiba, o Circuito Turístico das Frutas e a APL (Arranjo Produtivo Local) de Cermica Vermelha de Itu e Região.

Além disso, a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional do Estado de São Paulo apresenta um documento que analisa a Região Administrativa de Campinas, com relao a Jundiaí, cabe destacar os seguintes pontos:

As indústrias de Campinas, interligadas com o setor terciário, localizaram-se, predominantemente, ao longo dos principais eixos rodoviários, especialmente em Campinas, nos municípios de sua Região Metropolitana e em centros sub-regionais da RA de Campinas, como Jundiaí, Piracicaba, Rio Claro, Limeira, Mogi Guaçu, Moji Mirim e Bragança Paulista, que, juntos, passaram a abrigar 84% da população regional (2010). (SÃO PAULO, 2011a, p. 14).

O Estado de São Paulo também ressalta a importância econômica do município de Jundiaí:

O município de Jundiaí tem recebido importantes investimentos, nos últimos anos, e possui economia desenvolvida, com segmentos do setor de serviços e estruturas de comércio atacadista, que se beneficiam das vantagens logísticas de estarem localizados à margem da Rodovia Anhanguera, que corta o município. (SÃO PAULO, 2011a, p.61)

Com relação à localização privilegiada, a Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo destaca no documento “Enfoque Regional” a questão logística e a relação com o município de Jundiaí:

A Via Anhanguera possui relevante papel na formação da atividade industrial da região, com destaque para as plantas industriais de Jundiaí, Vinhedo, Valinhos, Campinas, Sumaré, Americana, Nova Odessa e Limeira. As vantagens econômicas proporcionadas pela localização geográfica e pelo sistema viário foram importantes incentivos para o desenvolvimento desse modelo industrial e permitiram a ligação entre a região produtora de matéria-prima, o mercado consumidor e os terminais de exportação. O ramo de alimentos e bebidas é um dos mais significativos. Em bens intermediários, tem relevo a indústria química, de papel e celulose, de borracha e plástico, farmacêutica e de minerais não metálicos. No segmento de bens de capital, nota-se a presença de metal-mecânico e equipamentos de automotores. (SÃO PAULO, 2010, p. 73)

Jundiaí faz parte da Região Administrativa de Campinas, neste sentido, é válido destacar que “os investimentos do Governo estadual, no setor de transportes, são expressivos na RA de Campinas” (SÃO PAULO, 2010, p. 69), conforme Figura 8 a seguir:



Figura 8 - Principais Investimentos na RA de Campinas, 2007-2009.

Fonte: SÃO PAULO, 2010. Disponível em:

<http://www.planejamento.sp.gov.br/noti_anexo/files/uam/enfoque_regional.pdf>. Acesso em: 30 out. 2013.

Em Jundiaí, há leis municipais e projetos de lei que tornaram uma região de Jundiaí como Pólo Industrial e Logístico, tratam-se de ruas do Loteamento Multivias no Bairro Ermida⁵. Além disso, também há um projeto de lei em vigor nº 10.958, que instituiu e incluiu no Calendário Municipal de Eventos a “Feira Internacional de Logística”. De acordo com Lamas e Cataia (2005) diversas empresas do ramo tem se instalado na região:

A concretização desse projeto consiste na atração de empresas ligadas às atividades de distribuição e logística. Dados revelam que o número de empresas de logística e distribuição que estão se instalando no Município de Jundiaí vem aumentando desde 1998, e estas, em sua grande maioria, são empresas pertencentes a grandes grupos logísticos como é o caso da DHL – representada pela empresa Danzas Logística – da FC Logística – representado por um Centro de Distribuição e Armazenagem –, do Grupo Lachmann – representado pela empresa Integral/EADI – Jundiaí – e da Fassina – que possui um terminal rodoferroviário neste município (LAMAS; CATAIA, 2005, p. 7321).

Estas empresas oferecem serviços de administração das operações logísticas, além destas empresas, também é importante ressaltar a presença de Centros de Distribuição, como o exemplo do Centro de Distribuição e Logística das Casas Bahia que emprega 2.400 pessoas e que é “o maior da América Latina, que vem

⁵ JUNDIAÍ. Leis Municipais números: 6491, 6464, 6452, 6453, 6454, 6456.

sendo ampliado em mais de 80 mil m² (alcançando cerca de 270 mil m² de armazéns), instalado no km 52 da Rodovia Anhangüera”. (LAMAS; CATAIA, 2005, p. 7322).

Com relação a este potencial logístico:

Com isso, o Município de Jundiaí já conta com cerca de 500 mil m² de área construída, ocupada por empresas ligadas à logística e distribuição, e outros 200 mil m² em construção/ampliação. Também se localiza neste município uma das maiores bases industriais do Estado de São Paulo, totalizando 500 indústrias, entre grandes, médias e pequenas (LAMAS; CATAIA, 2005, p. 7323).

A dinâmica da população em sua constituição histórica na divisão social do trabalho amplia seus processos de deslocamentos populacionais. Os movimentos populacionais voltados para o espaço logístico de Jundiaí remetem à análise desta nova constituição regional heterogênea, complexa e dinâmica, que envolve a Aglomeração Urbana de Jundiaí e seu entorno, como será tratado no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 2 – CARACTERIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ

2.1. BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO REGIONAL

A Aglomeração Urbana de Jundiaí foi criada em 2011 pela Lei Complementar nº 1.146, de 24 de agosto de 2011, e é “[...] constituída pelo agrupamento dos Municípios de Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jarinu, Jundiaí, Louveira e Várzea Paulista”. (SÃO PAULO, 2011). De acordo com a Constituição Estadual do Estado de São Paulo artigo 153, sobre a criação destes aglomerados:

O território estadual poderá ser dividido, total ou parcialmente, em unidades regionais constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, mediante lei complementar, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, atendidas as respectivas peculiaridades. (SÃO PAULO, 2011).

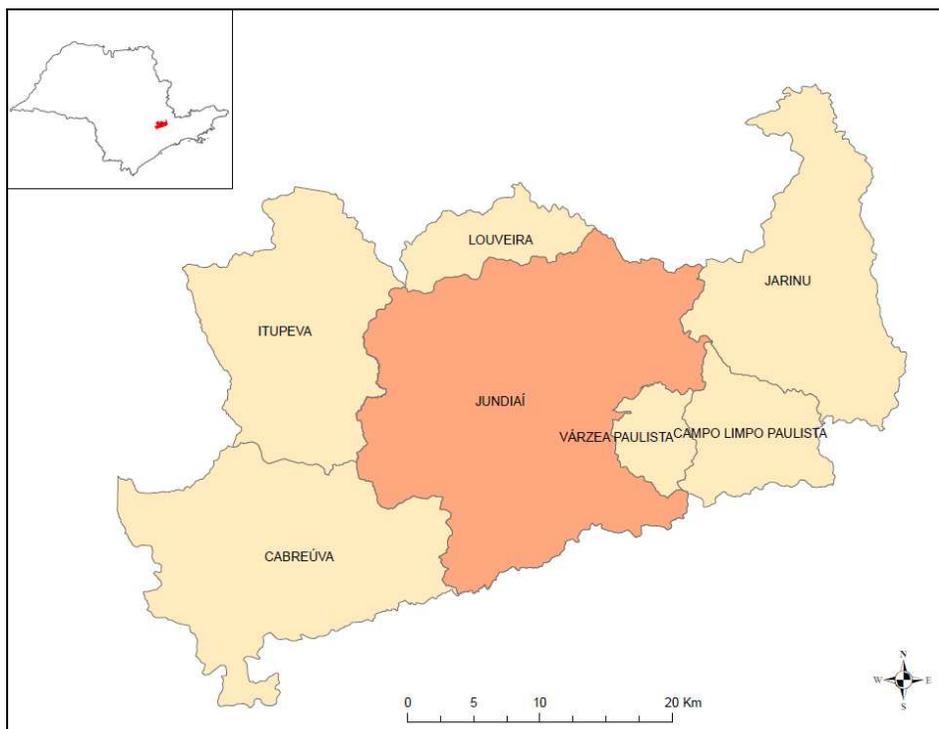


Figura 9 - Mapa da Aglomeração Urbana de Jundiaí
Fonte: Observatório das Migrações em São Paulo, NEPO/UNICAMP – FAPESP/CNPq.

É a partir deste conjunto de municípios, conforme Figura 9, que este capítulo sobre a Aglomeração Urbana de Jundiaí está centrado. No entanto, é relevante observar que os sete municípios da AU-Jundiaí fazem parte da Região Administrativa de Campinas e da Região de Governo de Jundiaí, outra forma de organização espacial criada pelo Decreto nº 22.970, de 29 de novembro de 1984 e que inclui também os municípios de Morungaba e Itatiba (município integrante da Região Metropolitana de Campinas).

Além disso, é importante ressaltar que a Aglomeração Urbana de Jundiaí, como já tratado anteriormente, está localizada entre a Região Metropolitana de São Paulo e a Região Metropolitana de Campinas:

[...] é uma região bastante industrializada e com grandes nexos de integração com as regiões vizinhas. Jundiaí é um local privilegiado para a localização industrial e tem recebido diversos investimentos nos últimos anos. Além disso, possui uma economia urbana estruturada com diversos segmentos do setor de serviços e grandes estruturas de comércio atacadista, de abrangência regional. (CAIADO, 2004, p.6).

Um elemento importante para ressaltar na análise é o Produto Interno Bruto desta Aglomeração Urbana, bem como dos municípios que dela fazem parte. Conforme Tabela 3, a Aglomeração Urbana de Jundiaí concentra 2,8% do PIB do Estado de São Paulo. O município de Jundiaí é o que tem o maior PIB da Aglomeração Urbana representando mais da metade do PIB da aglomeração (56,75%), além disso, o município de Jundiaí concentra 1,6% do PIB do Estado de São Paulo, o que denota sua centralidade na aglomeração. O menor PIB da aglomeração urbana vem do município de Jarinu que representa 1,2% do PIB da Aglomeração Urbana de Jundiaí, como será observado mais adiante este município é o que tem o menor volume populacional e a menor densidade demográfica do aglomerado.

Tabela 3 - Valor Adicionado total, por setores de atividade econômica, Produto Interno Bruto total e per capita a preços correntes. Municípios da Aglomeração urbana de Jundiaí. 2010.

Municípios	Valor Adicionado				Impostos (em milhões de reais)	PIB (em milhões de reais)	PIB <i>per</i> <i>Capita</i> (em reais)
	Agropecuária (em milhões de reais)	Indústria (em milhões de reais)	Serviços (em milhões de reais)	Total (em milhões de reais)			
Cabreúva	6,94	577,97	417,32	1.002,23	207,39	1.209,62	29.129,85
Campo Limpo Paulista	1,18	298,88	564,86	864,92	110,86	975,78	13.189,65
Itupeva	17,17	1.074,96	748,62	1.840,74	354,57	2.195,32	49.158,41
Jarinu	13,01	105,90	254,28	373,19	53,48	426,67	17.942,46
Jundiaí	43,96	6.560,76	10.580,58	17.185,30	2.939,30	20.124,60	54.433,47
Louveira	15,92	2.744,18	4.788,48	7.548,59	1.366,30	8.914,89	241.014,65
Várzea Paulista	0,58	646,36	771,77	1.418,71	194,79	1.613,50	15.084,96
AU Jundiaí	98,76	12.009,02	18.125,90	30.233,69	5.226,70	35.460,38	50.750,20
Estado de São Paulo	19.398,38	301.453,34	715.846,26	1.036.697,98	210.897,95	1.247.595,93	30.264,06

Fonte: Fundação Seade; Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

Cabe destacar o município de Louveira, que possui o maior PIB *per capita*, cerca R\$ 241.014,65, trata-se do maior PIB *per capita* do Estado de São Paulo (SEADE, 2013), que tem o valor de R\$ 30.264,06 como PIB *per capita*:

Alguns municípios com importantes parques industriais perderam colocações no *ranking* do PIB paulista, tais como Santo André, Taubaté, Matão, Cubatão e Sumaré, enquanto outros com crescimento no setor de serviços ganharam posições, como Louveira, Cotia e Itapevi. (SEADE, 2013)

Por outro lado, os municípios de Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Jarinu e Várzea Paulista possuem PIB *per capita* abaixo da média estadual, sendo que Campo Limpo Paulista é o município que possui o menor valor do PIB *per capita* da aglomeração, cerca de R\$ 13.189,65.

Sobre os setores da economia e sua relação com o Valor Adicionado é possível observar que na Aglomeração Urbana de Jundiaí, é o setor de Serviços que tem o maior peso, com aproximadamente 60% do total. Com relação às especificidades dos municípios é interessante notar que o município de Itupeva tem destaque no setor industrial, com 58% do valor adicionado vindo deste setor da economia.

Na Aglomeração Urbana de Jundiaí o setor industrial merece destaque (Figuras 10, 11, 12, 13 e 14), uma vez que o Valor Adicionado deste setor é de 12 milhões de reais, correspondendo a 40% do total em que incluem o setor de serviços e a agropecuária, este percentual supera o do estado de São Paulo como um todo em que o setor industrial representa 30% do Valor Adicionado total.

Com relação às atividades econômicas, há destaque para os serviços e comércio em termos de números de estabelecimentos e geração de empregos. No entanto, destaca-se a pujança do setor industrial, abrangendo diferentes segmentos, como o alimentício e de bebidas, de informática, cerâmica, metal-mecânico, autopeças, plásticos, borrachas e embalagens. Dentre os municípios da Aglomeração com atividade industrial relevante, a exceção é o município de Jarinu, onde é possível observar maior força do setor de serviços, principalmente voltados para o turismo, uma vez que o município é destino turístico do Circuito das Frutas. Por conta de sua localização geográfica muitas empresas do ramo voltado à logística instalaram-se na região. A elas somaram-se outros prestadores de serviços ligados à distribuição e armazenamento, fato que consolidou tal atividade como uma das mais importantes desta Aglomeração. (EMPLASA, 2013).



Figura 10 - Complexo Industrial localizado entre Itupeva e Jundiaí. Fotografia realizada em 14 de dezembro de 2013 por Jackeline de Pádua Pereira da Silva.



Figura 11 - Fluxo intenso de caminhões – Centro Logístico na AU-Jundiáí. Fotografia realizada em 14 de dezembro de 2013 por Jackeline de Pádua Pereira da Silva.



Figura 12 - Centro de Distribuição localizado na AU-Jundiáí. Fotografia realizada em 14 de dezembro de 2013 por Jackeline de Pádua Pereira da Silva.

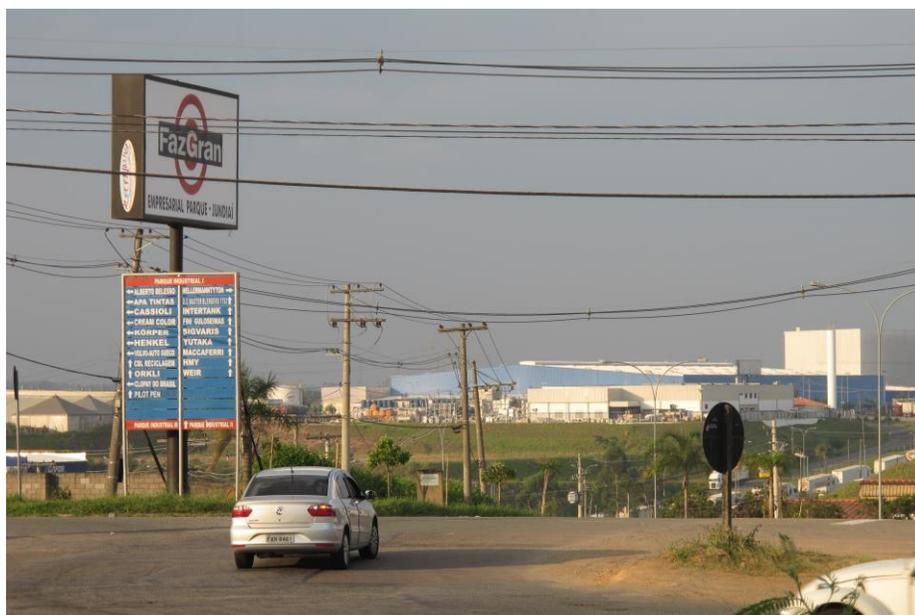


Figura 13 - Faz Gran – Empresarial Parque – Jundiaí – Parque Industrial I. Fotografia realizada em 14 de dezembro de 2013 por Jackeline de Pádua Pereira da Silva.



Figura 14 - Empresas do Parque Industrial I – Jundiaí. Fotografia realizada em 14 de dezembro de 2013 por Jackeline de Pádua Pereira da Silva.

Com relação ao volume populacional, mais da metade da população da aglomeração urbana de Jundiaí se concentra no município de Jundiaí, que em 2010 possuía 370.126 pessoas, o equivalente a 52,97% da população da AUJ conforme Figura 15, evidenciando assim sua consolidação como município-sede.

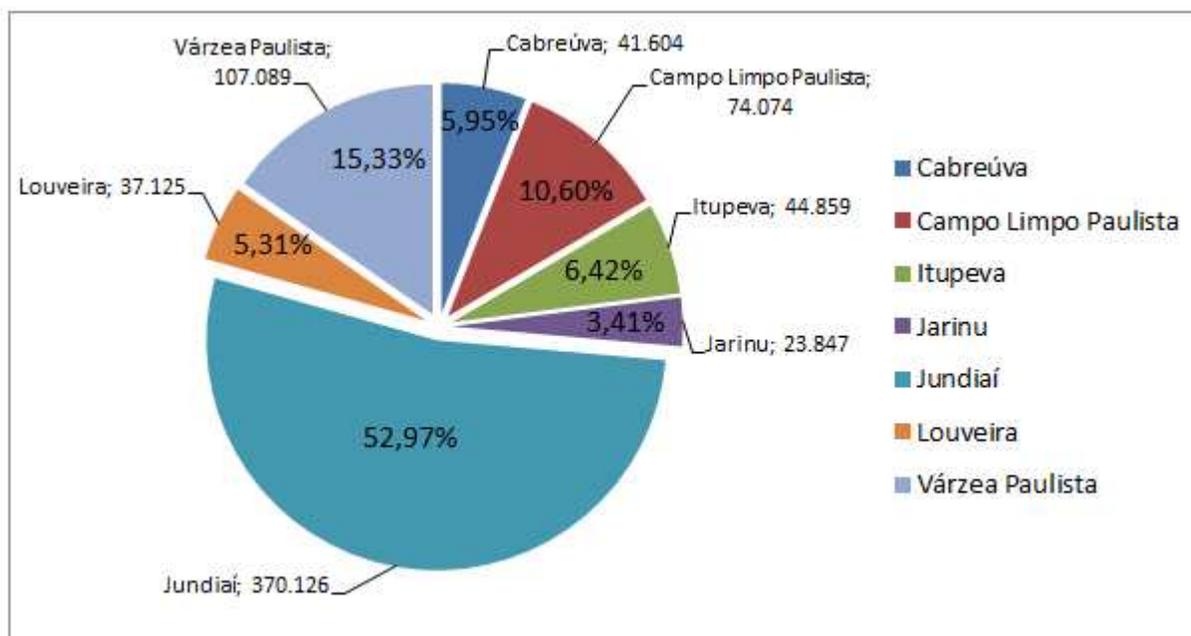


Figura 15 - Distribuição Relativa da população (%). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2010. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censo Demográfico de 2010.

Ao relacionar os dados sobre o Produto Interno Bruto com os dados de volume populacional notam-se algumas especificidades. Em geral, há uma relação proporcional entre o volume populacional e o Produto Interno Bruto, mas este comportamento não acontece com o município de Louveira, apesar de concentrar apenas 5,31% da população da aglomeração, o município é responsável por um quarto (25,14%) do Produto Interno Bruto da aglomeração urbana de Jundiaí, além disso, como já tratado em parágrafos anteriores, é o município com o maior PIB *per capita*.

Para destacar as especificidades de cada município a Figura 16 traz o mapa da aglomeração a origem e ano do desmembramento.

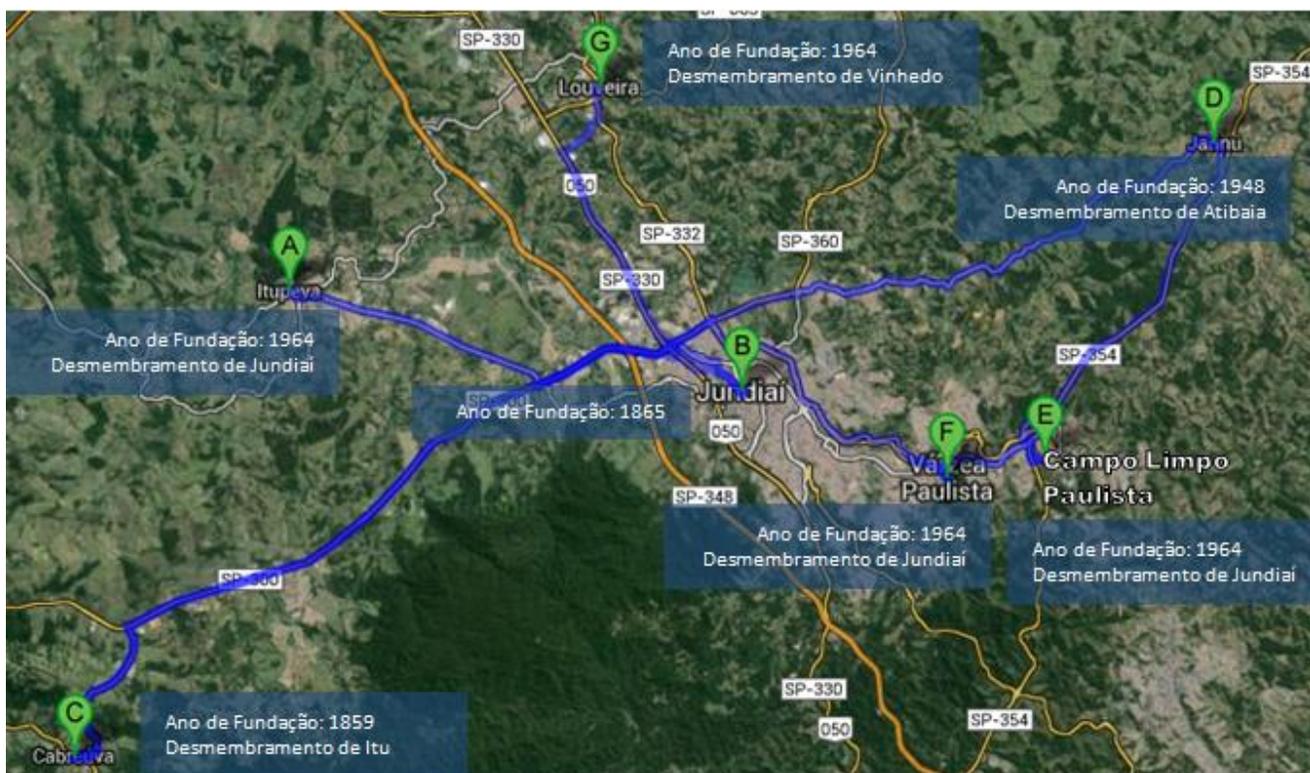


Figura 16 - Mancha Urbana na Aglomeração Urbana de Jundiaí, anos de fundação e desmembramentos. Fonte: Imagem do Google Maps. Acesso em 15/12/2013.

O município de Louveira foi um povoado de Jundiaí, porém com o desmembramento de Vinhedo em 1948 conforme quadro apresentado no Capítulo 1, Louveira tornou-se bairro de Vinhedo, se desmembrando do mesmo em 1964 (IBGE, 2013).

Com relação ao desenvolvimento econômico do município, é importante mencionar que neste aspecto as leis de incentivos fiscais⁶ foram fundamentais neste processo, o município concede o ressarcimento das despesas para aquisição, construção ou ampliação de empresas industriais, comerciais ou de serviços, assim como, concede o ressarcimento de despesas relacionadas à infraestrutura e instalações, além de isenções de diferentes taxas, tais como, Taxa de Licença pra

⁶ Lei Complementar nº 1551/2002, Lei Complementar nº 1602/2002, Lei Complementar 1797/2006.

Localização, Taxa de Licença para Funcionamento⁷, Taxa de Licença para Execução de Obras, Imposto Predial e Territorial Urbano⁸. O município de Louveira também assessora às empresas “no que se refere aos contatos com os órgãos públicos, com o objetivo de viabilizar e agilizar a implantação ou ampliação da sua unidade no município” (LOUVEIRA, 2002, p. 2).

Com estas e outras vantagens, como a própria localização também estratégica, grandes empresas se instalaram no município, tais como, a Procter&Gamble, DHL, HP, Nike do Brasil e o centro de distribuição da Unilever.

Louveira, por sua vez, encontra-se no eixo de expansão da atividade econômica entre a RMSP e a RMC, aproveitando-se da infraestrutura de transportes localizada entre as duas regiões. Importantes setores industriais do município são os de materiais plásticos, papel e celulose, produtos têxteis, de alimentos e de higiene e beleza. (SÃO PAULO, 2011, p. 40).

Além disso, Louveira também faz parte do Consórcio Intermunicipal para Desenvolvimento do Polo Turístico, o Circuito das Frutas⁹ com a produção de Uva Niágara.

Com relação ao município de Cabreúva, que já foi distrito de Itu, é interessante ressaltar sobre a sua formação histórica, uma região que no século XVIII era formada por vários canaviais e engenhos:

Em março de 1859, Cabreúva foi alçada à categoria de vila, mas que a abolição da escravidão em 1888, legou à decadência no fim do século XIX e começo do XX, visto que toda a sua economia açucareira estava fundada no trabalho escravo. O progresso de Cabreúva retomou a sua

⁷ Pelo período de 3 (três) anos, após sua instalação no município de Louveira.

⁸ Pelo período de 3 (três) anos, após sua instalação no município de Louveira.

⁹ “O Circuito das Frutas é um Consórcio Intermunicipal para Desenvolvimento do Polo Turístico que reúne dez municípios (Atibaia, Indaiatuba, Itatiba, Itupeva, Jarinu, Jundiaí, Louveira, Morungaba, Valinhos e Vinhedo) formando um roteiro gastronômico e cultural bem dinâmico. A região é uma importante produtora de produtos agrícolas, especialmente frutas, destinadas ao comércio no Estado e para a exportação. Destacam-se a cultura da uva, morango, pêssego, goiaba, ameixa, caqui, acerola e figo”. (LOUVEIRA, 2013).

marcha somente com a construção da via Marechal Rondon, ligando-a a Jundiaí e à capital, facilitando o transporte de suas riquezas. (IBGE CIDADES, 2013).

Consolidando, mais uma vez, a aglomeração urbana como centro logístico, o município de Cabreúva também faz parte deste complexo, alocando o maior centro de distribuição da empresa Avon no mundo (entrega 70% de todo o volume de pedidos do Brasil). Esta unidade foi inaugurada em 2010 e custou 150 milhões de dólares para empresa, ocupando uma área de 267.900m².¹⁰

O município com suas áreas verdes faz parte de uma Área de Preservação Ambiental (APA) e se destaca no turismo ecológico e rural, fazendo parte também do Roteiro dos Bandeirantes, rota de passagem dos bandeirantes paulistas, e do Roteiro Caminho do Sol, rota de peregrinos. (CABREÚVA, 2013).

Campo Limpo Paulista foi desmembrado de Jundiaí em 1964 e tem sua origem “com a construção do leito da Estrada de Ferro São Paulo Railway (atual Santos-Jundiaí) para o transporte de café dos fazendeiros da zona bragantina” (IBGE CIDADES, 2013).

Campo Limpo se constituiu enquanto uma aglomeração suburbana orientada pelas estações ferroviárias. Seus moradores referem-se à ela como uma cidade-dormitório. Antes, uma pequena aglomeração interiorana, povoada por caipiras, foi, sistematicamente, alcançada e rasgada pela ferrovia e depois pelas rodovias – tentáculos de uma (re)produção suburbana, posteriormente periférica, a partir da metrópole. (MOURA, J., 2010, p.14).

Atualmente, o município de Campo Limpo Paulista também é “receptor da dispersão populacional” (MOURA, J., 2010, p. 178), além de abrigar várias empresas, também abriga uma população de baixa renda em Conjuntos Habitacionais e uma população de poder aquisitivo elevado que busca suas belezas naturais.

¹⁰ Reportagem realizada pela Revista Exame e publicada em Julho de 2013: “Por dentro do Centro de Distribuição da Avon, em Cabreúva” - <http://exame.abril.com.br/gestao/album-de-fotos/por-dentro-do-centro-de-distribuicao-da-avon-em-cabreuva>

O município de Itupeva foi desmembrado de Jundiaí em 1963,

[...] sendo primitivamente ocupada por grandes fazendas de café, que predominavam no período Imperial e início do Republicano. O centro urbano nasceu e cresceu junto à estação da Estrada de Ferro Sorocabana, inaugurada em 1873, quando passou a atrair a população dispersa na zona rural. No entanto, suas atividades econômicas continuaram à produção agrícola, constituída pela fruticultura e horticultura, principalmente. (IBGE CIDADES, 2013).

Itupeva também faz parte do circuito das frutas e produz uvas, morangos e pêssegos, além do mel e da cachaça.¹¹

A sua expansão econômica pode ser atribuída à implementação do distrito industrial, à extensão do gasoduto e à instalação de novas indústrias. Também atividades econômicas ligadas ao desenvolvimento dos turismos ecológico e rural, assim como dos parques temáticos, têm atraído a implantação de novas chácaras de recreio e de condomínios residenciais, intensificando a construção civil e setores complementares. (EMPLASA, 2008).

O município de Jarinu faz parte do circuito das frutas com a produção de morangos, pêssegos e ameixa, desta forma, o município se beneficia do turismo rural, realizando em dezembro a Festa da Ameixa e em junho a Festa do Morango (PÓLO TURÍSTICO DO CIRCUITO DAS FRUTAS, 2013).

Jarinu se desmembrou do município de Atibaia em 1948, município que embora não faça parte da Aglomeração Urbana de Jundiaí, possui estreita relação com os municípios do aglomerado, principalmente com o município vizinho, Jarinu, como será detalhado no próximo capítulo com relação aos movimentos pendulares.

O município de Jarinu tem a menor população da aglomeração urbana, assim como com a menor densidade demográfica, 114,85 hab/km². (IBGE CIDADES, 2013).

¹¹ O município também faz parte do Consórcio Intermunicipal para Desenvolvimento do Polo Turístico, o Circuito das Frutas, que disponibiliza um site com informações sobre a produção de frutas dos municípios. <http://www.circuitodasfrutas.sp.gov.br/>

Por outro lado, Várzea Paulista, é o município com maior densidade demográfica da aglomeração, com 3.049,14 hab/km². (IBGE CIDADES, 2013). O município também foi distrito de Jundiaí e se emancipou na década de 1960, já foi considerada cidade dormitório, mas de acordo com o governo local, a cidade está em um processo de desenvolvimento econômico, além disso, é conhecida como a cidade das orquídeas:

É a cidade que mais exporta orquídeas do Brasil. Possui o maior orquidário da América Latina, encontra-se ao pé da Serra dos Cristais também conhecida como Serra do Mursa. Possui ainda diversos orquidários espalhados por toda cidade. Além das Orquídeas a cidade é do ramo industrial, tendo instalado diversas empresas de origem estrangeira, dentre elas destaca-se a Alemã Continental Teves, KSB Bombas Hidráulicas e a Elekeiroz, pertencente ao grupo ITAUSA. Em 2011 uma grande indústria chinesa de caminhões a Foton Motors anunciou a instalação de sua unidade na cidade. (CÂMARA MUNICIPAL DE VÁRZEA PAULISTA, 2013).

Com esta breve contextualização regional é importante considerar a relevância da Aglomeração Urbana de Jundiaí para o desenvolvimento econômico do estado de São Paulo, tanto com relação ao PIB da região como com relação às diversas empresas que tem se instalado na região, empresas do ramo logístico e de distribuição, além de indústrias. Além disso, cabe destacar que vários municípios do aglomerado fazem parte do Pólo Turístico do Circuito das Frutas, contribuindo para o desenvolvimento local e para o setor agrícola na região.

2.2. DINÂMICA DA POPULAÇÃO NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ

Dando continuidade a análise dos municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, é fundamental analisar o crescimento desta população. De acordo com Baeninger (2004, p. 5): “a característica marcante do processo de urbanização no país, na virada do século 20 para o 21, tem sido o intenso processo de interiorização das aglomerações urbanas”, além do crescimento das cidades pequenas, intermediárias e médias.

Dentro desta perspectiva, enquanto que a população total da RM de São Paulo cresceu 0,97% ao ano, entre 2000 e 2010, a Aglomeração Urbana de Jundiaí teve uma taxa de crescimento populacional de 1,88% a.a., conforme Tabela 4.

Tabela 4 - Taxa de Crescimento Geométrico da População (% ao ano). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 1980/1991, 1991/2000 e 2000/2010

Municípios	1980/1991	1991/2000	2000/2010
Cabreúva	4,40	6,48	2,31
Campo Limpo Paulista	6,85	3,84	1,52
Itupeva	5,38	4,15	5,54
Jarinu	5,19	5,11	3,42
Jundiaí	1,02	1,25	1,36
Louveira	4,22	4,37	4,50
Várzea Paulista	6,69	3,36	1,44
Aglomeração urbana de Jundiaí	2,59	2,42	1,88
Região Metropolitana de São Paulo	1,88	1,64	0,97
Região Metropolitana de Campinas	3,51	2,54	1,81
Estado de São Paulo	2,13	1,78	1,09

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censos Demográficos de 1980, 1991, 2000 e 2010.

Entre 1980 e 1991 a Região Metropolitana de Campinas teve uma taxa de crescimento populacional que superou a da aglomeração urbana de Jundiaí (3,51% ao ano), fato relacionado ao período anterior, 1970, em que a Região Metropolitana de Campinas foi polo de atração de população em São Paulo: “Constituindo um dos principais canais de expansão da desconcentração relativa das atividades industriais a partir da Região Metropolitana de São Paulo, essa área atraiu contingente significativo de migrantes”. (BAENINGER, 2001, p. 327). No entanto, entre 2000 e 2010, a aglomeração urbana de Jundiaí, com um crescimento de 1,88% ao ano, supera a Região Metropolitana de Campinas (1,81% ao ano) no período, assim como a Região Metropolitana de São Paulo, com 0,97% ao ano.

As taxas de crescimento entre 2000 e 2010 de todos os municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí superaram a taxa média de crescimento do Estado de São Paulo (1,09% ao ano).

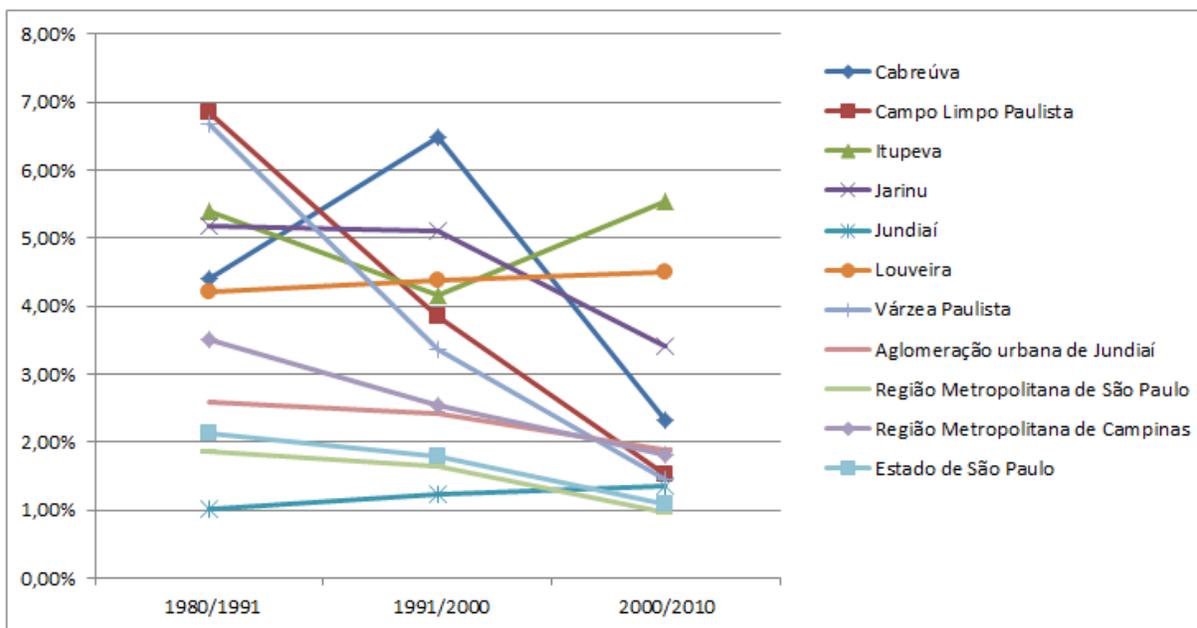


Figura 17 - Taxa de Crescimento Geométrico da População (% ao ano). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 1980/1991, 1991/2000 e 2000/2010.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censos Demográficos de 1980, 1991, 2000 e 2010.

Com relação ao crescimento intrarregional, a Figura 17 acima apresenta alguns eixos de crescimento regional diferenciados. É possível observar uma primeira consolidação regional antes de 2000 e uma segunda consolidação regional após os anos 2000.

De 1980 a 1991, o primeiro eixo de crescimento regional, conforme Figura 17 se dá nos municípios de Várzea Paulista (6,69% ao ano) e Campo Limpo Paulista (6,85% ao ano), apresentando estes as maiores taxas de crescimento populacional no período. No entanto, é possível observar que estas taxas entram em declínio no período seguinte e entre 2000 e 2010 passa a ter taxas aproximadas as taxas de crescimento do estado de São Paulo como um todo (1,09% ao ano).

De 1991 a 2000, o maior destaque é para o município de Cabreúva, com uma taxa de crescimento populacional de 6,48% ao ano. No período seguinte esta taxa também cai (2,31% ao ano), porém ainda fica acima da taxa de crescimento do estado (1,09% ao ano).

Por fim, os novos eixos de crescimento, que vai do período de 2000 e 2010, está relacionado com os municípios de Itupeva (5,54% ao ano) e Louveira (4,50% ao ano). O crescimento destes municípios supera o crescimento dos demais municípios da aglomeração urbana, bem como, supera as taxas de crescimento da aglomeração (1,88% ao ano), das Regiões Metropolitanas vizinhas (RMC com uma taxa de 1,81% ao ano e RMSP com uma taxa de 0,97% ao ano) e do estado de São Paulo (1,09% ao ano). A taxa de crescimento de Itupeva está entre as maiores taxas de todos os municípios do estado de São Paulo, perdendo apenas para três cidades: Balbinos (10,92% ao ano), Iaras (7,74% ao ano) e Pracinha (7,16% ao ano), cidades com unidades prisionais, depois destas Itupeva ocupa a quarta posição.

Para ilustrar este processo de crescimento e desenvolvimento, o mapa a seguir (Figura 18) apresenta estas consolidações regionais que possui características diferenciadas.

Como será observado no capítulo 3 com relação à pendularidade, o crescimento dos municípios de Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista também está relacionado com a “concentração urbana” que possui estreita ligação com a concentração produtiva e a especulação imobiliária (PEREIRA, 2007, p.13):

“[...] a diferenciação (especialização) de áreas que se caracterizavam por função predominantemente residencial daquelas áreas que assumiam a função predominantemente de produção econômica (do trabalho) surge de forma vinculada ao adensamento dos centros urbanos onde teve papel importante a dinâmica do mercado imobiliário e a intensificação da divisão social do trabalho [...]

Por sua vez, o crescimento de Louveira, por exemplo, está relacionado com a “desconcentração produtiva” que está “vinculado às últimas etapas do processo de

desconcentração espacial das atividades produtivas quando, por vantagens logísticas ou incentivos fiscais, muitas empresas têm reavaliado sua localização buscando instalações em locais menos centrais das redes urbanas”. (PEREIRA, 2007, p.18).

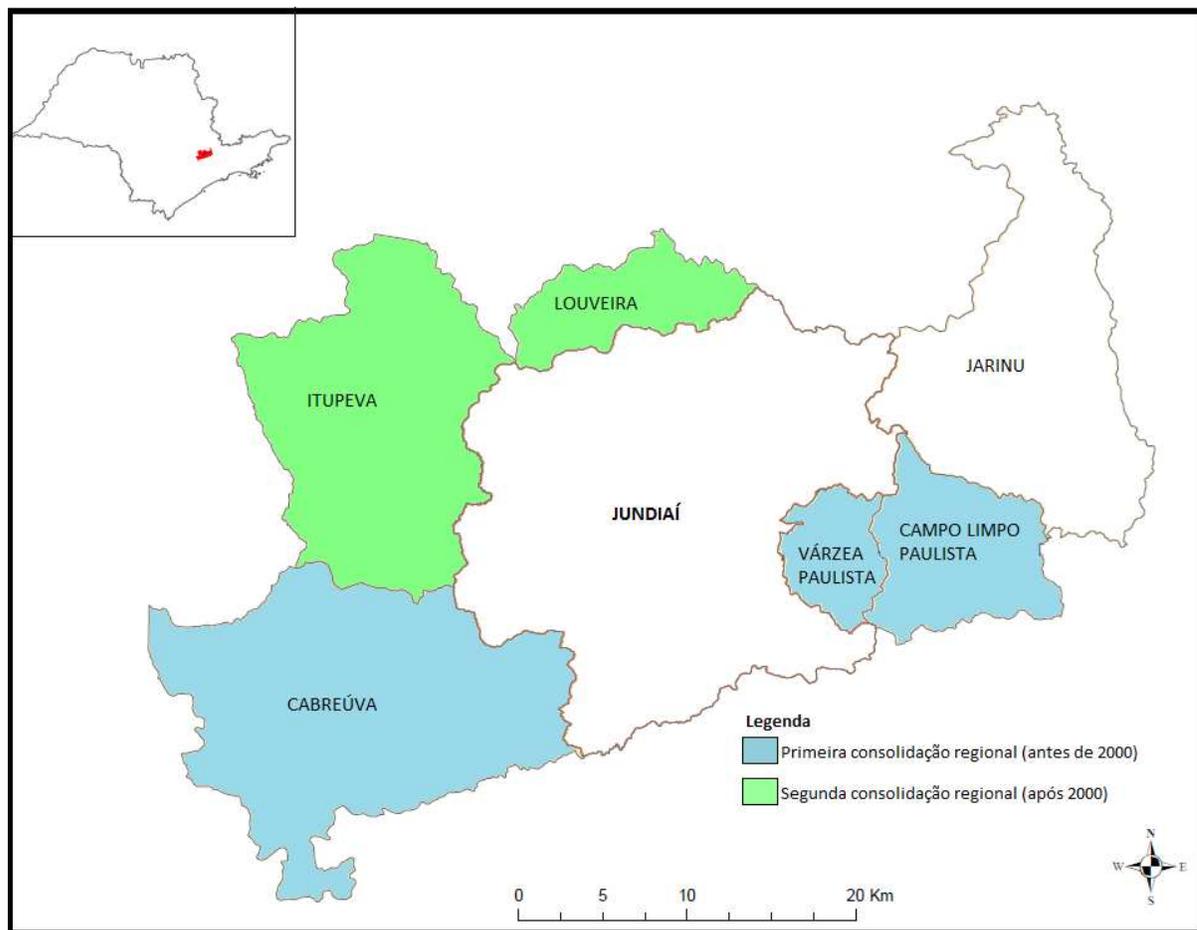


Figura 18 – Mapa com os eixos de crescimento regional da população. 1970 – 2010.
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Além do crescimento regional, é importante analisar a estrutura etária dos municípios que compõem a aglomeração urbana de Jundiaí, para isso, foram considerados os anos de 1980, 1991, 2000 e 2010 conforme Figura 19 a seguir:

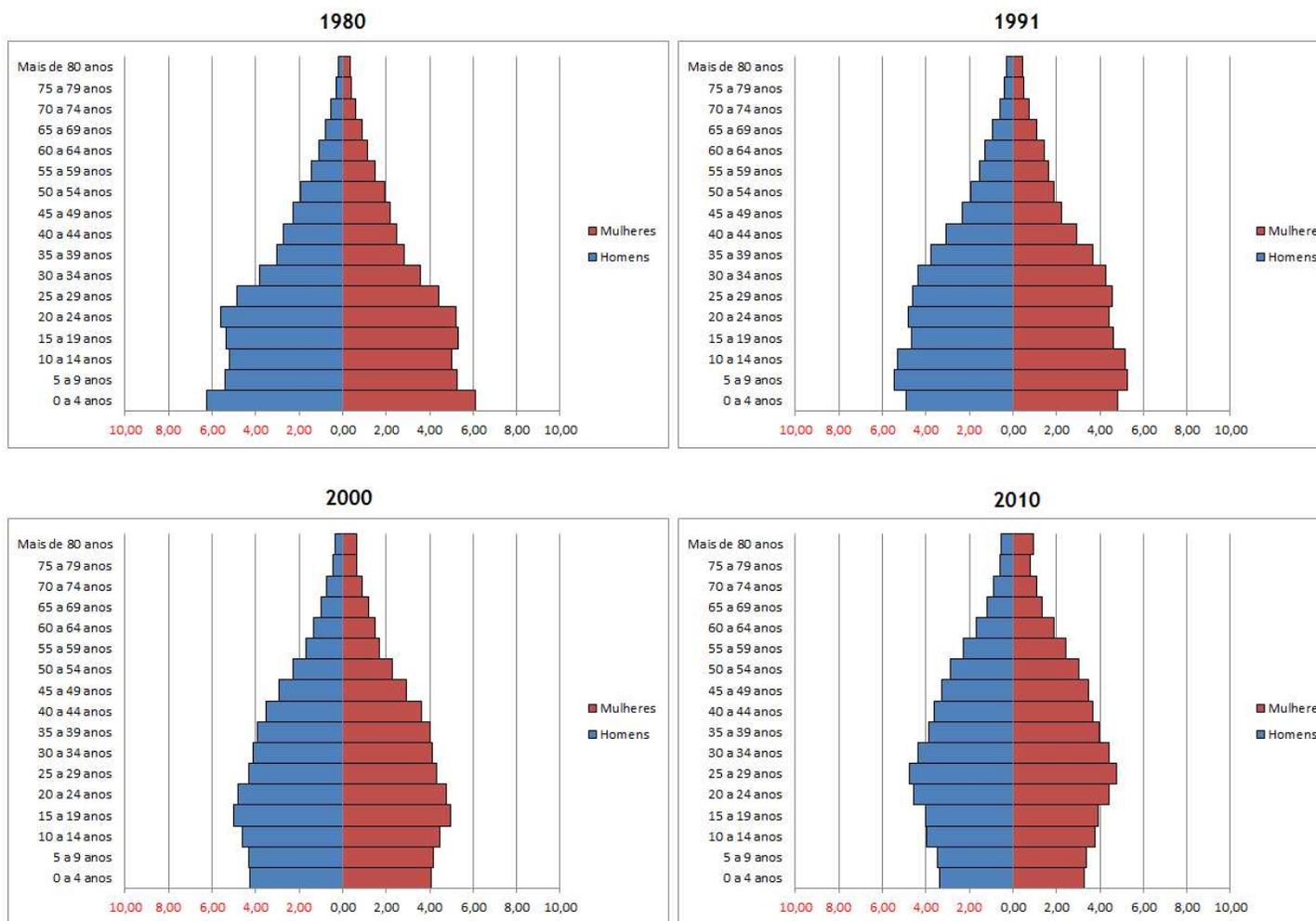


Figura 19 - Pirâmides Etárias. Aglomeração Urbana de Jundiaí, 1980, 1991, 2000 e 2010.
 Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censos Demográficos de 1980, 1991, 2000 e 2010.

Com o decorrer dos anos, as pirâmides etárias acima apresentam uma tendência de estreitamento cada vez maior da base da pirâmide, fato que tem relação com o declínio da fecundidade no Brasil como um todo.

A pirâmide etária de 1980 ainda apresenta uma concentração de crianças de 0 a 4 anos, assim como, uma concentração na faixa dos 15 aos 24 anos, as chamadas “ondas jovens” (BERCOVICH; MASSÉ, 2004). No entanto, este alargamento da base da pirâmide não quer dizer que a fecundidade no período tenha aumentado, mas está relacionado com a inércia demográfica: “Este fenômeno, refletiu-se na pirâmide de 1980 de duas formas: com uma maior proporção de mulheres em idades férteis e um alargamento da base da pirâmide resultante do incremento no número destas mulheres” (BERCOVICH; MADEIRA, 1990, p. 608).

Este fenômeno também é refletido no período seguinte, a pirâmide de 1991 apresenta um estreitamento da base que também se passa com as demais pirâmides.

Nas pirâmides etárias de 2000 e de 2010 é possível observar uma concentração da população em idade ativa, ou seja, jovens e adultos de 15 a 60 anos, representando assim um momento importante e oportuno para o crescimento da aglomeração urbana de Jundiaí:

Esta situação é caracterizada como bônus demográfico, pois existe uma menor razão de dependência, fato que abre uma janela de oportunidade para o crescimento econômico, a redução da pobreza e a melhoria das condições de vida das famílias. O tão propalado crescimento da classe média no Brasil está relacionada às condições demográficas favoráveis, mas o bônus demográfico é um fenômeno passageiro e chega ao fim por volta de 2030. (ALVES; CAVENAGHI, 2012, p. 7).

Além do declínio da fecundidade, as estruturas etárias também apresentam um alargamento do topo da pirâmide que está relacionado com o envelhecimento populacional e o aumento da expectativa de vida da população, com destaque para as mulheres.

As pirâmides etárias da Aglomeração Urbana de Jundiaí acompanham as tendências da dinâmica da população nacional, incluindo-se no caso da AUJ a presença da migração em seu contingente populacional.

2.3. MOVIMENTOS MIGRATÓRIOS: POSIÇÃO ESTADUAL E DINÂMICA INTRARREGIONAL

Para a análise da região e da mobilidade espacial da população é de fundamental importância estudar as migrações presentes nesta nova espacialidade paulista. Desta forma, neste capítulo será apresentado um estudo sobre a migração interestadual e a migração intraestadual na aglomeração urbana de Jundiaí. Em seguida, aborda-se a migração intrarregional nesta espacialidade. Assim, além de apresentar a posição dos municípios na dinâmica intrarregional utilizando para isso os dados do Censo Demográfico de 2010, retoma-se também as relações desta aglomeração com as regiões metropolitanas vizinhas a partir dos movimentos migratórios.

Para estas análises, foi utilizado o quesito de data fixa do Censo Demográfico de 2010, que está relacionado com o lugar de residência em 2005:

Devido a sua simplicidade e especificidade, este quesito muitas vezes é considerado de maior utilidade do que o de lugar de nascimento ou lugar de última residência, principalmente quando estes dois últimos não são acompanhados pela questão sobre duração de residência. (RIGOTTI, 1999, p. 17).

Na aglomeração urbana de Jundiaí, a maior parte dos imigrantes e emigrantes do período 2005-2010 é intraestadual, do total da migração 47% de imigrantes e 43% de emigrantes respectivamente, apresentando um volume de 31.640 imigrantes e 17.240 emigrantes, conforme Tabela 5.

Tabela 5 - Fluxos migratórios segundo Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. 2005/2010.

Municípios	Imigração Intra AUJ	Emigração Intra AUJ	Saldos Migratórios	Imigração Intraestadual (sem AUJ)	Emigração Intraestadual (sem AUJ)	Saldos Migratórios	Imigração Interestadual	Emigração Interestadual	Saldos Migratórios
CABREÚVA	1.241	581	660	2.673	1.008	1.665	1.804	338	1.466
CAMPO LIMPO PAULISTA	2.682	1.585	1.098	2.797	2.381	416	1.089	1.341	-252
ITUPEVA	1.998	790	1.208	4.644	728	3.917	2.770	503	2.267
JARINU	978	392	585	2.193	763	1.430	923	275	648
JUNDIAÍ	2.707	7.664	-4.957	15.342	10.844	4.498	9.338	5.451	3.887
LOUVEIRA	679	317	362	1.978	860	1.119	3.336	485	2.852
VÁRZEA PAULISTA	3.511	2.467	1.044	2.012	657	1.355	2.255	603	1.652
AU-Jundiaí	13.796	13.796	-	31.640	17.240	14.400	21.516	8.996	12.520

Obs.: Os números pequenos indicam apenas tendência, em função da amostra censitária.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censo Demográfico de 2010. Observatório das Migrações em São Paulo, NEPO/UNICAMP – FAPESP/CNPq.

Com relação aos municípios, existem algumas especificidades, como o caso de Várzea Paulista em que a maior parte dos imigrantes vem da própria aglomeração, cerca de 3.511 imigrantes, representando 45% com relação à imigração intraestadual e interestadual. A maior parte dos emigrantes de Várzea Paulista também possuem grande relação com o aglomerado, cerca de 66%, ou seja, 2.467 pessoas migram de Várzea Paulista para outros municípios da própria Aglomeração Urbana de Jundiaí, neste aspecto, é importante ressaltar que até 1964 Várzea Paulista era distrito de Jundiaí.

Por sua vez, a especificidade de Louveira é ter a maior parte dos imigrantes (56%) vindos de municípios de outros estados brasileiros, cerca de 3.336 imigrantes.

Com relação aos fluxos migratórios que ocorrem no interior da Aglomeração Urbana de Jundiaí (intrarregional), o município sede, Jundiaí, é o único que possui saldo migratório negativo (-4.957 pessoas) em relação aos demais municípios do entorno. No entanto, o saldo migratório de Jundiaí é positivo (4.498 pessoas) quando comparado com os municípios do estado de São Paulo (exceto AU-Jundiaí) e quando comparado com outros estados brasileiros (3.887 pessoas).

Além disso, o município de Campo Limpo Paulista é o único que tem saldo migratório negativo (-252 pessoas) em relação aos municípios de outros estados brasileiros. Para entender estas especificidades regionais é de fundamental importância analisar a origem e o destino destes movimentos caso a caso.

Sobre as migrações interestaduais as Tabelas 6 e 7 apresentam as especificidades de cada município com relação às regiões brasileiras.

Na Aglomeração Urbana de Jundiaí e em todos os municípios o maior volume de imigrantes são nordestinos, cerca de 12.522 imigrantes na AU-Jundiaí. No entanto, com relação à emigração, existem algumas especificidades, na Aglomeração Urbana de Jundiaí 35,37% dos emigrantes vão para o Nordeste e 30,76% vão para o Sudeste (exceto São Paulo). Mais da metade dos emigrantes de Jarinu vão para a

Região Sul, além disso, Jundiaí e Louveira também tem um volume maior de emigrantes para esta região.

Tabela 6 - Imigrantes segundo Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. Grandes Regiões. 2005/2010.

Município	Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sudeste (exceto SP)	Sul
CABREÚVA	26	1.314	41	182	241
CAMPO LIMPO PAULISTA	56	569	28	276	161
ITUPEVA	45	1.865	137	360	362
JARINU	122	357	38	235	171
JUNDIAÍ	236	4.391	573	2.568	1.571
LOUVEIRA	36	2.538	12	652	99
VÁRZEA PAULISTA	21	1.487	70	429	247
AU-Jundiaí	541	12.522	899	4.702	2.852

Obs.: Os números pequenos indicam apenas tendência, em função da amostra censitária.
 Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censo Demográfico de 2010. Observatório das Migrações em São Paulo, NEPO/UNICAMP – FAPESP/CNPq.

Tabela 7 – Emigrantes segundo Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. Grandes Regiões. 2005/2010.

Município	Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sudeste (exceto SP)	Sul
CABREÚVA	-	113	29	92	104
CAMPO LIMPO PAULISTA	8	832	64	260	177
ITUPEVA	17	233	65	64	124
JARINU	-	28	-	98	148
JUNDIAÍ	237	1.128	610	1.561	1.915
LOUVEIRA	36	122	50	98	180
VÁRZEA PAULISTA	60	213	56	186	89
AU-Jundiaí	357	2.670	874	2.359	2.736

Obs.: Os números pequenos indicam apenas tendência, em função da amostra censitária.
 Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censo Demográfico de 2010. Observatório das Migrações em São Paulo, NEPO/UNICAMP – FAPESP/CNPq.

Para analisar as especificidades dos fluxos migratórios no Estado de São Paulo a Tabela 8 apresenta o volume destes no interior da Aglomeração Urbana de Jundiaí, na Região Metropolitana de Campinas, na Região Metropolitana de São Paulo

e em outros municípios do estado, desta forma, é possível compreender a relação entre o aglomerado e as metrópoles vizinhas.

Tabela 8 - Fluxos migratórios no Estado de São Paulo segundo Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. 2005/2010.

Municípios	IntraAUJ			RMC			RMSP			Outros municípios - SP		
	Imigrantes	Emigrantes	Saldo Migratório	Imigrantes	Emigrantes	Saldo Migratório	Imigrantes	Emigrantes	Saldo Migratório	Imigrantes	Emigrantes	Saldo Migratório
Cabreúva	1.241	581	660	189	152	37	1.247	114	1.133	1.237	742	495
Campo Limpo Paulista	2.682	1.585	1.098	31	219	-187	2.129	1.168	961	637	994	-357
Itupeva	1.998	790	1.208	651	199	452	2.720	200	2.520	1.273	328	945
Jarinu	978	392	585	251	110	141	1.194	392	802	749	262	487
Jundiaí	2.707	7.664	-4.957	1.834	2.620	-786	8.600	3.284	5.316	4.908	4.940	-31
Louveira	679	317	362	603	533	70	945	77	868	430	250	180
Várzea Paulista	3.511	2.467	1.044	110	198	-88	1.339	90	1.249	563	369	194
AU-Jundiaí	13.796	13.796	0	3.669	4.031	-361	18.175	5.326	12.849	9.796	7.884	1.912

Obs.: Os números pequenos indicam apenas tendência, em função da amostra censitária.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censo Demográfico de 2010. Observatório das Migrações em São Paulo, NEPO/UNICAMP – FAPESP/CNPq.

Na Aglomeração Urbana de Jundiaí como um todo, o maior volume de imigrantes vem da Região Metropolitana de São Paulo, cerca de 18.175 pessoas, o equivalente a 40% de todos os movimentos migratórios do estado que tem como destino a AU-Jundiaí. Com relação à emigração para o aglomerado, o maior volume de emigrantes migram para as cidades da própria aglomeração, cerca de 13.796 emigrantes, correspondendo a 44,45%. O menor volume de emigrantes e imigrantes vem da Região Metropolitana de Campinas, 3.669 e 4.031 pessoas respectivamente, no entanto o aglomerado tem perda populacional para a RMC com um saldo negativo de (- 361). O maior ganho populacional está relacionado com a Região Metropolitana de São Paulo, o aglomerado tem um saldo positivo de 12.849 com relação à RMSP.

Ao analisar os municípios do aglomerado, é possível observar que a relação com a Região Metropolitana de São Paulo é importante principalmente com relação aos imigrantes de Jundiaí, Itupeva, Louveira, Jarinu e Cabreúva, ambos tem ganhado população com relação à RMSP, visto que “[...] o processo de desconcentração populacional da metrópole em direção ao interior reforça o fenômeno do espraiamento populacional, ampliando áreas de recepção da migração no Estado”. (BAENINGER, 2005, p. 95).

O maior destaque desta relação é o município de Jundiaí, cerca de 8.600 pessoas da RMSP migraram para o município, ou seja, cerca 47,65% dos movimentos migratórios do estado em direção a Jundiaí vem da RMSP. O maior volume dos imigrantes de Itupeva (40,96%; 2.720 imigrantes), Jarinu (37,65%; 1.194 imigrantes), Louveira (35,57%; 945), e Cabreúva (31,87%; 1.247 imigrantes) também vem da RMSP.

Entretanto, os municípios de Campo Limpo Paulista e Várzea Paulista estão voltados para a própria aglomeração, o maior volume de imigrantes destes municípios veio de municípios do próprio aglomerado. Em Campo Limpo Paulista, 2.682 imigrantes veio da AU-Jundiaí (cerca de 48,95% dos movimentos migratórios do estado em direção a Campo Limpo Paulista vem da própria Aglomeração Urbana de Jundiaí). A

relação é ainda maior com o município de Várzea Paulista, 3.511 imigrantes vieram da AU-Jundiaí (cerca de 63,57%).

Com relação à emigração, em quase todos os municípios, os maiores volumes de emigrantes migraram para municípios do próprio aglomerado. Várzea Paulista, por exemplo, mais uma vez apresenta uma relação com a AU-Jundiaí, com 2467 emigrantes, cerca de 78,98% da emigração de Várzea Paulista para o estado de São Paulo permanece no aglomerado. Além de Várzea Paulista, a emigração com destaque para municípios do próprio aglomerado também se dá em Campo Limpo Paulista (39,96%; 1.585), Itupeva (52,04%; 790), Jarinu (33,95%; 392) e Jundiaí (41,41%; 7664).

O município de Jundiaí ganha população da RMSP (5.316) e perde população para a AU-Jundiaí (-4.957). Neste caso, é possível observar como o acirramento do mercado imobiliário pode estar relacionado com este fato (PEREIRA; HERRERO, 2009), o município atrai população da RMSP que muitas vezes mantém um vínculo de trabalho com a RMSP como será observado no Capítulo 3, aumentando o valor das terras e expulsando a população para o entorno:

Cabreúva é o único município que perde o maior volume de população para outros municípios do estado de São Paulo, 46,68%, o equivalente a 742 emigrantes. Por sua vez, Louveira é o único município que perde o maior volume de população para a Região Metropolitana de Campinas, 45,29%, o equivalente a 533 emigrantes.

Em geral, os saldos migratórios são positivos na maior parte dos casos, exceto Jundiaí, como já foi tratado, que perde população para os municípios do aglomerado (-4957), para a RMC (-786) e para outros municípios (-31). Campo Limpo Paulista (-187) e Várzea Paulista (-88) também perde população para a RMC. Além disso, Campo Limpo paulista perde população para outros municípios do estado de São Paulo (-357). Os pequenos saldos negativos denotam, na verdade, intensos deslocamentos e circulação de população.

Os saldos migratórios positivos para Itupeva e Louveira em todos os casos, também está relacionado com a segunda consolidação regional que acontece após os anos 2000 conforme Figura 18 com o mapa anteriormente apresentado, estes municípios apresentaram as maiores taxas de crescimento populacional no período.

Com relação à posição dos municípios na dinâmica interna da aglomeração, o município de Várzea Paulista é o que recebeu o maior volume de imigrantes da aglomeração urbana de Jundiaí, 3.511 pessoas, sendo que 85% desta população residiam no município de Jundiaí. A relação inversa também existe, cerca de 43% da população de imigrantes intrarregionais de Jundiaí vieram do município de Várzea Paulista. Assim como Jundiaí, o município de Campo Limpo Paulista também recebeu muitos imigrantes do município de Várzea Paulista. Ambos foram desmembrados em 1964 de Jundiaí, mantendo estreita relação com o município.

A Figura 20 apresenta a origem das migrações intrarregionais. É interessante destacar que para todos os municípios do entorno a maior parte dos imigrantes vem de Jundiaí e no caso deste último a maior parte dos imigrantes (42,8%) vem de Várzea Paulista. O município de Cabreúva recebeu 353 pessoas de Itupeva (28,47%), Jarinu recebeu 277 pessoas de Campo Limpo Paulista (28,32%) e este último recebeu 993 pessoas de Várzea Paulista (37,01%).

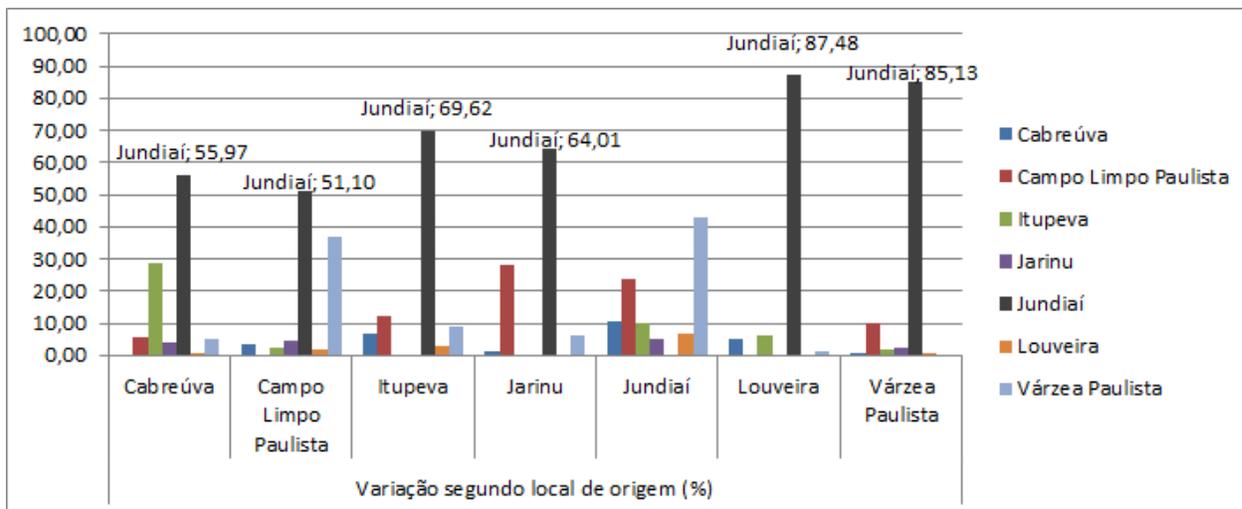


Figura 20 - Imigrantes Intra-AUJ segundo local de origem (%). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. 2005/2010.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censo Demográfico de 2010. Observatório das Migrações em São Paulo, NEPO/UNICAMP – FAPESP/CNPq.

Com relação à emigração, Figura 21, mais uma vez nota-se a relação com o município sede, a população dos municípios do entorno perdem um grande volume de população para Jundiaí, denotando, portanto, tratar-se de um processo de aglomeração urbana, com a centralidade de Jundiaí. Como detalhado anteriormente, observa-se também como Itupeva perde população para Cabreúva e como Jundiaí perde população para Várzea Paulista.

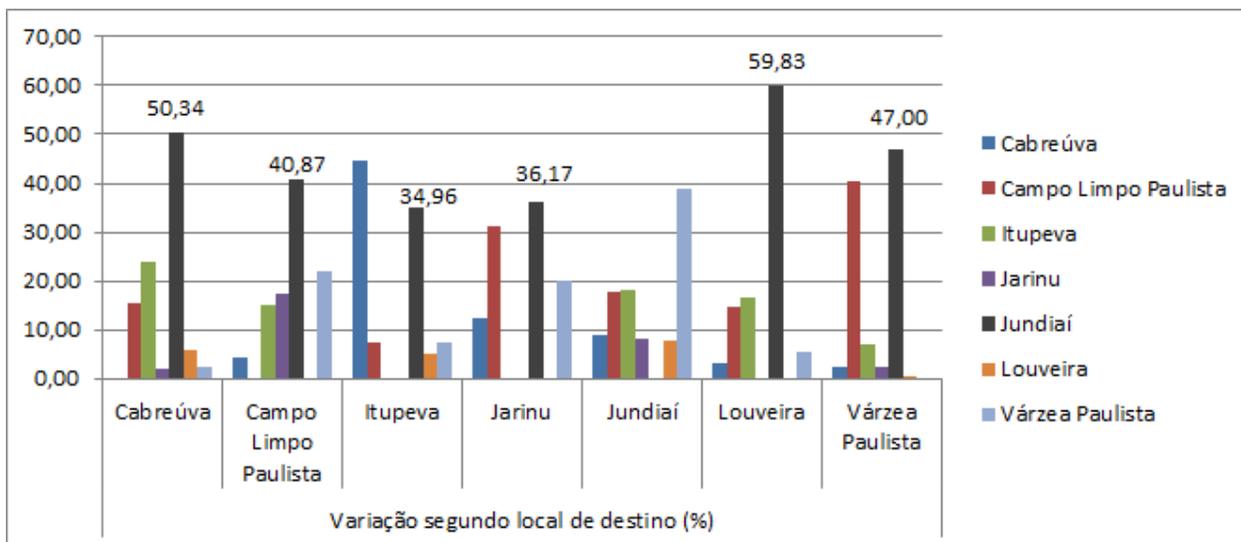


Figura 21 - Emigrantes Intra-AUJ segundo local de origem destino (%). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí. 2005/2010.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Censo Demográfico de 2010. Observatório das Migrações em São Paulo, NEPO/UNICAMP – FAPESP/CNPq.

De fato, ao analisar a dinâmica migratória interna da Aglomeração Urbana de Jundiaí, nota-se a centralidade do município sede, Jundiaí:

Municípios com alto grau de centralidade ocupam posições mais centrais na rede, pois interagem com um número expressivo de outros municípios. Dessa forma, tanto fornecem contingentes de emigrantes quanto recebem imigrantes de um grande conjunto destes (não necessariamente oriundos dos mesmos). Do lado oposto, municípios com baixo grau de centralidade ocupam posições periféricas na rede, visto que pouco interagem com os outros. (CUNHA, FREY e JAKOB, 2011, p. 9).

Com o panorama socioeconômico, demográfico e histórico apresentado, mostrando as especificidades da região, observa-se a importância do entendimento da AUJ no cenário estadual, entre as metrópoles de São Paulo e Campinas, como se avançará no capítulo 3.

CAPÍTULO 3 – PENDULARIDADE E A AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ NO ARRANJO URBANO-REGIONAL PAULISTA

3.1. MOVIMENTOS PENDULARES

Além dos movimentos migratórios, outros movimentos populacionais fazem parte desta dinâmica na aglomeração urbana de Jundiaí. A população muitas vezes pode viver em uma localidade e manter algum tipo de vínculo com outro município. Ao tratar da mobilidade espacial da população surge um conceito importante na configuração das aglomerações urbanas para elucidar os deslocamentos diários de uma cidade para outra: a Mobilidade Pendular (MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005; PEREIRA; HERRERO, 2009).

Desta forma, ressalta-se, uma vez mais, a utilização da terminologia “Mobilidade Espacial da População” (CUNHA, 2011), uma vez que estes movimentos não implicam mudanças de residência.

Estes movimentos pendulares são aqueles de “vai e volta” presentes nas aglomerações urbanas e outras regiões articulando e revelando processos intrarregionais (CUNHA, 1994). No Censo Demográfico, o IBGE utiliza dois tipos de movimentos pendulares para os levantamentos: os que são relacionados ao estudo e os que são relacionados ao trabalho. Mas a pendularidade é um fenômeno que envolve outros aspectos sociais, seja para ir às compras como para o lazer, os sujeitos também podem realizar deslocamentos pendulares. Marandola (2009, p.1) reforça que o Movimento Pendular “ressalta o papel que as escolhas individuais e a escolha dos estilos de vida desempenham na estruturação da vida diária”. A importância deste movimento também se dá devido ao contexto atual de urbanização, metropolização, diminuição dos movimentos interestaduais e a potencialização destes movimentos pendulares:

Inicialmente é importante destacar o crescimento dos movimentos pendulares por motivo de trabalho ou estudo no período de 2000 a 2010. Enquanto a taxa de crescimento anual da população das Regiões

Metropolitanas paulistas foi de 1,1%, a taxa de crescimento dos movimentos pendulares foi de 5,82% ao ano, no mesmo período. (CUNHA, STOCO e DOTA, 2013).

Desta forma, a mobilidade pendular além de expressar uma nova sociedade, modifica de forma provisória o volume populacional de uma cidade (ARANHA, 2005). Assim o estudo da pendularidade ajuda a apreender a dinâmica populacional, a configuração do espaço e os novos processos urbanos regionais. No caso de Campinas, por exemplo, nota-se que:

O movimento pendular constitui, hoje, um dos mais importantes fenômenos da região; esse tipo de movimento também se diferencia quando consideradas as características dos municípios no contexto econômico metropolitano e a inserção da população ocupada neles residente. A integração do mercado de trabalho metropolitano propicia esse fenômeno que, associado à necessidade de buscar locais de moradia mais baratos, marca o cotidiano de grande número de trabalhadores. A integração do mercado regional, a expansão da mancha urbana de todos os municípios da região, a localização das indústrias ao longo das principais rodovias (Anhangüera, Bandeirantes, Dom Pedro I, Santos Dumont, Campinas Mogi-Mirim) e nas proximidades do Aeroporto de Viracopos foram fatores que impulsionaram a formação desse espaço urbano-metropolitano e contribuíram para relativa desconcentração populacional do município sede em relação aos municípios vizinhos. (BAENINGER, 2001, p. 344).

Com relação aos dados censitários, para comparar os Censos Demográficos de 2000 e 2010 com relação ao fenômeno da pendularidade foi necessário procedimentos metodológicos para com os dados, principalmente diante das mudanças ocorridas no questionário no último Censo Demográfico.

Para comparar de forma aproximada a pendularidade na Aglomeração Urbana de Jundiaí, foi necessário criar uma variável para um subarquivo do Censo Demográfico de 2010 no SPSS¹², uma vez que a pergunta referente à pendularidade era diferente no Censo Demográfico de 2000. Em 2000, havia um único quesito para

¹² Utilizando o software SPSS (Statistical Package for Social Sciences), foi criada uma variável (pend) para um subarquivo do Censo Demográfico que atribuía (1) para as pessoas que só estudavam, só trabalhavam ou estudavam e trabalhavam em outro município.

trabalho e estudo e no Censo Demográfico de 2010, isso aconteceu de forma separada, tendo um bloco para estudo e outro somente para trabalho. Para não haver dupla contagem, uma vez que poderiam existir pessoas que trabalhavam e estudavam em outro município, foi necessário criar uma variável que atribuía um único valor para aqueles que só estudavam, só trabalhavam ou estudavam e trabalhavam em outro município. Foi possível comparar os dados de um Censo Demográfico para o outro conforme Tabela 9. Além disso, para esta análise, como se tratava de pendularidade a trabalho ou estudo utilizou-se a População em Idade Ativa (PIA) para analisar o fenômeno.

Tabela 9 - Volume e peso relativo da mobilidade pendular para trabalho de residentes sobre a População em Idade Ativa (PIA). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2000 e 2010.

Municípios	Número de pessoas que realiza movimentos pendulares		Percentual da PIA (%)	
	2000	2010	2000	2010
Cabreúva	2.499	6.054	9,58	17,40
Campo Limpo Paulista	10.143	18.176	19,58	28,72
Itupeva	2.932	7.371	13,78	19,44
Jarinu	947	3.047	6,88	14,98
Jundiaí	17.238	37.037	6,26	11,39
Louveira	2.729	5.750	13,89	18,10
Várzea Paulista	24.312	33.090	32,52	36,26
Aglomeração Urbana de Jundiaí	60.800	110.525	12,60	18,28

Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2000 e 2010

Em todos os casos, na Aglomeração Urbana de Jundiaí e em todos os municípios que dela fazem parte, tanto o volume quanto o percentual da população que realiza movimentos pendulares sobre a População em Idade Ativa (PIA) aumentou de 2000 para 2010.

O município de Várzea Paulista, tanto em 2000 quanto em 2010, é o que mais chama a atenção quanto aos valores encontrados, principalmente com relação ao peso destes movimentos sobre o volume da população em idade ativa (PIA) representando mais de um terço desta população. Em segundo lugar, o município de Campo Limpo Paulista também se destaca. Em 2000, estes dois municípios representavam mais que a metade (56,67%) do volume total dos movimentos pendulares na aglomeração. No entanto, mesmo que ainda seja de grande impacto, em 2010, esta representação passa a ser de 46,35%, isso se deve também ao incremento no volume dos movimentos pendulares para os demais municípios que mais que dobrou de um ano para o outro. Este crescimento dos movimentos pendulares da população dos demais municípios também é identificado quando se observa o percentual da população em idade ativa (PIA) em 2010.

Diante desta análise comparativa e do incremento dos movimentos pendulares na Aglomeração Urbana de Jundiaí em 2010, de 60 mil pessoas em 2000 para 110 mil em 2010, é interessante observar algumas especificidades para este ano principalmente com relação à mobilidade pendular diária para o trabalho.

Os quesitos do Censo Demográfico de 2010 para este estudo foram:

- V0661-RETORNA DO TRABALHO PARA CASA DIARIAMENTE?
- V0660-EM QUE MUNICÍPIO E UNIDADE DA FEDERAÇÃO OU PAÍS ESTRANGEIRO TRABALHA?

A partir da população que retornava do trabalho para casa diariamente e que trabalhava em outro município foi calculado o peso relativo desta mobilidade pendular diária sobre a População Economicamente Ativa (PEA) ocupada na semana de referência, diferentemente da análise anterior em que se utilizou a População em Idade Ativa (PIA), uma vez que a análise também se baseava na pendularidade escolar, para este caso, focalizando os trabalhadores, optou-se por utilizar a População Economicamente Ativa (PEA) ocupada, conforme Tabela 10:

Tabela 10 - Volume e peso relativo da mobilidade pendular para o trabalho de residentes sobre a População em Economicamente Ativa (PEA) – ocupada na semana de referência. Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2010.

Municípios	Número de pessoas que realiza movimentos pendulares	Percentual da PEA (%)
Cabreúva	4.080	19,95
Campo Limpo Paulista	16.036	44,95
Itupeva	5.290	22,43
Jarinu	2.131	17,33
Jundiaí	26.403	13,72
Louveira	3.901	18,43
Várzea Paulista	26.306	52,84
Aglomeração Urbana de Jundiaí	84.147	23,68

Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2010

Em toda a Aglomeração Urbana de Jundiaí, cerca de 23,68% da População Economicamente Ativa (PEA) ocupada na semana de referência, ou seja, mais de 84 mil pessoas, realizam movimentos pendulares diários.

Assim como em 2000 e 2010 com a mobilidade pendular para estudo ou trabalho, Várzea Paulista aparece à frente com mais da metade da PEA realizando pendularidade diária, seguido por Campo Limpo Paulista com 44,95%.

O município de Jundiaí é o que possui o maior volume de pessoas que realizam movimentos pendulares diários (26.306 pessoas), mas o menor percentual em relação à PEA (13,72%), porém no Figura 22 a seguir nota-se algumas especificidades do município quanto aos municípios de destino desta população.

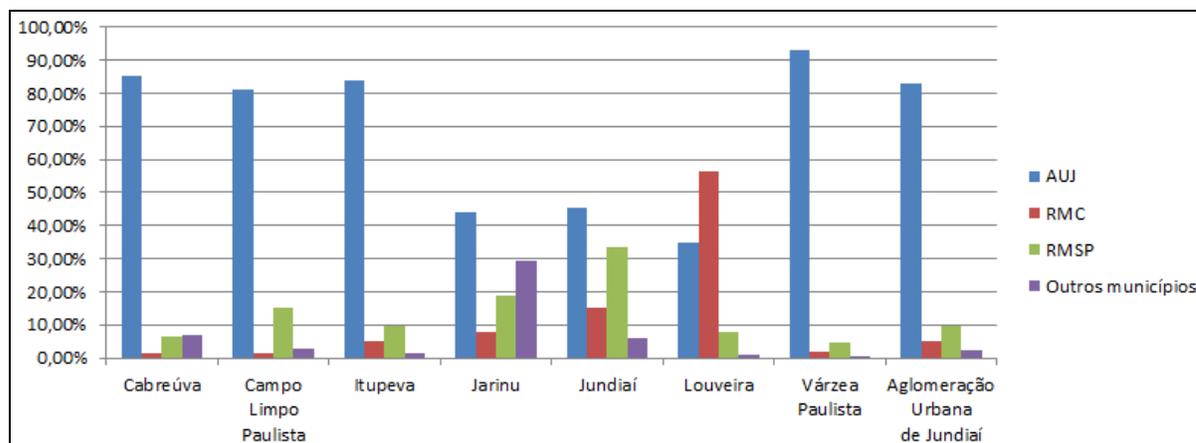


Figura 22 - Peso relativo da mobilidade pendular diária para o trabalho de residentes para regiões selecionadas sobre a mobilidade pendular diária total. Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiá, 2010.

Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2010

Mais de 80% das pessoas em movimentos pendulares diários na Aglomeração Urbana de Jundiá realizam movimentos internos à aglomeração, fato este que também acontece para os municípios de Cabreúva (85,27%), Campo Limpo Paulista (81,11%), Itupeva (83,77%) e Várzea Paulista (93,17%):

O caso de Várzea Paulista apresenta também uma significativa concentração em relação aos destinos de seus movimentos pendulares. Sua posição no ranking de movimentos pendulares é o de sétimo lugar de todos os municípios brasileiros em 2000 e cerca de 80% destes movimentos possuem como destino o município de Jundiá. Localizado entre duas regiões metropolitanas importantes nacionalmente, São Paulo e Campinas, esta região se constitui como um importante nó logístico por apresentar uma rede viária integrada e de movimento intenso. Nesta região, se concentram os principais centros de distribuição de grandes redes lojistas de alcance nacional. Tanto Várzea Paulista como Jundiá não fazem parte de nenhuma região metropolitana, mas são importantes na economia das regiões metropolitanas que a circundam (OJIMA; PEREIRA; SILVA. 2008, p. 15).

Além disso, neste gráfico, já é possível observar a relação da Aglomeração Urbana de Jundiá com as duas metrópoles vizinhas. O município de Louveira, por exemplo, quando se analisa os movimentos pendulares diários a trabalho, tem uma relação maior com a Região Metropolitana de Campinas do que com o próprio aglomerado do qual faz parte.

É de grande importância a relação do município de Jundiaí com a Região Metropolitana de São Paulo, representando mais de um terço destes movimentos. Já o impacto de outros municípios para o município de Jarinu se deve principalmente a relação deste com o município vizinho, Atibaia, que não faz parte da Aglomeração Urbana de Jundiaí.

Juntamente com estes dados, busca-se analisar algumas informações, tais como nível de instrução e rendimento no trabalho principal, relacionando estes dados com a mobilidade espacial da população, verificando diferenciais socioeconômicos para entender as especificidades e heterogeneidades do fenômeno, conforme Tabela 11 a seguir que apresenta a proporção da população residente pendular diária a trabalho segundo nível de instrução que partem de Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí para municípios do próprio aglomerado e para municípios que não fazem parte da Aglomeração Urbana de Jundiaí (incluindo municípios da RMC e RMSP).

Tabela 11 - Proporção da população residente pendular diária a trabalho segundo nível de instrução que partem de Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí para outros municípios, 2010.

Nível de Instrução	MUNICÍPIO EM 2010							Aglomeração Urbana de Jundiaí
	Cabreúva	Campo Limpo Paulista	Itupeva	Jarinu	Jundiaí	Louveira	Várzea Paulista	
Sem instrução e fundamental incompleto	38,90	20,86	23,04	24,82	8,96	22,66	29,34	20,97
Fundamental completo e médio incompleto	22,13	16,39	17,96	17,83	9,81	20,09	24,22	17,36
Médio completo e superior incompleto	32,75	51,72	41,62	41,01	34,08	34,44	39,56	39,76
Superior completo	5,44	10,92	17,24	16,33	46,81	22,81	6,36	21,57
Não determinado	0,78	0,11	0,15	0,00	0,35	0,00	0,51	0,34
TOTAL (%)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
TOTAL	4.080	16.036	5.291	2.131	26.403	3.902	26.306	84.149

Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2010

Na Aglomeração Urbana de Jundiaí, cerca de 39,76% dos trabalhadores que realizam movimento pendular diário possuem ensino médio completo e superior incompleto, padrão encontrado também para alguns municípios da aglomeração. No entanto, é importante destacar algumas especificidades.

Com relação à população pendular diária sem instrução e com fundamental incompleto, o município de Cabreúva é o que mais se destaca neste sentido, com 38,9%, sendo que na aglomeração urbana 20,97% da população pendular diária possuem este nível de instrução. Cabreúva também é o município que tem a menor proporção de população pendular diária com nível médio completo, superior incompleto (32,75%) e superior completo (5,44%) quando comparado com a proporção dos demais municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí.

Em contraposição, o município de Jundiaí, possui a população residente pendular diária mais escolarizada, sendo que quase metade desta população possui nível superior completo (46,81%):

A escolaridade aparece, portanto, como fator chave nesta discussão, pois afeta diretamente a renda e possibilidades de inserção produtiva dos indivíduos e, portanto, está associada às possibilidades de locomoção cotidiana nas metrópoles. (CUNHA, STOCO e DOTA, 2013, p. 23).

Outro fator interessante de analisar nesta perspectiva é o rendimento da população da Aglomeração Urbana de Jundiaí que realiza movimentos pendulares diários dentro ou fora da AU-Jundiaí, conforme Figura 23 a seguir.

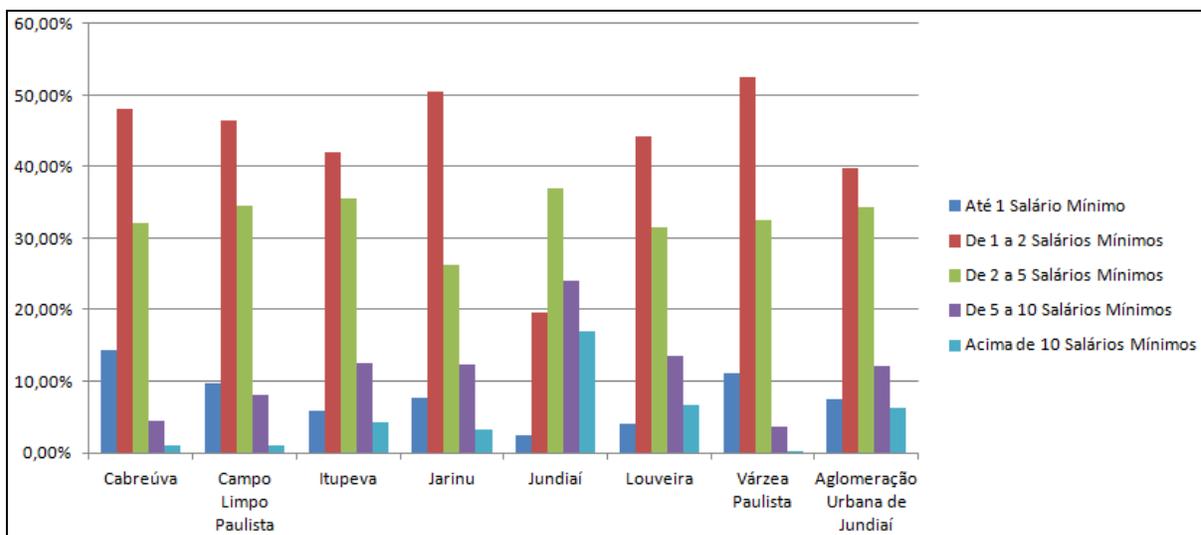


Figura 23 - Proporção da população residente pendular diária a trabalho segundo rendimento no trabalho principal (%). Municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2010. Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2010.

Neste gráfico a relação entre escolaridade e renda fica bastante claro, Cabreúva é o município que tem a maior proporção da população residente pendular diária que recebe até um salário mínimo¹³.

O município de Jundiaí é o que mais chama a atenção dos municípios do aglomerado, confirmando mais uma vez a relação entre renda e escolaridade, o município é o que tem a maior proporção da população residente pendular diária que recebe acima de cinco salários mínimos.

No contexto paulista, este estudo aponta que a pendularidade, além de reforçar o papel regional logístico do município na divisão do trabalho, reforça também a integração da aglomeração urbana de Jundiaí com as metrópoles vizinhas; neste arranjo-urbano regional (MOURA, 2009) pode-se identificar fluxos pendulares diversificados e heterogêneos que consolidam a dinâmica de um espaço regional.

¹³ Referente ao valor do Salário Mínimo em 2010 - R\$ 510,00

A mobilidade pendular da população na AUJ reforça seu papel regional na divisão social do trabalho estadual, ao focalizarmos estes movimentos entre a aglomeração urbana de Jundiaí e as duas metrópoles (Região Metropolitana de São Paulo e Região Metropolitana de Campinas), indicando a necessidade de estudos que contemplem os deslocamentos pendulares na gestão dos arranjos regionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Da relação entre mobilidade espacial da população e divisão social do trabalho é possível identificar espaços que transcendem a Aglomeração Urbana de Jundiaí.

A pendularidade da força de trabalho voltada para o espaço logístico da AUJ bem como para outros espaços (metropolitanos ou não) remete à análise desta nova constituição regional: o arranjo urbano-regional. (MOURA, 2009).

Não há limites precisos para o arranjo urbano-regional, pois uma das suas características é a sua natureza híbrida (MOURA, 2009). Nesse processo, há um estreitamento das relações entre outras aglomerações, dividindo funções e articulando em um mesmo espaço diferentes processos, como é o caso da Aglomeração Urbana de Jundiaí.

O estudo realizado permitiu identificar a intensa mobilidade da população entre Jundiaí e a Região Metropolitana de São Paulo, entre Louveira e a Região Metropolitana de Campinas, e entre outros municípios da Aglomeração. Pode-se afirmar, como o estudo de Moura (2009) que este aglomerado, não é uma “constituição simples de polo e periferia”, mas atinge uma escala mais complexa: “Assumem, dessa forma, uma multidimensionalidade e uma multiescalaridade que demarcam seu caráter complexo, caracterizando-se como uma configuração híbrida entre o urbano e o regional” (MOURA, 2008, p.30).

Diante do processo de formação e desenvolvimento da Aglomeração Urbana de Jundiaí e com a potencialização dos movimentos pendulares na atualidade, há uma linha tênue que divide/soma estes espaços entre a Aglomeração Urbana de Jundiaí e as duas metrópoles. Mesmo diante de alguns diferenciais socioeconômicos, neste conjunto de espaços pode ser observado, por meio da mobilidade espacial, um processo de complementaridade migratória (Baeninger, 2012) na divisão social do trabalho.

A Aglomeração Urbana de Jundiaí faz parte da macrometrópole paulista e neste estudo foi possível observar a formação de diferentes articulações que envolviam inclusive municípios de fora da Aglomeração Urbana de Jundiaí, a partir dos deslocamentos pendulares.

Assim, com relação aos deslocamentos pendulares, foi possível analisar que existe uma relação entre Louveira e a Região Metropolitana de Campinas, bem como uma relação considerável entre Jundiaí e a Região Metropolitana de São Paulo, além da relação entre Jarinu e o município de Atibaia, que não faz parte do aglomerado.

A utilização da categoria espacial de arranjo urbano-regional (MOURA, 2009) nos permite observar estas relações complexas, móveis e heterogêneas presentes em um espaço institucionalizado, mas que está cercado de especificidades. Além disso, cabe ressaltar que estes dados analisados são referentes a 2010, portanto poderão ocorrer mudanças, ainda mais com a expansão do Aeroporto de Viracopos e a construção do Trem Expresso, o que pode modificar estas relações, por isso a importância de utilizar uma categoria espacial móvel que permita este estudo.

O arranjo urbano-regional entre AUJ-RMSP-RMC possibilita apontar a complexidade dos deslocamentos de população nesta aglomeração socioespacial. Este estudo buscou identificar a partir da pendularidade da população a expansão e consolidação deste arranjo regional na dinâmica do Estado de São Paulo no século 21.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, J. E. D., CAVENAGHI, S. **Tendências demográficas, dos domicílios e das famílias no Brasil**, IE/UFRJ, Aparte, Rio de Janeiro, 25/08/2012. Disponível em: http://www.ie.ufrj.br/aparte/pdfs/tendencias_demograficas_e_de_familia_24ago12.pdf. Acesso em: 20 out. 2013.

ARANHA, V. Mobilidade pendular na metrópole paulista. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19 n. 4, p. 96-109, out/dez. 2005.

BAENINGER, R. Interiorização da migração em São Paulo: novas territorialidades e novos desafios teóricos. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 14., 2004, Caxambu. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2004.

_____. Região Metropolitana de Campinas: expansão e consolidação do urbano paulista. In: HOGAN, Daniel Joseph *et al* (orgs.). Migração e ambiente nas aglomerações urbanas. Campinas: NEPO (Núcleo de Estudos da população), Unicamp, 2001.

_____. São Paulo e suas migrações no final do século 20. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.19, n.3, pp. 84-96, jul/set. 2005.

_____. Deslocamentos populacionais, urbanização e regionalização. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, Brasília, v. 15, n. 2, p. 67-78, 1998. Disponível em: < http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/rev_inf/vol15_n2_1998/vol15_n2_1998_5artigo_67_81.pdf >. Acesso em: 15 mai. 2013.

_____. **Fases e faces da migração em São Paulo**. Campinas: Núcleo de Estudos de População, Universidade Estadual de Campinas, 2012. 146 p.

_____. Homogeneização de tendências populacionais em São Paulo: o papel dos pólos regionais no processo de urbanização e de redistribuição espacial da população. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 9., 1994, **Anais...** Caxambu: ABEP, 1994.

BERCOVICH, A. e MADEIRA, F. Descontinuidades demográficas no Brasil e no Estado de São Paulo. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu, MG. **Anais...** ABEP, v.2, 1990, p. 595-632.

BERCOVICH, A.; MASSÉ, G. Descontinuidades demográficas, ondas jovens e mercado de trabalho: uma comparação entre Brasil e Argentina. In: Congresso da Associação Latino Americana de População, 1, 2004. **Anais...** Caxambu: ALAP, 2004.

BILSBORROW, R. E. **Migration, urbanization and development: new directions and issues**. New York: United Nations Population Fund - UNFPA, 1996.

_____. Temas metodológicos claves en el estudio de la migración em países em desarrollo: teoria, recolección de datos y políticas. In: Cunha, J. M. P. (org.) **Mobilidade espacial da população. Desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo**. Campinas: Núcleo de Estudos de População, Universidade Estadual de Campinas, 2011.

BRITO, F.. **Urbanização, metropolização e mobilidade espacial da população: um breve ensaio além dos números**. Centro de Planejamento e Desenvolvimento Regional Brasília – Brasil, 2007.

CABREÚVA (Município). **Turismo e Lazer**. Cabreúva. 2013. Disponível em: <<http://www.cabreuva.sp.gov.br/turismo.asp>>.

CAIADO, A.S.C.; SANTOS, S.M.M. Novas espacialidades na rede urbana paulista. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9., 2001. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPUR, 2001.

CAIADO, A.S.C. Migração e rede urbana: estudo da mobilidade demográfica nas principais aglomerações urbanas do Estado de São Paulo na década de 90. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 14., 2004, **Anais...**Caxambu: Abep, 2004.

CAIADO, A.S.C; PERILLO, S. Um olhar demográfico sobre o processo de dispersão urbana no Estado de São Paulo. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 16., **Anais...**Caxambu: Abep, 2008.

CANO, W. (Coord.). **A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920-1980)**. São Paulo: Fundação SEADE, v.1, 1988.

CANO, W. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. São Paulo: DIFEL, 1977.

_____. Novas determinações sobre as questões regional e urbana após 1980. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 2, 2011. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/393>>. Acesso em: 8 jun. 2013.

CORRÊA, R. **A rede urbana**. São Paulo: Editora Ática, 1994.

CUNHA, J. M. P.; PATARRA, N. L. Migração: um tema complexo. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.1, n.2, p. 32-35, 1987.

CUNHA, J.M.P. **Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo**. 1994. 311 p. Tese (Doutorado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.

CUNHA, J. M. P. (Org). **Mobilidade espacial da População. Desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo**. Campinas: Núcleo de Estudos de População, Universidade Estadual de Campinas, 2011.

CUNHA, J. M. P.; STOCO, S.; DOTA, E. **O fenômeno da mobilidade pendular na Macrometrópole do Estado de São Paulo: uma visão a partir das quatro Regiões Metropolitanas oficiais**. Campinas: Núcleo de Estudos de População, Universidade Estadual de Campinas – EMPLASA. 2013.

CUNHA, T.A.; FREY, H.; JAKOB, A.A.E; Tecendo Redes: a utilização de conceitos e ferramentas de análises de redes sociais para os estudos de redes intrametropolitanas de migração. A Região Metropolitana de Campinas como estudo de caso. In: XIV Encontro Nacional da ANPUR, 14, 2011, **Anais...**Rio de Janeiro: ANPUR, 2011.

DAVIDOVICH, F. **Aspectos geográficos de um centro industrial: Jundiaí em 1962**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, IBGE, v. 28, n. 4, p. 329-374, 1966. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201966%20v28_n4.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2013.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO SA – EMPLASA. **PAM formula Visão do Futuro Desejado para 2040**. São Paulo: EMPLASA, 2012. Disponível em: <http://www.emplasa.sp.gov.br/newsletter/maio/interno/caracteristicas_objetivos.asp>. Acesso em: 18 out. 2013.

_____. **Aglomerção Urbana de Jundiaí – Ficha de caracterização**. São Paulo: EMPLASA, 2013. Disponível em: <http://consultaemplasa-jundiai.sustentare.org/consulta_arquivos/roteiro_jundiai.pdf>. Acesso em: 20 out. 2013.

_____. **Aglomerção Urbana de Jundiaí – Estudo Técnico**. São Paulo: EMPLASA, 2008.

FARIA, V. Cinquenta anos de urbanização no Brasil. **Revista Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, n. 29, mar. 1991. Disponível em: <http://www.novosestudos.com.br/v1/files/uploads/contents/63/20080624_cinquenta_anos_de_urbanizacao.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2013.

GONÇALVES, M. F. **As engrenagens da locomotiva: ensaio sobre a formação urbana paulista**. 1998. 339 p. Tese (Doutorado em Sociologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1998.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HOBBSBAWN, E. A era dos extremos. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IPEA, IBGE e UNICAMP (Org.). *Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil*, v. 4. Brasília: IPEA, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas - 2011**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/temas.php?codmun=352590&idtema=115&search=sao-paulo|jundiai|estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas-2011>> . Acesso em: 15 jul. 2013.

_____. **IBGE – Cidades**. 2013. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>>. Acesso em: 16 out. 2013.

IZAÍAS, K. **População e dinâmica econômica na formação da Cidade de Jundiaí - 1615-1890**. 2012. 188 p. Dissertação (Mestrado em Demografia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

JUNDIAÍ (Município). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico. **Jundiaí – O Brasil que dá certo! Guia do Investidor**. Jundiaí. 2012. Disponível em: <<http://cadernodigital.cijun.sp.gov.br/flip/index.php?idPublicacao=10&idEdicao=713>>. Acesso em: 20 jun. 2013.

LAMAS, M.; CATAIA, M. Empresas reticulares e uso do território: As empresas de logística e distribuição no município de Jundiaí (SP). In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 10., 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: USP, 2005.

LOUVEIRA. (Município). **LEI COMPLEMENTAR Nº 1551/2002 + Lei Complementar nº 1.602/2002 + Lei Complementar Nº 1.797/2006**. Louveira. 2002. Disponível em: <<http://www.louveira.sp.gov.br/PDFs/legislacao/lei%20de%20incentivos%20fiscais.pdf>> . Acesso em: 20 nov. 2013..

MELLO, J.M. C. **O Capitalismo tardio**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MOURA, J. A.. **Metropolização e Segregações Urbanas em Campo Limpo Paulista, SP**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), USP - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MOURA, R. **Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba**. 2009. 242 p. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

_____. Arranjos urbano-regionais. Uma Categoria Complexa na Metropolização Brasileira. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 2, 2008. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/viewFile/199/183>>. Acesso em: 10 ago. 2013.

MOURA, R.; BRANCO, M.; FIRKOWSKI, O. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v. 19, n. 4, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392005000400008>. Acesso em: 20 set. 2013.

NAÇÕES UNIDAS. Métodos de medición de la migração interna: Manual VI. New York, 1972.

OJIMA, Ricardo. **Análise comparativa da dispersão urbana nas aglomerações urbanas brasileiras**: elementos teóricos e metodológicos para o planejamento urbano e ambiental. 2007. 166 p. Tese (Doutorado em Demografia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

OJIMA, R; PEREIRA, R.H.M; SILVA, R.B. Cidades-dormitório e a mobilidade pendular: espaços da desigualdade na redistribuição dos riscos socioambientais? In: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambú – MG, 2008. **Anais...** ABEP: 2008.

PACHECO, C. A. **Fragmentação da nação**. Campinas: Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, 1998.

PEREIRA, R. **Uma proposta de tipologia para a Mobilidade Pendular**. Campinas: Núcleo de Estudos de População, Universidade Estadual de Campinas, 2007.

PEREIRA, P.; HERRERO, V. Mobilidade Pendular: Uma proposta teórico-metodológica. Texto para discussão nº 1395. Rio de Janeiro: IPEA, 2009.

PÓLO TURÍSTICO DO CIRCUITO DAS FRUTAS. **Informações sobre os municípios**. 2013. Disponível em: <<http://www.circuitodasfrutas.com.br/php2/index.php>>. Acesso em: 5 dez. 2013.

QUIVY, R.; CAMPENDHOUDT, L. Van. Manual de Investigação em Ciências Sociais. Lisboa: Gradiva, 1992.

RIGOTTI, J.I.R. **Técnicas de mensuração das migrações, a partir de dados censitários: aplicação aos casos de Minas Gerais e São Paulo**. 1999. Tese (Doutorado) - Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1999.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional. **Plano Plurianual 2012-2015**. v. 1. São Paulo, dez. 2011b. Disponível em: <http://www.planejamento.sp.gov.br/noti_anexo/files/PPA_2012-2015_vol-I.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2013.

_____. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional. **Caracterização Socioeconômica de São Paulo – Região Administrativa de Campinas**. São Paulo, nov. 2011a. Disponível em: <

http://www.planejamento.sp.gov.br/noti_anexo/files/uam/trabalhos/Campinas.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2013.

_____. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional. **Diretrizes Regionalizadas - PPA 2012/2015**. São Paulo, 2011c. Disponível em: <http://www.planejamento.sp.gov.br/noti_anexo/files/uam/DPR_para_PPA_2012-15.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2013.

_____. Secretaria de Economia e Planejamento. **Enfoque Regional**. São Paulo, mai. 2010. Disponível em: <http://www.planejamento.sp.gov.br/noti_anexo/files/uam/enfoque_regional.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2013.

SEADE – FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS. **Apenas dez municípios respondem por 57% do PIB do Estado de São Paulo**. São Paulo, dez. 2013. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1228&Itemid=48>. Acesso em: 5 nov. 2013.

SILVA, J. P. P. ENTRE DUAS METRÓPOLES: MOBILIDADES DA POPULAÇÃO E A AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ NO ARRANJO URBANO-REGIONAL PAULISTA. In: VIII Encontro Nacional Sobre Migrações, 2013, Belo Horizonte. **Anais... GT Migração – ABEP: 2013**.

SINGER, P. **Migrações internas: considerações teóricas sobre seu estudo. Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

_____. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. São Paulo: Editora Nacional, 1968.

_____. Migrações internas: considerações teóricas sobre o seu estudo. In: MOURA, H. (Org.). **Migração interna: textos selecionados**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil S.A., 1980.

SIQUEIRA, C. **Campinas, seus distritos e seus desmembramentos**: diferenciações político-territoriais e reorganização da população no espaço (1850-2000). 2008. 335 p. Tese (Doutorado em Demografia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

VÁRZEA PAULISTA. (Câmara Municipal). **Aspectos Gerais**. 2013. Disponível em: <http://www.camaravarzea.sp.gov.br/Municipio/Pagina.aspx?tipo=aspectosgerais>. Acesso em: 15 dez. 2013.