UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUÇÃO EM GEOGRAFIA

Jundiaí, um impasse regional - O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo.

Juliano Ricardo Marques

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção de titulo de Mestre em Geografia Humana.

Orientador: Profa. Dra. Ana Maria Marques Camargo Marangoni

São Paulo
2008

Marques, Juliano Ricardo.

Jundiaí, um impasse regional – O papel de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo. / Juliano Ricardo Marques – São Paulo, 2008.
ix, 178f.

Dissertação de Mestrado – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana.

Título em inglês: Jundiaí, a regional impasse – The role of the city of Jundiaí between two metropolitan regions: Campinas and São Paulo.

1. Industrialização. 2. Região. 3. Território. 4. Urbano. 5. Jundiaí.

JULIANO RICARDO MARQUES

Jundiaí, um impasse regional - O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo.

Presidente da banca: Profa. Dra. Ana Maria Marques Camargo Marangoni.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr.

Prof. Dr.

Prof. Dr.

Aprovada em:

Dedicatória

A minha esposa Mariela Besse pelo companheirismo, compreensão e apoio nos momentos de dúvidas e incertezas... A ela com amor e carinho que dedico este trabalho.

Agradecimentos

Primeiramente a Deus pela minha existência e pelas oportunidades que Ele tem me dado, na vida, de conhecer pessoas interessantes e por mais esta etapa concluída.

A minha orientadora Profa. Dra. Ana Maria Marques Camargo Marangoni, que durante a graduação foi minha professora e por, novamente, ter me dado a oportunidade de apreender e crescer, agora na Pós-Graduação e em sua pessoa agradeço, também, a todos os professores do Departamento de Geografia da FFLCH/USP.

A minha família, meu pai Mauro, minha mãe Maria Helena e ao meu irmão Robson pelo apoio e carinho dado durante este caminho pelo qual estou percorrendo.

Ao geógrafo e amigo Samuel Adami pelo incentivo e pelas valiosas contribuições para este trabalho. A minha amiga e colega de profissão Professora Alessandra Lopes Galvão da Silva pela sua contribuição, e em sua pessoa agradeço a todos os meus colegas de trabalho do Centro Educacional SESI 189 e 409, como também, da E.E. "Profa. Maria de Almeida Schledorn", pelo incentivo durante a realização dessa dissertação.

A diretoria do Maxi Shopping Jundiaí, dos Hospitais Paulo Sacramento e São Vicente de Paulo, da ARTESP, CPTM e EMTU, bem como também, as diretorias dos estabelecimentos de ensino: FATEC Jundiaí, a Faculdade de Medicina de Jundiaí (F.M.J.) e a Escola Superior de Educação Física (ESEF), das Escolas Técnicas Estaduais: ETE "Vasco Antônio Venchiarutti" e ETE "Benedito Storani", ao Colégio "Divino Salvador", Escola Técnica e Centro Universitário "Prof. Luiz Rosa" e a Rede SESI – SP, pólo Jundiaí, pelos valiosos dados fornecidos para esta pesquisa.

Sumário

Dedicatória iv

Agradecimentos v

Listas ix

Resumo xii

Abstract xii

INTRODUÇÃO 1

1. CONCEITOS, TEORIA E MÉTODO 5

1.1 Os conceitos geográficos de Região e Território e o município de Jundiaí 5

1.2. Bases teóricas metodológicas 11

1.2.1 A indústria motriz ou complexo de indústrias e o crescimento 14

2. AS BASES HISTÓRICAS DE JUNDIAÍ 20

2.1 Aspectos gerais da colonização portuguesa na América 20

2.2 O povoamento da capitania de São Vicente 26

2.3 Os Municípios Originários 30

2.4 A vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí 32

2.4.1 Os equívocos quanto à fundação de Jundiaí 32

2.4.2 A construção da igreja e a localização do núcleo urbano 34

2.4.3 O Termo da Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí 44

2.5 A Vila e a economia de Jundiaí na primeira metade do século XIX 57

2.6 Jundiaí na segunda metade do século XIX 65

2.6.1 A influência da economia cafeeira em Jundiaí 65

2.6.2 A emancipação da vila de Nossa Senhora de Bethlém de Jundiahy, hoje Itatiba 71

2.6.3 O Café e a Era das Ferrovias 77

2.6.4 Jundiaí na era das ferrovias 79

2.6.5 A presença da imigração italiana em Jundiaí 89

2.6.6 O núcleo Colonial "Barão de Jundiaí" 92

2.6.7 A Agricultura Comercial no Núcleo Colonial Barão de Jundiaí 93

2.6.8 Os núcleos coloniais dos bairros do Caxambu e Traviú 95

2.6.9 Jundiaí – Terra da Uva 96

2.7 O processo de industrialização jundiaiense 99

2.7.1 O primeiro momento da industrialização jundiaiense 100

2.7.2 O segundo momento da industrialização jundiaiense 104

2.7.3 O panorama atual da industrialização jundiaiense 112

2.8 Os desmembramentos político – administrativo no século XX 115

2.8.1 A emancipação de Vinhedo 116

2.8.2 A emancipação de Louveira 118

2.8.3 A emancipação de Campo Limpo Paulista 120

2.8.4 A emancipação de Várzea Paulista 123

2.8.5 A emancipação de Itupeva 125

3. ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS 128

3.1 Fluxo de Consumidores / Comércio 133

3.2 Fluxo de Pacientes / Saúde 137

3.3 Fluxo de alunos / Educação 150

3.4 Fluxo de Passageiros / sistema de transporte 155

4 CONSIDERAÇÕES GERAIS E FINAIS 162

4.1 Tendências e Desafios para o futuro 168

4.1.1 A função logística 168

4.1.2 Questões ambientais 169

4.1.3 Agricultura 170

4.1.4 Os desafios externos 171

5. ANEXO 173

6. BIBLIOGRAFIA 174

Listas

Listas de Mapas

Mapa 1. Planta da cidade de Jundiaí em 1888 41

Mapa 2. Provável limite do Termo da Vila de Jundiaí até 1763 49

Mapa 3. Limite da Vila de Jundiaí na segunda metade do Século XVIII 51

Mapa 4. Limite das Vilas de Mogi-Mirim e Jundiaí em 1769 53

Mapa 5. Limites das Vilas de Mogi Mirim, Campinas e Jundiaí em 1797 56

Mapa 6. Municípios que formam a Região Histórica de Jundiaí 65

Mapa 7. Emancipações dos Municípios que formam a região histórica de Jundiaí 127

Mapa 8. Mapa de Fluxo de consumidores Maxi Shopping por município 136

Mapa 9. Mapa de Fluxo de consumidores Maxi Shopping por região 136

Mapa 10. Fluxo de pacientes das redes publica (HSVP) e particular (HPS) por município ... 149

Mapa 11. Fluxo de pacientes das redes publica (HSVP) e particular (HPS) por região 149

Mapa 12. Fluxo de alunos por municípios 154

Mapa 13. Fluxo de alunos por região 154

Mapa 14. Fluxo de passageiros por municípios 161

Mapa 15. Mapa dos municípios que constituem a rede urbana de Jundiaí 167

Listas de Tabelas

Tabela 1. População e a produção de café das regiões produtoras do Estado de S. P. 67

Tabela 2. População e a produção de café das regiões produtoras do Estado de S. P. 69

Tabela 3. População e a produção de café das regiões produtoras do Estado de S. P. 78

Tabela 4. Indústrias instaladas em Jundiaí, período entre as década 1970 a 1990 107

Tabela 5. Indústrias instaladas em Jundiaí antes distrito industrial 108

Tabela 6. Classificação dos tipos de indústrias em Jundiaí 111

Tabela 7. PIB – País, Estado e município 113

Tabela 8. Consumidores, Maxi Shopping Jundiaí, por municípios 134

Tabela 9. Consumidores Maxi Shopping Jundiaí por região 135

Tabela 10. Consultas Hospital Paulo Sacramento – Jundiaí e outros municípios 138

Tabela 11. Consultas Hospital Paulo Sacramento – por região 138

Tabela 12. Consultas Hospital Paulo Sacramento – por município 138

Tabela 13. Consultas Hospital São Vicente de Paulo, por região 140

Tabela 14. Consultas Hospital São Vicente de Paulo, por município 141

Tabela 15. Consultas Hospital São Vicente de Paulo, Jundiaí e outros municípios ... 141

Tabela 16. Consultas, Jundiaí e outros municípios (rede pública e privada) 144

Tabela 17. Consultas rede pública e privada, Jundiaí e região 144

Tabela 18. Consultas rede pública e privada, por municípios 145

Tabela 19. Alunos Jundiaí e outros municípios 151

Tabela 20. Alunos Jundiaí e região 151

Tabela 21. Alunos por modalidade de ensino e municípios 152

Tabela 22. Passageiros, Jundiaí com os municípios vizinhos 158

Tabela 23. Passageiros, Jundiaí com cidades pólos 159

Tabela 24. Passageiros por região 159

Tabela 25. Tabela Crescimento Populacional – Região de Governo de Jundiaí 173

Lista de Fotos

Foto 1. Estação da SPR, em Jundiaí SP. 79

Foto 2. Ponte Torta sobre o rio Guapeva – Jundiaí – SP. 80

Foto 3. Avenida Luiz Latorre, Jundiaí, SP. 83

Foto 4. Antiga oficina da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Jundiaí – SP. 86

Resumo

Jundiaí, um impasse regional – O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo.

Juliano Ricardo Marques

Resumo: Essa dissertação discute, sobre a ótica geográfica, o papel do município de Jundiaí localizado entre as duas principais regiões metropolitanas do estado de São Paulo: Campinas e São Paulo. O município de Jundiaí constitui-se como um pólo de desenvolvimento industrial diversificado que possibilitou, ao município, investimentos na área de serviços e infra-estrutura urbana (saúde, educação, comércio e transporte), tornando-o referência para os municípios vizinhos. A constatação do município de Jundiaí como um pólo de desenvolvimento industrial e de serviços urbanos, que polariza os municípios vizinhos, fez com que esta dissertação tivesse como referencial teórico os trabalhos de Perroux e Rochefort. As suas teorias, respectivamente, teoria dos pólos de desenvolvimento e teoria da rede urbana regional foram utilizadas com o objetivo de identificar e delimitar a área de influência do município de Jundiaí.

Palavras – chave: Industrialização, Região, Território, Urbano e Jundiaí.

Abstract

Jundiaí, a regional impasse – The role of city of Jundiaí between two metropolitan regions: Campinas and São Paulo.

Abstract: The dissertation discuses on the geographical viewpoint, the role of the city of Jundiaí located between the two main metropolitan regions of the state of São Paulo: Campinas and São Paulo. The city of Jundiaí consists of a center of diverse industrial development that has allowed itself investments in the area of services and infrastructure (health, education, trade and transportation); this is making Jundiaí the reference of neighboring cities. The finding of the municipality of Jundiaí as a pole of industrial development and urban services, which polarizes the neighboring cities, it made this dissertation has as theoretical reference work on Perroux and Rochefort. Their theories, respectively, theory of poles of development and theory of urban regional network were used in order in identify and delineate the area of influence of the city of Jundiaí.

Keywords: industrialization, region, territory, urban and Jundiaí.

1. INTRODUÇÃO

Esta dissertação discute, sob o ponto de vista geográfico, o papel do município de Jundiaí, localizado entre as duas principais regiões metropolitanas do Estado de São Paulo: Campinas e São Paulo.

O fato de o município de Jundiaí ser um pólo de desenvolvimento industrial diversificado possibilitou ao município configurar-se entre as principais economias do país, assim como investimentos na área de infra-estrutura e de serviços urbanos.

Essa configuração territorial e econômica apresentada pelo município de Jundiaí constitui base da polarização que Jundiaí exerce sobre os municípios vizinhos. Constatada essa característica, o objetivo desta dissertação é identificar e delimitar a área de influencia do município de Jundiaí, e para tanto foram utilizados como referencial teórico e metodológico os trabalhos, propositivo de Perroux e Rochefort.

O estudo da área de influencia do município de Jundiaí justifica-se sob o ponto de vista geográfico, desde que se considere como objeto da ciência geográfica o espaço construído pelo homem. Essa relação de influência ocorre entre municípios, são uma forma de organização territorial-político-administrativa e, com tal, categoria de estudo da ciência geográfica. Por outro lado, as relações entre municípios formam uma rede urbana constituindo uma região, outra categoria de estudo da geografia.

Diante dessa justificativa, esta dissertação inicia-se com a discussão sobre a construção do conceito geográfico de território e região, bem como suas relativas categorias. Logo em seguida são apresentadas as bases teórica e metodológica e como cada uma delas foram utilizadas neste trabalho.

A teoria de pólos de desenvolvimento de Perroux foi utilizada para referenciar Jundiaí como um pólo de desenvolvimento industrial diversificado. A concentração econômica gerada pelas indústrias tornou Jundiaí o município de referência para os

municípios vizinhos. Diante da constatação, e para melhor compreender a realidade, associamos a teoria de pólos de desenvolvimento com a teoria da rede urbana regional de Rochefort para identificar e delimitar a área de polarização do município de Jundiaí pois, como justifica Rochefort (1998, p.13), " o desenvolvimento progressivo da concentração econômica modela um arcabouço urbano hierarquizado cuja unidade não é mais a cidade, mas a rede regional".

Ainda segundo Rochefort (1998), numa região as cidades distribuem-se em alguns tipos caracterizados pelo papel econômico, que desempenha mais ou menos influenciado pela sua história.

Sabendo-se, então, que o papel que o município de Jundiaí desempenha atualmente foi influenciado pela sua história, foi realizado um levantamento da evolução da história do município de Jundiaí com o objetivo de delimitar a sua região histórica e chegou-se ao resultado de que sua região histórica é formada pelos municípios: Vinhedo, Louveira, Itatiba, Morungaba, Jarinu, Várzea Paulista, Campo Limpo Paulista e Itupeva.

Delimitada a região histórica de Jundiaí, ela foi comparada à região de governo de Jundiaí estabelecida pelo governo estadual por meio do decreto nº22970/1984, que criou a região de governo de Jundiaí, formada pelos seguintes municípios: Cabreúva, Itupeva, Louveira, Itatiba, Morungaba, Jarinu, Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista, tendo como sede de região o município de Jundiaí, por ser o núcleo primário e mais desenvolvido entre eles.

Percebe-se então uma diferença na configuração da região histórica, da qual o município de Vinhedo faz parte e o município de Cabreúva não, e vice e versa quando se trata da região de governo.

Diante desta constatação foi utilizada a metodologia para o estudo de desenvolvimento na teoria da Rede Urbana Regional de Rochefort, para caracterizar as particularidades das relações econômicas e de serviços urbanos, com o objetivo de delimitar uma organização regional racional. Pelo método estabelecido por Rochefort passamos a levantar o número de consumidores que freqüentam o principal centro de compras do município de Jundiaí, o Maxi Shopping, o número de pacientes de dois hospitais localizados em Jundiaí, um da rede particular o Hospital Paulo Sacramento, e outro da rede pública o hospital de Caridade São Vicente de Paula; o número de alunos que freqüentam as instituições de ensino de Jundiaí além do número de passageiros entre Jundiaí e as cidades vizinhas, pois a organização do sistema de transporte está subordinada as relações comerciais e pela rede de serviços oferecidos pelo município, pois, como afirma Rochefort (1998, p.15): *"todo o comércio, todo o serviço responde tanto às necessidades dos habitantes da aglomeração onde ela se localiza quanto às pessoas que habitam na zona de influência desta. (...) A organização dos transportes rodoviários de viajantes e da estrutura da população pareceu-nos, em compensação, ser diretamente comandada pelo papel de relações destas".*

Para cada uma das categorias pesquisadas foram construídos tabelas e mapas de fluxos de: consumidores, pacientes, alunos e passageiro com o objetivo de delimitar e estabelecer o grau de influência que o município de Jundiaí exerce diante dos municípios vizinhos.

Após a realização da busca de dados, em trabalho de campo, e procedida a análise dos mesmos, foi possível a elaboração de cartogramas demonstrativos, para então proceder-se à redação final do trabalho, que foi organizado em capítulos e itens, como segue.

O primeiro capítulo faz uma apresentação em torno dos conceitos relacionados ao tema como o conceito de região e território e as bases teóricas e metodológicas utilizadas na dissertação.

No segundo capítulo é apresentada a evolução histórica e territorial de Jundiaí desde a sua "fundação", passando por Vila no Brasil Colonial e Império até constituir-se como município com a atual configuração territorial.

A seguir, o terceiro capítulo apresenta e analisa os dados de fluxo de consumidores, pacientes, alunos e passageiros que se utilizam dos serviços urbanos como comércio e dos serviços oferecidos pelos equipamentos de saúde e de educação e do sistema de transporte. Para cada uma dessas categorias são apresentados cartogramas demonstrativos para cada tipo de fluxo.

No último capítulo são apresentadas as considerações finais, com o cartograma da rede urbana de Jundiaí e as tendências e desafios a serem enfrentados pelo município no futuro.

CAPITULO 1. CONCEITOS, TEORIA E MÉTODO

1.1 Os conceitos geográficos de Região e Território e o município de Jundiaí

A importância do tema da pesquisa, para a Geografia, é a de retomar uma discussão que foi deixada de lado nos últimos anos, a qual se pauta nos conceitos de território e região.

O conceito de região, ao longo da história do pensamento geográfico, foi objeto de inúmeras discussões e debates. Em trabalho com o título "Espaço, Polarização e Desenvolvimento", o geógrafo Manoel Correia de Andrade realiza um resumo deste debate ao longo da história do pensamento geográfico: *"A Revolução Francesa (...), com a formação do estado nacional, trouxe a oportunidade para se tentar aplicar as novas concepções científicas, mesmo quando elas não se encontravam ainda bem estratificadas e com os seus fundamentos bastante estáveis. (...) Assim quando os revolucionários resolveram a extinguir a antiga divisão do país (França) em províncias, (...) levaram em consideração, conforme salienta L. Gallois, as divisões naturais do solo francês e as divisões econômicas dela resultantes. Tentavam, com isso, facilitar a coleta de dados estatísticos sobre minas, colheitas, recursos econômicos, etc., de modo que "a natureza do solo, os fenômenos geográficos, a natureza do meio principiaram a despertar a noção de região natural". Da indecisão, decorrente em parte de insuficiente conhecimento das condições naturais resultaram a apresentação, ainda no século XVIII, à Academia de Ciências de Paris, por Felipe Buache e, posteriormente, por Lacroix, da idéia de identificar a região natural às bacias fluviais. A idéia era sedutora devido à facilidade de estabelecer os limites existentes entre as várias bacias*

fluviais e ao fato de, na época, serem os rios ainda as principais vias de penetração".

Em meados do século XIX, o exagero do uso das bacias hidrográficas como região natural provocou a reação de vários geógrafos, mas o uso do termo região só consolidou com os trabalhos de Vital de la Blanche, na França, de Hebertson, na Inglaterra, e Ricchieri, na Itália.

Ainda segundo Manoel Correia de Andrade *"estava evidenciado, então, que a concepção de região natural era diferente para cada especialista, para o geógrafo, para o botânico, para o climatologista, etc. Sendo a geografia uma ciência de síntese, caberia ao geógrafo utilizar concepções simples, analíticas, desses especialistas em vez de elaborar uma concepção complexa. As opiniões entre os geógrafos, porém, não eram coincidentes; assim, o inglês Percy Roxby tinha a tendência de focalizar, sobre tudo, o aspecto econômico, enquanto americanos como J. F. Chamberlain adotavam a divisão física. Na Itália, em 1920, Ricchieri procurou conciliar as divergências e conceituar uma região natural geográfica, (...). Em seu estudo, Ricchieri admitia a existência de três tipos de regiões, a saber:*

a) ***Região elementar****, (grifo nosso) baseada em um só fenômeno, podendo ser geológica, morfológica, hidrográfica, climática ou botânica;*

b) ***Região geográfica complexa****, (grifo nosso) compreendendo áreas sobre as quais se superpunham várias regiões elementares. Como tal é o tipo da região que ele qualifica expressamente como geográfica.*

c) ***Região integral****, (grifo nosso) formada por um conjunto de regiões complexas. (...)".*

Observa-se, no entanto, que ao tentar caracterizar região, dava-se maior importância aos elementos físicos e quase nenhuma importância aos fatores humanos.

Ainda, segundo Manoel Correia de Andrade *"No primeiro ano da sexta década do século XX, o Professor A. Cholley, da Sorborne, impressionado com a insegurança com que os professores franceses empregavam a palavra região, ora se referindo os aspectos físicos – regiões estruturais, regiões climáticas, regiões botânicas – ora a fatos humanos – regiões do trigo, do arroz, do vinho, industriais, política, etc. – tentou conceituar o termo, levando em conta dois aspectos não utilizados pelos seus mestres: o primeiro, o fato de a palavra região indicar sempre o resultado de uma organização, conseqüentemente da presença do homem; o segundo a circunstância de ser um conceito eminentemente dinâmico, não podendo ser confundido, quer quanto à sua escala, quer quanto às suas características, o que é uma região na Idade Contemporânea com o que foi na Idade Média, por exemplo,"*.

Textualmente, afirma o Prof. Cholley: *"A idéia de região implica um principio de organização. Deve-se, em conseqüência, reservar esta expressão exclusivamente às organizações realizadas pelo homem na superfície do planeta. Continua afirmando ser o termo* ***domínio*** *(grifo nosso) mais conveniente que região para designar as unidades físicas, estruturais, climáticas e morfológicas. É também o termo que deveria ser empregado a propósito dos fenômenos ligados a atividade humana, quando se quer considerar apenas a sua extensão: domínio de trigo, domínio da vinha, etc."*.

Para ele, *"a noção geográfica de regiões evoca um território que serve de suporte a combinações escolhidas ou realizadas pelo homem, contribuindo para favorecer a estabilidade e a permanência do grupo e colaborando com o desabrochar de seu poderio. A idéia de região aparece, então, como idéia fundamental ligada à vida em grupo. (...). A organização regional, a vida regional que ela exprime, aparece como uma das manifestações essenciais da vida na superfície do globo. É quando se encara do ponto de vista do aproveitamento, da organização do planeta, que o termo toma*

mais plenamente o seu sentido. De acordo com o seu pensamento, para caracterizar as regiões geográficas, dever-se-iam levar em conta os domínios físicos – estrutura, relevo, hidrografia e clima – o meio biológico – vegetação e fauna – e a organização humana feita pelo homem. Daí a grande importância que tem a organização humana e como, através dos tempos o homem organiza o espaço de acordo com suas necessidades imediatas e como os instrumentos técnicos e culturais de que se dispõe, e que a região em si se diversifica bastante, no tempo e no espaço, de acordo com o maior e o menor desenvolvimento".

Tais considerações foram levadas em conta para a elaboração deste trabalho, pois ao longo da história do município de Jundiaí o seu território e a sua área de influência vêm se diversificando, e esse espaço geográfico vem sendo organizado de acordo com as necessidades econômicas e o seu grau de desenvolvimento. É por este motivo que propomos a delimitação de uma região geográfica histórica de Jundiaí.

Esta região geográfica que está sendo construída ao longo da história tem como base a organização político-administrativa dos municípios vizinhos ao de Jundiaí. Então o outro conceito geográfico que não pode ser deixado de lado é o de <u>território</u>. O conceito de território é compreendido, na pesquisa, como uma área do espaço delimitada e organizada por um Estado (governo) soberano.

O conceito de território, assim como o conceito de região, também é, desde há longo tempo, objeto de discussões e debate entre os geógrafos. Mais recentemente, os autores Bordo, A. A; Silva, C.H.P; Nunes, M; Barbosa, T; Miralha, W; (2004), em um ensaio intitulado "A*s diferentes abordagens do conceito de território"*, apresentado como parte do trabalho de conclusão da disciplina intitulada: "O tempo, o espaço e o território: uma questão de método", disciplina de pós - graduação, em nível de

mestrado, na F.C.T. / UNESP apresentam uma reflexão sobre diversas abordagens do conceito de território.

Segundo o ensaio, dependendo da linha de trabalho e das concepções teórico-metodológicas, os autores dão ênfase a alguns aspectos relativos ao conceito de território. Apresentamos, a partir de tal trabalho, alguns autores que se aproximam da concepção do conceito de território construída nesta pesquisa. Entre eles:

Conforme os autores, Claude Raffestin (1993), destaca "*na sua obra o caráter político do território, bem como a sua compreensão sobre o conceito de espaço geográfico, pois o entende como substrato, um palco, pré-existente ao território. Nas palavras do autor: É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente [...] o ator "territorializa" o espaço".* (RAFFESTIN, 1993, p. 143).

Dentro da concepção enfatizada pelo autor, o território é tratado, principalmente, com uma ênfase político-administrativa, isto é, como o território nacional, espaço físico onde se localiza uma nação; um espaço onde se delimita uma ordem jurídica e política; um espaço medido e marcado pela projeção do trabalho humano com suas linhas, limites e fronteiras.

Segundo o mesmo autor, ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente, o ator territorializa o espaço. Neste sentido, entende o território como sendo:

"[...] um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por conseqüência, revela relações marcadas pelo poder. (...) o território se apóia no espaço, mas não é o espaço. É uma produção a partir do espaço. Ora, a produção,

por causa de todas as relações que envolvem, se inscreve num campo de poder [...]" (RAFFESTIN, 1993, p. 144).

Na análise de RAFFESTIN (1993), a construção do território revela relações marcadas pelo poder. Assim, faz-se necessário enfatizar uma categoria essencial para a compreensão do território, que é o poder exercido por pessoas ou grupos sem o qual não se define o território. Poder e território, apesar da autonomia de cada um, vão ser enfocados conjuntamente para a consolidação do conceito de território. Assim, o poder é relacional, pois está intrínseco em todas as relações sociais.

Como a região é também uma forma de gestão de uma porção do espaço delimitada e organizada por um organismo de gestão, a concepção de território apresentada pelo geógrafo Manoel Correia de Andrade, também é um conceito que vem ao encontro deste trabalho de pesquisa. Vejamos:

O geógrafo Manuel Correia de Andrade (1995), *"faz uma análise da questão do território no Brasil, retratando o conceito de território com uma abordagem profundamente política e econômica de ocupação do espaço. A exemplo de Raffestin, a idéia de poder é uma constante na análise do território feita por Andrade:*

O conceito de território não deve ser confundido com o de espaço ou de lugar, estando muito ligado à idéia de domínio ou de gestão de uma determinada área. Deste modo, o território está associado à idéia de poder, de controle, quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas que estendem os seus tentáculos por grandes áreas territoriais, ignorando as fronteiras políticas. (ANDRADE, 1995, p. 19). Nota-se que o território pode ser entendido como o controle administrativo, fiscal, jurídico, político, econômico, efetivo, do espaço ou de uma região. Em sua obra, ANDRADE (1995) faz uma diferenciação entre território e espaço. O território associa-se mais à idéia de integração nacional, de uma área

efetivamente ocupada pela população, pela economia, a produção, o comércio, os transportes, a fiscalização etc.

É no território que as relações capitalistas efetivamente se fazem presentes. Já o espaço é mais amplo que o território, englobando também as áreas vazias que ainda não se territorializaram, isto é, que ainda não sofreram uma ocupação humana efetiva. Assim, o espaço é mais amplo que o território, englobando-o. É uma área delimitada geograficamente e administrativamente pelas suas fronteiras".

Associada ao território, tem-se a expressão territorialidade que, para o autor:

"Pode vir a ser encarada tanto como o que se encontra no território, estando sujeito à sua gestão, como, ao mesmo tempo, o processo subjetivo de conscientização da população de fazer parte de um território, de integrar-se em um Estado [...] A formação de um território dá às pessoas que nele habitam a consciência de sua participação, provocando o sentido da territorialidade que, de forma subjetiva, cria uma consciência de confraternização entre elas". (ANDRADE, 1995, p. 20). Já territorialização é a forma de como se materializa o território, bem como a manifestação das pessoas, a especialização de qualquer segmento da sociedade como, por exemplo, a produção econômica de um determinado produto".

1.2 Bases teóricas e metodológicas.

Segundo Righi (1989), *"todo o desenvolvimento industrial regional é necessariamente polarizado, conduzindo à criação de um complexo de atividades organizadas em torno de uma atividade motriz*". Como Jundiaí tem como base de seu recente e atual desenvolvimento econômico a indústria, com várias unidades industriais consideradas em seus setores de atividade, como indústrias motrizes, como, por

exemplo, a Coca-Cola (bebidas), Ambev (bebidas), Plascar (metalúrgica / autopeças), Petri (metalúrgica / autopeças), Sifco (metalúrgica / autopeças), Duratex (placas de madeira), Deca (metais / louça sanitária), Itaucom e Itautec (eletro-eletrônico e informática), Parmalat (lacticínios), entre outras, convencionou-se classificá-la como "pólo industrial", interligado a outros pólos industriais de outros municípios.

Diante do exposto, utilizaremos como base teórica e metodológica a chamada "teoria da polarização", ou "pólos de desenvolvimento industrial", que tem como seu maior expoente Perroux, associada à "teoria da rede urbana" desenvolvida por Rochefort.

A "teoria da polarização" desenvolveu-se a partir da década de 1950, quando surgiram vários trabalhos teóricos, tendo como maior importância *Nota sobre o conceito de "pólo de crescimento"*, de François Perroux e seu desdobramento posterior com os trabalhos desenvolvidos por Boudeville, Friedmann, Hanser, Hermansen, Hirschman, Myrdal e Tinbergen.

Perroux (1964) em sua obra analisa dois modelos de crescimento econômico: o primeiro elaborado por G. Cassel, que apresenta o modelo de uma economia em crescimento regular, sem variações de proporção entre os fluxos, em que "a produção global cresce na mesma proporção que a população, sendo constante a relação entre fluxos dos bens de produção e o fluxo dos bens de consumo", ou seja, *"a economia é em cada período a réplica exata da economia do período anterior, somente as quantidades são multiplicáveis por determinado coeficiente*", o que Perroux denominou de "equilíbrio estático". Por outro lado ele apresenta outro modelo de crescimento econômico, elaborado por J. Schumpeter que *"elaborou um sistema de crescimento onde, (...) população, produção e capital aumentam de período para período exatamente nas mesmas proporções; onde produtos, serviços e moeda executam os*

mesmos percursos, onde os fluxos aumentam sem variações de estrutura nem flutuações", o que ele denominou de "circuito estacionário". Para Perroux, os dois modelos são instrumentos para por em evidência as variações e classificar os tipos de crescimento econômico, como ele cita*: "o crescimento econômico sem variação de proporções ou de flutuações é um instrumento de compreensão e classificação das variações de estrutura, das flutuações dos progressos (ou eventualmente regressos) que são concomitantes com todo e qualquer crescimento observável".*

Porém, para Perroux nenhum dos dois modelos representa o crescimento de uma economia concreta, pois os aspectos das variações de estrutura de economia nacional, para Perroux, consistem no aparecimento e desaparecimento de indústrias, ou ainda, na propagação do crescimento de uma indústria ou de um grupo de indústrias. Além disto, Perroux salienta que, o crescimento industrial não surge em todos os lugares ao mesmo tempo*: "manifesta-se com intensidades variáveis, em pontos ou pólos de crescimento; propaga-se, segundo vias diferentes e com efeitos finais variáveis, no conjunto da economia".*

Para Righi (1989), a "teoria dos pólos de crescimento" *"(...) procurou principalmente explicar o comportamento dos mercados competitivos e dos agentes responsáveis pelas decisões econômicas nesses mercados".* Ainda segundo Righi (1989) *"para situar corretamente a noção de pólo é conveniente definir a noção de "espaço econômico". Em oposição ao "espaço concreto", o espaço econômico é apresentado como um espaço* abstrato*;* "ele se apresenta como o conjunto de relações abstratas que definem um fato"*;* como podemos verificar em Perroux (1964), *"Verifica-se hoje (...) um conflito entre espaços econômicos de grandes unidades econômicas (empresas, indústrias, pólos)* (o que Righi chamou de espaço abstrato) *e os espaços politicamente organizados dos Estados nacionais* (o que Righi chamou de espaço

concreto*). Os primeiros não coincidem com os segundos; o seu crescimento depende de importações, exportações, centros de aprovisionamento e mercados exteriores ao território nacional. Ora as grandes unidades econômicas são instrumentos de prosperidade e as armas de poderio do Estado nacional".*

Ainda segundo Righi (1989) "*Nesta perspectiva, o pólo aparece como um fato econômico; (...) o "espaço considerado como o campo de forças"".* Utilizando-se de Boudeville (1968) conclui que "*o espaço polarizado é constituído por centros (pólos ou núcleos) que são complexos industriais de onde emanam forças centrífugas e para onde se dirigem às forças centrípetas; cada centro é um centro de atração e de repulsão, têm o seu próprio campo que é contido dentro do campo de outros centros".*

Resumindo: para análise do pólo de crescimento Perroux considera: 1. A indústria motriz e o crescimento; 2. O complexo de indústrias e o crescimento; 3. o aumento dos pólos de crescimento e o crescimento das economias nacionais.

1.2.1 A indústria motriz ou complexo de indústrias e o crescimento

Ainda para Perroux, o pólo de crescimento é formado por dois componentes principais:

- A indústria motriz;
- Um ambiente econômico constituído por determinadas indústrias encadeadas à indústria motriz, unida por uma multiplicidade de fluxos ligados à produção, com ligações comuns como de fornecedores, compradores, etc.

O estágio de crescimento de um pólo econômico pela empresa ou mesmo pelo setor motriz. Assim, segundo Righi (1989*) "a firma motriz é uma fonte de efeitos assimétricos sobre o seu próprio meio circundante, exercendo mais influência sobre o restante das firmas do que o esperado inicialmente".*

Ainda segundo Righi (1989*)* **"***A unidade motriz estabelece efeitos de aglomeração, articula atividades complementares que geram oportunidades acumulativas de ganhos e de custos em um lugar; entre as unidades aglomeradas, o estabelecimento de meios de transportes e de comunicações provoca efeitos de união e aumenta cumulativamente as ofertas e as demandas. (...) Assim, a concentração espacial que acompanha a polarização adquiri um caráter espontâneo de desenvolvimento urbano, pois cada empresa e mais geralmente cada agente econômico tem vantagem em se aglomerar. (...) A unidade motriz engendra efeitos aglomerativos, pois ela atrai indústrias ou atividades complementares; ocorrem também efeitos de intensificação de atividades econômicas devidas à maior proximidade e integração mútua, portanto com relação direta com o próprio processo de urbanização".*

Como afirma Perroux (1964), "*a unidade motriz cria ou reforça uma "aglomeração territorial". Esta vinculação direta entre o pólo e a aglomeração territorial acentua as relações entre industrialização e urbanização".*

Jundiaí é um município populacionalmente urbano, com aproximadamente 94% de sua população vivendo na zona urbana, apresentando uma aglomeração de várias unidades industriais motrizes, de diferentes setores, o que o caracteriza, de acordo com as características acima expostas, como um pólo industrial diversificado.

Segundo Righi (1989*) "a estrutura de pólos diversificados resulta (...) de um processo dinâmico de indução mutua, entre a indústria motriz e as complementares, formando complexas cadeias (...), que se responsabilizam pela maior diversificação e crescimento econômico. A maior diversificação e crescimento econômico são, por outro lado, em geral resultantes da própria capacidade de inovação do pólo e de seu caráter progressista. Esta capacidade de promover a inovação e o progresso técnico está associada à capacidade empresarial dos industriais localizados no pólo, à presença de*

centros de pesquisa e universidades geradores de tecnologias de ponta e até mesmo a políticas governamentais destinadas aos estabelecimentos industriais".

O município de Jundiaí constitui-se como um pólo de crescimento industrial diversificado graças à associação de sua localização geográfica estratégica, entre os dois principais centros consumidores do Estado de São Paulo (Campinas e São Paulo), a infraestrutura de transporte, com a presença das rodovias Anhangüera e Bandeirantes cortando o território do município facilitando a ligação com os mercados consumidores, e a políticas públicas desenvolvidas, principalmente nas décadas de 1960 e 1970, pela administração municipal com o objetivo de atrair indústrias para o município como, por exemplo, a criação do distrito industrial localizado às margens das rodovias Anhangüera e Bandeirantes.

Hoje, a presença de indústrias provoca o desenvolvimento de atividades ligadas ao setor terciário, vinculado à atividade industrial, como por exemplo: centros de logística, presença de grandes instituições financeiras como bancos nacionais e internacionais. A presença de indústrias motrizes, centos logísticos, instituições financeiras gera, segundo Michel Rochefort (1998, p. 13), *"o desenvolvimento progressivo da concentração econômica, que modela um arcabouço urbano hierarquizado cuja unidade já não é a cidade, mas a rede regional. Esta repousa sobre a combinação de três elementos: o centro regional, os centros de sub-região, os centros locais; essa estrutura determina as três categorias fundamentais de uma classificação urbana".*

Ainda segundo Michel Rochefort (1998, p. 14) *"Numa região, as cidades se distribuem, portanto, em alguns tipos caracterizados por certo papel econômico mais ou menos influenciado pela história. No entanto, seria desconhecer gravemente a realidade geográfica ou negligenciar a verdadeira personalidade peculiar a cada*

cidade. A inserção geográfica da cidade em sua região repercute na maneira pela qual ela cumpre o seu papel com relação a esta ultima".

Graças ao trabalho realizado pelo Instituto Geográfico e Cartográfico - I.G.C., do Estado de São Paulo, "Quadro do desmembramento territorial-administrativo dos municípios paulistas" e a dissertação de mestrado da professora Miyoko Makino, "Jundiaí – Povoamento e Desenvolvimento", foi possível fazer o levantamento da evolução da região histórica de Jundiaí. Desde o surgimento de seu povoado, no século XVII, com a sua elevação a categoria de Vila, em 1655, Jundiaí foi um centro dispersor para o povoamento do interior, chamado de boca de sertão. Devido a esta característica histórica, em seus primórdios Jundiaí não apresentava um desenvolvimento econômico expressivo, mas a conquista e ocupação das terras que se localizavam a noroeste da então Vila de São Paulo ficavam sob a jurisdição política e administrativa de sua Câmara Municipal. Jundiaí, portanto exercia sua influência política sobre vastas áreas do interior da então província, hoje, Estado de São Paulo, e parte do sul de Minas, indo suas fronteiras até o rio Grande. Com o passar dos anos Jundiaí foi perdendo territórios, primeiramente a região do sul de Minas com a criação da província de Minas Gerais, depois para a Vila de Mogi Mirim, em 1769, e mais tarde para a Vila de Campinas, em 1797, ficando sob a sua jurisdição política e administrativa o que hoje são os municípios de: Vinhedo, Louveira, Itatiba, Morungaba, Jarinú, Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista e Itupeva, formando o que seria a hoje a região histórica e econômica de Jundiaí.

Como foi possível fazer o levantamento da região histórica de Jundiaí fez-se necessário atualizar as informações sobre os vínculos desta região para obter uma visão da chamada organização regional racional. Como diz Michel Rochefort *"a busca de uma organização regional racional deve dominar as particularidades individuais de*

cada aglomeração e, segundo o caso, empenhar-se em corrigir as malformações e inadequações intrínsecas da rede atual ou tentar transformar essa rede com o objetivo de adaptá-la a novas perspectivas da economia regional".

Como Michael Rochefort não tinha dados históricos precisos do século XVIII para o estabelecimento da região histórica da Alsácia, na França, ele desenvolveu um método para a organização regional da Alsácia. Procuramos fazer uso deste método para atualizar as particularidades das relações econômicas, com o objetivo de determinar uma organização regional racional.

Esse método, proposto para utilização na pesquisa, consiste no *"estabelecimento de uma lista dos comércios e serviços de que dispõe cada aglomeração conduz a resultados menos aleatórios. O método, não obstante, choca-se com a hipótese geral que já assinalamos: todo o comércio, todo o serviço responde tanto as necessidades dos habitantes da aglomeração onde ela se localiza quanto às pessoas que habitam na zona de influência desta".* Porém Rochefort (1998, p.15) alerta para um risco de erro: *"Arriscamo-nos, portanto, a cada momento, a um erro de interpretação sobre o papel exato da aglomeração considerada".* E continua: *"A organização dos transportes rodoviários de viajantes e da estrutura da população pareceu-nos, em compensação, ser diretamente comandada pelo papel de relações destas".*

Desta forma, Rochefort (1998) propõe que a organização do transporte rodoviário seja um critério indireto de investigação quando aplicado a uma região, uma vez que esta é comandada diretamente pelo papel das relações comerciais.

Além disto, Michel Rochefort propõe que: *"Duas categorias de fatos devem ser postas em evidência para caracterizar uma rede: é preciso determinar os tipos de cidades que a região encerra; é preciso delimitar as zonas de influência das cidades*

grandes e das cidades médias que constituem os dois primeiros escalões dessa hierarquia. O conhecimento desses dois elementos permite então elaborar um mapa que define a organização urbana da região".

Ainda segundo Rochefort *"O mapa dos funcionais de cidades é insuficiente para dar uma idéia geral da rede; certamente, não é necessário conhecer os limites precisos das zonas de influência no escalão dos organismos urbanos elementares cujo papel continua sendo, de todo o modo, local. É necessário, em compensação, para definir a rede, conhecer os seus próprios limites tão bem quanto à imbricação das sub-regiões no interior de seu domínio. Parece possível servir-se, para isso, da organização dos transportes rodoviários dos viajantes".*

No final da década de 1960, o Estado de São Paulo organizou suas regiões administrativas a partir do método estabelecido por Rochefort. O município de Jundiaí foi classificado como sede de sub-região dentro da região administrativa de Campinas.

CAPITULO 2. AS BASES HISTÓRICAS DE JUNDIAÍ

2.1 Aspectos gerais da colonização portuguesa na América.

Para entender a ereção da Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí, no Brasil colonial, é necessário relacionar o fato ao processo de povoamento do território brasileiro.

Antes precisamos compreender alguns aspectos da engenharia geopolítica aplicada pela Coroa portuguesa na defesa de seus territórios no Novo Mundo, que consistiu na efetivação do Tratado de Tordesilhas, na implantação de Capitanias Hereditárias, na transposição do sistema de sesmarias e na implantação de municípios, que no Brasil ficou configurado, de início, como vilas.

O Tratado de Tordesilhas constituía-se como um limite geométrico, determinado por uma linha imaginária, que estabelecia o território de ação dos portugueses e dos espanhóis em terras americanas. Tal delimitação não se consolidou, uma vez que não se constituiu em um limite rígido de ação dos portugueses e espanhóis em terra americana, pois na época era difícil delimitar o território entre as duas nações, devido à imensidão de terras desconhecidas, mas foi no período da União Ibérica entre 1580 a 1640, que a penetração portuguesa em terras espanholas foi maior; neste período o Tratado de Tordesilhas deixou de existir na prática.

Nos trinta primeiros anos da colonização portuguesa no novo mundo, a Coroa enviou para o Brasil expedições de reconhecimento e exploração, mas o novo território não oferecia atrativo imediato para que o povoador efetivasse o povoamento das novas terras desenvolvendo atividades significativas, a não ser a exploração do pau-brasil, fixando ao longo do litoral algumas feitorias.

A exploração do pau-brasil despertou também o interesse dos franceses, ingleses e holandeses, que, aliás, não aceitavam o tratado de Tordesilhas, e que passaram a invadir as terras brasileiras. Para defendê-la dos invasores era necessário povoá-la e torná-la produtiva; para isto a Coroa Portuguesa iria estabelecer três instituições político-administrativas de grande importância para construção do território brasileiro: as Capitanias hereditárias, as sesmarias e os municípios (estes sob a denominação de vila).

Segundo Diniz (2000, p.16-17) *"Assim, o sistema de Capitanias hereditárias (...), Portugal procurou atrair para o Brasil alguns portugueses de posse para arcar com as despesas do povoamento e desenvolvimento da agricultura na colônia. Para isso, a corroa concedeu direitos e poderes sobre a terra àqueles que aceitassem participar de tal empreendimento, os quais podiam transmitir aos seus descendentes o domínio de sua capitania, juntamente com os seus poderes administrativos. A Capitania hereditária era uma extensão de propriedade da coroa, cedida pelo rei a um particular ou donatário, com certos poderes administrativos sobre ela. (...). O sistema de capitanias hereditárias era regido por dois documentos legais: A carta de doação – "diploma em que constava a mercê feita ao donatário" (Garcia, 1956, p.43) – e os forais – "eram a declaração dos direitos, foros, tributos e cousas que haviam os colonos de pagar ao rei e aos donatários"(ibidem, p.43). Dentre os poderes dos donatários estava o de conceder foral de* <u>*vila*</u> (grifo nosso) *às povoações que fossem sede de governo, pois só nas vilas se permitia a exist6encia de Câmara locais (Queiroz, 1976, p. 37), e atribuir* <u>*semarias*</u> (grifo nosso)*"* (Diniz, 2000, p.16-17).

Para entender a transposição do sistema sesmarial é preciso associá-lo à história da reconquista da península Ibérica pelos cristãos. Resumidamente o sistema de sesmarias surgiu em Portugal logo após a reconquista cristã do território abandonado

pelos mouros. Para garantir a vitória era necessário ocupá-la economicamente e defendê-la militarmente. Assim, os territórios conquistados dos mouros pertenciam aos soberanos (invasores) por título originário, isto é, por direito de conquista. Assim os reis, com o objetivo de facilitar a sua ocupação, transferiam as terras a particulares, mais especificamente à nobreza guerreira que havia ajudado o rei na reconquista do território. Recebida a sesmaria, o sesmeiro era obrigado a cultivá-la num tempo determinado e caso isso não ocorresse a sesmaria poderia ser outorgada a outros. Era necessário garantir a produtividade da terra para o sucesso do povoamento. Em Portugal, a lei de sesmarias assinada por Dom Fernando, em 1375, garantiu ao Estado o princípio da não absolutização da terra, dando-lhe o domínio eminente sobre todo o território a fim de combater o latifúndio e desapropriar qualquer propriedade que não fosse aproveitado no tempo determinado. Assim a característica principal das sesmarias portuguesas era o fato das propriedades serem latifúndios. Antes entender a implantação do sistema de sesmarias no Brasil é preciso compreender que *"a Coroa Portuguesa tomou posse do território brasileiro por aquisição originária, isto é, por direito de conquista (Cirne Lima, 1954, p. 89 in Diniz, 2000, p.27)". Por essa razão, todas as terras "descobertas passaram a ser consideradas como terra virgem sem qualquer senhorio ou cultivo anterior, o que permitiu que a Coroa pudesse transpassá-las a terceiros, visando com isso assegurar a colonização"* (Abreu, 1996, p. 204).

As sesmarias, tanto em Portugal como no Brasil, foram utilizadas para garantir o *direito de conquista* do território contra os Mouros na península Ibérica e no Brasil contra os invasores franceses, ingleses e holandeses.

Embora o sistema sesmarial, no Brasil, seguisse a ordem da Coroa portuguesa, para que fosse implantada conforme as Ordenações Afonsinas (1446), com as poucas alterações das Ordenações Manuelinas (1521) e mais tarde as Ordenações Filipinas

(1603), na prática acabou sendo bem outra. As primeiras sesmarias foram concedidas em caráter perpétuo e não vitalício como em Portugal; tal modificação veio atender melhor o objetivo da colonização, pois não seria possível povoar terras tão longínquas e habitadas por selvagens sem garantir ao colonizador o direito de transferir os resultados de seus esforços a seus herdeiros. As ordenações estabeleciam um prazo de cinco anos para o sesmeiros lavrarem suas terras; também esta cláusula foi pouco respeitada, pois a insubmissão do indígena dificultava a lavra da terra, quando não impedia a sua ocupação.

Com o crescimento da produção colonial, a liberdade na concessão de sesmaria passou a ser regra; assim, surgiram enormes propriedade com áreas de quatro, cinco, dez, vinte légua, muitas delas, em quadra e que cresciam ainda mais pela anexação de outras terras obtidas por doação, compra ou herança. Na verdade a própria Coroa incentivava a concentração de terras ao concedê-las àqueles que tivessem posses suficientes para utilizá-las, com isso cortou-se o acesso a terra para possíveis colonos. (Abreu, 1996, p. 205 -208).

No Brasil existiam três tipos de sesmarias: *"Além das* <u>*sesmarias de terras*</u> (grifo nosso) *dadas a particulares para fazer lavouras e criar gados, e* <u>*sesmarias dadas aos conselhos*</u> (grifo nosso) *para patrimônio municipal, os representantes da Coroa (donatários, governadores, capitães-mores, etc.) doavam-se também as chamadas* <u>*sesmarias de chãos*</u> (grifo nosso) *que eram doações de solos aos moradores dos núcleos urbanos para que ali construíssem suas casas de moradias e quintais"* (Abreu, 1996, p.218). A concessão das sesmarias de chão era a base para a implantação das vilas.

Com relação às vilas alguns autores afirmam que: *"Os municípios surgiram quando Roma estabeleceu sua hegemonia sobre a Itália Central, onde as populações submetidas podiam manter sua própria administração local, além de gozar de alguns*

direitos da cidadania romana". (Dória, 1992, p.21, in Diniz, 2000, p.9). Esta *"divisão administrativa de origem romana, levada pelos romanos para a península Ibérica, e de Portugal trazida para o Brasil; equivalente a vila; menor unidade territorial político-administrativa autônoma; (...)"*. (I.G.C., 1995, p. 202).

Assim, as primeiras vilas brasileiras seguiram os moldes das constituídas em Portugal e instituídas em lugares onde o Capitão Donatário achasse melhor, para isto utilizava-se do direito que lhe fora conferido pela carta de doação dada pelo rei.

As vilas no Brasil colonial eram pequenas aglomerações urbanas que tinham como pontos centrais para a sua existência a Igreja, o seu largo, a cadeia, Câmara e o pelourinho que era o símbolo da autonomia de uma localidade.

Criada a vila era necessário estabelecer o *termo*, o qual era o território onde a vila tinha competência. Segundo o I.G.C. (1995. p. 203) *"o termo da vila, cujos limites são imprecisos, tinha sua sede nas vilas e era dividido em freguesias"* e ainda, o I.G.C. (Ibidem) define freguesia como sendo a *"Circunscrição eclesiástica que forma a paróquia; sede de uma igreja paroquial que servia também, para a administração civil; categoria oficial institucionalmente reconhecida a que era elevado um povoado quando nele houvesse uma capela curada ou paróquia na qual pudesse manter um padre a custas destes paroquianos, pagando a ele a côngrua anual; fração territorial em que dividem as dioceses; designação portuguesa de paróquia"*.

Além de freguesias o termo das vilas deveria ter em seu território o *"rossio"*, que era uma área destinada ao uso público, e que segundo Murilo Marx (1991, p. 81) *"tinha dois principais fins: sobretudo para pasto e obtenção de lenha e reserva de terras para a expansão da vila, seja por meio da concessão de datas, seja para extensão de seu arruamento"*. Porém, *"os limites do rossio, assim como do termo, são*

bastante imprecisos, ao menos até o final do século XVIII. Sabe-se que, segundo as normas lusitanas, deveria ter a forma de um quadrado". (I.G.C., 1995, p.58).

Apesar dos limites do termo das vilas não serem precisos, segundo Zenha (1948, p.46-47) *"o território sobre o qual se exercia a jurisdição municipal deveria ter seis léguas, pelos menos, de uma vila a outra, de modo que ficassem, no mínimo, três léguas de termo para cada uma. Essa distância de seis léguas foi fixada apenas para as vilas no interior; no litoral, e, ao longo dos rios navegáveis, podia-se instituir quantas vilas quisessem, sem o espaço estipulado"*. Porém Zenha esclarece (ibidem) que *"as medidas para a circunscrição da jurisdição de uma vila, não eram padrão, podiam variar de foral para foral, como é o caso de Salvador em que o termo estendia-se até aonde chegassem às terras da capitania"*. E ainda continua Zenha (ibidem) com relação à freguesia que se inseria no termo da vila, sob a jurisdição desta, quando ocorria a sua emancipação, erguia-se, na sede, o símbolo da tão almejada autonomia – o pelourinho.

"A figura do município agradava a "gregos e troianos", pois atendia aos interesses da coroa, no processo de povoamento de sua colônia, e dava aos particulares, empreendedores da difícil tarefa, o direito de exercerem, com ampla participação e liberdade, a vida política nas vilas" (Diniz, 2000, p. 29).

Era na vila que ocorria a vida política e econômica do Brasil *"é com as vilas que se estabelece o pequeno comércio político-administrativo que a situação permitia. Circulação fraca, prejudicada por inúmeras dificuldades, tendo como ponto de referência as vilas em si e não as capitanias que, praticamente, tiveram existência mais ou menos teórica."*. (Zenha, 1948, p. 27).

Não podemos esquecer que o papel das Capitanias hereditárias foi importante para que Portugal assegurasse seu domínio no continente americano, mas era nas vilas

que o colono fixava-se na terra; e através do *"uti possidetis",* ou seja, da posse pelo uso da terra, é que foi legitimada a posse portuguesa em terras além Tordesilhas.

2.1 O povoamento da capitania de São Vicente

Para compreender o povoamento da Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí é necessário entender os primórdios da capitania de São Vicente.

Segundo historiadores a criação da vila de São Vicente, em 1532, gerou conflitos entre os colonizadores recém-chegados e os já instalados, pois os primeiros não aceitavam serem submetidos a quem acabava de chegar, o que provocou a migração de colonos para o planalto, entre eles João Ramalho, que fundou a primeira vila acima da Serra do Mar, em 1553, que foi Santo André da Borda da Mata (Queiroz, 1976, p.36 in Diniz, 2000, p. 23), porém esta vila não progrediu no período colonial.

Em 1554 iniciava-se uma outra povoação no planalto Atlântico, ao redor de um colégio fundado por padres Jesuítas. Este povoado foi elevado a vila, em 1560, com o nome de São Paulo de Piratininga, por carta pela qual o governador geral Mem de Sá também ordenou a extinção da então vila de Santo André da Borda do Campo. (I.G.C., 1995, p. 67).

Segundo Caio Prado Júnior (1935, p. 98) vários fatores contribuíram para que São Paulo fosse o *"primeiro centro do planalto". Fatores geográficos como a estreita faixa litorânea, em São Vicente e Santos (Se comparada com a que ocorre da Bahia ao Rio de Janeiro), apresentando "terrenos baixos mangues e pântanos imprestáveis para a agricultura e, além disto, insalubres", impediram que a colocação se desenvolvesse rapidamente. O planalto, pelo contrário, com as "terras altas saudáveis, de um clima temperado e por isso muito do gosto de europeus, oferecia atrativo considerável.. Do*

ponto de vista econômico, o que atraiu a atenção do colono foi a existência de inúmeras tribos indígenas, que lhe poderiam fornecer mão de obra abundante e barata para as atividades agrícolas".

Como afirma Diniz (2000, p.23-24) *"no início da colonização do território brasileiro, as atividades econômicas praticadas pelos portugueses foram o extrativismo vegetal, com a exploração do pau-brasil e a monocultura da cana de açúcar".* Porém como afirma Caio Prado Junior (1987, p.31, in Diniz, 2000, p. 24) a efetiva ocupação do nosso território só teve início com a atividade agrícola da cana de açúcar.

Mas na capitania de São Vicente o açúcar não obteve muito sucesso, se comparado com a produção das capitanias do litoral do nordeste, como afirma Petrone: (1968, p. 9) *"Realmente, depois de a indústria açucareira ter tido certo florescimento no século XVI na baixada santista, onde Martin Afonso de Souza fundou segundo indica o primeiro engenho do Brasil e onde logo em seguida surgiram mais uma dúzia de engenhos, ela estagnou e até decaiu, principalmente, porque as condições geográficas impunham uma limitação natural à expansão dos canaviais, e também porque o açúcar vicentino não podia concorrer com o do litoral do nordeste, que tinha a seu favor extensas áreas propicias e a maior proximidade da corte".*

Sem condições de concorrer no mercado externo com a produção canavieira restou ao colono vicentino o desenvolvimento do mercado interno, adentrando o sertão, a partir da vila de São Paulo de Piratininga, em busca de uma mercadoria farta e abundante apreciada pelos engenhos e vendida como mão de obra escrava, o Índio.

"A vila de São Paulo de Piratininga (...) começou a criar importância em função de sua posição geográfica, aberta às rotas do sertão. (...) Era antes de tudo, zona de transição, entroncamentos de caminhos. Galgada a serra, a penetração poderia ser feita, por São Paulo, para os campos do sul, para as serranias mineiras e

para oeste, sempre ao longo dos rios. No planalto foi se desenvolvendo uma comunidade luso-tupi, de forte miscigenação, que buscava no sertão sua subsistência". (Bellotto, 1979, p.27).

Caio Prado Junior (1961, p. 106-107) esclarece que *"os fatores geográficos que favoreceram a posição central de São Paulo, foram o sistema hidrográfico e o relevo. O rio Tietê e seus afluentes foram importantes para o desenvolvimento do povoamento. Ao longo de seus cursos surgiram povoações (Nossa Senhora da Expectação do Ó, Parnaíba) e aldeamentos indígenas (Pinheiros, M'Boi, Guarulhos, São Miguel). (...) Havia preferência pelas margens dos rios devido a maior fertilidade das terras, abundância de água e facilidade para a obtenção do peixe gênero de grande importância na alimentação da época. A serra da Mantiqueira ao norte, abrindo-se para nordeste, pelo vale do Paraíba, para o norte, por Campinas e Mogi-Mirim, em direção a Minas e Goiás, para oeste e sul por Sorocaba e Itapetininga, em direção as capitanias meridionais da colônia – estas três grandes passagens determinadas pelo relevo do solo seriam os principais fatores que condicionaram a expansão colonizadora do planalto paulista".*

Aproveitando uma destas passagens naturais é que se iniciou o povoamento do sertão de Jundiaí. *"A expansão do povoamento para o nordeste de São Paulo de Piratininga e para além da área onde se situava o povoado do Parnaíba (que foi elevado à categoria de vila em 1625), resultou na fundação dos núcleos de Itu (1654) e Jundiaí"* (Bruno, 1967, p. 6-7).

Ainda segundo Ernani Silva Bruno (1967, p.1) *"Deve-se assinalar ainda que excetuando-se a zona costeira – esta ocupação ocorreu em forma de leque aberto em torno de São Paulo de Piratininga – leque cujas varetas fossem alongado em várias*

direções" e formando *"terra a dentro um rosário de sítios urbanos que servem para marcar a paulatina ocupação do solo"* (Holanda, 1960, p.35).

Sérgio Buarque de Holanda (idem) revela ainda que *"o deslocamento populacional e o aparecimento de novos povoados no Brasil colonial, no entanto não significou que o núcleo que o núcleo dispersor estivesse despovoado. As razões foram outras. A movimentação dos homens no planalto não se fez apenas pelo seu amor a aventuras. A escassez de terras disponíveis e acessíveis no termo da vila e os métodos predatórios empregados nas roças, desgastando e tornando as terras improdutivas, levaram os habitantes a sós ou em grupos, a busca de locais mais adequados. Aliam-se a esses dois fatores a existência de áreas espaçosas e vestidas de Mato Grosso, o acesso mais fácil à mão de obra indígena, que nessas áreas se pode empregar, além do mais, fora do alcance direto das justiças civis e das censuras eclesiásticas, a impunidade relativa a opressões e pinicões que naturalmente confere a assistência em paragem erma, (...)"*. Alguns, uma vez instalados com suas casas, benfeitorias e lavouras, procuravam legitimar a posse das terras, mediante petições de sesmarias ou de datas. (Makino, 1981, p. 23).

Até metade do século XVII já existiam no planalto paulista as vilas de Mogi das Cruzes (1611), Parnaíba (1625), atual Santana do Parnaíba, e Taubaté (1643). A partir da segunda metade do século foram criadas as vilas de Guaratinguetá (1651), Jacareí (1653), Itu (1654) e Sorocaba (1661). Jundiaí foi elevada à categoria de vila em 14 de dezembro de 1655 e segundo Makino (1981 p. 27) a Vila de Jundiaí: *"constituia-se, até o final do século XVII, como a última vila no caminho de Goiás, por onde passavam as tropas de bandeirantes com destino sertão adentro"*.

2.3 Os Municípios Originários

Segundo o Instituto Geográfico e Cartográfico (I.G.C.) os municípios originários são os primeiros municípios brasileiros que não foram desmembrados de nenhum outro (IGC, 1995, p. 38); também têm recebido outras denominações como: "municípios primitivos", "iniciais", "originários" e de "geração espontânea".

Seguimos a denominação dada pelo I.G.C., que considera mais adequado o conceito de "município originário", proposto por Djalma Forjaz (1954). Adotamos este conceito, porque partindo desta conceituação conseguimos entender melhor a dinâmica do parcelamento político-administrativo do território paulista.

A definir os "municípios originários", Djalma Forjaz (1954), estabeleceu o percurso pela qual a maioria dos municípios paulista percorreu no Brasil colonial:

"Este percurso, povoamento → freguesia → vila percorrido pela quase totalidade dos municípios paulistas, não se aplica à história de algumas localidades, as quais Djalma Forjaz designou "municípios originários". Com os primeiros povoados inicia-se um grande processo de ocupação da capitania. Alguns destes surgem em território que se supõe não vinculado administrativamente a outro, devido à precariedade de comunicações. Nestes casos, não ocorre a passagem para categoria de freguesia. Porém não se deve inferir que todo município que não tenha sido freguesia possa ser considerado originário" (IGC, 1995, p.59).

Por não haver documentação de fonte primária, que comprove que Jundiaí tenha passado por povoado e freguesia Djalma Forjaz (1954), classificou a vila de Jundiaí como um dos dez municípios originários do território paulista no Brasil colonial.

Já para o IGC (1995 p. 59-61) "municípios originários" seriam aqueles sobre os quais não existiam quaisquer documentos que evidenciasse uma relação de cunho

territorial hierárquico entre o município criado e qualquer outro. No caso de Jundiaí existem provas documentais de fonte secundária, que comprovam ter a vila de Jundiaí sido desmembrada da vila de Parnaíba, atual Santana do Parnaíba, pois o seu território encontrava-se no termo desta vila. Entre os documentos que comprovam que a vila de Jundiaí fazia parte do termo da vila de Parnaíba, esta o inventário de Afonso Dias: *"Aos trinta dias do mês de agosto de 1654 anos nesta paragem de Jundiaí, sítio do defunto Rafael de Oliveira, termo da vila de Parnaíba"* (Campanhole, 1994, p. 56).

"Acredita-se ter Jundiaí passado a termo de Santana do Parnaíba quando da criação desta vila, desmembrada de São Paulo em 14 de novembro de 1625, permanecido subordinada até a sua elevação a vila em 14 de dezembro de 1955" (IGC, 1995, p. 84). Assim, para o IGC, a Vila de Jundiaí não se configura entre os "municípios originários".

Temos, assim, o esquema abaixo construído por Diniz (2000 p. 39):

São Paulo (1560)[1]

↓

Santana de Parnaíba (1625)

↙ ↓ ↘

Itu (1654) Jundiaí (1655) Sorocaba (1661)

2.4 A vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí

2.4.1 Os equívocos quanto à fundação de Jundiaí

Na literatura, podemos verificar a existência de várias versões quanto ao início da povoação do sertão de Jundiaí, quanta à data exata de sua fundação e quem são os seus fundadores. Isso ocorre pela falta de documentos de fonte primária que comprovem tais versões.

O resultado mais recente deste debate está na obra "Aditamento à história da fundação de Jundiaí", de Campanhole, Santos e Gicovate (1994), do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, em que contestam a obra de Azevedo Marques, na qual afirma que o inicio do povoamento do sertão de Jundiaí deu-se em 1615 com a vinda de Rafael de Oliveira, o velho, e da viúva Petronilha Antunes que segundo ele, fugiram da justiça e se instalaram com seus familiares nestas terras. (PMJ/SMPMA, 2002, p.23)

Nesta obra Campanhole faz críticas às várias interpretações sobre a fundação de Jundiaí; aponta equívocos que Azevedo Marques cometeu ao consultar o documento original do livro do tombo da matriz, de 1747. O primeiro equívoco está em citar 1615 ao invés de 1651, como cita o documento:

"A Igreja desta freguesia é de invocação de Nossa Senhora do Desterro teve seu início no ano de 1651, como melhor consta de um letreiro que os antigos fundadores dela puseram em visíveis letras (MDCLI = 1651) *na lumeeira de cima da porta principal da matriz que ainda hoje se conserva, dois anos depois de descoberta* (1649) *esta povoação foi alta a Igreja por duas famílias poderosas e ricas que foram Petronilha Antunes dona e viúva com seus filhos e genros e Rafael de Oliveira, com sua mulher e filhos e genros, que por criminosos e fugindo da justiça vieram rompendo*

sertões de matas virgens até chegar a esta altura onde se acha e fez-se vila situada no rio chamado Jundiaí, estes tais fundadores eram naturais e fregueses da vila de São Paulo, cidade que é hoje por mercê de Deus e de S. Majestade, que Deus guarde". (Campanhole, 1994, p. 27).

O segundo equívoco apontado na obra de Azevedo Marques refere-se aos fundadores da vila. Segundo Campanhole o fundador de Jundiaí não seria Rafael de Oliveira, o velho (pai), mas sim Rafael de Oliveira, o moço (filho), pois Rafael de Oliveira, o velho, faleceu em 1648, em seu sítio no Jaraguá, portanto um ano antes do início da construção da capela de Jundiaí. (Campanhole, 1994, p.10).

O terceiro equívoco, segundo Campanhole, deve-se ao fato de Azevedo Marques apontar como motivo dos sertanistas desbravarem sertão um crime amoroso praticado por Rafael de Oliveira, o velho, e Petronilha Antunes. Campanhole afirma que o motivo jamais seria o crime amoroso, pois Rafael de Oliveira, o velho, e Petronilha Antunes não foram amantes e muito menos se casaram. Rafael de Oliveira, o velho, casou-se pela segunda vez, em 1616, com Catarina Figueiredo d'Horta e Petronilha Antunes casou-se, em 1614, com Antônio Jorge. *"É exato que Petronilha Rodrigues Antunes existiu, que possuía terras em Ibiturucaia* (atual Butujuru, distrito de Campo Limpo Paulista, cidade vizinha e desmembrada de Jundiaí) *e que passou uma procuração em Jundiaí em 1662. Mas não há provas de sua residência nessas terras. Ignora-se, inclusive, a data de seu falecimento"* (Campanhole, 1994, p.15). Também afirma que o crime cometido não foi o de *bandeirantismo*, como afirmam os historiadores Nelson Foot e Armando Colaferri, mas sim "*crime de entrada"*.

Para defender sua tese Campanhole (1994, p. 71) distingue as *bandeiras* das *entradas*: *"As* <u>*entradas*</u> (grifo nosso) *eram instituições bélico – escravizadoras e que* <u>*bandeiras*</u> (grifo nosso) *é apenas a sua organização militar e tática. Não pode, pois*

existir a menor dúvida quanto institucional entre entrada e bandeira e nem pode de modo algum haver confusão entre ambas. Uma é a instituição bélica, ou seja, a entrada e a outra a sua organização tática – militar, isto é, a bandeira".

A entrada era considerada crime uma vez que a escravidão indígena era proibida no Brasil por lei portuguesa de 10 de Março de 1570; portanto a captura indígena constituía-se em crime. No entanto, tais crimes eram perdoados, pois ajudaram a povoar e defender o território contra invasores.

2.4.2 A construção da igreja e a localização do núcleo urbano

A povoação de Jundiaí começou a ser reconhecida a partir de 1651, com o término da construção da capela dedicada a Nossa Senhora do Desterro. Era com a existência de uma "capela curada" que um pequeno povoado ou arraial obtinha o reconhecimento da presença de uma comunidade.

Por que era só com a existência de uma "capela curada", que um povoado tinha o seu reconhecimento como sociedade organizada? Murilo Marx (1991, p. 18) nos ajuda a responder a esta questão. *"Através da Igreja, de suas instancias de base, umbilicalmente ligadas às do próprio Estado, a tal ponto que se confundiam – e, sem dúvida, hoje confundem os estudiosos – com a religiosidade da população normalmente aquela mais humilde ou mais distante dos centros de cultura. A institucionalização da vida dessas tantas e tão dispersas comunidades se dava pela oficialização de sua ermida, de sua capelinha visitada por uma cura, pela sua elevação um dia a matriz, elevação que significava a ascensão de toda uma região inóspita, ou de ocupação mais antiga e em expansão, ao novo status de paróquia ou freguesia".* Não era somente a assistência religiosa, como o acesso mais próximo ao batismo, ao casamento, ao amparo

aos enfermos e aos sacramentos na morte, mas também o reconhecimento do povoado de fato e de direito de pertencer a Igreja oficial, portanto ao próprio Estado, pois se tinha também a garantia do registro de nascimento, de matrimônio, de óbito, registro oficial, com todas as implicações jurídicas e sociais, ou seja, o usufruto da formalidade civil com todo o direito e a segurança que pudesse propiciar. (Marx, 1991, p. 18-19).

Segundo Campanhole (1994, p.45) a existência de um povoamento disperso na região de Jundiaí, que foi se condensando, justificava a necessidade de uma Capela curada, dada a distância que os moradores tinham que percorrer para satisfazer as necessidades religiosas em Santana do Parnaíba, a que pertencia o território jundiaiense desde 1625, considerando a precariedade dos caminhos, a insuficiência dos meios de transporte, somadas à travessia do rio Tietê. Ainda Campanhole, página 47, na transcrição do Livro Tombo de Jundiaí de 1747, faz referências à pobreza em que vivia os povoados de Jundiaí até o seus limites no rio Grande e afirma que somente com a ajuda de famílias ricas era possível a construção de uma igreja. É possível que os moradores pobres da região de Jundiaí, com a instalação de Rafael de Oliveira, o Moço, nas bandas do sertão de Jundiaí em 1648, tenham recorrido a ele e a Petronilha Antunes, que eram as duas famílias mais ricas instaladas na região para a construção da Capela, mas tal fato não é provado documentalmente.

Para Campanhole (1994, p. 54) é possível, mas também não provado documentalmente, que os moradores mais representativos de Jundiaí, em 18 de dezembro de 1648, tenham ido a Santana do Parnaíba solicitar a permissão da ereção de uma capela ao Visitador, licenciado Sebastião Caldeira, iniciado a sua construção no ano seguinte e terminado em 1651 conforme a lumeeira da porta principal da Igreja, sendo os seus padroeiros (fundadores) Rafael de Oliveira, o Moço e Petronilha Antunes.

Para a população de uma maneira geral, não bastava construir a capela, era necessário oficializá-la, sagrá-la, o que iria torná-la reconhecida oficialmente para a Igreja, permitindo que fosse visitada regularmente por um padre. A sacralização não importava somente para a população, mas também para o clero e para o governo, pois lhe atribuía outro significado eclesiástico e oficial e conseqüentemente um outro significado para o povoado. Porém, para ganhar este *status* era necessário seguir as exigências previstas nas constituições de números 683 a 686 das Constituições do Arcebispado da Bahia de 1707, que estabeleciam como construir as capelas para torná-las sacras, como a constituição 687 que determina: *"Conforme direito Canônico, as Igrejas se devem fundar, e edificar em lugares decentes, e acommodados, pelo que mandamos que se havendo de edificar de novo alguma Igreja parochial em nosso Arcebispado, se edifique em um sítio alto, e lugar decente, livre de humidade, e desviado, quando for possível de lugares immundos, e sórdidos..."* (Marx, 1991, p.19-22).

A construção da capela de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí é de 1651, portanto anterior ás Constituições do Arcebispado da Bahia, porém as regulamentações contidas nestas constituições vêm de tradições da própria instituição Igreja para a construção de capelas e igrejas. Jundiaí não foge a estas tradições, como afirma Campanhole (1994, p. 58): *"As provisões de ereção de capelas determinavam, sempre, que estas deviam ser erguidas em lugar alto, seco, que não fosse ermo e despovoado e quanto possível de lugares imundos. (...) Não era permitido erguer uma capela em lugar ermo e despovoado. Convém frisar: a autorização dependia, sempre, da existência de uma povoação, pois sem ajuda dos moradores era impossível levantar uma capela ou igreja, ainda mais numa pobre Capitania como era São Paulo, paupérrima até fins do século XIX"*.

A igreja da Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí foi construída no alto de uma colina e próximo ao curso d'água do rio que lhe dá o nome. Este aspecto é importante para entender a localização do núcleo urbano originário de Jundiaí, pois era no entorno da igreja que se construíam as casas, já que não se podia construir "capelas curadas" ou "igrejas sacras" em lugares ermos ou despovoados.

Outro aspecto importante para localização dos núcleos urbanos era o fato da população migrante procurar fixar povoados no alto dos morros e colinas, pois assim assegurava-se a defesa contra ataques de índios, e em local servido de águas (rios, córregos, riachos), pois estes fatores constituíam elementos indispensáveis para a sobrevivência, como destaca Aroldo de Azevedo em sua obra "Vilas e cidades do Brasil Colonial" (1956, p.58-59): *"As vilas e cidades do século XVI, (...) refletiam em seus sítios urbanos uma grave preocupação: a defesa contra os ataques inimigos, que podiam ser índios, mas também o invasor estrangeiro. (...) Daí o aparecimento de verdadeiras cidades em acrópole.* Entende-se por *cidades em acrópole,* cidades cujos os núcleos urbanos originário se fizeram no alto de morros ou colinas como por exemplo São Paulo e propriamente Jundiaí.

Além deste fator, Aroldo de Azevedo (1956, p. 60) aponta outro fator que era a proximidade dos cursos d'água: *"Outra preocupação tornou-se patente na escolha dos sítios urbanos: a presença da água e a facilidade de comunicações, isto é, dois elementos vitais para existência e sobrevivência dos aglomerados. No Brasil colonial, raro era o núcleo urbano que não se achava associado a um curso d'água, grande, médio ou pequeno e muitas foram as causas dessa preferência: o fornecimento de água para uso doméstico a facilidade de obtenção de alimentos através da pesca, as vantagens oferecidas no que se refere aos contactos regionais (...)".*

Somando-se as exigências da Igreja na localização da capela com as necessidades indispensáveis para a sobrevivência do aglomerado urbano, como apontado por Aroldo de Azevedo, podemos afirmar que estes dois aspectos foram fundamentais para a localização do núcleo urbano originário da Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí, que foi instalada no alto de uma colina, próximo ao rio Jundiaí, já que este rio é afluente do rio Tietê, então a principal via de comunicação com o interior no Brasil colonial.

Outro aspecto que não se pode deixar de lado para a localização do seu núcleo urbano inicial, era o fato de Jundiaí ser "boca do sertão", ou seja, correspondia ao local à frente da expansão colonial, cujo limite era alargado para o interior. *"Ao longo do século XVII, os bandeirantes acabaram por criar, durante suas andanças pelas matas para captura de índios e a procura de riquezas minerais, pontos para o descanso nas beiradas de várias trilhas originalmente abertas pelos próprios indígenas. Com o tempo, muito dessas paradas, formadas apenas por alguns poucos casebres, mas implantadas em pontos estratégicos da paisagem, isto é, próximas a cursos d'água, com solos férteis e facilidades na circulação de pessoas e mercadorias, acabaram por virar pequenos povoados".* (Jundiaí, 2002, p.29)

Esta situação pode explicar também o surgimento e a localização do núcleo urbano de Jundiaí, pois seu sítio urbano está *"situado no local onde se posiciona o vale do rio Jundiaí, encaixado no contato de duas importantes formações geomorfológicas do Planalto Atlântico Paulista, é uma região onde o relevo irregular e montanhoso torna-se mais plano e suave e a cobertura vegetal de Mata Atlântica, mais aberta, dando espaço aos cerrados que, aliado às áreas de mata, caracterizam-se terras para o interior da província*" (Ab'Saber, 1956). *Esta mudança brusca de ambientes, aliada à situação de estar a uma distância de um dia de marcha entre São Paulo e Campinas e*

no entroncamento daqueles que rumam para os lados do rio Tietê ou para a vila de Atibaia, fez de Jundiaí um ponto de parada natural, um "porto seco" (JUNDIAÍ, 2002, p. 29). Segundo Makino (1981, p.45) a situação de Jundiaí como "porto seco" foi uma função importante para a formação da rede urbana.

Como já foi citada, a igreja começou a ser construída em 1649 e terminou dois anos depois, em 1651; com isso Jundiaí deixava de depender de Santana do Parnaíba para atender as necessidades religiosas e algumas atividades civis, como registro de nascimentos, casamentos etc. Esta situação de autonomia em relação a Santana do Parnaíba culminou quatros anos depois (1655) com a elevação de Jundiaí a Vila, determinando a sua maioridade civil, com a instalação da Câmara, símbolo do poder civil no Brasil colonial, como relata Makino (1981, p. 23) sobre a elevação de Jundiaí a Vila:

"Como centro dispersor, nos primeiros séculos, São Paulo foi também o lugar de onde partiam os primeiros povoadores da região onde partiam os primeiros povoadores da região onde se ergueu a Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí, elevada à Vila a 14 de dezembro de 1655, pelo Capitão-mor Manoel de Quevedo Vasconcelos, loco-tenente e procurador do então donatário da Capitania de São Vicente, Conde de Monsanto. O termo da ereção "se perdeu junto com o livro que continha", como o Capitão-mor Antonio Siqueira de Morais escreveu ao governador da Capitania em 1805:

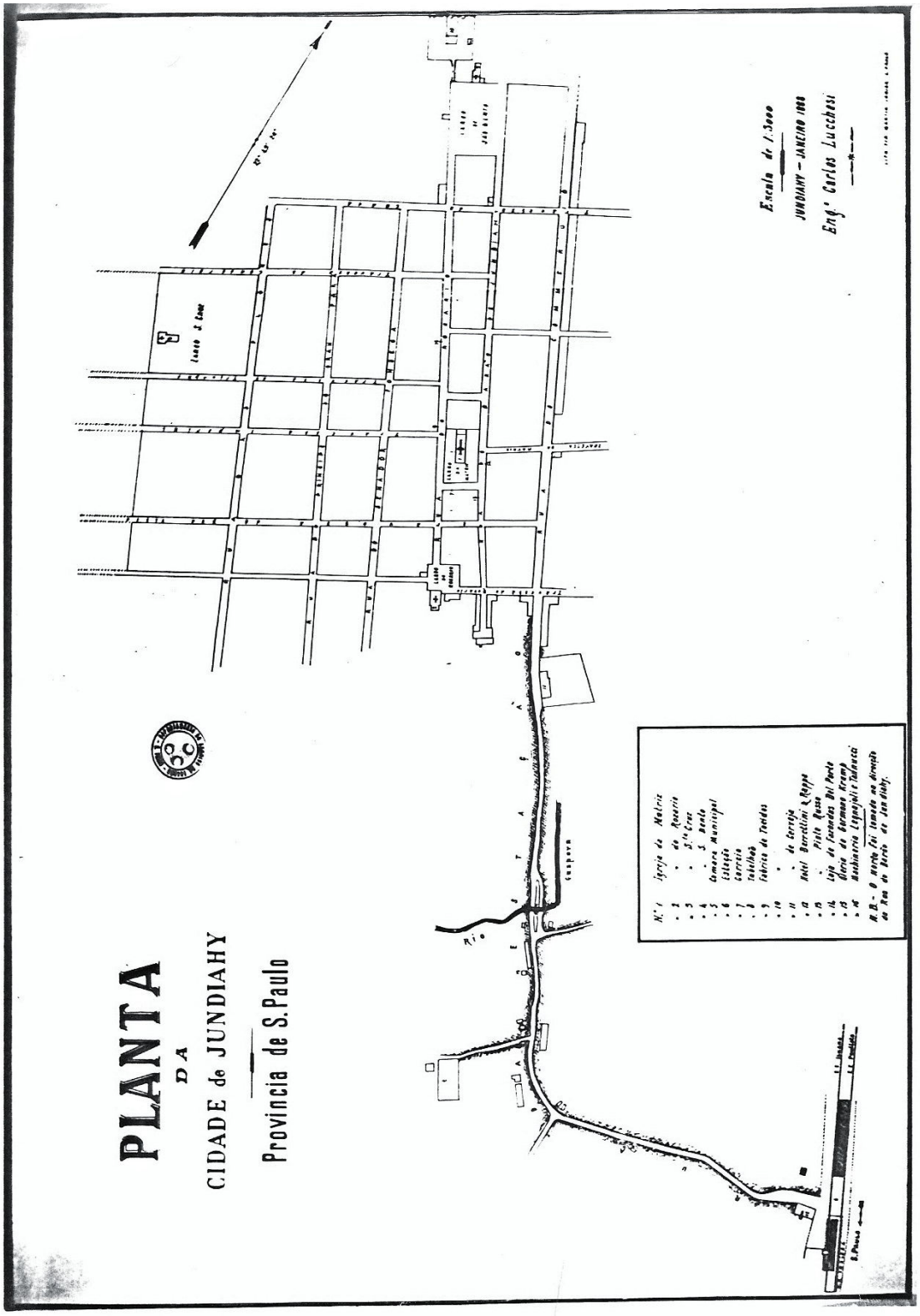
"O Conde de Monsanto, ao tomar essa medida estava usando do direito que lhe fora conferido por Carta de Doação de D. João III, passada a 1º de setembro de 1534 e assinada a 21 de janeiro de 1535 a Martim Afonso, comum aos demais donatários".

Com a elevação de Jundiaí à categoria de Vila efetuaram-se o seu primeiro traçado urbanístico com a doação de datas de chão, as chamadas sesmarias de chão.

Campanhole (1194, p. 86-89) confrontou a concessão de datas de chão com os elementos do "Dicionário dos Bandeirantes e Sertanistas do Brasil", do historiador Carvalho Franco, que relata a participação de paulistas em Entradas e Bandeiras, e destacou nomes que aparecem em ambos os documentos. Isto prova a função de "porto seco" desempenhado por Jundiaí, já em suas origens, no Brasil colonial.

Seguindo a tendência da maioria dos antigos núcleos urbanos, a localização do sítio urbano de Jundiaí no alto de uma colina a margem esquerda do rio de mesmo nome, além de possibilitar um esquema de defesa, possibilitou, também, o controle das vias de comunicação, fossem caminhos ou vias fluviais. Pela carta da Planta de Jundiaí, em 1888, (ver mapa 1, página 41) percebemos que suas ruas procuraram se adaptar às condições topográficas e tendiam a organizar-se como ligações entre pontos de maior importância, adotando uma forma geométrica relativamente regular, tendendo à forma de tabuleiro de xadrez, como podemos perceber na descrição feita por D'Alincourt, de 1818.

Mapa 1. Planta da cidade de Jundiaí em 1888



Fonte: MAKINO, M. (1981) *Jundiaí – Povoamento e desenvolvimento 1655-1854.* Dissertação de Mestrado, Departamento de História, FFLCH, USP (p.45)

"... está colocada ao longo do cabeço de um monte,...; o monte tem suave declive até ao vale, que lhe fica ao Sudoeste; para o lado oposto a inclinação e mais áspera; as ruas são alinhadas, e largas, dispostas paralelamente umas às outras;... a rua direita está no ponto mais elevado, disposto ao longo do cabeço do monte; depois segue-se a do meio, e são as mais povoadas...".

Makino (1981, p. 45-46) compara a descrição com a reconstituição do núcleo inicial, feita por Geraldo Tomanik, distinguindo-se elementos importantes para o povoado:

"... é em torno do largo da Matriz que se construíram os edifícios dos órgãos públicos que comandavam a sua vida político-administrativa, religiosa e cultural. Em geral a Igreja e o Pelourinho se erguiam no mesmo logradouro, mas em Jundiaí estavam em dois locais distintos. Unindo-os, havia duas ruas paralelas: a Direita (atual rua Barão de Jundiaí) *e a do Pelourinho* (atual rua Eng. Monlevade). *Esta, após o largo da Matriz, denominava-se "dos Antunes". Várias ruas transversais, as travessas, nem sempre retas e continuas, cortavam essas duas vias, colocando-se em comunicação as margens do rio Jundiaí com o caminho que seguia para os lados de Santana do Parnaíba"*. Segundo Reis Filho (1969, p.9) as ruas dos núcleos urbanos do Brasil colonial não tinham calçamento e as residências eram erguidas sobre o alinhamento das vias públicas e às paredes laterais nos limites dos terrenos, o movimento era pequeno, circulavam pedestres, cavaleiros e animais domésticos que eram criados soltos.

Makino (1981, p. 48) nos relata que *"as casas do núcleo urbano inicial eram simples. A capela primitiva, (...) foi construída com materiais simples, sendo posteriormente, segundo o vigário Manoel de Castro, substituídas por paredes de taipa de pilão e coberta com telhas..."*.

Ainda segundo Reis Filho (1969, p. 10-11) *"As técnicas construtivas eram geralmente primitivas. Nos casos mais simples as paredes de pau-a-pique, adobe ou taipa de pilão e nas residências mais importantes empregavam-se pedra e barro, mais raramente tijolo ou pedra e cal. O sistema de cobertura em telhado de Águas procurava lançar uma parte da chuva recebida sobre a rua e a outra sobre o quintal, cuja extensão garantia, de modo geral, a sua absorção pelo terreno".*

Makino (1981, p. 48-49) ainda nos relata: *"Como em quase todas as aglomerações urbanas brasileiras do período colonial, a maioria dos habitantes da Vila se retirava para seus sítios e roças, permanecendo as casas praticamente fechadas e vazias. O movimento, a vida do aglomerado se fazia sentir nos dias de festas, quando os moradores, deixando as roças, participavam das missas, das procissões, dos folguedos. Alguns retornavam à vila, para participar das reuniões do Conselho ou então para comprar gêneros como sal, pólvora e outros que não tinham condições de produzir em suas propriedades. Como a segunda metade do século XVII é também de deslocamento de populações, a ausência dos habitantes de Jundiaí se explica também pela organização de novas bandeiras não mais de apresamento, mas de buscas de metais preciosos".*

Como já mencionamos, as datas de chão em 1657 foram dadas a sertanistas que participaram de várias Entradas e Bandeiras; com isso podemos afirmar que Jundiaí na segunda metade do século XVII e inicio do século XVIII, foi um importante centro de agrupamento de bandeirantes e também um centro de expansão, pois, a partir dela outras regiões foram sendo povoados, o que justifica a faixa colocada no brasão de Jundiaí: "Etiam per me Brasília magna", que quer dizer "Também graças a mim o Brasil se tornou grande".

2.4.3 O Termo da Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí

O atingir a sua maioridade civil, com a elevação à categoria de vila, em 1655, fez parte da dinâmica de ocupação do território paulista pelos sertanistas do século XVII. Jundiaí foi resultado do desmembramento de uma vila original, no caso Santana do Parnaíba, que acabava de perder território e população, muito embora no caso de Jundiaí a população originária fosse da vila de São Paulo de Piratininga, pois estes sertanistas percorriam o caminho que saia de São Paulo em direção a noroeste passando o rio Tietê, saindo pelos lados de Nossa Senhora do Ó (hoje o bairro da freguesia do Ó em São Paulo) e as minas do Jaraguá, passando por Juquiri, atual Mairiporã, até atingir o sertão de Jundiaí, sem passar pela vila de Parnaíba.

Segundo Campanhole (1994, p. 12) as terras que compreenderam o termo da Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro já eram conhecidas muitos antes da sua elevação a vila: *"Essas terras, e muito mais longo ainda, já eram conhecidas. Os religiosos de São Bento obtiveram, por carta de 15 de novembro de 1668, do vice-rei do Brasil, na Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí, na Capitania de São Paulo, uma sesmaria de vinte léguas no caminho que vai para o sertão dos lanceiros e Batatais, composta de três campos, a primeira além dos rios Jaguari e Camanducaia e a terceira a terminar no mato que está ao longo do rio Mogi-Guaçu".* Ainda segundo Campanhole (ibidem) os acidentes geográficos assinalados indicam *"o rumo das antigas penetrações que vão dar, em 1722, na abertura do Caminho dos Goiases, para chegar às minas de ouro de Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhangüera".*

Reiterando o já afirmado: os sertanistas aproveitavam os caminhos abertos pelos índios Caiapós e Goiases, para penetrar o sertão, primeiramente, para capturá-los e vendê-los como escravos e mais tarde atrás de riquezas minerais. Nestes caminhos os

sertanistas fixavam-se em propriedades dedicando-se à agricultura de subsistência e criavam povoados conforme Brioschi (2003, p. 37) nos relata: "*Nessas incursões foram aproveitando antigas trilhas indígenas, conhecidas e cultivadas os sertões em locais onde desbravadores passavam. Pequenas roças foram se disseminando ao longo dessa trilhas e a terras foi sendo ocupada com a formação de arraiais e sítios para a criação de gado e lavoura".*

Foi este caminho que Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhangüera, percorreu para a descoberta das minas de ouro em Minas Gerais e segundo Brioschi (2003, p. 47) este caminho já era conhecido pelos sertanistas vicentinos desde meados do século XVII: *"Seu traçado devia ser bem conhecido e relativamente livre de empecilhos no ano de 1722, quando a bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva levou Apenas 20 dias para chegar ao rio Grande, com dois dias de parada e percursos diários de 24 a 26 quilômetros englobando as passagens dos rios".* Embora conhecido desde o século XVII, este caminho somente ganhou foros, ou *status*, de "Estrada" ou "Caminho" depois da descoberta de ouro, em 1725: *"Buscando o percurso mais seguro e de mais fácil penetração, o Caminho de Goiás saia de São Paulo em direção a Jundiaí, dirigindo-se em seguida a Moji-Mirim, Mogi-Guaçu e Casa Branca. Depois desse percurso feito no sentido sul-norte, o caminho tomava a direção Noroeste, atingindo os atuais municípios de Cajuru, Batatais, Franca e Ituverava. O rio Grande podia ser atravessado entre Igarapava e Miguelópolis a jusante da ilha do Roberto ou do Pepino, após as corredeiras da Escaramuça (margem direita) e da Espinha (margem esquerda)".*

Com a elevação de Jundiaí a vila em 1655, delimitou-se o seu termo, sendo que o seu território compreendia, segundo Campanhole (1994 p. 98) *"todo o sertão até o Rio Grande ficava sob sua jurisdição".*

Para compreender a definição do termo da Vila Formosa de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí é necessário associá-la à economia mineradora e as conseqüências provocadas por ela, como o movimento populacional e, principalmente, a dinâmica nas definições das fronteiras das Capitanias no Brasil Colonial.

É no final do século XVII que os sertanistas da Capitania de São Vicente, com o incentivo da Coroa Portuguesa, intensificaram as buscas de riquezas minerais, descobrindo ouro em Minas Gerais e mais tarde, nas primeiras décadas do século XVIII, em Mato Grosso de Goiás. Esse fato transformou estas áreas, como também, aquelas ao longo do percurso do caminho de Goiás em centros de atração populacional, para onde as pessoas convergiam atrás da riqueza sonhada, o ouro, contribuindo para a formação de pousos e povoados, ou ainda, na ocupação das terras por concessão de sesmarias, ou pela sua simples ocupação.

Esta expansão colonizadora contribuiu, também, para o alargamento do território da Capitania de São Vicente, como cita Brioschi (2003 p. 37): *"A frente de expansão colonizadora avançava sobre o território e a população de nativos, alargando, em um primeiro momento, as fronteiras da Capitania de São Vicente"*.

Jundiaí dava a sua contribuição para a expansão territorial da Capitania à medida que anexava como territórios sob sua administração as terras descobertas ao longo do caminho de Goiás, como cita Campanhole (1994 p. 98): *"A sete de outubro de 1745, a Câmara de Jundiaí tomava posse, para a Capitania de São Paulo, do sertão do Rio Grande, paragem chamada de Borda do Mato, descoberto de Pedro Quaresma, minas de ouro em que ele andava em diligência. (...) Era atribuição da Câmara de Jundiaí governar aquelas distantes paragens, onde a principal atividade foi a busca de ouro...."*. A anexação de territórios por parte da Vila de Jundiaí foi favorecida pela sua

posição geográfica, a última vila no caminho de Goiás, por onde passavam as tropas em direção aos sertões de Minas e Goiás e Mato Grosso.

Porém, no período de 1709 a 1765, a antiga Capitania de São Vicente passou por uma série de redefinições em suas fronteiras. Essas redefinições acompanhavam o crescimento da economia mineradora e conseqüentemente o adensamento populacional ao longo do Caminho de Goiás.

Segundo Brioschi (2003 p. 37): *"No ano de 1709, a Coroa Portuguesa comprou as Capitanias de São Vicente, Santo Amaro e Itanhaém de seus antigos donatários, criando a Capitania Real de São Paulo e Minas do Ouro".* Diniz (2000, p. 18) delimita a área do território da nova Capitania: *"englobando os territórios das ex-capitanias hereditárias de São Vicente, Santo Amaro e Itanhaém. Com isso os limites compreendiam os atuais territórios de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e ainda da Colônia de Sacramento, com uma extensão de aproximadamente 3.265.562 Km² (três milhões, duzentos e sessenta e cinco mil e quinhentos e dois quilômetros quadrados)".* (Sylos, 1976: 4)

Ainda em Diniz (2000 p. 18): *"Em 1720, por alvará de dois de dezembro, foi criada a Capitania de Minas Gerais, continuando, porém, São Paulo a ter jurisdição sobre o chamado Triangulo Mineiro, até a separação do território descoberto por Anhangüera. Os paulistas descobriam ouro, plantaram cidades e ... perderam o comando de uma grande área que supunham sua. As sesmarias de que vieram a nascer Uberaba, Uberlândia e Araxá foram concedidas, entre 1726 e 1741, quando aquela região ainda estava integrada na Capitania de São Paulo, como notou Aureliano Leite em um de seus excelentes trabalhos. (2.682.976 Km²)*

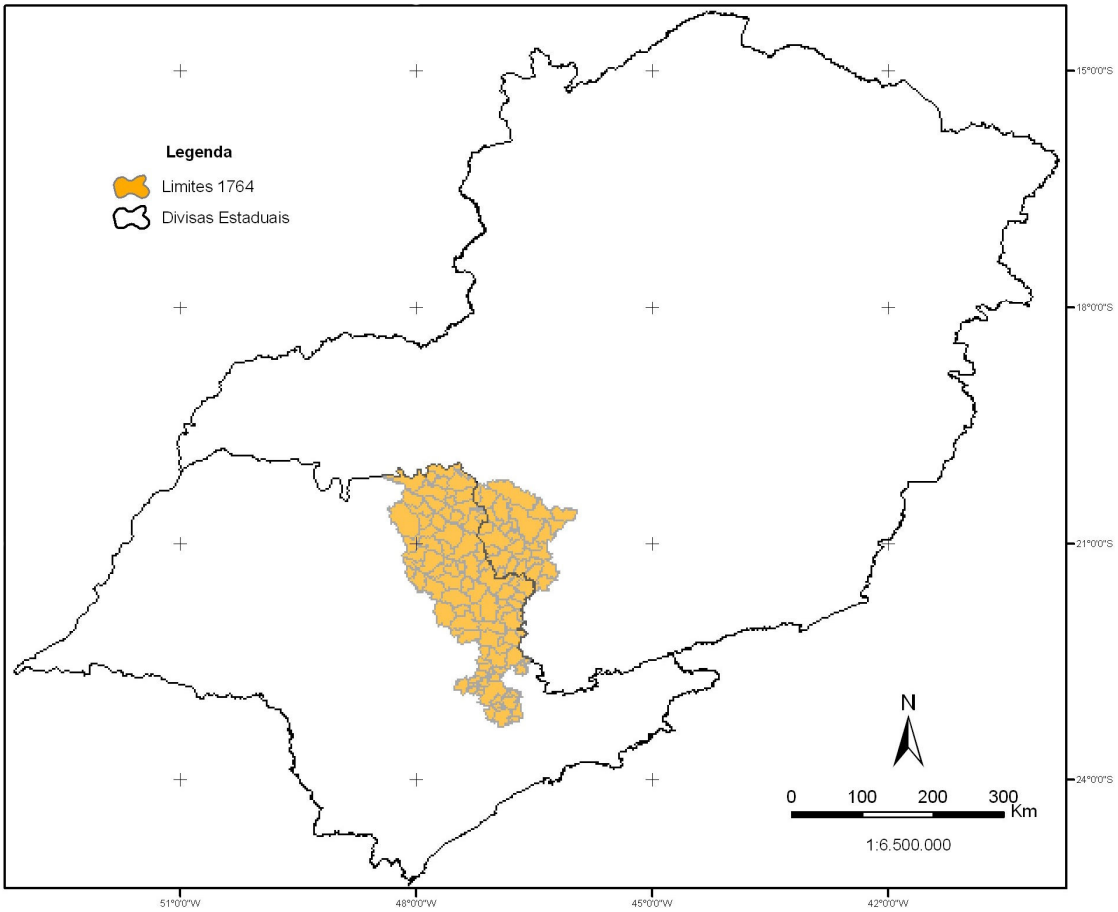
Continuaram os desmembramentos. A 11 de agosto de 1738, perdeu São Paulo o território de Santa Catarina (2.587.493 km²). Quatro anos depois. Foi a vez do Rio

Grande do Sul, que com a terra de Taunay, passou a construir nova Capitania, mas é de pasmar, subordinada à Capitania do Rio de Janeiro, não se levando em conta a situação geográfica desses territórios em relação a Piratininga. Indispensável a intenção da Coroa em diminuir a importância platina (2.319.965 km²). Mais um desfalque é registrado em 1748 com a separação de Mato Grosso, Goiás e Triangulo Mineiro, conforme uma provisão de D. João V e não apenas isso: dita provisão tirou à Capitania de São Paulo o direito de se governar, sujeitando-se à do Rio de Janeiro, à frente da qual se encontrava, então, o conde de Bobadela, Gomes Freire de Andrade. Durante 17 anos São Paulo viveu sob o guante do comandante da fortaleza de Santos, proposto do dito fidalgo (...). A última amputação sofrida por São Paulo ocorreu em 1853, com a criação da Província de Paraná, medida sugerida e apoiada por grandes latifundiários. (247.320 "km²)". (Sylos, 1976:4-5)

Essa amputação, no território da Capitania de São Paulo, estava ligada à política desenvolvida pela Coroa Portuguesa, de controlar a produção e o escoamento do ouro encontrado em Minas, Goiás e Mato Grosso.

A Vila de Jundiaí teve sob sua jurisdição o território do "Caminho de Goiás", também conhecido como "Estrada do Anhangüera", até o sertão do Rio Grande. Devido à imprecisão na medida do território acredita-se que o limite da Vila iniciava-se a noroeste da Vila de São Paulo de Piratininga e a nordeste da Vila de Santana do Parnaíba, vila da qual se desmembrou em 1655, abrangendo o sertão de Jacuy, atual município mineiro de Jacuí, que englobava uma vasta área em que hoje se situam os municípios mineiros de Passos de Minas, São Sebastião do Paraíso, Guaxupé, Muzambinho entre outros, até as margens dos rios Sarapuí-Guaçu e Grande, portanto englobando uma extensa faixa de terra localizada, hoje, a sudoeste do estado de Minas Gerais. (ver mapa 2, p 49)

Mapa 2. Provável limite do Termo da Vila de Jundiaí até 1763



Makino (1981, p. 89) cita que *"a Câmara de Jundiaí, na época colonial cumpriu o seu papel, desempenhando as funções político-administrativas apesar da pobreza da localidade e da extensão do território. Tanto no século XVIII, como no século XIX, foram desmembrados vários municípios entre os quais Moji-Mirim, Moji-Guaçu, Campinas e algumas situadas em Minas Gerais, como o arraial do desemboque de São Pedro das Almas, atual município de Jacuí, conforme Mandato de 23 de junho de 1763".*

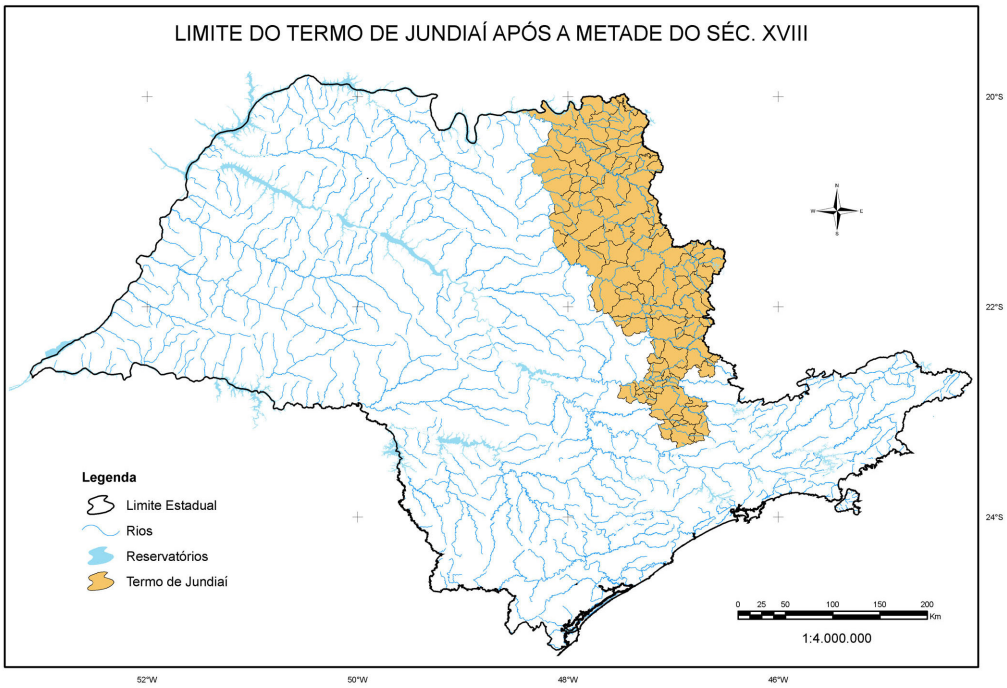
Os desmembramentos que ocorreram na Capitania de São Paulo, principalmente relacionados com a definição das fronteiras da nova Capitania de Minas Gerais, criada em 1720, fizeram com que a Vila de Jundiaí perdesse os territórios sob sua jurisdição:

"Em 1755, Pedro Franco Quaresma, vindo do Arraial do Ressacatú, descobre ouro na região de São Carlos de Jacuy, cuja posse é tomada pela Câmara de Jundiaí. Fundamenta-se neste fato a questão da posse mineira ou paulista sobre a região. Em 4 de março de 1755, o padre Inácio Paes de Oliveira é provido , como capelão curado, pelo Bispado de São Paulo. Em 05 de setembro de 1764 , o governador da Capitania de Minas Gerais , Luiz Diogo Lobo da Silva , resolve fazer uma viagem de inspeção pelas regiões limítrofes com a Capitania de S.Paulo. Partindo de Vila Rica, dirigiu-se a comitiva a S. João del Rey, tomando o rumo noroeste , pela margem do Rio Grande , passando por Oliveira , Tamanduá (Itapecerica) , Piunhi , e atravessando o Rio Grande , junto à barra do Sapucaí , penetrou na região sul-mineira . Chegando ao arraial de S.Pedro de Alcântara e Almas do Jacuí, o General Luiz Diogo , destituiu as autoridades paulistas e publicou um Bando , em 24 de setembro de 1764 , pelo qual regulou a posse mineira naquela localidade. Em dezembro de 1775 as paróquias mineiras eram restituídas ao Bispado de São Paulo. A região era, então, governada, no civil, por Minas Gerais e no eclesiástico, pela diocese de S.Paulo. (...)". (Cf. Provisão Régia abolindo o Governo separado de São Paulo, 24.08.1748, in Documentos Interessantes, Vol. 11, Unidade III – Questão do Districto ao Sul do Rio Sapucahy, p. 41). (conforme mapa 3, p. 51)

Segundo Antônio de Paiva Moura, em seu trabalho "O Sul de Minas na história da Gerais", o povoamento de Jacuí iniciou-se em 1814, e anos mais tarde, com o desenvolvimento econômico da região, dividiu-se em Passos, São Sebastião do Paraíso e Monte Santo. *Durante o século XVIII a Vila de Jundiaí continuou a perder territórios, agora não para novas capitanias, mas para o surgimento de novas vilas dentro da Capitania de São Paulo. Para compreender a perda da jurisdição político-*

administrativo dos povoados que ganharam foros de vila ao longo do "caminho de Goiás", é necessário relacioná-los à conjuntura política em Portugal".

Mapa 3. Limite da Vila de Jundiaí na segunda metade do Século XVIII



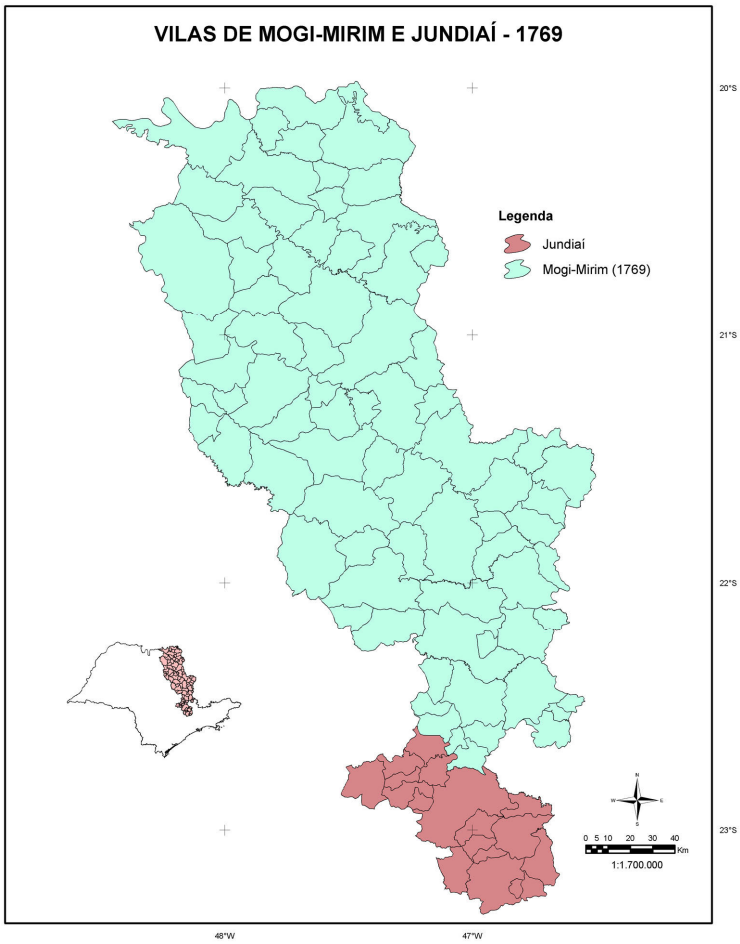
Em 1750, Dom José I chegava ao trono em Portugal, tendo como primeiro ministro o Marquês de Pombal. Sua administração buscava, no domínio político administrativo, maior racionalização do Estado e, no plano econômico, um desenvolvimento fundado no aperfeiçoamento da agricultura. O Marquês de Pombal teve no governo de Morgado de Mateus na Capitania de São Paulo (1765/1775), o seu fiel executor. O seu governo tinha como objetivo, além da organização do Estado e promover o desenvolvimento de uma agricultura mais lucrativa, expandir as ocupações portuguesas e conter os avanços dos espanhóis.

A Capitania de São Paulo serviu como uma região de "tampão militarizado entre as regiões paraguaio-platino e as auríferas e diamantíferas". Morgado de Mateus

percebeu que o esforço de guerra contra os espanhóis exigia uma economia fortalecida e uma população concentrada. Na tentativa de concentrar a população, que segundo ele vivia dispersa pelos matos, elevou mais de 20 arraiais à condição de Vila, e para atrair população, reativou a concessão de sesmarias. Estabeleceu proteção ao comércio de muares em Sorocaba, já que no seu entender este comércio com a região Sul firmava a legalidade do domínio da Coroa portuguesa sobre esta região, e incentivou o desenvolvimento da lavoura canavieira (Brioschi, 2003, p. 41-42). O incentivo à lavoura canavieira foi um aspecto importante para o desenvolvimento econômico da Vila de Jundiaí do século XVIII até metade do século XIX.

A política desenvolvida pelo Morgado de Mateus estimulou o povoamento e desenvolvimento econômico de povoados dispersos ao longo do "Caminho de Goiás", provocando desmembramentos na Vila de Jundiaí. Segundo Brioschi (2003 p. 44) durante o período de 1797 e 1771 do governo do Morgado de Mateus foram criadas sete novas vilas. Foi nesse período que a freguesia de São José de Mogi-Mirim, atual Mogi-Mirim, foi desmembrada da vila de Jundiaí, elevando-se aà condição de vila pelaor ordem expedida em 22/10/1769. O termo da vila de Mogi-Mirim compreendia uma vasta área que, atualmente, abrange os municípios das regiões de Mogi-Guaçu, Ribeirão Preto e Franca, até as margens do rio Grande, divisa com o Estado de Minas Gerais. (ver mapa 4, p 53.)

Mapa 4. Limite das Vilas de Mogi-Mirim e Jundiaí em 1769



No ano de 1797 foi a vez de Campinas se desmembrar. Para justificar a elevação da freguesia de Campinas a vila, o seu vigário Joaquim José Gomes, alega que os moradores se sentem envergonhados por deixarem desamparadas suas casas, famílias, lavouras de açúcar e acumulam prejuízos ao servir os cargos da República da Vila de Jundiaí, distante oito, dez, doze e catorze léguas de distância. Justifica para tanto ter uma população de 2.107 pessoas e que nos três anos anteriores a freguesia havia registrado um crescimento populacional de 688 pessoas, registrava mais de 400 fogos (residências), e se elevada a vila ela poderia ter um rendimento de 50 mil réis e os moradores poderiam servir os cargos da República da Vila sem prejuízos a sua lavoura (D.I., 1896, vol. III, p.3).

Pela justificativa apresentada pelo vigário da freguesia de Campinas, percebemos que o motivo principal para a sua elevação a condição de vila é o desenvolvimento econômico apresentado por Campinas, que, na época, não justificava mais pertencer ao termo da Vila de Jundiaí. A área do termo da Vila de Campinas compreendia os atuais municípios de Santa Bárbara d'Oeste, Paulínia, Americana, Cosmópolis, Sumaré, Nova Odessa, Hortolândia e Valinhos. (ver mapa 5, p.56).

A migração para o interior foi característica do povoamento da Capitania de São Paulo durante os primeiros séculos de colonização. Como já esclarecido, a vila de Jundiaí foi resultado do desmembramento da Vila de Santana do Parnaíba, que se desmembrou de São Paulo. Posteriormente, a Vila de Jundiaí passou por este processo de desmembramento, perdendo território e população em função da dinâmica populacional. Com a migração de muitos moradores para o interior da Capitania ou para Minas Gerais, Goiás ou Mato Grosso em busca de pedras e metais preciosos, Jundiaí terminou o século XVIII com uma população pouco expressiva.

O recenseamento feito em 1766 apontou um total de 344 fogos (residências) e 1.372 habitantes. No ano de 1767, havia 344 fogos e 1624 habitantes e em 1773, o bairro da vila tinha 46 fogos com 183 habitantes livres e 80 escravos, (AESP – TC – Jundiaí - 1767-1773 caixa 87), portanto um decréscimo significativo. Se compararmos com a população da freguesia de Campinas, em 1797, chegaremos a conclusão que Jundiaí tinha uma população menor que a freguesia de Campinas, também uma das razões da Freguesia de São Carlos de Campinas ter desmembrado da Vila de Jundiaí.

Assim, com base no quadro do Desmembramento territorial-administrativo dos Municípios Paulista elaborado pelo Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo e inspirado em Diniz (2000 p. 39), construímos o seguinte esquema de desmembramento.

Esquema de Desmembramento, proposto por Diniz (2000), com base no quadro do Desmembramento territorial-administrativo dos Municípios Paulista elaborado pelo Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo.

São Vicente (1532)

↓

São Paulo (1560)

↓

Santana do Parnaíba (1625)

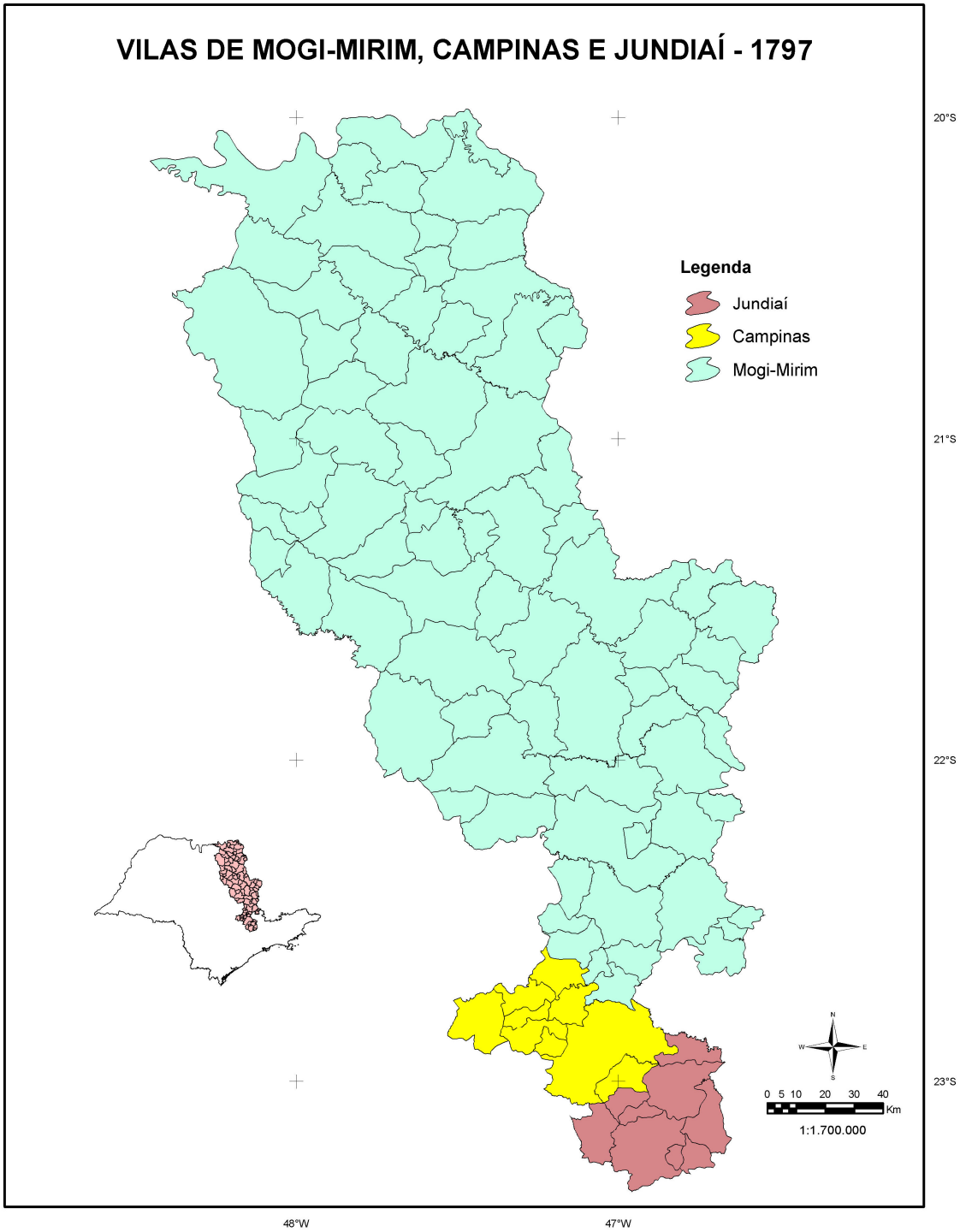
↓

Jundiaí (1655)

↙ ↘

Mogi-Mirim (1769) Campinas (1797)

Mapa 5. Limites das Vilas de Mogi Mirim, Campinas e Jundiaí em 1797



2.5 A Vila e a economia de Jundiaí na primeira metade do século XIX

As vilas no Brasil colonial constituíam uma aglomeração semi-urbana, inserida em um complexo agrícola preponderante, que determinava a sua forma, intensidade da vida social e, inclusive, sua duração. Criavam-se vilas mais para a função político-administrativa e, periodicamente, religioso e social. Não tinham uma "estrutura urbana", mas exerciam algumas "funções urbanas", como equivalentes do burgo em um mundo rural que dispersava a massa da população na área rural e que concentrava o poder nas mãos dos proprietários agrícolas, sendo um prolongamento e uma diferenciação do setor rural. (Fernandes, 1972, p.81).

Segundo Makino (1981 p. 115) *"a Vila de Jundiaí não fugiu à regra. Após a sua elevação à Vila, a povoação continuou da mesma forma: com pouquíssimos habitantes no núcleo, o restante dispersa nas áreas rurais".*

Quanto ao número de habitantes da Vila de Jundiaí, como já visto, sempre foi relativamente pequeno. Segundo informação prestada ao Bispado do Rio de Janeiro, em 1687, na Vila havia 69 fogos com 309 pessoas de comunhão, não contando as crianças. No ano de 1766, havia 334 fogos e 1272 pessoas. No ano de 1767 havia 344 fogos e 1.624 pessoas. No ano de 1773 no bairro da vila havia 46 fogos com 183 habitantes livres e 80 escravos. (AESP – TC – Jundiaí - 1767-1773, caixa 87). Segundo Makino (1981 p. 118) no recenseamento realizado em 1825 existiam no bairro da vila 376 habitantes sendo 333 naturais de Jundiaí e o restante de outras localidades da Capitania de São Paulo e de outras Capitanias. Em 1830, no bairro da vila habitavam 557 pessoas, sendo 488 da própria vila. Pelo recenseamento de 1836 havia no bairro da vila 534 habitantes livres e 125 escravos.

Ainda segundo Makino (1981 p. 122) *"a população do município, em 1836, era de 5.885 e, em 1854, passou a 5.606, havendo uma diminuição de 4,7%, enquanto que a província de São Paulo, nestes 18 anos, (...) alcançou um incremento de 46,7% ..."*.

Os viajantes que por aqui passaram na primeira metade do século XIX nos dá uma idéia de como era a Vila de Jundiaí:

D'Alincourt, em sua viagem de 1818, descrevendo a Vila de Jundiaí nos deu uma visão de como era o povoado na época: *"... o monte tem suave declive até o vale que lhe fica a sudeste; para o lado oposto a inclinação é mais áspera; as ruas são alinhadas e largas dispostas paralelamente umas às outras, todas as casas construídas de taipa e terras, (...) a rua direita* (atual rua barão de Jundiaí) *está no ponto mais elevada, disposta ao longo do cabeço do monte; depois segue-se a do a do meio, e são as mais povoadas; a rua do meio segue-se a nova, a qual tem grandes espaços tapados com muro de taipa, e outros inteiramente abertos. Há nesta Vila três igrejas: a Matriz da invocação de Nossa Senhora do Desterro, colocada quase no centro da vila, com uma pequena praça na frente; a de Nossa Senhora do Rosário, situada na extremidade da parte de São Paulo e a de São Bento, no outro extremo, havendo entre esta e a Vila, um comprido largo coberto de pequenos arbustos"*.

Já os viajantes de origem germânica Spix e Martius, também, passaram pela vila de Jundiaí em 1818 e registraram: *"A Vila de Jundiaí, pequeno povoado em uma colina baixa, é só importante por sua situação favorável para o comercio de sertão. Todas as tropas que partem da Capitania de São Paulo para Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Cuiabá, são aqui organizadas. Os habitantes possuem grandes manadas de mulas, que fazem essas viagens algumas vezes por ano. O fabrico de cangalhas, selas ferraduras e tudo que é necessário para equipamento das tropas, assim como o incessante vaivém das caravanas, dá ao lugar feição de atividade e riqueza, e com*

razão, dá-lhe o título de porto seco. Daqui parte as estradas trilhadas para as províncias citadas".

Saint-Hilaire também passou pela Vila de Jundiaí, e notou que as casas eram apertadas umas contra as outras e, em geral, baixas e pequenas. Na época de sua passagem pela Vila de Jundiaí registrou que ela teria cerca de 5.000 habitantes e afirmou que em 1838 pouco havia aumentado.

D'Alincourt também notou o baixo número de habitantes da Vila e explicava o fato pelas ocupações que tinha a maioria das pessoas na Vila: *"É esta Vila pouco povoada porque grande número de seus moradores se aplica a cultura das terras; principalmente no tempo dos roçados para as plantações; e outros saem por camaradas, e arrieiros das diversas tropas, que ali se arranjam do precioso para seguirem jornada; e em que se empregam todos os anos oitocentos a mil bestas, o que forma um mui útil ramo de negócios destes habitantes".*

Em 1826, Hércules Florence percorreu a Província de São Paulo como Membro da expedição do Cônsul Geral da Rússia no Brasil, Barão Jorge Henrique de Langsdorff, permanecendo na Vila de Jundiaí por um mês descreveu a Vila confirmando as observações dos viajantes anteriores: *"Jundiaí é a povoação a mais deserta que vi em toda a província. O terreno é um tanto árido, há muito poucos habitantes, comercio limitadíssimo; entretanto, está no caminho de São Paulo e Goiás e é aí que os negociantes, que não se proveram de animais encontram bestas para alugar".*

Assim como a Vila de Sorocaba, que tinha um intenso comércio de mulas com o sul do Brasil, os moradores da Vila de Jundiaí tinham grandes manadas de mulas para abastecer o comércio com Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso e muito provavelmente havia um comércio de mulas entre as duas vilas. A situação de "boca de sertão"

perdurou até a 1867, quando as mulas começam a deixar de ser o principal meio de transporte para dar vez ao trem, com a chegada dos trilhos da São Paulo Railway.

Em 1860, portanto sete anos antes da chegada da Estrada de Ferro a Jundiaí, Tschudi, passou pela Vila de Jundiaí e deixou registrada a sua impressão sobre a Vila: *"Metade das casas da vila não são habitadas pelos seus donos, que as visitam apenas aos domingos quando vem de seus sítios à Vila, para assistir à missa"*.

Durante um século e meio tanto o aspecto urbano como o rural pouco se modificou, devido à sua principal atividade econômica, a condução e organização de tropas com destino ao sertão, o que provocava a constante ausência de seus moradores na Vila.

Os que permaneciam dedicavam-se à atividade rural, desenvolvendo uma agricultura de subsistência voltada ao abastecimento da Vila com o excedente destinado ao comércio do sertão. Já os proprietários mais abastados dedicavam-se à lavoura da cana de açúcar, destinada a abastecer o mercado externo.

Em contrapartida, já que a formação do engenho canavieiro pelos grandes proprietários exigia do agricultor grande disponibilidade de capital, sobrava aos pequenos produtores a prática da agricultura de subsistência.

A maioria da população da Capitania de São Paulo era formada por roceiros, que não dispunham de grande quantidade de capital e utilizavam processos primitivos para ocupação da terra. Reuniam-se em grupos para derrubar a mata e, em seguida, usavam o fogo para limpar o terreno, para depois plantar a roça. (Furtado, 1963, p.144)

Segundo Bellotto (1979 p. 36) a utilização da agricultura de subsistência era justificada pelo fato de que desde o início do povoamento do planalto paulista utilizava-se a mão de obra indígena, o que imprimiu um certo dinamismo às atividades econômicas paulistas nos primeiros anos da colonização. Com o declínio das entradas

de aprisionamento e posterior descobrimento das minas de ouro e diamante, a Capitania de São Paulo quase ficou despovoada e a agricultura deixada em segundo plano.

Terminada a corrida do ouro, os paulistas retomaram a agricultura de subsistência, mas agora voltado ao comércio de abastecimento das minas de Cuiabá, por meio das chamadas Monções, mantendo as tropas de mulas. Esta atividade econômica mantinha a sobrevivência econômica da Capitania.

A situação da Vila de Jundiaí durante a segunda metade do século XVII e o século XVIII não foi diferente. Segundo Makino (1981 p. 99) as propriedades que praticavam a agricultura de subsistência cultivavam milho, feijão, amendoim, arroz e algodão: *"Destes, o mais importante era o milho, pois com ele é que eram abastecidas as tropas que iam para as minas (...). Além da agricultura de subsistência era a criação de gado vacum, suínos e eqüinos. Tudo praticamente canalizado para o abastecimento das Minas, pois entre os próprios habitantes da região e da Vila de Jundiaí existiam os tropeiros que podiam ser tanto o proprietário como o simples empregado".*

A agricultura canavieira voltada ao mercado externo encontrou incentivos no governo do Morgado de Mateus, como vimos anteriormente, e que segundo Brioschi (2003 p. 42-43), encontrou uma conjuntura internacional favorável no final do século XVIII: *"A guerra de independência norte-americana e os conflitos nas Antilhas restringiram o fornecimento do algodão e do açúcar ao mercado europeu. O afastamento temporário dos competidores no abastecimento de produtos tropicais abriu espaço para a colocação de produtos brasileiros no exterior. Aproveitando o momento econômico favorável, a lavoura canavieira extravasou os limites das tradicionais regiões produtoras do Nordeste e espalhou-se, embora em proporções menores, pelo Rio de Janeiro e São Paulo. Apesar da predominância da produção do Nordeste brasileiro, o açúcar passa a ser produzido e explorado pelo Rio de Janeiro e São*

Paulo". Segundo Petrone (1958 p. 24) *"A cultura da cana de açúcar, cultivada em pequena escala na Capitania de São Paulo, tomou impulso e, fins do século XVIII, expandindo-se progressivamente nas três primeiras décadas do século XIX. Nesse período, os centros produtores de açúcar, na Capitania de São Paulo, se localizavam no litoral (principalmente no litoral norte) e na região denominada "serra acima" ao quadrilátero formado por Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiaí"*. A produção açucareira era escoada pelo porto de Santos, o que levou a ligação São Paulo-Santos a adquirir alguma relevância no circuito das trocas externas.

Makino (1981 p. 113) construiu um quadro comparativo da produção de açúcar em Jundiaí com outras localidades da Capitania de São Paulo, entre os anos finais do século XVII e até metade do século XIX, e a partir de dados extraídos do livro "A lavoura canavieira em São Paulo" da professora Maria Thereza Schorer Petrone (em anexo p. 7) chegou à seguinte conclusão:

Apesar da Vila de Jundiaí ter passado a fazer parte do "quadrilátero açucareiro", segundo Makino (1981 p. 102-103) *"Jundiaí não foi um dos maiores produtores, pois a produção maior concentrou-se nas localidades de Itu e Campinas. Em 1798, Jundiaí possuía 16 engenhos, com uma produção de 3.708 arrobas de açúcar. No ano seguinte, o número de engenhos passou para 25 e a produção para 4.750 arrobas (...). Nas primeiras décadas do século XIX, a cana de açúcar havia se expandido progressivamente na região de Jundiaí. Veloso de Oliveira considerou ótimas as terras de Jundiaí para o cultivo da cana de açúcar. D'Alincourt, no relato de sua viagem de 1818, dizia que a melhor região de Jundiaí para a plantação da cana de açúcar, era a que ficava próxima à serra do Japi. Saint-Hilaire também concordou que as terras de Jundiaí não eram próprias par o cultivo da cana, a não ser na citada serra"*.

Ainda segundo Makino (1981 p. 104), em 1818 foi realizado um levantamento das propriedades da Capitania de São Paulo. Das 298 propriedades registradas, 27 eram engenhos e ocupavam uma superfície total de 9.796.750 braças quadradas. Numericamente, em Jundiaí, predominavam as propriedades de menos de 700.000 braças quadradas. Makino chama a atenção para: *"Quanto à área, ressalta a importância da grande propriedade na rede fundiária referente às fazendas de cana em Jundiaí, em 1818"*.

Makino (1981 p. 106- 107) continua a relatar a evolução da agricultura em Jundiaí no século XIX: *"Em 1825 existiam 32 senhores de engenho e 495 agricultores. O maior número de engenhos localizava-se no bairro da Itapeva da Cachoeira,* (atual município de Itupeva) *com 13; Rio abaixo, com 10; Japi, Rio das Pedras, Capão e Ivoturucaia, com 4; a Vila 3 e Atibaia com 2* (bairro localizado ao longo da estrada Jundiaí-Atibaia). *A maior concentração de atividade agrícola era na região de Atibaia com 204; depois Japi, Rio das Pedras, Ivoturucaia, com 105; Rio Abaixo, com 103; Itapeva da Cachoeira, com 81; e a Vila com 2.*

Dentre os principais senhores de engenho estavam José de Queirós, Joaquim José de Moraes, Antonio de Queiros Teles (futuro Barão de Jundiaí), Luis José Pereira de Queirós, Eleutério da Silva Prado, Joaquim da Silva Prado, José Correa Pupo.

Em 1836, Daniel Pedro Muller registrou 29 engenhos de açúcar, com destilação de aguardente, 2 destiladores de aguardente, uma fazenda de criar. Nesse ano, o açúcar constituía-se no principal produto comercializável em Jundiaí. A sua produção nessa época foi superior a do café: 11.800 arrobas de açúcar para 1.276 arrobas de café.

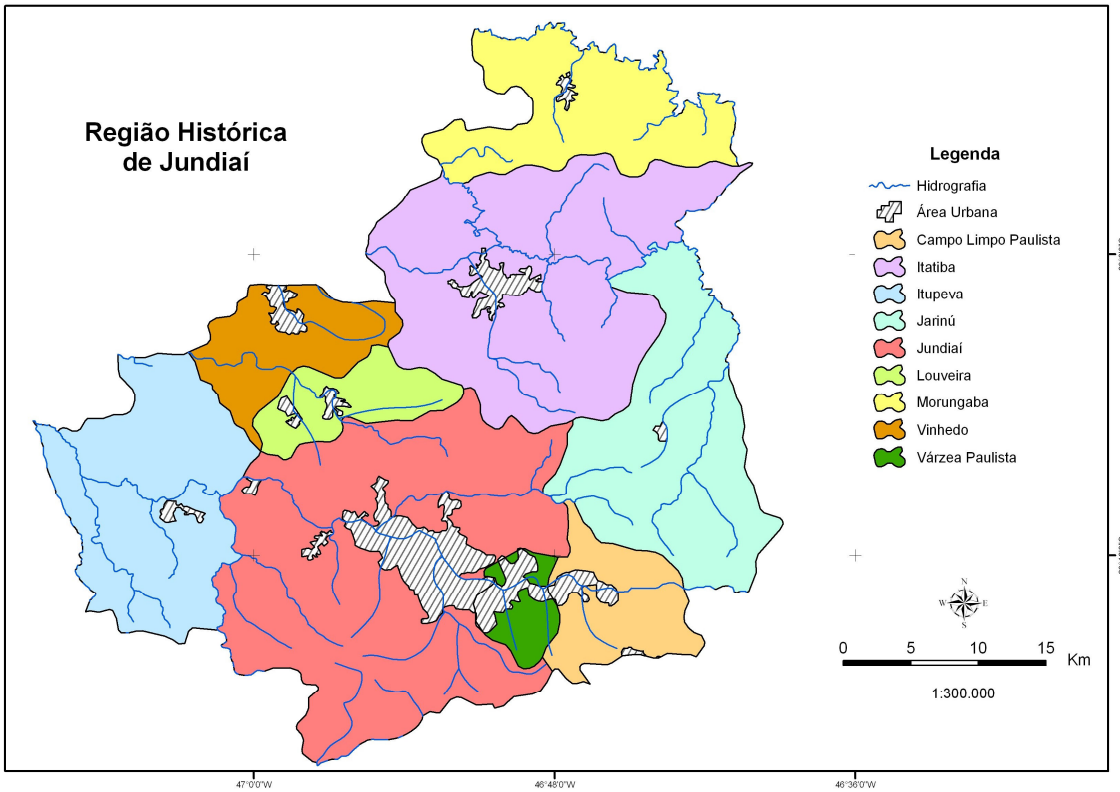
Em 1852, a produção de cana de açúcar e café se equilibrou: 25.000 arrobas de café, para a mesma quantidade de açúcar, e, em 1854, o segundo produto decai para

20.000 arrobas e o primeiro atinge a cifra de 60.000. Assim, em meados do século, o café substitui a cana de açúcar, tornando-se o principal produto cultivado em Jundiaí. Percentualmente, a produção de café, de 1836 a 1854, sofreu um aumento de 4.602,2%, contra 543% da província toda. Neste período a maior produção cafeeira concentrava-se no Vale do Paraíba".

A superação da produção de café em relação à cana de açúcar provocou muitas transformações na Vila de Jundiaí: muitos dos senhores de engenho deixaram de plantar cana de açúcar para plantar café, entre eles o mais famoso foi Antonio de Queirós Teles, que chegou a ganhar o título de "Barão de Jundiaí"; a introdução dos primeiros trabalhadores imigrantes livres em fazendas de café, já em 1854, incentivando a transformação do sistema de trabalho sustentado pela mão de obra escrava; e um maior desenvolvimento econômico da Vila que culminou na sua elevação a categoria de cidade em 28 de março de 1865, dois anos antes da chegada da Estrada de Ferro a Jundiaí, em 1867, a São Paulo Railway.

Com relação ao termo da Vila de Jundiaí, fato curioso ocorreu na primeira metade do século XIX. O povoado de Campo Largo, atual município de Jarinu, em 05 de fevereiro de 1842 foi elevado à condição de freguesia da Vila de Atibaia. No ano de 1844 passou a ser freguesia do termo da Vila de Jundiaí, permaneceu por dois anos, voltando a ser freguesia do termo da vila de Atibaia em 1846. Embora tenha pertencido por poucos anos ao território da vila de Jundiaí, a sua proximidade geográfica construiu relações históricas com Jundiaí, fato este confirmado na definição dos limites da região de governo de Jundiaí, a qual o município Jarinu pertence. (ver mapa 6, p. 65).

Mapa 6. Municípios que formam a Região Histórica de Jundiaí.



2.6 Jundiaí na segunda metade do século XIX

2.6.1 A influência da economia cafeeira em Jundiaí

A história do café no Brasil é um assunto exaustivamente estudado por vários autores; entre as obras consultadas destacamos o trabalho realizado por Odilon Nogueira de Matos "Café e Ferrovias", publicado em 1981.

Neste trabalho são destacados vários autores que estudaram a economia cafeeira entre eles Afonso de Tanay, Alfredo Ellis Júnior, J.R. de Araújo Filho. Entre os autores estudados por Matos (1991) destacaremos duas obras: "A marcha para do café e as frentes pioneiras" do professor Ary França, publicado em 1960; e o "Roteiro do café" de Sérgio Milliet, publicado em 1938.

Segundo Ary França (1960) *"A principal modificação provocada pelo café foi o deslocamento dos centros de maior importância econômica e do eixo demográfico, até então localizado no nordeste e no leste brasileiro para o sul do país"*. E comenta: *"os fazendeiros proprietários de grandes plantações de café passariam (...) a construir o escol social brasileiro com as fortunas acumuladas principalmente nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, passariam a ter importante papel na sociedade do país. Cabem a eles funções políticas no Império, em que constituem a parte mais significativa da burguesia, galardoada com títulos de nobreza. A chamada primeira república apóia-se nos fazendeiros do café e os estados cafeicultores exerciam na política federal o comando indiscutível. Seria a partir, principalmente, das fortunas feitas com o café que se iniciaria o grande surto industrial moderno brasileiro, com São Paulo na posição de líder. Assim, toda estrutura brasileira teria que ser organizada em novas bases, novas exigências, novas condições, nova mentalidade e, conseqüentemente, nova paisagem humana, social e econômica, com inegáveis reflexos no panorama político, como não poderia deixar de ser"*.

Segundo Sérgio Milliet *"a passagem do café pelo estado de São Paulo*" constitui um dos estudos mais curiosos e importantes da história econômica paulista. Para melhor compreendê-lo Sérgio Milliet tomou cinco datas de referência: 1836, 1854, 1886, 1920 e 1935; segundo Odilon Matos, através delas pode-se acompanhar o roteiro do café em São Paulo.

Para elaboração do roteiro do café no Estado de São Paulo, Sérgio Milliet, baseou-se em um ensaio, "Quadro Estatístico da Província de São Paulo", elaborado pelo Marechal Pedro Müller, e encomendado pelo governo da província, os dados foram levantados em 1836 e publicados em 1838.

Na segunda metade do século XIX duas regiões se destacavam na produção de café: o "Norte", que compreende o vale do Paraíba e a chamada "Zona Central", que compreende a região de Campinas. Iremos comparar os dados das duas regiões, pelo fato de a primeira ser a região por onde o café foi introduzido em território paulista, e a segunda por se tratar da região em que os dados estatísticos, da produção de café de Jundiaí estavam inseridos.

Segundo afirmação de Milliet, tendo como base o quadro estatístico da província, "*em 1936, o café tinha o seu grande centro de produção o Vale do Paraíba e na Zona Serrana do chamado "norte de São Paulo": Areias, Silveiras e Bananal*". A "Zona Central", região dominada por Campinas, representava apenas 11,83% da produção, cabendo a porcentagem de 86,50 % à primeira região. Veja-se a tabela abaixo:

Tabela 1. População e a produção de café das regiões produtoras do Estado de São Paulo.

Região	***População***	***Porcentagem sobre a população Total***	***Café produzido / Arrobas***	***Porcentagem sobre o produto total***
Norte (Vale do Paraíba)	105.679	45,65 %	510.406	86,50 %
Central (Campinas)	102.733	44,30 %	70.378	11,93 %
Mogiana	20.341	8,79 %	821	0,14 %
Paulista	2.764	1,26 %	8.461	1,43 %
Total	231.517	100 %	590.066	100 %

(Fonte: Matos (1981), p. 47)

Segundo Matos (1981, p. 46) *"o quadro estatístico do Marechal Daniel Pedro Muller fixa um momento muito importante da história econômica de São Paulo, isto é, quando a cultura do café começa a substituir a da cana-de-açúcar em algumas áreas em especial as do centro-oeste da província, atual região de Campinas".*

O vale do Paraíba, em 1836, conservava a primazia da produção do café, até por que foi pelo referido vale que o café penetrou em terras paulistas, enquanto que a região

de Campinas era predominantemente açucareira e aos poucos configurava-se como uma importante área cafeeira.

Ainda segundo Matos (1991, p. 46) *"as duas áreas apresentavam em 1836, quase a mesma população (105.679 e 102.733 habitantes, respectivamente), mas enquanto a primeira produzia 510.406 arrobas de café, a segunda mal produzia 70.000, naquela proporção percentual de 86,50 % para apenas 11,93 %"*.

Ainda Matos (1981, p. 47) relata que *"a segunda data referência do roteiro de Sérgio Milliet é 1854, em que mostra o vale do Paraíba ainda na liderança, com a produção cinco vezes maior do que a assinalada no quadro anterior e a região de Campinas de 70.378 arrobas em 1836 para quase 500 mil arrobas em 1854, alterando a proporção percentual: uma diminuição no vale do Paraíba de 86,50 % em 1836, para 77,46 % em 1854, e um pequeno aumento percentual na região de Campinas de 11,93 % em 1836, para 13,91 % em 1854"*.

Comparando as tabelas da produção de café e população da província de São Paulo em 1836 e 1854, produzidas por Sérgio Milliet, em Matos (1981, p. 47), quanto à população duas regiões apresentavam um aumento populacional em números absolutos: o vale do Paraíba apresentava em 1836 105.679 habitantes, passou para 146.055 habitantes em 1854; já a região de Campinas apresentava 102.733 habitantes em 1836, e passou para 126.429 habitantes. Já em termos percentuais as populações das duas regiões apresentaram um decréscimo: a região do vale do Paraíba apresentava 45,65% em 1836, passou para 38 % em 1854; Já a região de Campinas apresentava 44,30 % em 1836, passou para 39,27 % em 1854.

Este decréscimo percentual na população das duas regiões é explicado pelo aumento na produção de café nas regiões da "Mogiana" e "Paulista": a Mogiana apresentava uma produção percentual de café de 0,14% e a Paulista 1,43 %; Já em 1854

as duas regiões apresentaram um aumento na produção do café: a Mogiana passou para 2,31 % e a Paulista passou para 6,32 %. Conseqüentemente as duas regiões também apresentaram um aumento populacional: em 1836 a Mogiana apresentava em porcentagem populacional de 8,79 %, passou para 15,92 % em 1854, e a Paulista de 1,26 % em 1836 para 6,81 % em 1854, conforme mostra a tabela abaixo:

Tabela 2. População e a produção de café das regiões produtoras do Estado de São Paulo.

Região	***População***	***Porcentagem sobre a Pop. Total***	***Café produção / arrobas***	***Porcentagem sobre produção total***
Norte (Vale do Paraíba)	146.055	38 %	2.737.639	77,46 %
Central (Campinas)	126.429	39,27 %	491.397	13,91 %
Mogiana	51.265	15,92 %	81.750	2,31 %
Paulista	21.889	6,81 %	223.470	6,32 %
Total	346.638	100 %	3.534.256	100 %

(Fonte: Matos (1981), p. 47)

Segundo Matos (1981, p. 47) *"em 1854, já haviam sido realizados em São Paulo os primeiros ensaios com o trabalho livre mediante o sistema de parceria e o contrato de colonos suíços e alemães"*. Relata ainda duas experiências com colonos europeus: a do Senador Vergueiro, na Fazenda Ibicaba, em Limeira e a do Visconde de Indaiatuba, na fazenda Sete Quedas, em Campinas.

Neste mesmo período Jundiaí também passava por transformações provocadas pela expansão da produção cafeeira, como relata Inglês de Souza (1967, p. 30) *"a partir de 1950 em diante, torna-se acesa, em Jundiaí, a disputa da cana – de – açúcar, ameaçada de perder a preponderância na agricultura municipal pela expansão do plantio de cafezais. Em 1852 o empate se estabeleceu. O relatório do presidente José Thomas Nabuco de Araújo registra 11 fazendas de café em Jundiaí e nossa produção mais notável era café e açúcar, com exatamente 25.000 arrobas de cada um"*.

Além da produção de café superar a produção de açúcar em Jundiaí, Inglês de Sousa (1967, p. 30) relata que, em 1855, foi registrado no relatório presidencial do

conselheiro José Antônio Saraiva, em 1854, a atividade pioneira de fazendeiros jundiaienses no sentido de empregar em suas lavouras colonos europeus:

- Comendador Joaquim Benedito de Queiroz Teles, em sua fazenda "São Joaquim";
- Antônio Pereira Guimarães, dono da fazenda "São José";
- Francisco da Silva Franco, proprietário de fazenda em "Bethlem de Jundiahy", hoje Itatiba;

Inglês de Souza (1967, p. 30/31) registra ainda que "*o relatório de Saraiva assinalava, ainda, que a cultura do café tendia a restringir consideravelmente as demais lavouras. A da cana cedia terreno progressivamente, reduzindo-se a proporções consentâneas com exclusivo consumo provincial. Jundiaí ostentava 57 fazendas, com a produção de 60.000 arrobas de café". Porém eles ainda alerta que "esses dados estatísticos são sempre duvidosos, pois o relatório presidencial de 1852 atribuía apenas 11 fazendas de café em Jundiaí e a produção cafeeira de 25.000 arrobas. Em dois anos, não é admissível uma brusca oscilação"*.

Além de introduzir a mão de obra imigrante, a hegemonia de produção cafeeira na segunda metade do século XIX provocou a mudança na configuração territorial de Jundiaí, em 1857, com o desmembramento da vila de Nossa Senhora de Bethlém de Jundiahy, atual Itatiba.

2.6.2 A emancipação da vila de Nossa Senhora de Bethlém de Jundiahy, hoje Itatiba.

Segundo pesquisa do historiador itatibense Luis Soares de Camargo, publicado no Jornal de Itatiba, na coluna "Um pouco de nossa história", página 03, publicadas no período de 08 a 29 de outubro de 2006, Itatiba começou a ser povoada a partir de 1786, quando se formou um novo bairro rural no território da então vila de Jundiaí. Naquela ocasião, ali residiam 12 famílias vindas de Atibaia, Bragança e mesmo de Jundiaí, que abriram seus pequenos sítios às margens do rio Atibaia. Pelo fato de esses sítios se localizarem próximos ao rio Atibaia, este núcleo que deu origem a Itatiba, foi, então, chamado de bairro do Atibaia.

Em apenas três anos o bairro do Atibaia dobrava o número de famílias que ali residiam; assim, em 1789, já eram 23 famílias que ali moravam e, em 1792, este número aumentou para 42 famílias.

Segundo o historiador Luis Soares de Camargo, no ano de 1792 chega ao povoado um personagem importante para a história de Itatiba, o jundiaiense Antônio Rodrigues da Silva, mais conhecido como "Sargentão"; segundo Camargo, seu apelido cabia-lhe bem, pois ele era mesmo sargento da Sexta Companhia do Primeiro Regimento de Infantaria e Milícias de Jundiaí.

Segundo Camargo, a importância desse personagem reside no fato de ele ter sido o introdutor do culto a Nossa Senhora de Belém, hoje padroeira da cidade. Homem de posses construiu uma pequena capela em louvor à santa, em sua propriedade, sítio que se localizava no atual bairro do Cruzeiro, em Itatiba, e que passou a ser o centro religioso e social da antiga comunidade do bairro do Atibaia.

Segundo dados levantados por Camargo a população do povoado continuava a crescer, tanto que, no ano de 1799, a comunidade passou a ter 104 famílias residentes no

antigo bairro. Segundo relato de Luis Soares de Camargo *"com o aumento da população aquele oratório tornou-se insuficiente para atender tantos fiéis, fato que levou o Sargentão e seus vizinhos a construírem, por volta de 1814, a primeira capela de Nossa Senhora do Bethlém, que hoje não existe mais e ficava no atual bairro do Cruzeiro"*.

Em 1822, o crescimento da população do bairro do Atibaia levou Antônio Rodrigues da Silva, o "Sargentão", e Raimundo Cardoso de Oliveira a se unirem e juntos adquirirem uma grande área que deveria servir para a construção de uma cidade.

Camargo relata que *"no dia seis de agosto de 1823, a escritura dessas terras era registrada no cartório de Jundiaí e, ato contínuo, elas foram doadas como patrimônio da capela de Bethlém, foi nesta área, que foram abertas as primeiras ruas de Itatiba (...), ao mesmo tempo, iniciou-se a construção da segunda capela, agora no largo do Rosário, no atual centro da cidade de Itatiba. Em 1825, sem esperarem terminar as obras, os moradores do bairro solicitaram diretamente ao Imperador Dom Pedro I para que ele transformasse a comunidade em freguesia, passo importante para um futuro reconhecimento da cidade"*.

Entretanto, naquela época, a criação de uma freguesia não se resolvia facilmente. Um dos grandes problemas para a criação de uma freguesia era a questão dos limites territoriais que precisavam ser fixados. Durante o tempo em que Itatiba permaneceu como bairro rural de Jundiaí, não necessitou de limites oficiais, mas como freguesia era necessário demarcá-las. As cidades, vilas e até mesmo as paróquias vizinhas, como Atibaia, Bragança Paulista, Campinas e Jundiaí necessitavam ser consultada, tornando o processo lento.

Passados quatro anos, no dia 26 de fevereiro de 1829, o então bispo de São Paulo, Dom Manoel Joaquim Gonçalves de Andrade e Silva, reconheceu a capela de

Bethlém e lhe deu provimento como capela curada estabelecendo-se os limites com as vilas vizinhas.

Após dez anos, no dia 9 de dezembro de 1839, o imperador Dom Pedro II finalmente reconhecia a nova comunidade ao assinar o decreto que criava a freguesia de Nossa Senhora do Bethlém, distrito da então vila de Jundiahy.

Durante 18 anos Bethlém de Jundiahy permaneceu como freguesia subordinada à vila de Jundiahy, situação que não incomodava, dado que o reconhecimento enquanto freguesia foi uma grande conquista, pois já representava uma certa autonomia, por que a Igreja e o Estado, no Brasil Império eram instituições associadas. Este fato dava ao povoado um certo *status*, pois a comunidade não dependia mais de uma paróquia distante para os batismos, casamentos óbitos e registros de nascimento, já que a Igreja era que realizava tais registros.

Segundo Luis Soares de Camargo "*a relação entre Itatiba e Jundiaí começou a se desgastar por volta de 1850 época, em que o café foi introduzido em Itatiba. Deste momento em diante aumentou-se sobremaneira a arrecadação de impostos cujo monte era enviado para Jundiaí. Com esta centralização os itatibenses não concordavam, até porque Jundiaí não fazia retornar para Itatiba a parcela do dinheiro necessário para a manutenção da freguesia"*.

Em 1856 a situação já estava no limite e segundo Luis Soares de Camargo, os itatibenses tomaram uma decisão: "*Elaboraram um abaixo assinado e solicitaram que a freguesia fosse transformada em vila, fato este que traria a tão sonhada autonomia política. O documento foi, então, enviado para a Assembléia em São Paulo e foi lido pelo deputados no dia 18 de Abril de 1856. Entretanto, o pedido dos itatibenses não foi despachado rápido, pois encaminhado para diversas comissões sem que nenhuma decisão fosse tomada"*.

Quase um ano depois, no dia 6 de fevereiro de 1887, segundo Luis Soares de Camargo, entrou em cena o deputado Antônio de Queiros Telles, o Barão de Jundiaí; certamente pressionado pelos itatibenses, o barão dirigiu-se à tribuna da Assembléia e disse:

"Senhor presidente, os habitantes da freguesia do Bethlém de Jundiahy representaram, no ano passado, pedindo que aquela freguesia fosse elevada para condição de vila. Ora, eu creio que isso não é muito vantajoso a eles; mas como tenho sempre requerido a bem dessa localidade, pedindo cotas para igrejas para estradas, etc., desejo concordar com a vontade de seus habitantes, e por isso apresento o seguinte projeto":

A Assembléia Legislativa Provincial decreta:

Art. 1º Fica ereta em vila a Freguesia de Nossa Senhora do Bethlém de Jundiahy, conservando a mesma denominação e divisas que atualmente tem.

Art. 2º Ficam os seus habitantes obrigados a construir cadeia e a câmara à sua custa, pata ter lugar o que disposto no artigo primeiro. Revogadas as disposições em contrário.

Paço da Assembléia, 05 de fevereiro de 1857.

Este projeto seria definitivamente aprovado dias depois, dando origem à Lei n.º 553 de 20 de fevereiro de 1857, que criava a Vila do Bethlém de Jundiaí.

A partir desse momento Bethlém de Jundiahy torna-se independente de Jundiahy, com isso a ex - Bethlém de Jundiahy ganhava o direito de ter a Câmara Municipal, o que significava que a comunidade de Bethlém ganhava a sua emancipação política, lembrando que tanto no Brasil colônia como no Brasil império as vilas eram unidades administrativas equivalentes aos atuais municípios.

Outros fatos marcaram a emancipação de Bethlém de Jundiahy. A economia cafeeira continuava impulsionando o crescimento da Vila. No censo de 1874, o primeiro a contar seus moradores, a ex – Bethlém de Jundiahy contava com 6.600 habitantes.

O grande crescimento econômico e populacional apresentado por Bethlém, proporcionado pela economia cafeeira, impulsionou os seus políticos a planejarem um ousado salto para transformar a Vila em Cidade.

A concretização desta reivindicação ocorreu no dia 16 de março de 1876, quando o presidente da província de São Paulo, o juiz de direto Sebastião José Pereira, sancionou a Lei n.º 18, aprovada pela Assembléia Legislativa, transformando a Vila na Cidade de Bethlém de Jundiahy.

Esse ato significou a independência definitiva de Itatiba em relação a Jundiaí, pois a cidade ganhou o direito de criar uma coletoria de rendas gerais e provinciais, administrando a sua própria arrecadação de impostos.

O passo seguinte foi alterar o nome da cidade. Os políticos, para tal ato, alegaram que tinham prejuízos monetários e morais com um nome tão parecido com o de outras cidades. Além disso, o nome Bethlém de Jundiahy dava a idéia de ainda pertencerem a Jundiaí e não queriam mais esta associação em seu nome.

Então, os vereadores requereram junto à Assembléia Legislativa da província a mudança do nome da cidade para Itatiba, que significa Ita = pedra e tiba = muita, em referencia à grande quantidade de rochas aflorantes existente no território do município. A alteração foi aprovada em 8 de maio de 1877, por meio da Lei n. º 36 que autorizava alterar o nome. A economia cafeeira provocou outras transformações em Itatiba, como a criação e construção da Companhia Carris Ferril Itatibense, criada em 1887 e inaugurada 12 anos depois, em 1899, com o nome Companhia Estrada de Ferro

Itatibense, ligando a estação da Companhia Paulista do bairro do Capivari, hoje município de Louveira, a Itatiba.

Além da construção da estrada de ferro, a economia cafeeira estimulou o desenvolvimento de povoados dentro dos limites territoriais de Itatiba. Trata-se, por exemplo, do hoje município de Morungaba, que pelo decreto de 160 de 24 de Abril de 1891, tornou-se distrito de Itatiba, com a denominação de Conceição da Barra Mansa. Quase trinta anos depois, a Lei 1.653 de 24 de outubro de 1919 alterava a denominação do distrito para Morungaba. Permaneceu como distrito de Itatiba por setenta e três anos; no dia 28 de Abril de 1964 foi aprovada a lei n.º 8.092 criando o município de Morungaba desmembrando de Itatiba.

Atualizando o esquema inspirado em Diniz (2000 p. 39), tendo como base o Quadro do desmembramento territorial administrativo dos municípios paulistas elaborado pelo Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo (I.G.C.), em 1995, temos, para o século XIX:

São Vicente (1532)

↓

São Paulo (1560)

↓

Santana do Parnaíba (1625)

↓

Jundiaí (1655)

↙ ↓ ↘

Mogi-Mirim	Campinas	Itatiba
(1769)	(1797)	(1857)

2.6.3 O Café e a Era das Ferrovias

Além de provocar transformações econômicas, surgimento e desenvolvimento de povoados, que se transformavam em vilas e mais tarde em cidades, o desenvolvimento da economia cafeeira, com o seu avanço para as terras localizadas no oeste paulista de então, provocou o desenvolvimento econômico desta região, bem como o seu crescimento populacional.

O avanço do café em direção ao oeste paulista aumentava conseqüentemente, o volume de produção do grão de café. O aumento no volume da produção cafeeira criou a necessidade de buscar uma nova forma de transporte de grandes volumes. Neste contexto o transporte ferroviário surgiu como alternativa.

Para dimensionar a importância de um sistema de transporte de grandes volumes como a ferrovia, voltamos a utilizar os dados levantados por Sérgio Milliet, em seu estudo sobre *"A passagem do café pelo estado de São Paulo*", citado por Odilon Nogueira de Matos "Café e Ferrovias", tomando como base o ano de 1886.

Segundo Matos (1981, p. 49), neste ano os dados apresentavam *"as quatros regiões em situação de equilíbrio quanto à produção cafeeira, porém a primazia passando para Campinas, com três milhões de arrobas, ou seja, um milhão a mais do que o Vale do Paraíba, e as proporções percentuais se modificando para 29 % no primeiro caso e 20 % no segundo. É o começo da sensível alteração que tirou do Vale do Paraíba toda a sua importância, ao ponto de reduzir a sua produção, meio século depois, a apenas 1,71 % da produção total. Enquanto que antes a rivalidade se definia entre as duas primeiras áreas, as outras mal apareciam, conforme já vimos anteriormente, agora em 1886, tanto a "Mogiana", como a "Paulista" se afirmaram em posição de equilíbrio (21,81 % e 23, 69 % respectivamente) e ambas nas imediações dos cento e cinqüenta mil habitantes, representando respectivamente 15,80 % e 12, 90*

% da população total da Província e duas novas regiões são pela primeira vez mencionada: "Araraquarense" e a "Alta Sorocabana", respectivamente com 4 % e 1, 46 % da produção cafeeira".

Tabela 3. População e a produção de café das regiões produtoras do Estado de São Paulo.

Região	***População***	***Porcentagem***	***Produção***	***Porcentagem***
Norte (vale do Paraíba)	338.533	32.66 %	2.074.267	19,99 %
Central (região de Campinas)	299.216	28,86 %	3.008.350	29 %
Mogiana	163.831	15,80 %	2.262.599	21,81 %
Paulista	133.697	12,90 %	2.458.134	23,69 %
Araraquarense	43.697	4,18 %	420.000	4,05 %
Alta Sorocabana	58.004	5,60 %	151.000	1,46 %
Total	1.036.639	100 %	10.374.350	100 %

(Fonte: Matos (1981), p. 49)

Como afirmou Matos (1981, p. 49) *"não nos esqueçamos de que já estamos em plena era ferroviária"*. Matos justifica tal afirmação com outra afirmação do ensaio de Sérgio Milliet, *"Atrás do café e por vezes à sua frente penetram as ferrovias"*. Baseia-se no fato, também, de que é a partir de 1870, que se acentua a vinculação entre café – estrada de ferro e nas décadas de 1880 e 1890 caracteriza-se um período de maior desenvolvimento das ferrovias no estado de São Paulo.

Além do grande desenvolvimento das ferrovias é neste período, final do século XIX, que ocorreu a substituição do escravo pela mão – de – obra assalariada, mais especificamente a do imigrante italiano, com a abolição da escravidão em 1888.

Jundiaí não escapa da influência destes acontecimentos. Em 1867 chegam a Jundiaí os trilhos da São Paulo Railway; em 1872, os trilhos da Companhia Paulista de

Estrada de Ferro; em 1873, é a vez da Companhia Ituana. Assim, Jundiaí, a partir da segunda metade do século, constituía-se como um importante entroncamento ferroviário.

Neste mesmo período são implantados, em Jundiaí, núcleos coloniais. Em 1887 foi implantado, pelo governo provincial, o Núcleo Colonial "Barão de Jundiaí" e, em 1893, foi implantado o núcleo colonial particular do Bairro do Traviú.

2.6.4 Jundiaí na era das ferrovias

Foto 1. Estação da SPR, em Jundiaí SP.

Fonte: www.estaçõesferroviarias.com.br – sem data.

Os trilhos da São Paulo Railway Company (SPR) chegaram a Jundiaí em 1867. Este fato histórico provocou transformações econômicas, tornando Jundiaí um nó de entroncamento ferroviário.

Foi em Jundiaí que a SPR teve o maior número de conexões com outros sistemas de transporte ferroviário:

1º) A Companhia Jundiaiana de Ferro Carril.

Funcionou entre os anos de 1893 a 1896. O sistema consistia em um serviço de bondes urbanos tracionado por mulas, cujo trajeto ligava a estação da SPR ao centro da cidade. O único objeto remanescente desta companhia, existente até hoje, é a ponte que foi construída em forma de arco, com tijolos de barro, para transpor o rio Guapeva, que ficou conhecida como Ponte Torta.

Foto 2. Ponte Torta sobre o rio Guapeva – Jundiaí – SP.

Fonte: site - www.shycrapercity.com – sem data.

2º) A Companhia Ituana de Estradas de Ferro

Construída em 1870 e inaugurada em 1873, ligava a região produtora de café de Itu a Jundiaí. Entre os incentivadores da sua construção estavam os fazendeiros e

capitalistas José Elias Pacheco Jordão, de Itu, e Antônio Queiroz Telles, Conde de Parnaíba, por Jundiaí.

Como se tratava de um empreendimento vultoso, os fazendeiros de Itu e Jundiaí buscavam acionistas da região de Sorocaba para a companhia, que em contrapartida tinham o interesse de que está linha, além de escoar a produção de café, fosse estendida até a Fábrica Real de Ferro Ipanema, hoje no município de Iperó.

A mesma Lei Provincial número 34, que criou a Companhia Ituana em 24 de março de 1870, autorizava a construção do que viria a ser a Estrada de Ferro Sorocabana. Dispunha a lei que a estrada de ferro para Sorocaba partiria de Itu, onde se uniria com a estrada de ferro da Companhia Ituana até Jundiaí.

Cumpre observar que a construção da estrada de ferro para Sorocaba foi liderada pelo engenheiro Luís Mateus Maylasky, polonês de nascimento radicado em Sorocaba. Ele próprio percebeu a inconveniência da construção da estrada para Jundiaí, muito embora custasses menos, pois seria necessário construir apenas 50 quilômetros de linha ligando Sorocaba a Itu.

Partindo de São Paulo, devido a maior extensão, cerca de 100 quilômetros, o dobro da extensão a ser construída até Itu, e suas dificuldades técnicas, o custo construção foi mais oneroso, porém, o extraordinário alongamento até Jundiaí chegaria a ser de 200 quilômetros até Jundiaí. O dobro da distância da linha ligando diretamente a São Paulo. Considerando não apenas as dificuldades técnicas de sua construção, mas, principalmente, os problemas de sua utilização, a desvantagem dos sorocabanos, utilizando a ligação até Jundiaí, seria enorme. A ligação direta até a Capital atenderia melhor o interesse dos sorocabanos.

Assim, em 29 de março de 1871, a lei Provincial número 33, fundou a Companhia Sorocabana cujo início de construção se deu em 13 de julho de 1872, atingindo Sorocaba em 1875, e algum tempo depois a Fábrica Real de Ferro Ipanema.

Em 1789, a Companhia Ituana estendeu suas linhas para outras cidades. Partindo de Itayci, em Indaiatuba, a extensão da linha chegou a Capivari e dali até Constituição (hoje, Piracicaba). No ano seguinte a empresa foi autorizada a estender seus trilhos até São Pedro.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro reclamava contra o fato de algumas estações da Ituana estarem em sua zona de privilégio. A questão foi resolvida amigavelmente entre ambas companhias, que assinaram, em 18 de outubro de 1872, uma escritura estabelecendo que a Paulista receberia a taxa de 10 % da renda bruta recolhida pela Ituana nas estações que ficassem dentro da zona de privilégio da Paulista.

A Sorocabana promovia esforços para estender as suas linhas no sentido de seu caminho natural de crescimento, seguindo a oeste, em direção a Botucatu. Assim a Companhia Ituana estava confinada entre a zona de privilégio da Paulista, a Sorocabana e o obstáculo natural a Serra de São Pedro. Para vencer este obstáculo natural seriam necessários aportes financeiros, que possibilitariam atingir as regiões de Brotas e São Manuel, em franco desenvolvimento da economia cafeeira na época.

Fragilizada financeiramente a Companhia Ituana foi encampada pela Estrada de Ferro Sorocabana, em assembléia de acionistas ocorrida em 20 de fevereiro de 1892. As linhas Jundiaí – Itaicy (Indaiatuba) e Itaicy – São Pedro totalizavam 238 quilômetros, e foram extintas na década de 1970. Hoje, ao longo de seu antigo traçado, em Jundiaí, foi construída a Av. União dos Ferroviários e a sua extensão a Av. Prefeito Luiz Latorre.

Foto 4. Avenida Luiz Latorre, Jundiaí, SP.

Antigo leito da Companhia Ituana de Estrada de Ferro, depois Estrada de Ferro Sorocabana, hoje Avenida Prefeito Luiz Latorre.
Fonte sítio: www.jundiaí.sp.gov.br/impresa/galeriadefotos_- sem data

3º) A seção da Estrada de Ferro Bragantina.

A inauguração da SPR, em 1867, ligando o planalto ao porto de Santos, aliado aos interesses dos cafeicultores em escoar a sua produção abriu novas possibilidades de investimentos na construção de novas ferrovias que ligassem os centros produtores de café com a SPR.

Neste contexto a Lei Provincial número 36 de 06 de abril de 1872 abriu a concessão para a construção de uma estrada de ferro, que partindo do ponto mais conveniente da SPR se dirigisse à região produtora de café de Bragança Paulista.

O contrato inicial foi assinado por um grupo de pessoas de recursos e projeção social. Em 1874, este grupo liderado pelo Cel. Luiz Manoel da Silva Leme apresentou ao governo da província o projeto de uma linha que se encontrasse com a SPR na

estação de Capo Limpo, distrito de Jundiaí; as localidades que seriam atendidas pela linha pleiteavam que houvesse uma ligação direta entre Atibaia e São Paulo, mas a idéia não foi adiante prevalecendo o plano primitivo, a partir de Campo Limpo.

Assim, a linha partia do quilômetro 128 da SPR e tinha a sua primeira estação em Campo Largo, a 16 quilômetros de Campo Limpo; no quilômetro 30 a estação de Atibaia; no quilômetro 40 a estação do bairro do Tanque e no quilometro 52 a estação de Bragança Paulista.

A Estrada de Ferro Bragantina, porém, sempre apresentou resultados financeiros deficitários, independentemente dos lucros auferidos pelos cafeicultores, que através da ferrovia puderam aumentar sua produção e a capacidade de escoamento de seus produtos. A Bragantina não passava de um modesto tributário da SPR, e apresentava um elevado déficit, mesmo no período de guerra, quando todas as ferrovias apresentavam saldos positivos.

Em 1948, a Estrada de Ferro Bragantina passou a ser administrada pela Estrada de Ferro Sorocabana. Várias propostas foram realizadas com a intenção de extensão e conexão dessa ferrovia com outras ferrovias, entre elas a extensão de 11 quilômetros entre as estações de Campo Limpo e Jundiaí, paralelo a linha da SPR, que permitiria a conexão com a Sorocabana (antiga Ituana), mas nenhuma das propostas foi adiante.

Com isso a Bragantina continuou a apresentar déficit, transportando cada vez menos cargas. Em 1958, foi inaugurada a rodovia Fernão Dias, que tornou mais rápido o acesso à Capital, diminuindo o número de passageiros transportados. Assim, em 1966, o número de passageiros era inferior ao transportado em 1960. Neste mesmo período o total de cargas transportadas diariamente era inferior a 20 toneladas e a opção do governo foi pelo fechamento definitivo da estrada.

Assim, no dia 27 de junho de 1967 foi realizada a última viagem ao longo da Estrada de Ferro Bragantina e em 29 de junho de 1967, era publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo o decreto de liquidação do patrimônio da Bragantina.

4º) A Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

Por ser considerada a extensão da São Paulo Railway, tornou-se a mais importante conexão da SPR. A história de criação da Companhia Paulista remete ao ano de 1855, quando houve duas leis para garantia de juros para o capital empregado na construção de uma ferrovia que ligasse o porto de Santos a São João do Rio Claro, hoje o município de Rio Claro. A lei imperial garantia 5% de juros e a lei provincial, além dos 5 % mais 2 % adicionais, mas estabelecendo o tráfego até Jundiaí.

Os ingleses não se interessaram pelo prolongamento de suas linhas até Rio Claro, pois toda a carga proveniente do interior com destino ao porto de Santos teria que passar obrigatoriamente pela linha da SPR.

Não havia produção cafeeira significativa em Jundiaí, pois a maior produtividade começava a partir dos limites de Campinas para o interior, o que justificava a continuidade da linha, mas a concessão da sua continuidade até Rio Claro, passando por Campinas, pertencia aos ingleses.

Coube a Saldanha Marinho realizar os entendimentos necessários para que os ingleses abdicassem do direito da extensão da linha até Rio Claro. Em 08 de janeiro de 1868 o superintendente da SPR, J.J. Aubetin declarou a renúncia da companhia inglesa aos direitos de concessão da sua extensão.

Diante da renúncia os acionistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro Jundiaí a Campinas se reuniram no dia 30 de janeiro de 1868, para instalar e aprovar os estatutos; a construção iniciou-se em 15 de março de 1870 e a inauguração do primeiro

trecho entre Jundiaí e Campinas foi em 11 de agosto de 1872. Uma observação importante a ser feita: um ano antes de sua inauguração, em 1871, os acionistas da Companhia Paulista já haviam assinado um contrato com a SPR para tráfego mútuo.

No ano seguinte a sua inauguração, portanto em 1873, foi firmado um contrato entre a Companhia Paulista e o Governo da Província para a construção da sua extensão até Rio Claro. Em 1892 a Companhia Paulista inaugurou o ramal da Veridiana e no mesmo ano incorporou a Rio Claro Railway, chegando até Araraquara. A partir daí a empresa não parou mais de crescer. A companhia primava pela qualidade e organização administrativa e partindo dessas premissas a empresa foi a pioneira na eletrificação de sua linha no trecho entre Jundiaí e Campinas, em 1922. Além disso, possuía três oficinas bem aparelhadas para a manutenção de locomotivas em Jundiaí e Campinas e para vagões em Rio Claro.

Foto 3. Antiga oficina da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Jundiaí – SP.

Fonte: www.jundiaí.sp.gov.br/impresa/galeriadefotos - sem data.

Na década de 1960 a Companhia começou a enfrentar dificuldades financeiras devido à concorrência do sistema rodoviário, incentivado por políticas adotadas pelo Governo Federal. Em 1971, juntamente com outras empresas ferroviárias como a Estrada de Ferro Araraquarense, Companhia Mogiana, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro São Paulo – Minas, a Companhia Paulista passou a integrar a FEPASA – Ferrovias Paulistas S/A.

5º) Companhia Estrada de Ferro Itatibense.

Assim como ocorreu com a Bragantina, a existência da linha da SPR aliada aos interesses dos cafeicultores em escoar a sua produção abriu novas possibilidades de investimentos na construção de novas ferrovias ligando Jundiaí a outros centros produtores de café com a SPR.

Assim, a Lei Provincial de 06 de Abril de 1872, criava uma estrada de ferro que ligasse as importantes fazendas de café de Itatiba ao tronco principal da ferrovia paulista, a SPR. Porém, esta lei não produziu o efeito desejado e foi substituída por outra, de 21 de Abril de 1880, que autorizava o governo provincial a contratar a construção da linha férrea não mais partindo da linha da SPR, mas da estação mais conveniente para a Paulista.

A Companhia Paulista tinha o direito de construção da estrada de ferro, porém abriu mão do contrato, desinteressando-se pelo empreendimento. Foi então, que surgiram vários pretendentes para acionistas da companhia, a maioria fazendeiros da região de Itatiba.

Houve a sugestão pelo traçado partindo da estação da Paulista em Jundiaí. A Companhia Paulista posicionou-se contra o contrato nestes termos, pois nessas condições o contrato chocava-se com uma das clausulas de sua concessão, mas não se

opunha que o entroncamento fosse em qualquer uma das estações no trecho entre Jundiaí e Campinas. Então, optou-se para que o entroncamento fosse na estação de Louveira, na época distrito de Jundiaí.

Inaugurada em 10 de Agosto de 1899, a estrada de ferro tinha 21 quilômetros com seis estações: Itatiba, Itapema, Pracatu, Tapera Grande, Gonzaga, Abadia e Louveira, aqui encontrando-se com a linha da Paulista.

Segundo Matos (1981, p. 110) *"a Companhia Itatibense passou a integrar o complexo ferroviário da Paulista, pois era a Paulista a sua verdadeira incentivadora cercando-a de favores espaciais, inclusive cedendo-lhe alguns de seus privilégios na eventualidade de interessar-se a pequena empresa pelo prolongamento de suas linhas. Tal fato não ocorreu, mas a escritura lavrada entre as duas companhias significativas pelas quais a Companhia Paulista obrigava-se:*

1º) a fazer a cessão gratuita do projeto para a execução do ramal;

2º) a fazer o transporte gratuito durante dez anos, de todo o material necessário à construção e custeio da nova linha;

3º) a fazer a tarifa diferencial com um abatimento de 30 % para toda a exportação desta;

4º) a fazer a construção dos edifícios necessários ao entroncamento das linhas, correndo por conta de ambas as despesas do pessoal;

5º) a defender perante os tribunais do país a cessão do privilégio a Itatibense, em caso de contestação;

6º) a fazer os reparos ao material da Itatibense pelo custeio efetivo;

7º) a ceder o direto de zona para prolongamento da linha da Itatibense de preferência a outra"; (Pinto, Adolfo, op. Cit. 1903 p. (69).

Com a crise da economia cafeeira na década de 1930, a Companhia Itatibense entrou em uma crise financeira e na década de 1950 seus acionistas negociaram com o Governo do Estado a passagem do controle acionário da empresa, mas sem êxito; já o então governador, Lucas Nogueira Garcez (1951 a 1955), sintonizado com a política do Governo Federal, tinha como prioridade investir no sistema de transporte rodoviário. Coube, então, aos acionistas solicitar ajuda ao Governo Federal, do então presidente Getúlio Vargas (1951 a 1954), porém o Governo Federal não atendeu às reivindicações da Companhia. Sem o auxílio necessário, a Companhia Itatibense encerrou suas atividades no dia 30 de junho de 1952.

Com a implantação da indústria automobilista na década de 1950 e conseqüentemente a mudança na política pública de transporte, em que as esferas federal e estadual passaram a priorizar o transporte rodoviário, Jundiaí, a partir da década de 1950 foi deixando, aos poucos, de ser um importante nó ferroviário, porém as marcas desse período permanecem até hoje.

2.6.5 A presença da imigração italiana em Jundiaí

Antes mesmo da abolição dos escravos em 13 de Maio de 1888, o governo imperial brasileiro sofria pressões do governo britânico para que extinguisse o tráfico negreiro. A Inglaterra já havia passado pela Revolução Industrial na metade do século XVIII, tendo introduzido como dominante em sua economia o trabalho assalariado. O capitalismo industrial tem como base a abertura do mercado ao consumo e o sistema escravista apresentava-se como um bloqueio ao consumo dos produtos industrializados britânicos. Assim, em 04 de setembro de 1850, pressionado pelo governo britânico, o

governo imperial brasileiro promulgava a Lei Eusébio de Queirós, proibindo o tráfico negreiro para o Brasil.

O reflexo dessa lei se fez sentir em Jundiaí. Como já vimos anteriormente, quatro anos após a sua promulgação já havia registro da introdução da mão – de – obra imigrante européia em quatro fazendas em Jundiaí.

As pressões do governo britânico continuavam sobre o governo imperial brasileiro agora para que o governo brasileiro abolisse o trabalho escravo no Brasil. Essas pressões culminaram na assinatura, pela Princesa Isabel, da Lei Áurea, em 13 de maio de 1888.

No período entre 1850 e 1888, o governo imperial brasileiro, com apoio dos fazendeiros de café, passou a desenvolver uma política pública no sentido de substituir a mão – de – obra escrava pela assalariada utilizando-se do imigrante europeu.

Passaram a existir no Brasil duas formas de imigração: a oficial subvencionada pelo estado e a da iniciativa particular, com apoio do governo e que tinha como objetivo colonizar o Brasil, mais especificamente, a Província de São Paulo. Para muitos autores a imigração européia estava associada aos interesses dos grandes fazendeiros de café necessitados de mão – de – obra para a lavoura de café. Elizabeth Filippini em sua dissertação de mestrado intitulada "Terra, Família e Trabalho" (1990) faz um levantamento historiográfico dos autores que trataram do assunto colonização e imigração européia, comentando-os.

Para Caio Prado Júnior, em sua obra "História Econômica do Brasil", citado por Filippini (1990, p. 11) *"à imigração subvencionada, com o recrutamento e fixação dos imigrantes na lavoura, para resolver os interesses diretos dos grandes proprietários, necessitados de braços, particularmente em São Paulo, onde a grande lavoura teve cafeeira teve domínio absoluto"*.

Já para Pierre Monbeig, em sua obra "Pioneiros e fazendeiros de São Paulo", também, citada por Filippini (1990, p. 12), vê que a questão da imigração européia em São Paulo esteve voltada para o provimento de braços para a grande lavoura cafeeira: *"Não surpreende, pois, que os imigrantes não tenha sido considerados como elementos de povoamento e sim apenas como braços para a lavoura" e continua, para ele "a ação do Estado, considerável para a imigração, em geral, foi muito modesta no que se refere à colonização contribuindo, neste caso, expressivamente a iniciativa particular"*.

Já para Maria Thereza S. Petrone, em seu artigo "Imigração", em Filippini (1990, p. 14 / 15) *"a pequena propriedade deveria funcionar como isca para atrair imigrantes ou como reservatório de mão – de – obra (...)"*. Ainda, para Maria Thereza a pequena propriedade, em São Paulo, *"surgiu com os objetivos completamente diferentes do sul do país e integrou-se em realidade diferente, ou seja, no sistema latifundiário monocultor de exportação, embora ressalte, ter sido a colonização (oficial ou particular) responsável pelo aparecimento da pequena propriedade em São Paulo. Os ideais que nortearam as tentativas oficiais de criar núcleos coloniais de pequena propriedade estiveram sempre ligados ao fato de que esses núcleos deveriam atrair mais imigrantes além de formarem um reservatório de braços e dedicar-se a policultura. Foram iniciativas que conciliaram os interesses dos fazendeiros com os dos imigrantes"*.

A colonização oficial em São Paulo é dada como iniciada a partir da década de 1870, muito embora haja registro de experiências neste sentido na década de 1820, com imigrantes alemães que eram encaminhados para Santo Amaro, em São Paulo, e Rio Negro, no Estado do Paraná.

A política de colonização desenvolvida pelo governo da província de São Paulo procurou manter os esforços no sentido de tão somente o governo geral incumbir-se da

tarefa de criar, estabelecer e manter os novos núcleos de colonização. Neste sentido, em 1886, foi nomeado para a pasta da agricultura o conselheiro Antonio Prado que instaurou uma comissão em São Paulo para reestruturar os núcleos coloniais já existentes e criar novos núcleos coloniais. Assim entre 1887 e 1888 foram criados os núcleos coloniais: Ribeirão Pires, Pariquera – Assú em Cananéia – Iguape, Antônio Prado em Ribeirão Preto, Barão de Jundiaí em Jundiaí e Boa Vista em Jacareí.

2.6.6 O núcleo Colonial "Barão de Jundiaí"

Segundo o relatório do inspetor de terras, colonização e imigração de 1892, o Núcleo Colonial Barão de Jundiaí foi criado pelo governo imperial, que adquiriu uma porção de terras que eram conhecidas como Fazendinha, localizada a três quilômetros a leste do centro da cidade, no bairro do Capão, em 23 de Agosto de 1887. Além das terras da Fazendinha, que tinha uma área aproximada de 5.418 milhões de metros quadrados, foram também adquiridos aproximadamente 442 mil metros quadrados das terras do Mosteiro de São Bento, vizinhas às terras da Fazendinha, totalizando 5.860 milhões de metros quadrados.

O núcleo passou a ser ocupado a partir de 24 de setembro de 1887, com a entrada de 22 famílias de imigrantes italianos, que vieram da colônia de São Caetano, em São Paulo. Ainda segundo o mesmo relatório, o núcleo era composto por 83 lotes rurais e 83 lotes urbanos. Apontava ainda que o núcleo colonial contava com uma população de 768 indivíduos sendo 651 italianos, 105 brasileiros e 12 portugueses. Filippini (1990, p. 40) complementa que, muito provavelmente, o grupo dos brasileiros que compunham o núcleo colonial era composto, sobretudo por filhos de imigrantes. Ainda o relatório de 1892 apontava que todos os lotes já estavam ocupados, edificados e

todos os colonos tinham a posse de seu lote, existindo ainda oito olarias, uma padaria, uma oficina de carpinteiro, um sapateiro, um ferreiro e cinco casas de comércio.

Filippini (1990, p. 40) relata que o relatório do inspetor de terras, colonização e imigração de 1892 apontava que o Núcleo Colonial Barão de Jundiaí, diante da estrutura apresentada, apresentava condições de ser emancipado, o que ocorreu um ano depois, em 1893.

Ainda segundo Filippini (1990, p.88) a localização do Núcleo Colonial Barão de Jundiaí, situado a apenas três quilômetros do centro da cidade, manteve desde sua implantação uma relação muito estreita com o centro urbano através das atividades econômicas desenvolvidas no Núcleo como a agricultura comercial ou o comércio ambulante, ou ainda, funcionando como reserva de mão – de – obra para a indústria ou para as ferrovias.

2.6.7 A Agricultura Comercial no Núcleo Colonial Barão de Jundiaí

Segundo Filippini (1990, p. 93) *"nos primeiros anos, a agricultura do núcleo colonial esteve voltada principalmente para a agricultura de subsistência. A partir de sua emancipação e durante a primeira metade do século XX, desenvolveu-se uma agricultura de cunho comercial, passando a agricultura de subsistência a ser um aspecto secundário".*

A literatura histórica associa a presença da mão – de – obra imigrante à produção de café, mas segundo o quadro de produção agrícola de 1893, em Filippini (1990, p. 97), nos primeiros anos de existência do núcleo *"o café não aparece entre os produtos cultivados no Núcleo Colonial Barão de Jundiaí, porém, mais tarde, a cafeicultura se tornaria uma atividade importante da colônia".*

Algumas famílias que vieram para o Núcleo Colonial, segundo Filippini (1990, p. 99) *"haviam vivido antes em fazendas de café paulistas e, no final do século XIX, trouxeram a experiência da cultura cafeeira"*. Também segundo Filippini (1990, p. 100) *"na base da pequena produção (de 2.000, 3.000 ou 4.000 pés), o café podia ser vendido em coco, para fazendeiros de Jundiaí, (...), que realizavam o beneficiamento do mesmo, com destino ao comércio exterior"*. Ainda segundo Filippini (1990, p. 102) *"os pequenos produtores da colônia cultivaram o café até a geada de 1918, quando a produção de café declinou, não somente na Colônia, mas na região de Jundiaí como um todo"*. Em contrapartida a produção de frutas crescia com destaque para a produção de uva, assunto de que trataremos em um capitulo a parte, devido a sua importância econômica para o município, tanto que Jundiaí ficou conhecido como Terra da Uva.

Outra atividade econômica importante foi o comércio ambulante. Segundo Filippini (1990, p. 102), *"após a segunda década do século XX, após a geada de 1918, surgiu no núcleo colonial o comércio ambulante ligado s produção leiteira e a hortaliças, com a finalidade de abastecer o centro urbano de Jundiaí e que ganhou um papel econômico importante na vida dos colonos do núcleo"*.

Comercializavam com o centro urbano de Jundiaí leite e verduras como: alface, couve, abobrinha, salsa, cebolinha, acelga, almeirão, espinafre, pimentão, etc., além de vender vinho, palhas de milho preparadas para fazer colchão, lenha e fumo, assim como carnes e derivados: cabritos, carne de porco, lingüiça, toucinho, gordura, frangos e ovos e frutas em geral como cestas de uvas, alho, cebola, batata – doce, etc.

Além da agricultura comercial o núcleo colonial servia como reserva de mão – de – obra para a indústria e para as ferrovias que cortavam a cidade, aspectos de que trataremos em um capítulo destinado ao processo de industrialização de Jundiaí.

2.6.8 Os núcleos coloniais dos bairros do Caxambu e Traviú

Segundo a tese de doutorado de Elizabeth Filippini (1998) "À sombra dos cafezais: sitiantes e chacareiros em Jundiaí 1890 – 1920", os bairros do Caxambu e Traviú foram núcleos de colonização italiana. O bairro do Caxambu foi um desdobramento do núcleo colonial "Barão de Jundiaí" considerada a sua proximidade geográfica.

Já o bairro do Traviú surgiu segundo Hilário Caniato, em Filippini (1998, p. 118) em 1893, com famílias de imigrantes italianos do norte da Itália, de origem camponesa. *"Os colonos italianos comparam as terras juntando suas poucas economias durante dez anos como colonos da fazenda Sete Quedas em Campinas"*.

As escrituras das terras foram lavradas em 27 de outubro de 1893, e a documentação revela que as primeiras famílias de imigrantes italianos foram: Carbonari, Tomasetto, Lorenzon e Steck. As terras constituíam três glebas com o total de 78 alqueires e meio. Os imigrantes encontraram nas terras um pequeno cafezal e uma pequena plantação de milho; e a base de trabalho desenvolvida entre os colonos do bairro do Traviú foi a familiar.

Ainda Hilário Caniato, im Filippini (1998, p. 120): *"o café pela natureza da terra, não apresentava condições de lucro sendo substituído por outras variedades de plantas. Assim como no núcleo colonial "Barão de Jundiaí" a uva passa a se destacar na economia do bairro"*.

Segundo Filippini (1998, p. 121) *"o bairro do Traviú constituiu um centro de atração de pequenos agricultores italianos estrangeiros e brasileiros em geral"*. Assim como ocorreu com o núcleo colonial "Barão de Jundiaí", Filippini (1998, p. 121) afirma que *"na órbita do bairro do Traviú se desdobraram em suas vizinhanças bairros rurais*

baseado na pequena propriedade agrícola como: Louveira, hoje município, Corrupira e o bairro do Fernandes".

2.6.9 Jundiaí – Terra da Uva

O relatório apresentado ao Dr. Alfredo Pujo, Secretário de Negócios do Interior do Estado de São Paulo pelo Diretor da Repartição de Estatística e Archivo Dr. A. de Toledo Piza, em 30 de setembro de 1895, apresentado por Filippini (1998, p. 157), apontava a produção 80 pipas de vinho no núcleo colonial "Barão de Jundiaí". Filippini esclarece que *"no que se refere ao vinho devemos considerar que uma pipa corresponde entre 670 a 798 litros, o que vai dar, em relação às 80 pipas de vinho, de 53.667 a 63.880 litros, para uma população de 536 pessoas maiores de 12 anos, no núcleo, o que permitia além do consumo doméstico, um pequeno excedente a ser comercializado".*

Em sua pesquisa Filippini (1998, p. 157) registra que as fontes oficiais disponíveis apontaram como a uva como produto mais cultivado no núcleo colonial "Barão de Jundiaí", já as fontes cartoriais, entre 1890 a 1920, chamam a atenção pelo fato de registrar pouco cultivo de uva na região de Jundiaí como um todo. Em depoimento de antigos moradores do bairro da Colônia colhidos por Filippini (1990, p. 148 / 149) a produção de uvas no núcleo colonial "Barão de Jundiaí" começou por volta de 1907 – 1908.

Estes depoimentos vêm ao encontro da afirmação de Inglêz de Sousa em seu ensaio "A história da agricultura em Jundiaí", em que afirma que a viticultura em Jundiaí tomou grande impulso no início do século passado. Nos primeiros anos do século XX o domínio econômico da produção era absoluto, tanto para a venda em

cestas, uva de mesa, como na elaboração de vinho. A partir de 1913 a produção da variedade Seibel 2 supera a produção da uva Isabel, e toma impulso a produção da famosa Niágara, que segundo Inglêz de Sousa, deve ter aparecido na região por volta de 1910.

Com o passar dos anos a produção da uva foi ocupando espaço na paisagem de Jundiaí no lugar do café e se espalhando por outros bairros do município. Além do núcleo colonial "Barão de Jundiaí", a cultura expandiu-se para os bairros da Malota, Caxambu e Traviu.

Segundo Hilário Caniato, em Filippini (1998, p. 59) o bairro do Traviu "*já contava com os seus primeiros povoadores italianos desde 1893. A princípio dedicaram-se a plantar videiras da variedade Isabel, [...] não demorou muito para que as primeiras parreiras de uva Niagara Branca fossem plantadas no Traviu. Dos plantados, segundo Hilário Caniato, uma sé vingou, que Roberto Carbonari soube aproveita – los, enxertando – os nas parreiras da Isabel. O estimulo foi maior quando essa planta passou a ter espontaneamente mutações somáticas, as mais variadas, merecendo destaque a Niagara Rosada (de matriz clara, da chácara Gomeiro), por representar a independência econômica dos italianos e descendentes do bairro do Traviu. Os resultados animadores fizeram com que os pequenos produtores do bairro se dedicassem com exclusividade a esta cultura, tornando o Traviu o bairro de maior projeção no município, quanto à produção vinícola*".

Dirceu Lino de Mattos (1951) em sua tese intitulada "Vinhedos e Viticultores de São Roque e Jundiaí", citado por Filippini (1998, p. 160) afirma que *"a viticultura como agrícola de objetivos modestos se comparada aos grandes empreendimentos da cafeicultura, a viticultura surgiu sem pretensões à conquista dos grandes mercados*

externos. Representou uma das grandes iniciativas agrícolas, orientadas exclusivamente para o mercado interno".

Inglêz de Sousa em seu ensaio "A história da agricultura em Jundiaí" afirma que *"é a partir de 1915 que o café abandona gradativamente as terras de Jundiaí em busca das férteis terras roxas do oeste paulista e esse abandono acentua-se após o crack de 1929".*

A afirmação de Inglêz de Sousa é confirmada por Dirceu Lino de Mattos (1951) que afirmou *"é a partir de 1930 que a viticultura começaria a se afirmar como atividade de destaque, substituindo o café na paisagem de várias áreas em Jundiaí".*

Dirceu Lino de Mattos (1951) afirmou também que o desenvolvimento da vinha em Jundiaí *"foi um processo natural de acomodação da vinha que encontrou em Jundiaí condições naturais de clima e solo, como também, condições humanas como a presença do imigrante italiano, favoráveis para o seu desenvolvimento. Aliados às condições naturais e humanas, Jundiaí apresenta uma localização geográfica que favoreceu o seu desenvolvimento, próximo a grandes mercados como São Paulo, ligados por meio eficientes meios de transporte como a ferrovia e mais tarde a rodovia".*

Filippini em sua dissertação de mestrado (1990, p. 94) confirma que a produção de frutas, em especial a uva, destinava-se basicamente para São Paulo. A produção era despachada pela SPR e vendida no mercado municipal paulistano por comerciantes napolitanos.

Além de abastecer o mercado paulistano, parte da produção de uva do núcleo colonial "Barão de Jundiaí" era destinada à produção de vinho. Filippini (1990, p. 96) relata que *"as uvas produzidas na colônia, em especial a Curbina, eram também*

destinadas à produção de vinho. Os pequenos produtores forneciam uva para as fábricas de vinho De Vecchi e a Traldi, localizadas no centro da cidade".

Filippini (1990, p. 97) diz, ainda, que *"os sitiantes costumavam, com o excedente da produção da uva, fazer seu próprio vinho, de produção caseira, [...], que eram vendidas na cidade ou mesmo em São Paulo"*. O desenvolvimento da produção de vinho caseiro no núcleo colonial foi base para o desenvolvimento da indústria do vinho em Jundiaí.

Trataremos mais adiante, no capítulo sobre a industrialização jundiaiense, do desenvolvimento da indústria do vinho, já que várias fábricas de vinho foram construídas por colonos do núcleo colonial "Barão de Jundiaí", como a Belesso, Passarin, Cereser, Borin, entre outras.

2.7 O processo de industrialização jundiaiense

Na análise do processo de industrialização jundiaiense, verifica-se que existem poucas referências com relação ao tema, principalmente em relação aos primórdios desse processo. A maior quantidade de informações sobre o tema é do período pós Segunda Guerra Mundial.

Diante desta característica, nesta dissertação, o processo de industrialização de Jundiaí é analisado em dois momentos. No primeiro período, devido à falta de referências bibliográficas, relacionaremos os fatos históricos que influenciaram a industrialização do município com os antecedentes históricos da industrialização brasileira.

Porém não existe uma separação rígida entre os dois momentos. Diante desta constatação foi definido um período de transição entre o primeiro e o segundo. O

primeiro momento inicia-se no final do século XIX – década de 1870, tendo como marco a instalação da Tecelagem Jundiahiana - e caracteriza-se pelo fato de as indústrias terem se localizado próximo às ferrovias e às várzeas dos rios Jundiaí e Guapeva.

Já o segundo momento tem como marco inicial a construção da rodovia Anhangüera, que chegou a Jundiaí na década de 1940. A partir de então houve a mudança, aos poucos, do eixo de industrialização localizado no primeiro momento às margens das ferrovias, para as margens da rodovia Anhangüera. O período de 1950 até 1972 é caracterizado como um período de transição, entre o primeiro e segundo momento, pois há instalação de indústrias dentro da mancha urbana, configurando o uso do solo urbano misto, entre o uso residencial e industrial e também a instalação de indústrias fora da área urbana, às margens da rodovia Anhangüera.

2.7.1 O primeiro momento da industrialização jundiaiense

O afluxo de capitais nacionais, principalmente oriundos da economia cafeeira, foi um fator importante para o desenvolvimento da indústria de Jundiaí no primeiro momento de sua industrialização.

Um exemplo deste afluxo é a instalação da Tecelagem Jundiahiana, em 1874, de propriedade do Barão de Jundiaí, que a princípio foi criada para a fabricação de sacaria para o café. Em 1886, já com o nome de Companhia São Bento, a indústria contava com 150 operários e dedicava-se à produção têxtil em geral.

Outro fator primordial para o desenvolvimento da indústria em Jundiaí pode ser atribuído ao *"trinômio ferrovia – áreas planas extensas – água pluvial",* descrito pelo geógrafo Juergen Richard Langenbuch, em sua tese de doutorado intitulada "A Estruturação da Grande São Paulo. Estudo de Geografia Urbana".

Este trinômio tornou Jundiaí um pólo de atração para a instalação de indústrias. O traçado das linhas férreas em Jundiaí segue o traçado da várzea do rio Jundiaí, área em que o terreno torna-se plano, facilitando a instalação de indústrias.

O bairro de vila Arens oferece todos estes requisitos: sendo entroncamento das ferrovias Santos - Jundiaí, Companhia Ituana (mais tarde ramal da Sorocabana) e Companhia Paulista, oferece terrenos planos e próximos da várzea do rio Jundiaí e de seu afluente Guapeva, que, aliás, desemboca no rio Jundiaí neste ponto, e conseqüentemente havendo abundância em recursos hídricos de interesse ao desenvolvimento industrial, principalmente de indústrias têxteis; estas utilizam estes recursos na linha de produção de tecidos, o que explica o grande número de indústrias têxteis localizadas neste bairro: Cia. Tecelagem São Bento, Argos Industrial S/A, Tecelagem Milani, Tecelagem Japy.

A presença das ferrovias em Jundiaí, que se constituía, no final do século XIX, como um importante entroncamento ferroviário, possibilitava a integração da cidade a outros mercados consumidores e principalmente ao porto de Santos, facilitando o afluxo de matérias-primas e o escoamento de mercadorias produzidas pelas indústrias.

O fato de Jundiaí também ter sido pioneira na sua industrialização (como São Caetano, Santo André, etc.) pode explicar o processo evolutivo da industrialização jundiaiense, não somente devido às relações funcionais (indústria atrai indústria) que se podiam estabelecer, mas também ao equipamento energético - como, por exemplo, a instalação da Companhia de Força e Luz de Jundiaí, em 1903, com sua usina de energia elétrica instalada no distrito de Itupeva, hoje município - e suas reservas de mão de obra imigrante com o núcleo colonial “Barão de Jundiaí”.

O Núcleo Colonial Barão de Jundiaí, como visto, foi instalado no município em 1886, dois anos antes da abolição da escravidão, como uma política oficial do Império

com o objetivo de promover o povoamento da província de São Paulo, dedicando-se inicialmente ao plantio de café.

Com a expansão do café no oeste paulista, que proporcionava melhores solos para o desenvolvimento do plantio de café, a produção entraria em declínio em Jundiaí; isto, somado ao fato de que a referida política de povoamento foi deixada de lado com a proclamação da República, fez com coubesse aos colonos do Núcleo Colonial o desenvolvimento da agricultura de subsistência, vendendo o seu excedente ao núcleo urbano da cidade.

Os imigrantes do Núcleo Colonial funcionaram, de fato, como uma reserva de mão de obra para as indústrias e ferrovias instaladas em Jundiaí. Para aumentar a renda, os chefes de famílias e os filhos mais velhos vinham para a cidade trabalhar nas indústrias têxteis ou nas ferrovias. Os colonos davam preferência em trabalhar na Companhia Paulista de Estrada de Ferro, pois embora pagasse baixos salários o pagamento era feito em dia.

No Núcleo Colonial Barão de Jundiaí, na década de 1920, com o desenvolvimento de plantações de uva na "Colônia" os imigrantes italianos deram início à produção doméstica de vinho, comercializando o pequeno excedente. Aos poucos começavam a surgir as pequenas fábricas (Cantinas e Adegas) de vinho; algumas famílias conseguiram desenvolver-se no ramo e construíram grandes indústrias como a do Sr. Guido Passarin, com a Passarin S/A; a família Cereser, com a Cereser S/A; a família Antônio Borin, com a Borin S/A; família Alberto Belesso, com a Belesso, e outras, mas todos tiveram que expandir seus negócios para outras áreas, pois Jundiaí não se configura como centro produtor de uva de vinho, como lembra o Sr. Guido Passarin, em Filippini (1991, p. 152)*: "Jundiaí tem uva boa só para mesa, não para fazer vinho. Mas todas as indústrias mantiveram o engarrafamento em Jundiaí"*.

Na década 1960, a família Passarin expandiu seus negócios para o Rio Grande do Sul, fundando uma filial no município de Flores da Cunha. Atualmente, o vinho da Passarin é produzido no Rio Grande do Sul e engarrafado em Jundiaí. O mesmo ocorreu com a Cereser que, na mesma época, expande seus negócios, também, para o Rio Grande do Sul, mantendo a sua indústria matriz em Jundiaí, no bairro do Caxambu.

No final da década de 1950, os pequenos produtores de vinho do bairro da Colônia como Poli, Zambon, Cecchini e outros vão deixando de produzir vinho, pois "tornava-se inviável produzi-lo utilizando a uva local", como lembra o depoimento do Sr. José Ceccato, em Filippini (1991, p. 152):

> "*Naquele tempo, tinha graça! Hoje, você planta um pé de fruta dá uma vez, duas vezes, ela não dá! A uva?... tanto é que nem tem! Não tem nenhum pé de uva de vinho!"*

Além da dificuldade em produzir uva para a produção de vinho, o crescimento da cidade acabou por modificar o aspecto rural do Núcleo Colonial "Barão de Jundiaí", sua vida cotidiana, o traçado de suas ruas e o aspecto de suas casas. As propriedades rurais que constituíam a base territorial e econômica do italiano que morava no Núcleo, hoje, encontram-se fragmentadas quase por completo. O avanço dos limites da cidade em direção à porção leste da cidade (Núcleo) desconfigurou a paisagem rural, transformando-o em um bairro da cidade, hoje, o bairro da Colônia.

Na década de 1940, começou a desenvolver-se a indústria Cerâmica, principalmente na área do Núcleo Colonial "Barão de Jundiaí" - hoje bairro da Colônia - favorecido pelo fato desta parte da cidade ter uma grande reserva de argila. Na década de 1920 iniciava-se a produção da Cerâmica Jundiaiense, mas é no final da década de 1940 que a indústria Cerâmica toma grande impulso, quando a Cerâmica Jundiaiense é comprada pelo grupo Duratex que constitui a Cerâmica Deca. Em 1948 foi fundada a

Cerâmica Colônia, sendo esta a primeira indústria a fabricar louças sanitárias no Brasil; em 1958 foi comprada pela multinacional Ideal Standard. No bairro da Colônia surgiram várias outras indústrias cerâmicas como a Centenário em 1953, a Windelin em 1955, a Cerâmica Brasão, em 1963, a Ideal Padrão em 1964, como também houve indústrias Cerâmicas que se instalaram fora do bairro da Colônia, como a Cidamar, na década de 1960, instalada no bairro da vila Rami às margens da rodovia Anhangüera, em uma das saídas da cidade, a Avenida Quatorze de Dezembro. Em 1992 a Cidamar foi comprado pela Indústria Cerâmica Paraná - INCEPA.

2.7.2 O segundo momento da industrialização jundiaiense

O Segundo momento da Industrialização Jundiaiense tem como marco inicial a construção da rodovia Anhangüera que chegou a Jundiaí na década de 1940. Outros eventos que marcaram o período ocorreram no final da década de 1960 e início da década de 1970; foi a legislação que regulamentou e incentivou a instalação de novas indústrias como o **PLANIDIL** - Plano de Incentivo e Desenvolvimento Industrial - e o Plano Diretor de Jundiaí. Este período é caracterizado pela instalação de indústrias de grande porte e multinacionais.

Como a separação entre os dois momentos não é rígida estabelecemos um período de transição entre a década de 1940, marcado pela construção da rodovia Anhangüera, até 1972, caracterizado pela instituição do PLANIDIL e a criação do Distrito Industrial. É neste período que começa a mudar o eixo de industrialização, antes localizado às margens da ferrovia, para as margens da rodovia Anhangüera e tem início a criação de vários instrumentos legislativos de incentivo à industrialização. Conforme registrou o CONDEPHAAT (1982), “em 1948 a Prefeitura de Jundiaí publicou decreto

isentando de imposto predial e de metade do imposto de indústrias e profissões, indústrias que quisessem instalar-se mo município". Mas é com a Criação do PLANIDIL, em 1969, que a legislação de incentivo à industrialização tomaria vulto, culminando, em 1972, na criação do Distrito Industrial, que regulamentou e separou o uso do solo residencial do uso industrial.

O fato de Jundiaí ter um parque industrial já montado atraiu muitas indústrias que não conseguiam mais se instalar em São Paulo, devido ao alto custo dos terrenos industriais em decorrência da urbanização e do aumento populacional, que se registraram na cidade de São Paulo e suas áreas periféricas, dificultando à instalação e ampliação de indústrias.

Em 1969, o poder público municipal elaborou um plano para incentivo à instalação de novas indústrias no município, baseado no argumento de que "enquanto o Brasil no período de 1958 a 1968 industrializava-se, Jundiaí estagnava-se".

Esta constatação era justificada pelo fato de que a última indústria a se instalar na cidade, a Eletroquímica Paulista, datava de 1958. Percebia-se então um paradoxo, pois enquanto o Brasil vivia uma época de forte industrialização Jundiaí estagnava e até perdia empresas como, por exemplo, a Paoletti (Etti), que teve sua origem na cidade e pertencia a família tradicional, mudou sua indústria para o município vizinho de Cajamar. Estranho fato, pois Jundiaí ainda contava com os fatores essenciais para instalação de novas indústrias: fácil comunicação com os principais centros consumidores brasileiros; diversificação de meios de transporte e mão de obra abundante.

Aproveitando estes fatores foi lançado o PLANIDIL - Plano de Incentivo e Desenvolvimento Industrial: em 08 de Julho de 1969 foi promulgada a Lei Municipal nº 1598, autorizando o Município a ceder ou doar bens imóveis do patrimônio municipal,

bem como conceder incentivos fiscais isentando dos impostos municipais por até 05 anos as empresas que se estabelecessem no município, e 50 % de desconto nos anos seguintes ao primeiro qüinqüênio.

Em 27 de novembro de 1972 foi promulgada a Lei Municipal nº 1945, em emenda à Lei 1598/69, que criou o Distrito Industrial, localizado às margens das rodovias Anhangüera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348, inaugurada em 1978) e junto ao entroncamento da rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (antiga Marechal Rondon, SP-300).

O Distrito Industrial foi instalado em área de propriedade municipal e ficaram por conta da municipalidade suas obras de infra-estrutura como arruamento, pavimentação, saneamento básico, energia elétrica, iluminação pública e telecomunicações, lembrando que os incentivos anteriores de isenção de impostos continuaram. A partir da criação do Distrito Industrial todas as indústrias passaram a se instalar nesta área.

Em 14 de maio de 1973 entrava em vigor a lei municipal nº 1982, em emenda à lei 1945/72, e determinando que o Distrito Industrial passasse a abranger os setores industriais II e III, o que corresponde à área que começa na Vila Hortolândia e se alonga pela rodovia SP 300 (rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto, que liga Jundiaí a Itú) e a área situada entre as rodovias SP 330 (Anhangüera) e rodovia SP 348 (Bandeirantes). Estas áreas destinadas à instalação de Indústrias passaram a ser previstas na lei 2507 de 14 de Agosto de 1981, que atualizou o Plano Diretor Físico e Territorial de 1969.

Como vimos o Poder Público, no caso a Prefeitura, montou uma estratégia de ação para atrair novas indústrias para o município. Definiu-se a forma de ocupação do

espaço urbano pela indústria criando o Distrito Industrial, oferecendo toda infra-estrutura implantada pelo poder público, e uma política de isenção de impostos.

Após a criação do Distrito Industrial as principais indústrias a serem instaladas em Jundiaí foram:

Tabela 4. Indústrias instaladas em Jundiaí, período entre as década 1970 a 1990

INDÚSTRIA	ORIGEM	INICIO DA ATIVIDADE
IMPLEMENTOS YAMASHITA	Brasileira	ABRIL DE 1972
PETRI DO BRASIL S/A	Alemã	ABRIL DE 1973
VINAGRE CASTELO	Brasileira	JULHO DE 1973
APA - Associados de Produtos Alimentícios	Chinesa	SETEMBRO DE 1973
OLINKRAFT - Celulose e Papel	Americana	OUTUBRO DE 1973
ANTENAS JUNDIAÍ	Brasileira	NOVEMBRO DE 1973
Indústrias de Máquinas SOBERANA	Brasileira	FEVEREIRO DE 1973
FANTEX S/A	Japonesa	MAIO DE 1974
KANEBO TEXTIL S/A	Japonesa	JULHO DE 1974
LORD INDUSTRIAL LTDA	Americana	JULHO DE 1974
Indústrias de MEIAS AÇO S/A	Brasileira/Espanhola	JANEIRO DE 1975
WINTER do BRASIL - Ferramentas Ltda.	Alemã	SETEMBRO DE 1975
Caldeiraria YANQUE Ltda.	Brasileira/Americana	MAIO DE 1975
FUNDINOX - Ind. e Com. de Matais Ltda.	Brasileira/Inglesa	JULHO DE 1975
Cia. Brasileira de Caldeiras Mitsubishi - C.B.C	Japonesa	OUTUBRO DE 1976
Revestimentos Industriais FLOCOTÉCNICA	Brasileira	MAIO DE 1976
ERMETO - Equipamentos Industriais Ltda.	Brasileira/Francesa	MARÇO de 1976
PLASTICOS JUNDIAÍ Ltda.	Brasileira	MAIO DE 1976
Pré Moldados REAGO Ind. e Com. S/A	Brasileira	MARÇO DE 1979
SPUMA-PAC – Grupo Dow Química	Alemã	SETEMBRO DE 1982
AGA S/A - Gases Industriais e Medicinais		OUTUBRO DE 1982
PLACAR S/A - Metalúrgica	Brasileira	NOVEMBRO DE 1984
ITAUTEC Comp. S/A / ADIBORD / ITAUCOM	Brasileira	FEVEREIRO DE 1985
Indústria de Maquinas SIGIMA	Brasileira/Japonesa	NOVEMBRO DE 1986
WHITE MARTINS Gases Industriais S/A		OUTUBRO DE 1989
YOLAT Ind. e Com. de Laticínios (PARMALAT)	Brasileira/ Italiana	JUNHO DE 1991
KLABIN - Papeis e Celulose	Brasileira	SETEMBRO DE 1991
SPAL / COCA COLA Ind. Bras. de Bebidas S/A	Brasileira / Norte americana	NOVEMBRO DE 1991
ELF ATHOCHEM Brasil Química S/A		NOVEMBRO DE 1992
PEPSI COLA Engarrafadora S/A	Americana	JULHO DE 1994

Fonte: Coordenadoria Municipal de Planejamento e Meio Ambiente

Além destas indústrias, outras já se encontravam instaladas na cidade, anteriores à criação do Distrito Industrial, e que vieram atraídas pelos benefícios da Lei Municipal nº 1598/69, como as constantes da Tabela a seguir.

Tabela 5. Indústrias instaladas em Jundiaí antes distrito industrial.

INDÚSTRIA	ORIGEM
CIA. PAULISTA DE CHOCOLATES	SUIÇA
Indústrias de Ferramentas e Alumínio - ALCAN Ltda.	ITALIANA
TRANSFORMADORES UNIÃO - TUSA S/A	ALEMÃ
ELETROMECÂNICA PNIEWSH Ltda.	BRASILEIRA
MECÂNICA PRODUTORA DODI - BOLHOFF	BRASILEIRA / ALEMÃ
MACAFERRI GABIÕES DO BRASIL Ltda.	ITALIANA
BALANÇAS CHIAVO S/A	BRASILEIRA
CORREIAS MERCURIO S/A	BRASILEIRA

Fonte: Coordenadoria Municipal de Planejamento e Meio Ambiente

As obras de infra-estrutura e as isenções de impostos previstos nas leis que regulamentaram o PLANIDIL mostram que o poder público - no caso a Prefeitura do Município de Jundiaí - passou a atuar no sentido de beneficiar a maximização da rentabilidade e retorno dos investimentos.

Após sete anos de promulgada a Lei 1945/72 a Prefeitura não estava cumprindo-a quanto ao investimento de infra-estrutura no Distrito Industrial; diante deste fato os empresários começaram a pressionar o poder público para a efetivação da mesma, como registra o suplemento especial sobre os dez anos de implantação do PLANIDIL, publicado no Jornal da Cidade, em julho de 1979.

> *"Nele a maioria dos empresários reclamava da falta de investimento de infra-estrutura, como declaram os Diretores Comercial e Técnico da Winter do Brasil, Alois Orsoway e Dirk Linderbeck respectivamente "em cinco anos de Distrito Industrial, a única infra-estrutura que recebemos foi esgoto".*

A escolha da localização do Distrito Industrial foi devida à existência de área estratégica, às margens de rodovias, facilitando o transporte de matérias-primas e mercadorias e por esta área, na época, encontrar-se fora da mancha urbana, pois havia a

necessidade de separar o uso do solo residencial do industrial devido a problemas de poluição.

A Estratégia de separar os usos solucionou o problema ambiental urbano temporariamente, pois "*sabe-se a cidade não é estática, pelo contrario tem uma dinâmica própria, ou seja, a cidade cresceu horizontalmente, por vários motivos e acabou por juntar novamente os usos residencial e industrial"*. (Fernandes, TGI, 1993). Na segunda metade da década de 1980, as indústrias passaram a tratar das principais causas da poluição gerada pelas atividades industriais e não mais apenas isolar as unidades de produção, "*através da implantação de filtros em chaminés, equipamentos para tratamento de efluentes"* (Fernandes, TGI, 1993) e outros equipamentos antipoluentes.

É nesta mesma época que começaria a preocupação com a despoluição do principal manancial que corta a região de Jundiaí, o rio Jundiaí, contaminado com poluentes industriais e domésticos.

Para realizar a sua despoluição foi criado o Comitê Especial de Despoluição do Rio Jundiaí - CERJU - formado pelos municípios cortados pelo rio - Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista, Jundiaí, Itupeva, Salto e Indaiatuba, em conjunto com as indústrias destes sete municípios e com o apoio da CETESB.

Dos sete municípios que compõe o Comitê, Jundiaí foi o único que levou o projeto à frente, criando a Companhia de Saneamento de Jundiaí numa parceria do poder público com as indústrias da cidade, o que culminou na construção da estação de tratamento de esgoto no bairro Jardim Novo Horizonte (antigo bairro do Varjão).

Na década de 1980 foram solucionados os problemas de infra-estrutura no Distrito Industrial; com isso vieram se instalar em Jundiaí o Grupo Itautec / Itaucom / Adibord, unidades de componentes eletrônicos e informática; Jundiaí já contava com

empresas do Grupo Itaú, instaladas na cidade como a Duratex S/A e a Cerâmica Deca que na mesma época expandia suas unidades, também, para o Distrito Industrial. Esta década também é marcada pela vinda de várias indústrias como Placar S/A, que compra a Oscar localizada no bairro do Retiro e também expande uma unidade para o Distrito; a AGA Gases Industriais e Medicinais S/A e logo em seguida a WHITE MARTINS Gases Industriais S/A, e várias outras indústrias, principalmente de autopeças, pois Jundiaí tem um grande parque industrial fornecedor de peças automobilísticas para as montadoras localizadas principalmente no ABC paulista.

Já a década de 1990 é caracterizada pela "Guerra entre as Colas". Em 1991 instala-se na cidade a SPAL Indústrias de Bebidas S/A, que tinha a licença de fabricação da COCA-COLA no Brasil, e é hoje controlada pela mexicana FEMSA.

Antes de sua instalação, a SPAL geraria um conflito com os ambientalistas da cidade, pois tinha como proposta aproveitar na fabricação de refrigerantes a água do ribeirão que passa ao lado de suas instalações. Este ribeirão tem sua nascente em área de preservação ambiental da Serra do Japi, além de servir como manancial e reserva para o abastecimento da cidade. O impasse entre ambientalistas e a indústria multinacional foi solucionado com a vinda do vice-presidente mundial da Coca - Cola a Jundiaí, ocasião em que, em conjunto com a Prefeitura, decidiu-se que a captação de água para a indústria se daria a partir do manancial já utilizado para o abastecimento de água na cidade, o rio Jundiaí Mirim, para tanto tendo sido construída uma adutora direta da represa da cidade para abastecer a fábrica.

Em 1994 instala-se na cidade a Pepsi Cola, por meio da BAESA, detentora do direito de produzir a Pepsi na Argentina e que estava instalando-se no Brasil. A unidade industrial foi implantada justamente em frente à sua rival Coca-cola, configurando geograficamente a "Guerra das Colas". Na briga pelo mercado brasileiro quem ganhou a

queda de braço foi a COCA-COLA, tanto que a BAESA perdeu o direito de fabricação de Pepsi no Brasil, voltando a BRAHMA fazê-lo, mudando-se a razão social para BRAHMA-PEPSI; e com a fusão da BRAHMA, ANTARCTICA E SKOL, a indústria hoje é controlada pela AMBEV. A instalação destas grandes engarrafadoras no município passou a atrair indústrias fornecedoras de seus insumos como, por exemplo, a instalação da indústria de garrafas plásticas, INJEPET, ao lado da Coca-Cola.

Hoje no Distrito Industrial encontram-se indústrias de gêneros de atividade diversificados o que parece ser uma característica da indústria de Jundiaí, conforme demonstra tabela de classificação do IBGE das atividades industriais em Jundiaí:

Tabela 6. Classificação dos tipos de indústrias em Jundiaí

ATIVIDADES INDUSTRIAIS	*Nº em JUNDIAÍ*
Extração Mineral	07
Produtos de Origem Vegetal	15
Indústria de Produtos Minerais não Metálicos	78
Indústria Metalúrgica	54
Indústria Mecânica	38
Indústria. de Material Elétrico e de Comunicações	15
Indústria de Material de Transporte	06
Indústria da Madeira	24
Indústria de Mobiliário	12
Indústria do Papel e Papelão	12
Indústria da Borracha	04
Indústria de Couros e Peles e de Produtos Similares	01
Indústria Química	12
Indústria de Produtos Farmacêuticos e Veterinários	04
Indústria de Perfumarias, Sabões e Velas.	10
Indústria de Produtos de Matéria Plástica	14
Indústria Têxtil	13
Indústria do Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos.	24
Indústria de Produtos Alimentares	32
Indústria de Bebidas e Álcool Etílico	14
Indústria do Fumo	---
Indústria Editorial e Gráfica	20
Indústrias Diversas	14
TOTAL	**423**

* Jundiaí possui empresas operando em todos os setores de classificação do IBGE, com exceção da Ind. do Fumo (1991).

O processo de industrialização de Jundiaí montou um parque industrial e de atividades ligadas ao setor bem diversificado e que se encontra espacialmente espalhado por todo o município. A extração mineral, por exemplo, encontra-se na área rural, a indústria alimentícia e do mobiliário (citando somente as de maior número) dentro da área urbana e as demais se encontram em área reservada para atividade industrial.

Hoje, a expansão industrial está totalmente regulamentada e só pode efetuar-se, desde fevereiro de 1997 (novo Plano Diretor da Cidade) em áreas reservadas para esta atividade, ou seja, em Distritos Industriais, porém o novo Plano Diretor permite que indústrias se instalem na mancha urbana desde que não sejam poluentes.

2.7.3 O panorama atual da industrialização jundiaiense

Atualmente segundo dados do Ministério do Trabalho são 796 unidades industriais instaladas no município de Jundiaí, sendo a indústria o segundo setor maior empregador de mão-de-obra formal do município, com mais de 30 mil funcionários.

Em 2002, segundo dados do IBGE sobre o Produto Interno Bruto dos Municípios, o complexo industrial jundiaiense chegou a ocupar o oitavo maior valor adicionado industrial do Estado de São Paulo e o trigésimo do Brasil.

Quanto ao valor adicionado do PIB municipal levando em consideração os setores da agropecuária, indústria, comércio e serviço elaborado também pelo IBGE a posição de Jundiaí cai quatro posições no estado de São Paulo e sete posições se comparado com todos os municípios brasileiros conforme a tabela abaixo:

Tabela 7. PIB – País, Estado e município

País/Região/ Estado/Cidade	PIB 2003 (R$ 1.000)	PIB per capita 2003 em R$	Variação percentual do PIB per capita Nominal período 2002/2003
Brasil	1.556.181.873	8.694	13,93
Estado de São Paulo	494.813.620	12.619	11, 15
Cidade de São Paulo	146.855.260	13.661	3,97
Jundiaí	**6.123.010**	**18.166**	**0,88**

Fonte: IBGE 2003

A análise dos dados da tabela permite verificar que:

- Jundiaí em 2003 um PIB per capita 109% maior que o PIB per capita brasileiro (18.666 contra 8.694);
- Apresentou em 2003 um PIB per capita 44% maior que o PIB per capita do Estado de São Paulo (18.666 contra 12.619);
- Jundiaí, em 2003, ocupou a 12ª. posição do PIB municipal no estado de São Paulo, a 22ª. posição na região sudeste e a 37ª. posição no Brasil, com 0,39% do PIB brasileiro.

Pelos dados apresentados Jundiaí configura-se entre as principais economias do país. Isso se deve, inicialmente, ao excedente econômico da economia cafeeira do final do século XIX, às ferrovias e à presença da mão de obra imigrante. A partir de da década de 1940 a presença das rodovias que passaram a cortar o município e a atuação do poder público municipal com O PLANIDIL e a instalação do Distrito Industrial caracterizaram novo período de desenvolvimento econômico no município.

No final da década de 1980, com a consolidação da instalação do Distrito Industrial, a atuação do poder público municipal no sentido de atrair novas unidades industriais foi sendo deixado de lado, passando a ter como ponto forte na atração de novas indústrias a sua localização geográfica estratégica em relação à malha viária e boa infra-estrutura oferecida pelo seu Distrito Industrial.

Porém é o setor terciário, que a partir do final da década de 1990, passa a utilizar-se destas vantagens estratégicas com a instalação de vários Centros de Distribuição como: Casas Bahia, Telha Norte, Grendene, Sadia, TNT, Bosh/Continental, Centro de Distribuição Santa Tereza, distribuidor dos produtos Unilever entre outros. Com a instalação de um grande número de Centros de Distribuição a cada dia que passa Jundiaí vem a se constituir, também, como um pólo logístico de notável importância no estado de São Paulo. O setor industrial, como já foi citado, em número de empregos formais vem perdendo força para o setor terciário que é o setor que mais gera empregos no município.

A indústria vem aparentemente perdendo força na geração de empregos para o setor terciário, porém este se configura subordinado aos interesses da indústria, pois nas últimas décadas, Jundiaí vem perdendo unidades industriais, mas em seu lugar tais empresas deixam no município uma unidade de Centro de Distribuição. É o caso, por exemplo, da Vulcabrás que, adquirida pelo grupo Grendene, mudou sua unidade industrial para a cidade de Sobral, no Ceará, e no antigo local de fabricação montou um centro de distribuição de calçados do grupo; da mesma forma a CICA, que foi adquirida pela Unilever, transferiu a unidade de produção para o estado de Goiás, porém deixou no município o seu centro de distribuição.

2.8 Os desmembramentos político – administrativo no século XX

Como ocorreu no final do século XVIII, em 1797 com Campinas, na metade do século XIX, em 1857, com Itatiba, no século XX os desmembramentos territorial-administrativo continuaram a ocorrer, com o crescimento dos povoados, vilas e distritos associado ao fato de estarem os mesmos afastados de seus centros político-administrativos, distância esta que dificultava investimentos e benfeitorias nestes locais. É de se notar também a influência das lideranças locais que com a emancipação dos distritos acabavam por colher dividendos políticos, geralmente, tornando-se os líderes prefeito ou vereador destes novos municípios, como foram os casos do médico Abrahão Aun em Vinhedo, Adherbal da Costa Moreira em Campo Limpo Paulista, Luiz Polli em Itupeva e João Aprilanti em Várzea Paulista, pessoas essas que eram membros e líderes das comissões de emancipação de cada um dos distritos apontados e tornaram-se prefeitos dos novos municípios.

Assim em 1948 o antigo distrito da Rocinha, hoje o município de Vinhedo, emancipou-se de Jundiaí ficando em seu território o atual município de Louveira, que emancipou-se de Vinhedo em 1965.

Na década de 1960 foi a vez de Campo Limpo Paulista, Itupeva e Várzea Paulista conquistarem suas emancipações. A emancipação destes distritos possibilitou um maior desenvolvimento econômico de Jundiaí e criou uma organização regional, em que estes novos municípios passaram a ser polarizados por Jundiaí, alguns em menor e outros em maior escala, nas áreas de serviços como saúde, educação, comércio, entre outros serviços.

A seguir, acrescentamos um breve relato sobre a origem e a emancipação destes municípios.

2.8.1 A emancipação de Vinhedo

A chamada rota dos bandeirantes e também dos tropeiros, que transportavam gado e produtos acabou desenhando em boa parte o desenvolvimento do país. Em 1620, aproximadamente, época do ciclo do ouro, surgiu um pequeno povoado na Estrada da Boiada (estrada que até hoje corta a cidade de Vinhedo).

No século XIX chegaram os imigrantes italianos, que transformaram a agricultura, bastante diversificada, na base da economia local. Caracterizavam-se, principalmente, pela grande quantidade de videiras, predominantes nos vales e encostas. Rocinha não parou de crescer. As ruas foram surgindo e o distrito ganhou condições urbanas de um povoado em desenvolvimento.

No início do século XX , em 31 de outubro de 1908, o governador do Estado de São Paulo, Albuquerque Lins, promulgou a Lei nº1138, criando o Distrito de Paz de Rocinha, no município de Jundiaí e que, pela proximidade com aquela cidade, acabou atraindo novos moradores. Na década de 20, a agricultura deixou de ser o principal ramo de economia, quando surgiram no distrito as primeiras unidades industriais. A primeira indústria construída no Distrito da Rocinha foi a Fiação e Tecelagem Sant'Anna, inaugurada em 1925. Em 1947, foi fundada a Cerâmica Jatobá, e em 1953, a Carborundum.

O povoado prosperava e os problemas começaram a surgir, devido à falta de investimentos em infraestrutura urbana. Diante da precariedade do distrito, diversas pessoas influentes no distrito, como médicos, jornalistas, famílias tradicionais etc, captando o anseio da população em se desligar de Jundiaí, iniciaram o processo de reinvindicação de emancipação do Distrito. Este grupo de emancipadores era liderado pelo médico Abrahão Aun e composto por Alcides Guarido, Aristides de Paula, Antônio Medeiros Júnior, Antônio Elias, Antônio Vendramini, Agenor de Mattos, Antônio

Zechin, Antônio Maria Torres Filho, Milton de Souza Meirelles, Monsenhor Favorino Carlos Marrone, Carmelo Consolo, Humberto Pescarini, Henrique de Barros Leite, Júlio Francisco de Paula, Jacob Matenhauger, Gumercindo Rocha, Luiz Rotella, Manoel de Sá Fortes Junqueira Júnior, Manoel Fernandes, Odilon de Souza e Epiphânio Salustiano de Souza.

Em conseqüência do movimento foi convocado plebiscito, marcado para 24 de outubro de 1948, plenamente democrático e simples, em que todos podiam votar homens e mulheres acima de 18 anos, que viviam no Distrito, no mínimo há dois anos. Dos 1.666 eleitores que compareceram à votação, 1.563 votaram pela emancipação, oficializada pela lei estadual nº 233 de dezembro do mesmo ano, elevando o bairro da Rocinha a categoria de município, desmembrado de Jundiaí. Em 2 de abril de 1949, aconteceu a escolha do primeiro prefeito, tendo como candidato único, o médico Abrahão Aun. Vinhedo foi o nome escolhido para homenagear o principal produto agrícola do município – a uva.

Pertencente ao Circuito das Frutas por ser um grande produtor de uvas e outras frutas, Vinhedo, hoje, é um município que apresenta a maior renda per - capita do Estado de São Paulo devido à presença de indústrias como o grupo Unilever, o centro de distribuição da Volkswagen entre outras indústrias, além de ter em seu território a presença de um grande número de condomínios fechados de alto padrão, em que a maior parte de seus moradores são vindos de outros municípios, principalmente de São Paulo, fato este que faz com que Vinhedo seja um dos municípios de maior renda per capita do Estado de São Paulo.

2.8.2 A emancipação de Louveira

A origem do povoado de Louveira remonta ao ano de 1639 e está ligado ao seu primeiro povoador, o bandeirante Gaspar de Oliveira, que batizou o local onde acampou com o nome das árvores que predominavam no local, a Louveira, árvore típica dos estados de São Paulo e Minas Gerais. No local Gaspar de Oliveira montou um pouso, que ficou conhecido como Pouso dos Oliveiras, onde, possivelmente, os bandeirantes paulistas descansavam no caminho para a capital ou interior da capitania.

Por muitos anos, o povoado de Louveira permaneceu como ponto de pouso para bandeirantes e tropeiros. No primeiro trecho da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, entre Jundiaí e Campinas, inaugurada em 1872, foi construída a estação ferroviária da vila de Louveira, o que impulsionou o crescimento do povoado.

Em 31 de outubro de 1908, o Governador do Estado, Albuquerque Lins, promulgou uma lei estadual passando Louveira à categoria de Distrito de Jundiaí, juntamente com o bairro da Rocinha, atual Vinhedo.

Em 1948 a lei estadual nº 233 elevou o bairro da Rocinha, atual Vinhedo, à categoria de município e Louveira passou a integrar o território de Vinhedo como bairro, deixando de pertencer a Jundiaí.

Na primeira eleição municipal em Vinhedo, ocorrida em 02 de Abril de 1949, o bairro de Louveira conseguiu eleger cinco representantes na Câmara Municipal: Odilon Leite Ferraz, Dr. Arnaldo Lemos, Walter Mazzali, Dr. Gil Celidônio Gomes do Reis e José Finamore, além do subprefeito de Vinhedo Ricardo Steck, que ficou responsável por administrar Louveira. Em Agosto de 1952 os vereadores residentes em Louveira, juntamente com o subprefeito Ricardo Steck, organizaram uma comissão de moradores do bairro, que passaram a reivindicar a elevação de Louveira à categoria de Distrito de

Vinhedo. Em Janeiro de 1955 foi aprovada a Lei estadual, apresentada pelo Deputado José Romeiro Pereira, na Assembléia Legislativa, elevando Louveira à categoria de Distrito de Vinhedo.

A luta pela emancipação política e administrativa de Louveira não parou. Em 15 de Fevereiro de 1963 houve uma Assembléia Pró-Emancipação de Louveira, presidida pelo pároco local, Padre Domingos Herculano Casarim, e pelo Sr. Odilon Leite Ferraz, com a presença dos vereadores residentes em Louveira, em que ficou decidida a realização de um plebiscito pela emancipação de Louveira. Em 1º de dezembro de 1963 foi realizado o plebiscito, cujo resultado foi de 1015 votos favoráveis e 32 contrários. O município de Louveira foi criado pela Lei Estadual nº 8.092 de 28 de Fevereiro de 1964. Em 07 de Março de 1965 realizou-se a primeira eleição municipal de Louveira, elegendo-se o Sr. Odilon Leite Ferraz como Prefeito e os vereadores da Câmara Municipal. Em 21 de Março de 1965 houve a diplomação e posse do primeiro Prefeito e Vereadores de Louveira.

Além de ser um grande produtor de frutas, em especial a uva, tanto que faz parte do Circuito das Frutas, Louveira, vem apresentando nos últimos anos um grande crescimento econômico industrial com a presença, por exemplo, e em especial, da P & G (indústria de higiene, que mantém várias marcas conhecidas no mercado como a Gilete e as fradas Pamper's) e centros logísticos como DHL, que mantém serviços de encomendas nacionais e internacionais.

2.8.3 A emancipação de Campo Limpo Paulista

O início do povoamento se deu praticamente com a chegada dos imigrantes portugueses que se instalaram no caminho das tropas de Jundiaí para a vila de Atibaia. Durante os primeiros séculos da colonização portuguesa, Campo Limpo Paulista teve apenas algumas casas e plantações e uma fazenda, que segundo relato de Manuel Tavares da Silva, pertencia a João Antônio da Silva. Até 1880 o lugarejo integrava o atual bairro de Ivoturucaia, atualmente bairro de Jundiaí.

Com o desenvolvimento da economia cafeeira, fazendeiros da região de Bragança Paulista pressionaram o governo para construir uma estrada de ferro que ligasse a região produtora de café de Bragança a um ponto da estrada de ferro da SPR para o escoamento da produção de café.

O ponto escolhido foi Campo Limpo, na época bairro de Jundiaí, e em 1883 estava terminada a construção do prédio da estação ferroviária, que interligava as duas linhas férreas, a SPR e a E. F. Bragantina.

A interligação entre as duas ferrovias foi o fator principal para o crescimento e desenvolvimento do vilarejo, pois os funcionários da E. F. Bragantina instalaram-se em moradias próximas à estação e no entorno das casas e da estação fixaram-se comerciantes, na principal rua do vilarejo, a rua da Estação, hoje a atual rua Joaquim Pereira Pinto.

Na primeira década do século XX, devido o entroncamento entre as Estradas de Ferro da SPR e Bragantina, foi construído em Campo Limpo, nas proximidades da estação ferroviária, o maior galpão de armazém de café da época, mais tarde pertencente ao I.B.C. (Instituto Brasileiro do Café) e após a crise da economia cafeeira, na década de 1930, foi aos poucos deixando de ser utilizado até que em 1959 foi alugado, por seis

anos, à indústria de fertilizantes Manah. Ainda durante a primeira metade do século XX Campo Limpo permaneceu como bairro carente de serviços, o que foi fomentando o sentimento de desejo de emancipação política em relação a Jundiaí.

A emancipação político-administrativa de Campo Limpo só ganhou força com a instalação da Krupp, grande indústria alemã, que em 1958 adquiriu um terreno de 1 milhão de metros quadrados, em um terreno anexo ao prédio do antigo armazém de café da IBC. Em 1961 foi inaugurada a Krupp, com a denominação Indústria Nacional de Locomotivas, pois o objetivo inicial da instalação da Krupp no Brasil era a de produzir locomotivas, mas com o desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil, a partir da década de 1950, a Krupp decidiu diversificar a sua produção no Brasil passando a produzir peças para automóveis, tornando-se a maior forjaria da América Latina para a produção de peças automotivas, mudando a razão social para Krupp Campo Limpo Ltda.

A escolha de Campo Limpo para a instalação da Krupp deu-se pela sua posição geográfica, às margens da Estrada de Ferro Santos – Jundiaí, o que facilitava a ligação com a região do A.B.C. paulista, que concentrava as indústrias automobilísticas.

O maior benefício que a Krupp trouxe para Campo Limpo foi o despertar de uma nova mentalidade, mais responsável, com uma consciência da importância adquirida no cenário nacional, preparando os passos para a emancipação.

Com a crise da economia cafeeira Campo Limpo saiu do atoleiro e estagnação de uma agricultura decadente da primeira metade do século XX, para entrar na segunda metade do mesmo século em um cenário industrial e tecnológico impulsionado, a partir da década de 1950, pela política de incentivo à industrialização colocada em prática pelo governo federal da época.

A instalação de grupos industriais, com a criação de novas oportunidades de trabalho, geradoras de renda com o aparecimento de atividades comerciais paralelas, produziu uma corrente de desenvolvimento jamais vista no vilarejo, impulsionando um sentimento de desejo pela emancipação.

Em dezembro de 1953 a Lei Municipal 2.456 transformou Campo Limpo em Distrito de Jundiaí. Dez anos mais tarde, em 1963, organizou-se uma comissão pró-emancipação liderada pelo general Aldévio Barbosa de Lemos, Adherbal da Costa Moreira, Lauro Oswaldo de Almeida Nicodemos, Waldomiro Gonçalves e Jorge de Maio Vellasco. Em 02 de dezembro de 1963 foi realizado o plebiscito cujo resultado foi de 391 votos pela emancipação, 29 contra e 25 votos entre nulos e brancos.

Toda a documentação com o resultado do plebiscito foi entregue à Assembléia Legislativa, ao deputado Camilo Ascahr, que entrou com o projeto de lei na Casa Legislativa do Estado de São Paulo emancipando Campo Limpo de Jundiaí. Diante das iniciativas políticas e administrativas a Assembléia Legislativa aprovou a Lei Estadual nº 8.093 em 28 de fevereiro de 1964. Em 07 de Março de 1965 foi realizada a eleição que elegeu Adherbal da Costa Moreira como prefeito e os nove vereadores para a Câmara Municipal. A instalação do município de Campo Limpo Paulista se deu no dia 21 de março de 1965, quando a Justiça Eleitoral deu posse ao prefeito eleito e aos nove vereadores.

Hoje Campo Limpo Paulista é um município predominantemente urbano, tendo como base econômica a atividade industrial, e cuja unidade industrial mais importante é a Krupp Campo Limpo Ltda. O seu crescimento urbano foi desordenado, com a presença de loteamentos irregulares, devido à especulação imobiliária, mas se comparado à vizinha Várzea Paulista, que se emancipou de Jundiaí juntamente com Campo Limpo Paulista, apresenta uma melhor organização urbana e urbanística.

2.8.4 A emancipação de Várzea Paulista

Pouco de sabe sobre a origem do povoado que hoje é o município de Várzea Paulista. Sabe-se que começou a ser povoada no final do século XIX, por volta de 1886, quando Isaac de Souza Galvão se instalou no local, montando uma olaria, atraído pelo fato de saber que na localidade seria montada uma destilaria de álcool de milho.

Em 1888 ali se instalou a "Societé des Distilheiries Brasiliennes", uma empresa Franca – Ítalo – Suíça, que adquiriu uma vasta área margeando os trilhos da SPR para instalar a destilaria para produzir álcool destilado de milho. Diante da presença da destilaria, em 1891 foi inaugurada a estação ferroviária da SPR.

Com um núcleo urbano montado foi edificada em 1900 a capela de Nossa Senhora da Piedade, num período que coincide com o crescimento populacional do vilarejo e o crescimento do número de olarias devido à presença na área de argila na várzea do rio Jundiaí.

Além da presença das olarias, da destilaria de álcool de milho e da estrada de ferro, houve em Várzea Paulista, na virada do século XIX para o século XX, um grande desenvolvimento da atividade agrícola, iniciado depois da abolição dos escravos em 1888, quando um grande número de imigrantes europeus passou ocupar a área onde hoje é o município de Várzea Paulista. As famílias européias, em sua grande maioria italiana, investiram na terra, em vastas plantações de café, uva, mandioca, cana-de-açúcar, legumes e verduras.

Na década de 1920 começava a desenvolver-se a atividade industrial. Em 1923 Luis de Queiroz adquiriu a propriedade da antiga destilaria "Societé des Distilheiries Brasiliennes" e a transformou na indústria química Elekeiroz, que hoje pertence ao grupo Duratex. Já na década de 1950, no Sítio do Moinho, hoje bairro da Promeca, foi

instalada a fábrica de torno mecânico Progresso Mecânico Brasileiro, a “Promeca”, que provocou um maior impulso ao desenvolvimento industrial e urbano do futuro município.

Em 1956 Várzea foi elevada à categoria de Distrito de Jundiaí, com o nome de Secundino Veiga, em homenagem ao jornalista que morreu na mesma época. A condição de distrito permitiu que fosse instalado em Secundino Veiga um cartório de registro civil, sob o comando de João Aprilantti.

João Aprilantti, no comando do cartório civil, conseguiu substituir a denominação de Secundino Veiga para Distrito de Várzea, em alusão ao terreno ribeirinho situado às margens do rio Jundiaí, seguindo a decisão da sua corregedoria em 12 de janeiro de 1959. Em 1960 Antenor Fonseca foi eleito vereador representando Várzea na Câmara Municipal de Jundiaí. Sua eleição coincidiu com o início do movimento de emancipação de Várzea.

O desenvolvimento econômico e industrial apresentado por Várzea, a sua elevação à categoria de Distrito de Jundiaí, que possibilitou a instalação do cartório de registro civil e a eleição de um vereador representando politicamente Várzea na Câmara Municipal de Jundiaí, fizeram surgir a luta pela emancipação de Várzea.

Assim, em 1964 um grupo de moradores de Várzea, formado por João Aprillanti, Antenor Fonseca, Armando Pastre, Victorino Vieira Santana, Benjamin de Castro Fagundes, Milton Leblon, Otávio Félix e Farid Feres Sada, se organizou e estabeleceu metas a serem seguidas para a emancipação político-administrativa de Várzea. Esta comissão, ampliada por outros representantes e líderes de bairro do distrito reivindicaram e pleitearam na Assembléia Legislativa do Estado, junto ao deputado Omair Zomignani, a emancipação do município.

Em 21 de Março de 1965 o Distrito de Várzea foi elevado e instalado o município de Várzea Paulista, com a posse do prefeito eleito João Aprilantti e dos nove vereadores eleitos para a Câmara Municipal. O Paulista foi anexado ao nome de Várzea para diferenciar de outras áreas localidades no Brasil com o mesmo nome.

Hoje Várzea Paulista é um município que tem como base econômica a atividade industrial e apresenta-se como um município com população predominantemente urbana. Devido à especulação imobiliária Várzea Paulista apresentou um crescimento urbano acelerado e desordenado com a presença de muitos loteamentos irregulares, instalados sem a infra-estrutura urbana e urbanística necessários para atender às necessidades da população, elementos que só foram instalados muitos anos depois do loteamento instalado, graças à mobilização da população, mas ainda hoje, muitos bairros não se encontram regularizados nem com infra-estrutura urbana e urbanística instaladas.

2.8.5 A emancipação de Itupeva

A origem do povoado de Itupeva está relacionada à história da Companhia Ituana de Estrada de Ferro, inaugurada em 1873, e que ligava Jundiaí às regiões produtoras de café de Itu.

Nas terras em que hoje está situado o município de Itupeva existia uma grande fazenda produtora de café, a fazenda São João da Via Sacra, local onde foi construída a primeira estação ferroviária da Companhia Ituana depois de Jundiaí. No entorno da estação formou-se o povoado, que permaneceu como bairro de Jundiaí até 1953, quando transformou-se em Distrito de Jundiaí.

Na década de 1960, mais especificamente em 1963, formou-se uma comissão de moradores pró-emancipação que tinha como integrantes: Dorival Raymundo, Xisto Araripe Paraíso, Luiz Polli e Ari Pereira Lobo, que estabeleceram metas com o objetivo de conquistar a emancipação político-administrativa em relação à Jundiaí. Para isto organizaram um plebiscito sobre a emancipação do município.

Em dezembro de 1963 foi realizado o plebiscito, cujo resultado foi 299 votos pela emancipação e 70 votos contra. Em 31 de dezembro de 1963 foi aprovada na Assembléia Legislativa a Lei Estadual nº 8.050, tendo sido apresentada pelo deputado Salvador Julianeli Neto. O município passou a existir de fato em 21 de Março de 1965, quando houve a diplomação do primeiro prefeito Luiz Polli e os nove vereadores eleitos para a Câmara Municipal.

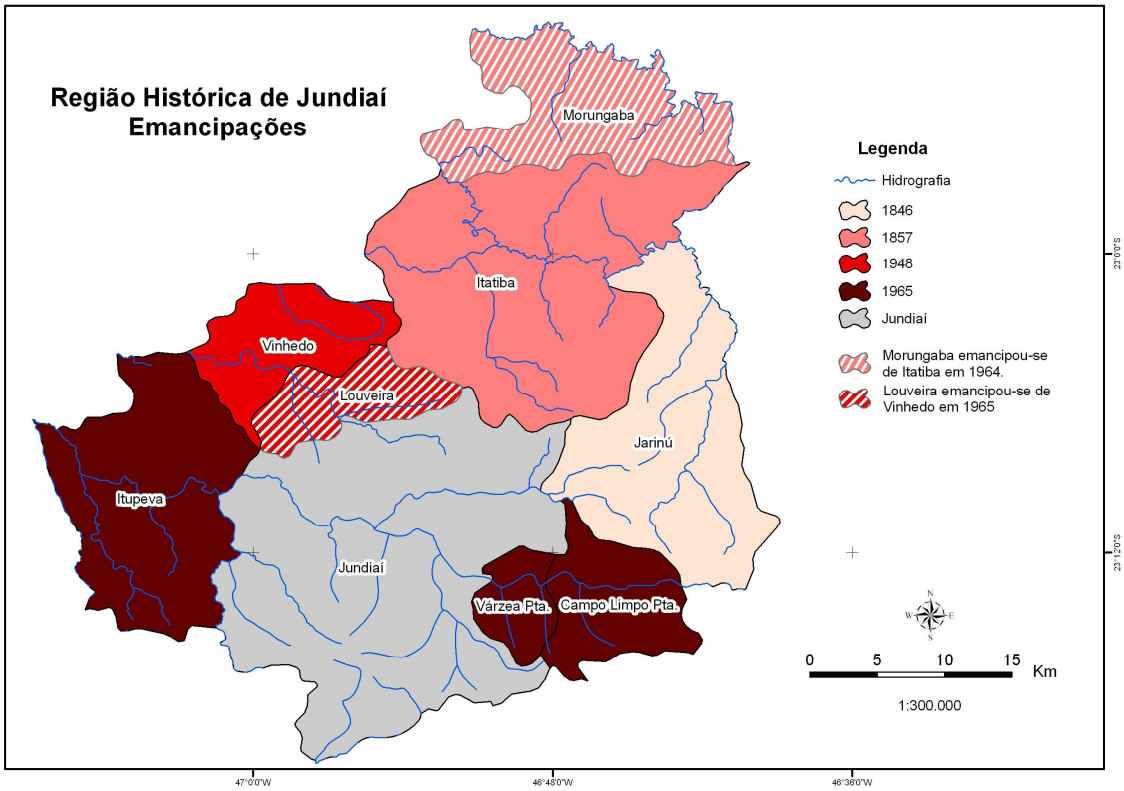
A escolha do nome Itupeva, que em tupi-guarani significa "cascata pequena", foi feita pelo fato de existir pedras no leito do rio Jundiaí, que faz com que no trecho do rio, que corta o município, formem-se pequenas cascatas.

A Companhia Ituana de Estrada de Ferro foi encampada pela Estrada de Ferro Sorocabana no final do século XIX. Este trecho da Sorocabana, que passou a ser conhecido como ramal da Ituana, foi desativado em 1967 e o prédio da antiga estação de trem é hoje propriedade da prefeitura municipal.

Hoje o município de Itupeva é um grande produtor de frutas como uvas, morangos, tanto que o município faz parte do Circuito das Frutas. Nos últimos anos a economia do município vem se diversificando com a instalação de importantes unidades industriais como Akzo Nobel, Funks-Jimi, Casa do Pão de Queijo, entre outras. Vem apresentando um grande crescimento populacional urbano com o surgimento d loteamentos e condomínios fechados. Geralmente, grande parte dos moradores dos novos loteamentos são pessoas oriundas do município de Jundiaí, que vê no município

vizinho a possibilidade de adquirir a casa própria a um preço mais acessível do que os encontrados em Jundiaí. Já os condomínios fechados são lotes com mais de 1.000 m², chácaras de recreio, destinado ao público paulistano, que adquirem estas propriedades para descanso nos finais de semana.

Mapa 7. Emancipações dos Municípios que formam a região histórica de Jundiaí



3. ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS

Esta dissertação tem como principal referência teórico-metodológica os trabalhos de François Perroux, "Pólos de crescimento", e de Michael Rochefort, "Redes e Sistemas – Ensinando sobre o urbano e região".

Tomando por base o trabalho realizado por Perroux, o município de Jundiaí pode ser classificado como um pólo de crescimento industrial diversificado, caracterizado pela presença de um grande número de empresas de vários tipos, desde as extrativas até a de bens de produção e bens de consumo não duráveis e duráveis; atualmente, devido a sua posição geográfica privilegiada, entre dois grandes centros consumidores, Campinas e São Paulo e a sua boa infra-estrutura de transporte, vem se transformando em um importante pólo logístico.

Estas características têem permitido ao município de Jundiaí apresentar um grande crescimento econômico nos últimos anos e conseqüentemente uma boa infra-estrutura urbana e de serviços, que pode ser verificada por meio da boa qualidade de vida apresentada pelo município, que em 1980 ocupava a 51ª. posição no Índice de Desenvolvimento Humano (I.D.H.) no estado de São Paulo, atingindo em 2000 a 5ª. colocação e a 2ª. posição entre os municípios com mais de duzentos mil habitantes do estado de São Paulo e a 14ª. posição no país, com o IDH de 0,857.

O fato de Jundiaí constituir-se como um pólo de desenvolvimento diversificado provocou o desenvolvimento de atividades ligadas ao setor terciário vinculado à atividade industrial, como por exemplo: centros de logística, grandes instituições financeiras, como bancos nacionais e internacionais, estação aduaneira, estação intermodal de transporte, serviços da administração pública de diferentes esferas de governo, seja ele federal, como: receita federal, juizado federal, Casa do Agricultor

ligada ao Ministério da Agricultura, ou na esfera estadual, como: Seccional de Polícia, Comando da Polícia Militar (CPA), Comando da Polícia Militar Rodoviária, Escritório Regional da CETESB e a Diretoria Regional de Ensino, contando ainda com a sede a microrregião de Saúde pela Secretária de Estado da Saúde. Além disso, tudo, ainda concentra um comércio de maior representatividade regional do grupo de municípios e uma mídia impressa, radiofônica e televisiva de representatividade regional.

É neste ponto que associamos a teoria de pólos de desenvolvimento com a teoria de rede urbana desenvolvida por Michael Rochefort, pois é a indústria que constrói uma rede de serviços para atender os seus interesses, formando-se um arcabouço de serviços urbanos hierarquizado; como afirma Rochefort *"o desenvolvimento progressivo da concentração econômica (pólo industrial) modela um arcabouço urbano hierarquizado cuja unidade não é mais a cidade, mas a rede regional"* (Rochefort, 1998, p.13). Rochefort, ainda, alerta que em uma região as cidades se distribuem segundo seu papel econômico, por sua vez influenciado pela sua história. Assim, e graças ao trabalho publicado pelo Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo (IGC), "Quadro do desmembramento territorial – administrativo dos municípios paulistas", foi possível, no capitulo anterior, estabelecer a evolução da região histórica de Jundiaí.

Estabelecida a região histórica de Jundiaí, utilizamos a proposta metodológica de Rochefort com o objetivo de buscar a organização regional racional de Jundiaí. De acordo com tal proposta, os procedimentos adotados compreendem o estabelecimento de uma lista de comércio e serviços de que dispõe o aglomerado urbano, o que se justifica pelo fato de que a utilização do comércio e dos serviços corresponde às necessidades dos habitantes do aglomerado onde se localizam. Porém, alerta o autor, a interpretação sobre o papel exato que o comércio e os serviços exercem na aglomeração poderá levar ao erro; para evitar distorções, recomenda a utilização de dados e

informações sobre o sistema de transportes, pois o mesmo é diretamente relacionado ao papel que as relações comerciais e de serviços imprimem ao aglomerado urbano regional.

A metodologia desenvolvida por Michael Rochefort foi, pelo referido, utilizada no levantamento das relações comerciais que o município de Jundiaí mantém com outros municípios. Para tanto, foi analisada a freqüência de consumidores do principal centro de compras do município de Jundiaí, o Maxi Shopping. Na área de serviços foram utilizados os setores de educação e saúde, tanto nos serviços públicos como privados. Com o objetivo de corrigir possíveis distorções ou erros de interpretação sobre o papel exato da aglomeração somente com dos dados do comércio e serviços utilizamos, também, dados sobre o número de passageiros das linhas de ônibus suburbanas e intermunicipais, como também o número de passageiros que utilizam a linha de trem suburbana da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que tem a sua última estação em Jundiaí, pois, conforme afirma Rochefort (1998, p. 15) *"a organização dos transportes rodoviários de viajantes e da estrutura da população das cidades pareceu-nos, (...), ser diretamente comandada pelo papel de relações destas"*.

Com esses dados foram construídos tabelas e mapas funcionais para cada uma das categorias. Contudo, como Rochefort alerta que não bastam somente os mapas funcionais para dar uma idéia geral da rede urbana, consideramos necessário, também, determinar os tipos de cidades que fazem parte da região.

Na década de 1960 o governo do Estado de São Paulo organizou as suas regiões administrativas utilizando a proposta de Rochefort e o município de Jundiaí foi classificado como sede de sub-região dentro da região administrativa de Campinas. Já em 1989, a Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo, por meio da Coordenadoria Ação Regional, elaborou um trabalho com o título "Perfil conjuntural

do Estado de São Paulo", que resultou em proposta de institucionalização do processo de planejamento embasada em diagnóstico regional contextualizado em um universo mais amplo, integrado à interpretação global da organização espacial do Estado de São Paulo e ao mesmo tempo propondo reunir elementos de análise em escalas significativas para a prática do planejamento regional.

Assim sendo, a Secretária partiu das onze regiões administrativas do Estado de São Paulo, estabelecidas no final da década de 1960, chamando-as de subsistemas regionais. Dentro de cada um dos subsistemas regionais a Coordenadoria de Ações Regionais (CAR), da Secretaria Estadual de Planejamento, agrupou os municípios em grupos menores que as Regiões Administrativas, formando as Regiões de Governo, que foram regulamentadas pelo decreto nº 22.970 de 29 de novembro de 1984.

Dentro do subsistema regional de Campinas, Jundiaí foi classificada como sede de Região de Governo de um grupo de municípios formado por: Cabreúva, Itupeva, Louveira. Itatiba, Morungaba, Jarinú, Campo Limpo Paulista e Várzea Paulista. O município de Jundiaí foi classificado como sede de Região de Governo por ser considerado um núcleo primário deste grupo de municípios, já que em Jundiaí encontram-se representados órgãos das Secretárias de Governo do Estado de São Paulo, como os já referidos Seccional de Polícia Civil, Comando da Polícia Militar (CPA), Comando da Polícia Militar Rodoviária, Escritório Regional da CETESB, Diretoria Regional de Ensino, sede da microrregião de Saúde pela Secretária de Estado da Saúde, além de concentrar um comércio de maior representatividade regional do grupo de municípios e uma mídia de representatividade regional.

Os municípios de Itatiba, Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista foram classificados como núcleos secundários por apresentarem um nível intermediário de produção industrial e de desenvolvimento do setor comercial. Já os municípios de

Cabreúva, Itupeva, Louveira, Jarinú e Maorungaba, foram classificados como núcleos terciários pelo fato de se apresentarem como dependentes dos núcleos anteriormente citados em vários aspectos; hoje, há a considerar que nos últimos anos os municípios de Cabreúva, Itupeva e Louveira vêm apresentando um grande desenvolvimento industrial com a instalação de grandes unidades fabris que fornecem insumos para indústrias instaladas em Jundiaí, como, por exemplo, a Craw Crock, fábrica de latas de alumínio para refrigerantes e cervejas, instalada no município de Cabreúva, fornece este insumo a Coca-Cola e à Ambev instaladas em Jundiaí, ou a G&P, fabricante das fraldas Pamper's em Louveira e a Akzo Nobel em Itupeva. Já os municípios de Jarinú e Morungaba continuam com a agricultura sendo o principal setor da sua economia .

Diante do exposto sobre a Região de Governo de Jundiaí, o objetivo do trabalho é atualizar o conhecimento sobre as relações funcionais entre os municípios que formam a rede urbana ao entorno do município de Jundiaí e a classificação dos tipos de cidades, a fim de estabelecer o papel de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas institucionalizadas, Campinas e São Paulo.

3.1 Fluxo de Consumidores / Comércio

O Município de Jundiaí apresenta-se como o município de maior representatividade entre os municípios vizinhos, com três shoppings centers além de concentrar no centro da cidade grandes redes de lojas e apresentar, em vários bairros periféricos, centros comerciais significativos.

Diante de tais características o comércio do município de Jundiaí atrai grande número de consumidores dos municípios vizinhos. Para análise do fluxo de consumidores entre o município de Jundiaí e os municípios vizinhos foi utilizado o número de consumidores que freqüentam o maior e principal centro de compras de Jundiaí, o Maxi Shopping Jundiaí, pelo fato de este centro comercial ter um programa de cadastro de consumidores que o freqüentam.

Pela variedade de locais que concentram comércio, o número de consumidores dos municípios vizinhos que se utilizam do comércio jundiaiense, é, com certeza, muito maior do que os dados apresentados, mas o utilizar os números de consumidores do Maxi Shopping se justifica pelo fato desse shopping ser a referência como centro de compras para os consumidores não só de Jundiaí como também dos municípios vizinhos.

Tabela 8. Consumidores, Maxi Shopping Jundiaí, por municípios

Região	Município	Pessoas / dia	Pessoas / mês	%	Pop. 2006 (Seade)	Renda per capita em s.m. (Seade)
R. Gov. Jundiaí	**Jundiaí**	15.400	462.000	70 %	349.938	3,63
	Campo Limpo Pta.	1.320	39.600	6 %	73.515	2,16
	Várzea Pta.	880	26.400	4 %	105.527	1,72
	Itatiba	660	19.800	3 %	94.960	2,84
	Itupeva	660	19.800	3 %	31.528	2,60
	Louveira	440	13.200	2 %	29.527	2,26
	Jarinu	330	9.900	1,5 %	21.414	2,09
	Cabreuva	330	9.900	1,5 %	41.406	1,80
R.M.S.P.	**Cajamar**	440	13.200	2 %	62.829	1,97
	Franco da Rocha	330	9.900	1,5 %	123.627	1,55
	Caieiras	220	6.600	1 %	94.464	2,13
	Francisco Morato	220	6.600	1 %	167.280	1,17
R.M.C	**Vinhedo**	330	9.900	1,5 %	57.700	4,15
	Outros	440	13.200	2 %	**Total Pop.**	**Renda per capita estado.**
	Total	22.000	660.000	100 %	1.253.715	**2,92**

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007) s.m. – salário mínimo.

Pela análise dos dados concluímos que Jundiaí, Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista juntos são responsáveis por 90% dos consumidores do shopping. Este fato é explicado pelo fato de os três municípios serem conurbados, ou seja, as áreas urbanas dos três municípios formam uma única área urbana. Os consumidores de Campo Limpo Paulista superam em 2% o numero de consumidores de Várzea Paulista, muito embora a população absoluta de Várzea Paulista supere a de Campo Limpo Paulista. A explicação para esta diferença parece estar no fato de a renda per capita de Campo Limpo Paulista ser maior do que a de Várzea Paulista; enquanto Campo Limpo Paulista apresenta uma renda per capita de 2,16 salários mínimos, Várzea Paulista apresenta 1,72 salário mínimo.

Os 10% restantes dividem-se entre os consumidores dos outros cinco municípios pertencentes à região de governo de Jundiaí (Cabreúva, Itupeva, Louveira, Itatiba e Jarinú), um município da região metropolitana de Campinas (Vinhedo) e quatro da região metropolitana de São Paulo (Caieiras, Cajamar, Francisco Morato e Franco da Rocha).

Tabela 9. Consumidores Maxi Shopping Jundiaí por região

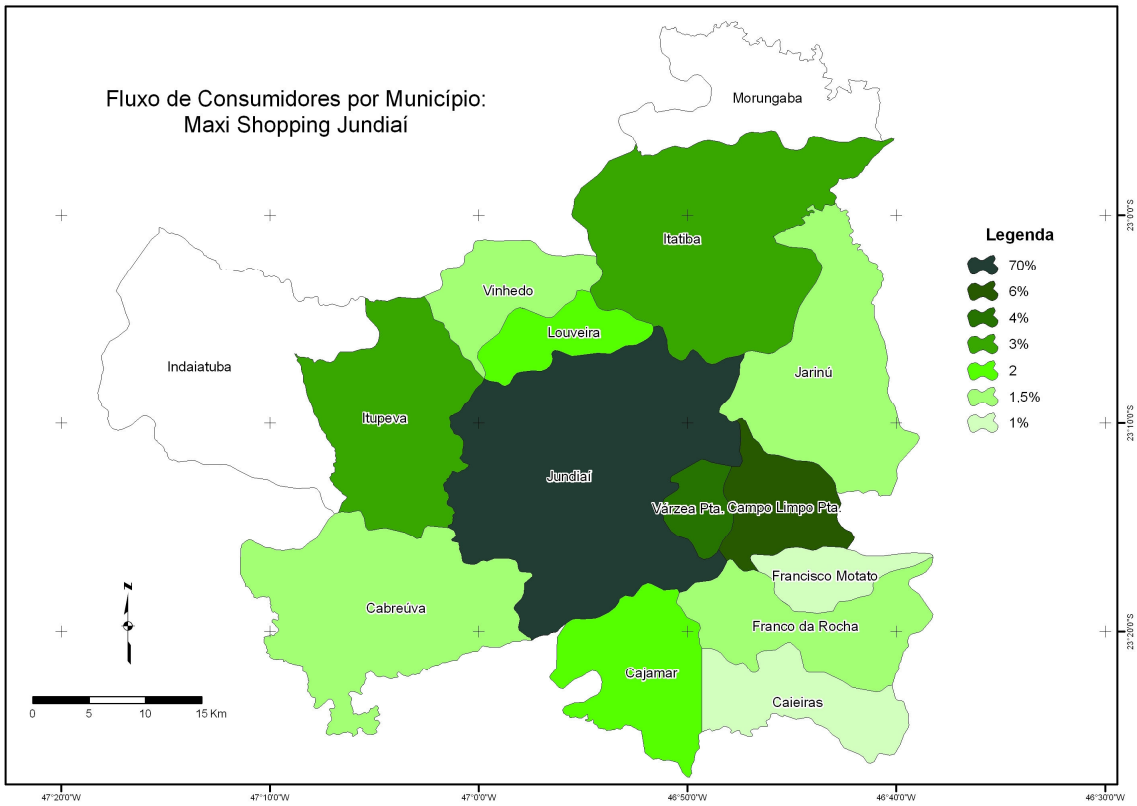
Municípios	Pessoas/mês	Porcentagem	População 2006 (Seade)	Renda per capita em s.m. (Seade)
Jundiaí	462.000	70 %	349.938	3,63
Região de gov. de Jundiaí	138.600	21 %	397.877	1,95
RMC (Vinhedo)	9.900	1,5 %	57.700	4,15
RMSP	36.300	5,5 %	448.200	1,70
Outros	13.200	2 %	---	**Média reg. Gov Jundiaí: 2,85**
Total	660.000	---	1.253.715	**Média estado: 2,92**

Fonte: pesquisa de campo (Abril - 2007) s.m. – salário mínimo.

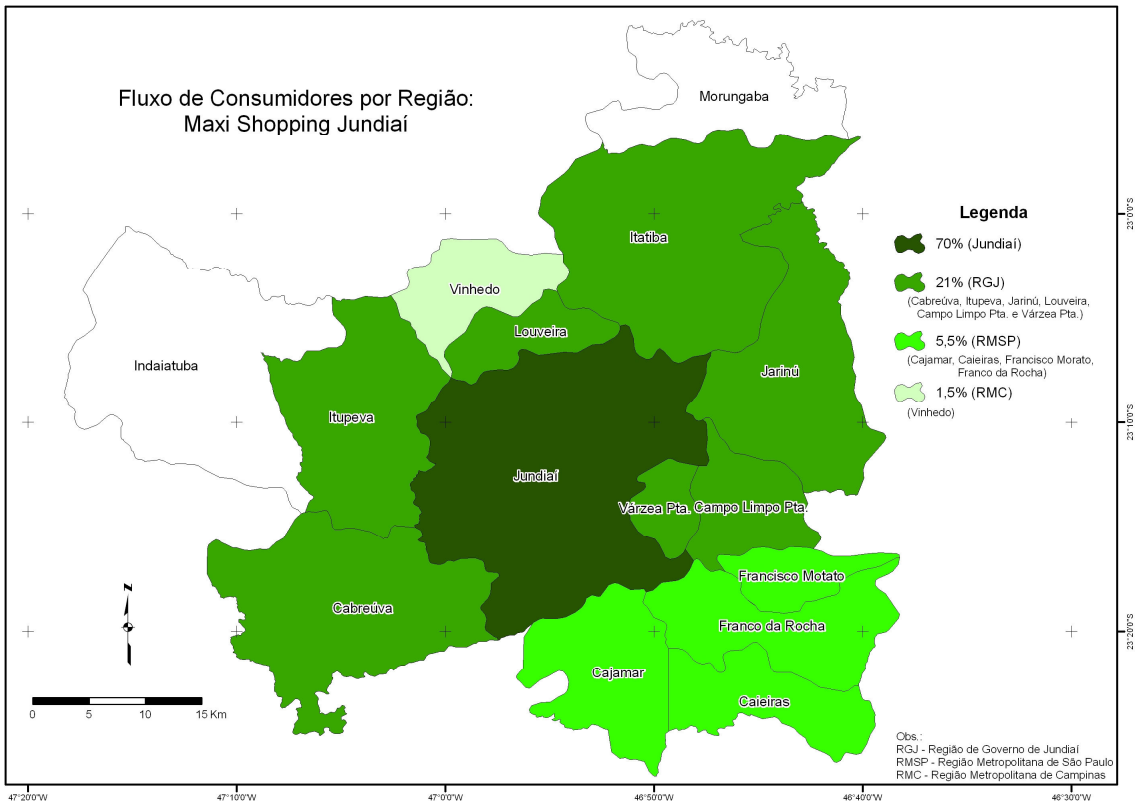
Pela análise da tabela de consumidores do Maxi Shopping por região depois do município de Jundiaí (70%), conclui-se que os outros seis municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí são responsáveis pela maior parte dos consumidores, 21%, enquanto os quatro municípios da região metropolitana de São Paulo são responsáveis por 5,5% dos consumidores e Vinhedo, o único da região metropolitana de Campinas, é responsável por 1,5% dos consumidores do shopping.

Com a apresentação e análise dos dados concluí-se, pelo caso apresentado, que o comércio jundiaiense, além de atrair consumidores dos municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí, estende sua influência para os municípios vizinhos pertencentes às regiões metropolitanas de Campinas e de São Paulo.

Mapa 8. Mapa de Fluxo de consumidores Maxi Shopping por município.



Mapa 9. Mapa de Fluxo de consumidores Maxi Shopping por região.



3.2 Fluxo de Pacientes / Saúde

Para análise do fluxo de pacientes utilizamos dados de dois hospitais, um público e outro privado. O Hospital de Caridade São Vicente de Paulo é um hospital público pertencente à irmandade dos vicentinos (os vicentinos são uma sociedade de vida apostólica, presentes em diversos países e que atua em missões, seminários, paróquias, colégios e obras diversas de serviço aos pobres) e mantido pela Prefeitura Municipal de Jundiaí por meio de um convenio com os vicentinos. Este hospital público é referência para os municípios da microrregião de saúde de Jundiaí, que é formada pelos mesmos nove municípios da região de governo de Jundiaí (Jundiaí, Várzea Paulista, Campo Limpo Paulista, Cabreúva, Itupeva, Louveira, Itatiba, Morungaba e Jarinú). Para o hospital particular tomamos como referência o Hospital Paulo Sacramento, pertencente ao grupo Intermédica.

Os dois grupos desenvolvem políticas de atendimento diferentes. Enquanto a rede pública de saúde centraliza os seus atendimentos no Hospital de Caridade São Vicente de Paulo, fazendo com que os pacientes do município de Jundiaí e dos municípios vizinhos se desloquem até o hospital, a rede privada do grupo Intermédica descentralizou o seu atendimento em Centros Médicos nos municípios em que atua, como: Jundiaí, Várzea Paulista, Campo Limpo Paulista, Itatiba, Louveira, Cajamar, Caieiras, Santana do Parnaíba e Vinhedo, somente deslocando pacientes para o Hospital Paulo Sacramento os casos mais complexos, conforme indicam os dados das tabelas referentes ao número de consultas de pacientes por municípios e por região do grupo Intermédica / Hospital Paulo Sacramento.

Tabela 10. Consultas Hospital Paulo Sacramento – Jundiaí e outros municípios.

Consultas / Centro Médico	Ano 2007	Porcentagem	População 2007 (Seade)	Relação Atendimento por população em %
Jundiaí	128.660	36,46 %	349.938	36,77 %
Outros municípios	224.180	63,54 %	627.543	35,72 %
Total	352.840	100 %	977.471	---

Fonte: pesquisa de campo (Abril / 2007) - HPS/Intermédica.

Tabela 11. Consultas Hospital Paulo Sacramento – por região

Consultas / Centro Médico	Ano 2007	Porcentagem	População 2007 (Seade)	Relação Atendimento por população em %
Jundiaí	128.660	36,46 %	349.938	36,77 %
Região de Gov. de Jundiaí	100.340	28,43 %	303.529	33,05 %
RMC (Vinhedo)	9.408	2,66 %	57.700	5,90 %
RMSP	114.432	32,45 %	266.374	42,96 %
Total	352.840	100 %	977.541	---

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007) - HPS/Intermédica.

Tabela 12. Consultas Hospital Paulo Sacramento – por município

	Consultas / Centro Médico	Ano 2007	Porcentagem de atendimento	População 2007 (Seade)	Relação Atendimento por população em %
	Jundiaí	128.660	36,46 %	349.938	36,77 %
	Várzea Paulista	40.996	11,61 %	105.527	38,35 %
	Campo Limpo Paulista	26.700	7,56 %	73.515	36,32 %
	Itatiba	19.040	5,39 %	94.960	20,05 %
	Louveira	13.604	3,85 %	29.527	12,47 %
R. M. S.P.	**Cajamar**	85.052	24,10 %	62.829	135,37 %
	Caieiras	17.896	5,07 %	94.464	18,94 %
	Santana do Parnaíba	11.484	3,25 %	109.081	10,53 %
R.M.C.	**Vinhedo**	9.408	2,66 %	57.700	16,30 %
	Total	352.840	100 %	977.541	---

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007) - HPS/Intermédica.

Comparando o número de consultas realizadas no município sede do grupo Intermédica, Jundiaí, com outros municípios, fica claro que o maior número de pacientes atendidos pelo grupo Intermédica / Hospital Paulo Sacramento refere-se a pacientes dos municípios vizinhos. Desmembrando os dados e analisando por região, o maior número de pacientes atendidos é do município de Jundiaí, com 36,46 %; logo em seguida estão os dos municípios pertencentes à Região Metropolitana de São Paulo, com 32,45 %, seguido pelos pacientes da Região de Governo de Jundiaí com 28,43% e em menor número Vinhedo, município da Região Metropolitana de Campinas, com 2,66 % dos atendimentos.

Decompondo os dados dos atendimentos por região em atendimentos por municípios, conclui-se que entre os municípios da Região Metropolitana de São Paulo a maior parte dos atendimentos refere-se aos pacientes oriundos do município de Cajamar, com 24,10 % dos atendimentos, e que é seguido pelos municípios de Caieiras com 5,07% e Santana do Parnaíba com 3,25% dos atendimentos. Já na Região de Governo de Jundiaí, excetuando-se Jundiaí, a maior parte dos atendimentos é dos pacientes oriundos do município de Várzea Paulista com 11,61 %, seguido por Campo Limpo Paulista com 7,56 %, Itatiba com 5,07 % e Louveira com 3,85 % dos atendimentos.

Verificou-se, também, o grau de influência do serviço de saúde pública oferecido pelo município de Jundiaí relacionando-se o número de atendimentos com a população de cada município. Observou-se que o município de Cajamar, município pertencente à Região Metropolitana de São Paulo, apresentou uma discrepância em relação aos demais municípios, pois o número de atendimentos ultrapassou a população absoluta do município, apresentando uma porcentagem de 135,37 %. Excetuando-se Cajamar, as maiores porcentagens da relação entre atendimento e população foram apresentadas

pelos municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí: Várzea Paulista com 38,35 %, seguido por Jundiaí com 36,77 %, Campo Limpo Paulista com 36,32 %, Itatiba com 20,05 % e Louveira com 12,47 %. Na Região Metropolitana de São Paulo as porcentagens foram: Caieiras com 18,94 %, seguido por Santana do Parnaíba com 10,53 %. Já com relação a Vinhedo, município pertencente a Região Metropolitana de Campinas, apresentou uma porcentagem de 16,30 % da população do município.

Ao levantar o número de pacientes da rede pública que são atendidos no Hospital de Caridade São Vicente de Paulo percebe-se que o hospital, além dos pacientes vindos dos municípios pertencentes à micro-região de saúde, também, atende pacientes de outros municípios, principalmente oriundos dos municípios das regiões metropolitanas de Campinas e São Paulo. Vejam-se as tabelas relativas ao número de pacientes atendidos por municípios e por região.

Tabela 13. Consultas Hospital São Vicente de Paulo, por região

Município	Total de atendimento		População 2007 (Seade)	Relação Atendimento por população em %
	Quantidade de atendimento 2006	Porcentagem		
Jundiaí	220.201	78,22 %	349.938	62,92 %
Região de gov. de Jundiaí	56.464	20,06 %	408.874	13,81 %
RMC (Vinhedo e Indaiatuba)	240	0,08 %	239.252	0,42 %
Campinas	252	0,09 %	1.053.252	0,03 %
RMSP (Cajamar, Caieiras, Franc. Morato, Franco da Rocha)	1692	0,60 %	448.200	0,38 %
São Paulo	612	0,22 %	10.834.244	0,006
Outros municípios	2.041	0,73 %	---	---
Total	281.502	100 %	13.333.760	---

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007) - HSVP – 2006

Tabela 14. Consultas Hospital São Vicente de Paulo, por município

Região	Município	Total de atendimento 2006		População 2006 (Seade)	Relação Atendimento por população em %
		Quantidade de atendimento 2006	Porcentagem		
Municípios da Região de Governo de Jundiaí	Jundiaí	220.201	78,22 %	349.938	62,92 %
	Cabreúva	5.056	1,79 %	41.406	12,21 %
	Campo Limpo Paulista	12.128	4,30 %	73.515	16,50 %
	Itatiba	1.308	0,46 %	94.960	1,38 %
	Itupeva	4.843	1,72 %	31.528	15,36 %
	Jarinu	2.553	0,90 %	21.414	11,92 %
	Louveira	2.292	0,81 %	29.527	7,76 %
	Morungaba	534	0,18 %	10.997	4,85 %
	Várzea Paulista	27.750	9,85 %	105.527	26,30 %
Municípios da Região Metropolitana de São Paulo	Caieiras	120	0,04 %	94.464	0,13 %
	Cajamar	408	0,14 %	62.829	0,65 %
	Francisco Morato	804	0,28 %	167.280	0,48 %
	Franco da Rocha	360	0,12 %	123.627	0,29 %
	São Paulo	612	0,22 %	10.834.244	0,006 %
Municípios da Região Metropolitana Campinas	Campinas	252	0,09 %	1.053.252	0,02 %
	Indaiatuba	120	0,04 %	181.552	0,07 %
	Vinhedo	120	0,04 %	57.700	0,21 %
	Outros municípios	2.041	0,73 %	---	---
	Total	281.502	100 %	13.333.760	---

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007) - HSVP – 2006.

Tabela 15. Consultas Hospital São Vicente de Paulo, Jundiaí e outros municípios

Município	Total de atendimento		População 2007 (Seade)	Relação Atendimento por população em %
	Quantidade de atendimento 2006	Porcentagem		
Jundiaí	220.201	78,22 %	349.938	62,92 %
Outros municípios	61.301	21,78 %	12.838.822	6,70 %
Total	281.502	100 %	13.333.760	---

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007) - HSVP – 2006.

Comparando o número de consultas realizadas pelo Hospital de Caridade São Vicente de Paulo conclui-se que maior parte do atendimento é a pacientes do município de Jundiaí, com 78,22%, contra 21,78% de outros municípios.

Em uma análise mais apurada, em que as porcentagens dos pacientes de outros municípios que se utilizam o Hospital de Caridade São Vicente de Paulo foram decompostas entre as referentes pacientes oriundos da Região de Governo de Jundiaí, Região Metropolitana de São Paulo e Região Metropolitana de Campinas, verifica - se que a maior porcentagem de pacientes é a dos municípios que formam a Região de Governo de Jundiaí, com 20,06 %, sendo os outros 1,72 % divididos entre os municípios das Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo e outros municípios que não fazem parte desses organismos regionais, com cada uma delas representando 0,17%, 0,82% e 0,73 % respectivamente.

Decompondo os dados dos atendimentos por região em atendimentos por municípios, conclui-se que na Região de Governo de Jundiaí boas partes dos pacientes são oriundas dos municípios de Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista, com 9,85% e 4,30% respectivamente, fato explicado pela proximidade dos dois municípios com Jundiaí e por serem conurbados. Depois, são seguidos por Cabreúva, com 1,79% e Itupeva com 1,72 %. Com menos de um por cento seguem-se os municípios de Jarinú com 0,90%, Louveira com 0,81 %, Itatiba com 0,46% e Morungaba com 0,18 %.

Com relação aos municípios pertencentes à Região Metropolitana de São Paulo, responsáveis por 0,82 % dos atendimentos do Hospital de Caridade São Vicente de Paulo, decompondo esta porcentagem por municípios verifica-se que o município de Francisco Morato é responsável pela maior parte dos atendimentos, com 0,28 % seguidos pelos municípios de São Pulo 0,22 %, Cajamar com 0,14%, Franco da Rocha com 0,12 % e Caieiras com 0,04 %.

Já os municípios pertencentes à Região Metropolitana de Campinas são responsáveis por 0,17% dos atendimentos do Hospital de Caridade São Vicente de Paulo; decompondo esta porcentagem por municípios verifica-se que o município de Campinas é responsável por 0,09% dos atendimentos, sendo seguido por Vinhedo e Indaiatuba, com 0,04 % para cada um dos dois municípios.

Verificou-se, também, o grau de influência do serviço de saúde pública oferecido pelo município de Jundiaí relacionando-se o número de atendimentos com a população de cada município. Como seria de esperar, os municípios vizinhos pertencentes à região de Governo de Jundiaí obtiveram as maiores porcentagens da população que se utiliza o serviço de saúde pública. Os dados assim se apresentam: Jundiaí obteve a maior porcentagem com 62, 92 % da população, seguido por Várzea Paulista com 26,30 % da população, Campo Limpo Paulista 16,60 % da população, Itupeva com 15,36% da população, Cabreúva 12,21% da população, Jarinú com 11,92% da população, Louveira com 7,76% da população, Morungaba com 4,85% da população e Itatiba com, 1,38% da população.

Com relação aos pacientes dos municípios da Região Metropolitana de São Paulo que utilizam o serviço de saúde pública de Jundiaí, a maior porcentagem da população ficou com o município de Cajamar, com 0,65 %, seguido por Francisco Morato com 0,48 %, Franco da Rocha com 0,29 %, Caieira com 0,13 % e São Paulo com 0,006 %. Já com relação aos pacientes dos municípios da Região Metropolitana de Campinas a maior porcentagem da população que se utiliza o serviço de saúde pública de Jundiaí é do município de Vinhedo com 0,21 %, seguido por Indaiatuba com 0,07% da população e por último Campinas com 0,02% da população.

Somados os dados do estabelecimento público e privado de saúde pode-se ter uma análise geral dos atendimentos de pacientes no serviço de saúde do município de

Jundiaí. Foram construídas três tabelas comparando o número de atendimentos de pacientes do município de Jundiaí com outros municípios, número de atendimentos por região e por municípios.

Tabela 16. Consultas, Jundiaí e outros municípios (rede pública e privada)

Município	Total de atendimento		População 2006 (Seade)	Relação Atendimento por população em %
	Quantidade de atendimento	Porcentagem		
Jundiaí	348.861	55,17 %	349.938	99,69 %
Outros municípios	285.481	44,83 %	13.092.903	2,16 %
Total	632.301	100 %	13.442.841	4,70 %

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007).

Tabela 17. Consultas rede pública e privada, Jundiaí e região

Município e região	Total de atendimento		População 2006 (Seade)	Relação Atendimento por população em %
	Quantidade de atendimento	Porcentagem		
Jundiaí	348.861	54,99 %	349.938	99,69 %
Região de Governo de Jundiaí	156.804	24,72 %	408.874	38,35 %
R.M.S.P.	116.736	18,40%	11.391.525	1,02 %
R.M.C.	9.900	1,56 %	1.292.504	0,76 %
Outros municípios	2.041	0,32 %	---	---
Total	634.342	100 %	13.442.841	---

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007).

Tabela 18. Consultas rede pública e privada, por municípios

Região	Municípios	Atendimentos				População 2006 (Seade)	Relação Atendimento por população em %
		Rede Particular (A)	Rede Pública (B)	Total (A + B)	%		
Região de Governo deJundiaí	Jundiaí	128.660	220.201	348.861	54,99 %	349.938	99,69 %
	Cabreúva	---	5.056	5.056	0,80 %	41.406	12,21 %
	Campo Limpo Paulista	26.700	12.128	38.828	6,12 %	73.515	52,81 %
	Itatiba	19.040	1.308	20.348	3,20 %	94.960	21,42 %
	Itupeva	---	4.843	4.843	0,76 %	31.528	15,36 %
	Jarinu	---	2.553	2.553	0,40 %	21.414	11,92 %
	Louveira	13.604	2.292	15.896	2,50 %	29.527	53,83 %
	Morungaba	---	534	534	0,08 %	10.997	4,85 %
	Várzea Paulista	40.996	27.750	68.746	10,84 %	105.527	65,14 %
R. M. São Paulo	Caieiras	17.896	120	18.016	2,84 %	94.464	19,07 %
	Cajamar	85.052	408	85.460	13,47 %	62.829	136 %
	Francisco Morato	---	804	804	0,13 %	167.280	0,48 %
	Franco da Rocha	---	360	360	0,06 %	123.627	0,29 %
	Santana do Parnaíba	11.484	---	11.484	1,81 %	109.081	10,52 %
	São Paulo	---	612	612	0,10 %	10.834.244	0,006 %
R.M.C	Vinhedo	9.408	120	9.528	1,50 %	57.700	16,51 %
	Indaiatuba	---	120	120	0,02 %	181.552	0,07 %
	Campinas	---	252	252	0,04 %	1.053.252	0,02 %
	Outros municípios	---	2.041	2.041	0,32 %	---	---
	Total	352.840	281.502	634.342	100 %	13.442.841	---

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007).

Comparando o número de atendimentos realizado pelos estabelecimentos público e privado do município de Jundiaí, conclui-se que maior parte do atendimento continua sendo a pacientes do município de Jundiaí, com 55,17 %, contra 44,83 % de outros municípios.

Em uma análise mais apurada na tabela 15, as porcentagens dos pacientes de outros municípios, que se utilizam dos serviços de saúde pública e privada do município

de Jundiaí foram decompostas entre pacientes oriundos da Região de Governo de Jundiaí, Região Metropolitana de São Paulo e a Região Metropolitana de Campinas, verifica-se que a maior porcentagem de pacientes é a dos municípios que formam a Região de Governo de Jundiaí, com 24,72%, sendo os outros 20,28% divididos entre os municípios das Regiões Metropolitanas de Campinas, São Paulo e outros municípios que não fazem parte desses organismos regionais, com cada uma delas representando 18,40%, 1,56 % e 0,32 % respectivamente.

Decompondo ainda mais os dados dos números de atendimentos por região percebe-se que na Região de Governo de Jundiaí os pacientes, em sua maior parte, continuam sendo oriundos dos municípios de Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista, com 10,84 % e 6,12 % respectivamente. Depois, são seguidos por Itatiba com 3,20 % e Louveira com 2,50 %. Com menos de um por cento seguem-se os municípios de Cabreúva com 0,80%, Itupeva com 0,76 %, Jarinú com 0,40 % e Morungaba com 0,08 %.

Com relação aos pacientes oriundos dos municípios pertencentes à Região Metropolitana de São Paulo, que são responsáveis por 18,40% dos atendimentos decompondo esta porcentagem por municípios verifica-se que o município de Cajamar é responsável pela maior parte dos atendimentos com 13,47 % seguidos pelos municípios de Caieiras com 2,84 %, Santana do Parnaíba com 1,81 %, Francisco Morato com 0,13 %, São Paulo com 0,10 % e Franco da Rocha com 0,06 %.

Já os pacientes oriundos dos municípios pertencentes à Região Metropolitana de Campinas são responsáveis por 1,56 % dos atendimentos; decompondo esta porcentagem por municípios verifica-se que o município de Vinhedo é responsável pela maior parte dos atendimentos, com 1,50 %, seguido, por Campinas e Indaiatuba com 0,04 % e 0,02 % respectivamente.

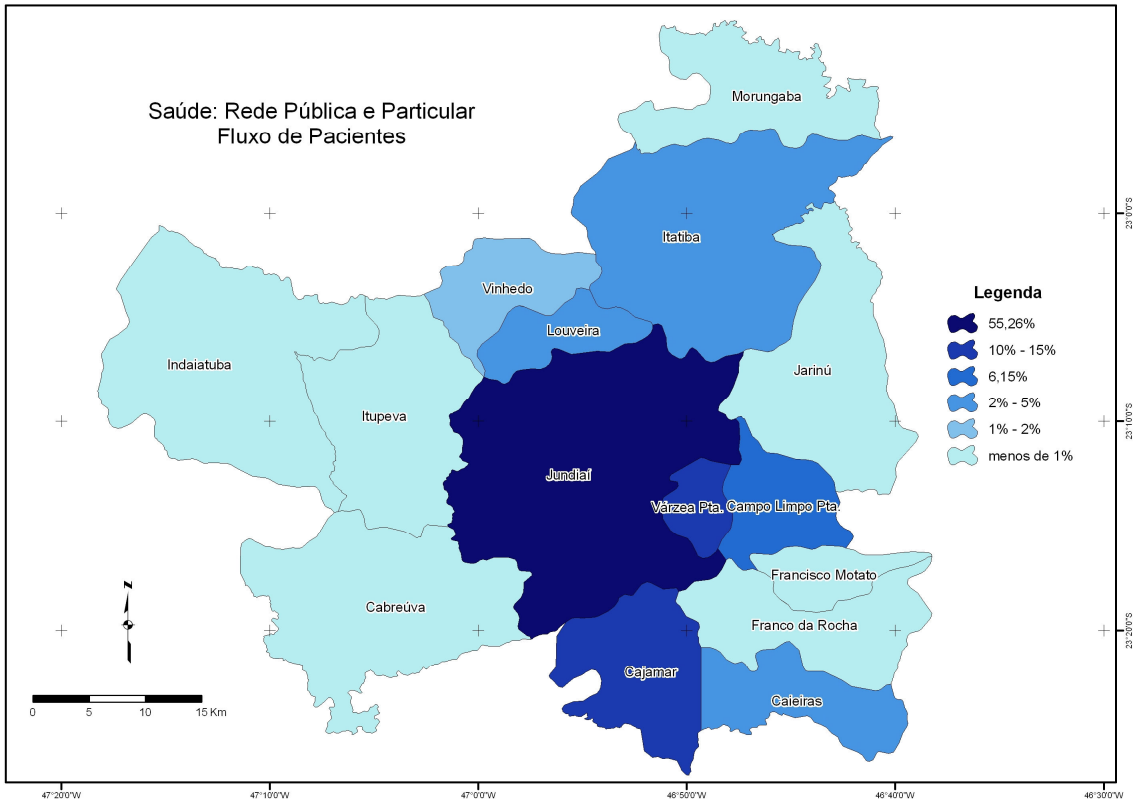
Verificou-se o grau de influência dos serviços de saúde pública e particular oferecido pelo município de Jundiaí relacionando o número de atendimentos com a população absoluta de cada município e, novamente, os municípios vizinhos pertencentes à região de Governo de Jundiaí obtiveram as maiores porcentagens da população que se utiliza o serviço de saúde pública. As porcentagens assim seguem: Jundiaí obteve a maior porcentagem com 99,69 % da população, seguida por Várzea Paulista com 65,14 % da população, Louveira com 53,83 % da população, Campo Limpo Paulista 52,81 % da população, Itatiba com 21,42 % da população, Itupeva com 15,36 % da população, Cabreúva com 12,21 % da população, Jarinú com 11,92 % da população e Morungaba com 4,85% da população.

Com relação aos pacientes oriundos dos municípios da Região Metropolitana de São Paulo que utilizam o serviço de saúde pública e particular de Jundiaí, verificou-se uma aparente discrepância com relação à porcentagem da população do município de Cajamar, que utiliza o serviço de saúde pública e particular de Jundiaí, pois o número de pacientes é maior que a população do município, apresentando uma porcentagem de 136 %, seguidos pelos municípios de Caieiras com 19,07 % da população, Santana do Parnaíba com 10,52 % da população, Francisco Morato com 0,48 %, Franco da Rocha com 0,29 % e São Paulo com 0,006 %. A explicação da referida discrepância pode ser dada pela múltipla freqüência de mesmas pessoas a diferentes consultas e procedimentos médicos.

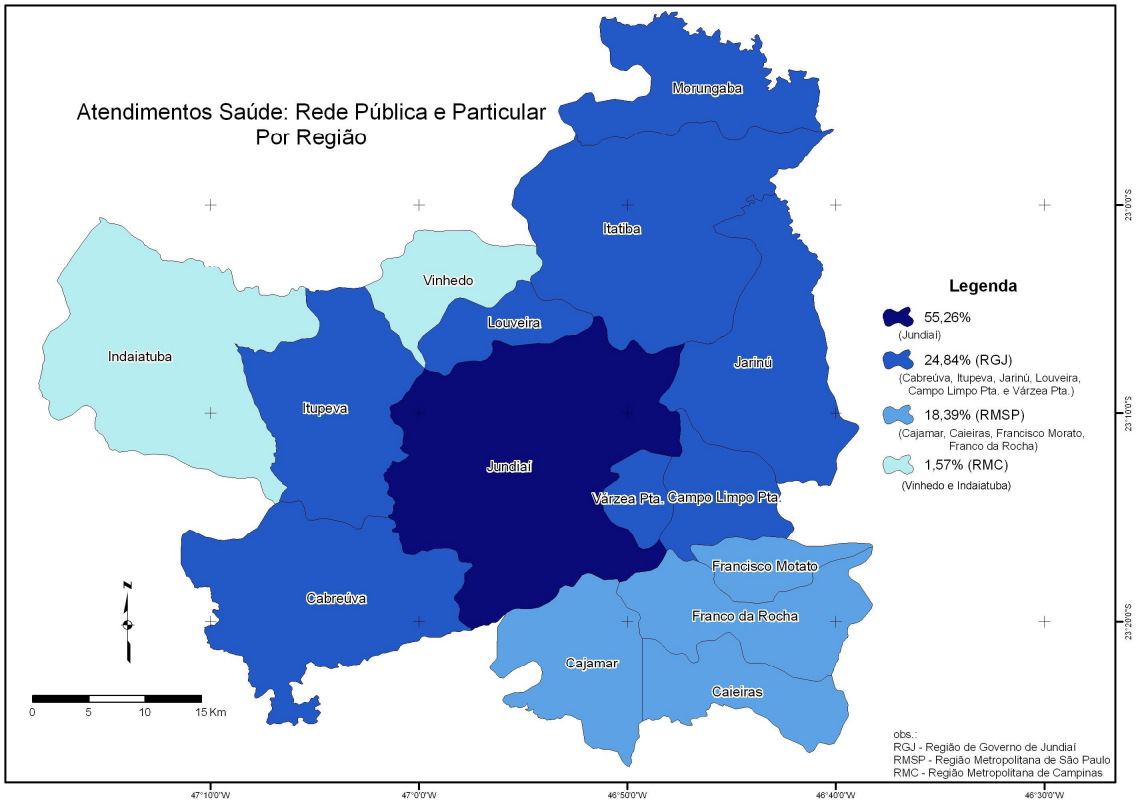
Já com relação aos pacientes dos municípios da Região Metropolitana de Campinas a maior porcentagem da população que se utiliza o serviço de saúde pública e particular de Jundiaí é do município de Vinhedo com 16,51 %, seguido por Indaiatuba com 0,07% da população e por último Campinas com 0,02% da população.

Pelos dados podemos concluir que o serviço de saúde pública e particular do município de Jundiaí extrapola as fronteiras da micro-região de saúde, que coincide com a composição dos municípios que fazem parte da Região de Governo de Jundiaí, polarizando municípios pertencentes às Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo. Pela porcentagem da população que utiliza o serviço de saúde constata-se que as maiores porcentagens de pacientes, excluindo-se os municípios pertencentes a Região de Governo de Jundiaí, são dos municípios da região Metropolitana de São Paulo com 1,02 % da população total, seguido pelos municípios da Região Metropolitana de Campinas com 0,76 % da população.

Mapa 10. Fluxo de pacientes das redes publica (HSVP) e particular (HPS) por município.



Mapa 11. Fluxo de pacientes das redes publica (HSVP) e particular (HPS) por região.



HSVP – Hospital São Vicente de Paulo HPS – Hospital Dr. Paulo Sacramento.

3.3 Fluxo de alunos / Educação

Nos últimos anos o município de Jundiaí vem apresentando um aumento no número de instituições educacionais públicas e, principalmente, particulares, em especial instituições de Ensino Superior.

Durante muitos anos Jundiaí contava somente com três instituições de Ensino Superior: duas mantidas pela Prefeitura Municipal de Jundiaí, a Faculdade de Medicina de Jundiaí (F.M.J.) e a Escola Superior de Educação Física (ESEF), e uma particular as Faculdades Padre Anchieta, hoje o Centro Universitário Anchieta – o Uni – Anchieta. Com relação ao ensino médio técnico existiam apenas dois centros profissionalizantes, o SENAI e o SENAC, duas Escolas Técnicas Estaduais, a ETE "Vasco Antônio Venchiarutti" e a ETE "Benedito Storani", e três colégio técnicos particulares, o Colégio "Divino Salvador", Escolas "Padre Anchieta" e a Escola Técnica "Prof. Luiz Rosa".

A explicação para o relativamente pequeno número de instituições educacionais em Jundiaí até recentemente é a proximidade geográfica de dois grandes centros universitários do Estado de São Paulo: Campinas a 48 quilômetros e São Paulo a 59 quilômetros, mas com a consolidação do município de Jundiaí como pólo industrial e mais recentemente como pólo logístico, nos últimos 20 anos, outras instituições educacionais instalaram-se em Jundiaí: pública, a FATEC – Faculdade de Tecnologia ligada ao Centro Paula Souza da Secretaria do Estado da Ciência e Tecnologia, e particulares: Colégio Duque de Caxias, Colégio Santos Dumont, além de outras escolas particulares de ensino fundamental e médio. De ensino superior, conta-se a UNIP, Faculdade Politécnica de Jundiaí, hoje Faculdades Anhanguera, Instituto Japi, hoje Faculdades Pitágoras, Centro Universitário Prof. Luiz Rosa, Faculdade de Ciência Gerenciais de Jundiaí, Cursos de pós-graduação da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Na etapa de levantamento de dados algumas instituições educacionais não responderam à solicitação de número de alunos por município, assim não temos um número muito representativo do universo de alunos oriundos de municípios vizinhos; por este motivo não realizaremos a relação número de alunos com a população dos municípios. Das escolas técnicas de ensino médio não participaram da pesquisa: Colégio Duque de Caxias, Colégio Santos Dumont, SENAI, SENAC, Escola "Prof. Luiz Rosa", Escolas Padre Anchieta. Das instituições de ensino superior não participaram da pesquisa: UNIP, Faculdade Politécnica de Jundiaí (Faculdades Anhanguera), Instituto Japi (Faculdade Pitágoras), Uni-Anchieta e Faculdade de Ciências Gerenciais de Jundiaí e Cursos de Pós Graduação da Fundação Getúlio Vargas. Os dados obtidos são apresentados nas tabelas a seguir.

Tabela 19. Alunos Jundiaí e outros municípios

Município	Total	Porcentagem (%)
Jundiaí	6133	67,14
Outros Municípios	3002	32.86
Total	9135	100

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007).

Tabela 20. Alunos Jundiaí e região

Município / Região	Total	Porcentagem (%)
Jundiaí	6133	67,14
Municípios R. Gov. Jundiaí	1916	20,97
Municípios R.M.S.P.	586	6,42
Municípios R.M.C.	148	1,62
Outros Municípios	352	3,85
Total	9135	100

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007).

Tabela 21. Alunos por modalidade de ensino e municípios

Região	Municípios	Modalidade			Total	Porcentagem (%)
		Ensino Fundamental rede SESI/SP	Ensino Médio	Ensino Superior		
R. Governo Jundiaí	Jundiaí	1912	2.647	1574	6133	67,14
	Cabreúva	004	035	037	076	0,83
	Campo Limpo Pta.	014	179	122	315	3,45
	Itatiba	001	037	108	146	1,60
	Itupeva	022	088	061	171	1,87
	Jarinú	001	018	016	035	0,38
	Louveira	002	065	047	114	1,25
	Várzea Pta.	539	320	200	1059	11,59
R. M. S. P.	Caieiras	---	035	021	056	0,62
	Cajamar	118	097	045	260	2,85
	Francisco Morato	---	033	009	042	0,46
	Franco da Rocha	---	058	028	086	0,94
	São Paulo	---	---	142	142	1,55
R.M.C.	Vinhedo	---	063	048	111	1,22
	Campinas	---	---	037	037	0,40
	Outros municípios	---	074	278	352	3,85
	Total	2613	3.749	2773	9135	100

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007).

Pela tabela total de alunos Jundiaí e outros municípios concluem-se que a maior parte dos alunos é do município de Jundiaí, com 67,14 % enquanto 32,86 % referem-se a outros municípios.

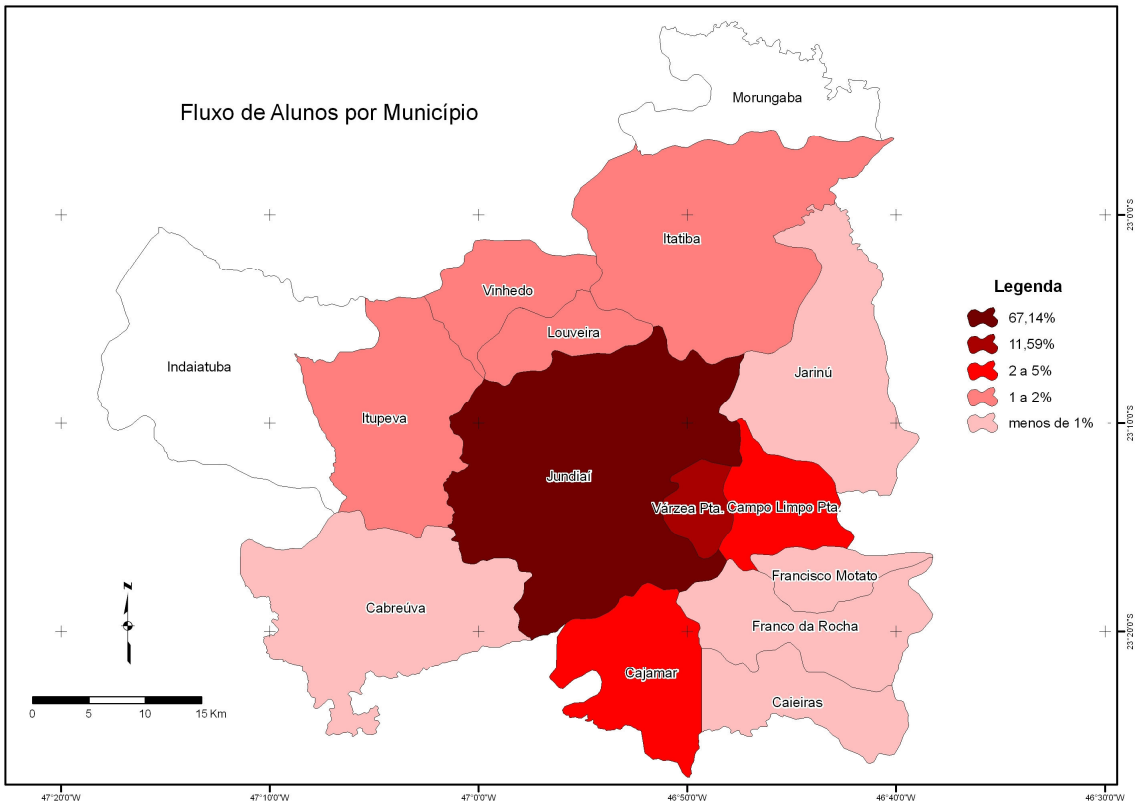
Decompondo os dados de alunos oriundos de outros municípios e comparando com os alunos de Jundiaí, tem-se que os 67,14% do município são seguidos pelos outros municípios pertencentes da Região de Governo de Jundiaí com 20,97 %, municípios da Região Metropolitana de São Paulo com 6,42 %, municípios da Região Metropolitana de Campinas com 1,62 % e 3,85 % para municípios que não pertencem a nenhum dos organismos regionais metropolitanos referidos.

Decompondo ainda mais os dados, agora, pelo número de alunos por município, percebe-se que na Região de Governo de Jundiaí, excetuando-se Jundiaí, os alunos são oriundos dos municípios de Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista com 11,59 % e 3,45 % respectivamente, seguidos por Itupeva 1,87 %, Itatiba com 1,60 %, Louveira com 1,25 %. Com menos de um por cento, temos os municípios de Cabreúva 0,83 % e Jarinú com 0,38 % dos alunos.

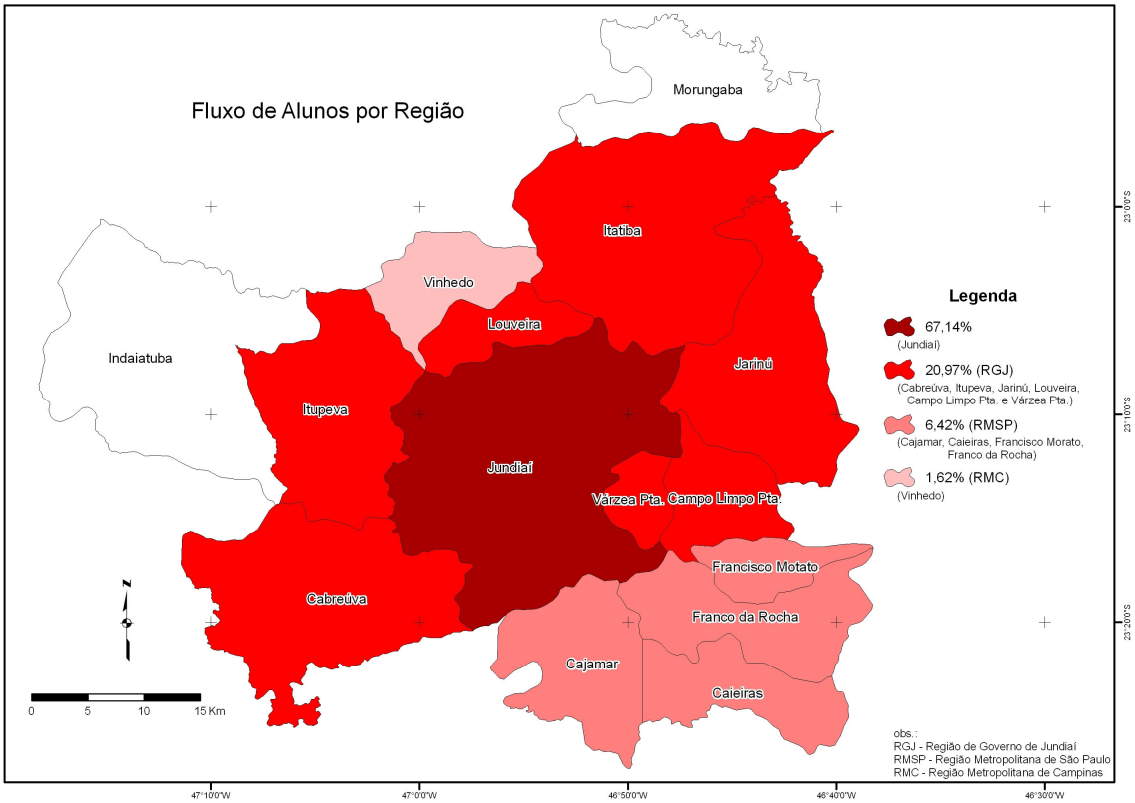
Com relação aos alunos oriundos dos municípios pertencentes aos municípios da Região Metropolitana de São Paulo os municípios que apresentaram maior porcentagem foram Cajamar e São Paulo, com 2,85 % e 1,55 % respectivamente. Com menos de um por cento, seguem-se os municípios de Franco de Rocha com 0,94 %, Caieiras com 0,62 % e Francisco Morato com 0,46 % dos alunos. Já com relação aos municípios da Região Metropolitana de Campinas, Vinhedo foi o município que apresentou maior porcentagem de alunos, com 1,22 %, seguido por Campinas com 0,40 % dos alunos.

Assim como ocorreu com os dados de consumidores e pacientes concluiu-se que na educação segue a tendência dos demais serviços, ou seja, com a maior parte dos alunos oriundos do município de Jundiaí, seguido pelos municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí, mas com o seu limite extrapolando para os municípios vizinhos pertencentes as Regiões Metropolitanas de São Paulo e Campinas.

Mapa 12. Fluxo de alunos por municípios



Mapa 13. Fluxo de alunos por região



3.4 Fluxo de Passageiros / sistema de transporte

Michael Rochefort em sua obra "Redes e Sistema – Ensinando sobre o urbano e a região", alerta que para evitar distorções ou erros na organização regional do aglomerado urbano, e recomenda a utilização de dados referentes ao sistema de transporte, pois o mesmo é diretamente comandado pelo papel que as relações comerciais e de serviços imprimem ao aglomerado urbano.

Jundiaí, ao longo de sua história, foi conhecida, até a metade do século XIX, como centro de entroncamento do comércio de mulas com destino a Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. A partir da segunda metade do século XIX o município de Jundiaí passou a ser um importante entroncamento ferroviário e mais recentemente, a partir da segunda metade do século XX por ser um importante entroncamento rodoviário, cortado por duas das principais rodovias do estado de São Paulo, a SP 330 – rodovia Anhanguera e SP 348 rodovia dos Bandeirantes.

Além das rodovias Anhanguera e Bandeirantes outras rodovias cortam o município de Jundiaí: a SP 332 rodovia "Tancredo Neves", em seu trecho que liga São Paulo a Jundiaí, conhecida popularmente como "estrada velha de São Paulo" e seu trecho seguinte que liga Jundiaí a Campinas, a rodovia "vereador Geraldo Dias", conhecida popularmente como "estrada velha de Campinas"; a SP 300, rodovia "Bispo Dom Gabriel Paulino Bueno Couto" (antigo trecho da rodovia "Marechal Rondon"), no trecho que liga Jundiaí a Itu; a SP 360, rodovia "Constâncio Cintra", que liga Jundiaí a Itatiba e municípios do circuito das águas (Lindóia, Águas de Lindóia, Amparo e Serra Negra) e, também, possibilita acesso a SP 065, rodovia Dom Pedro I, que liga a Campinas e as rodovias federais Presidente Dutra (Rio de Janeiro) e Fernão Dias (Minas Gerais). Além das rodovias existem, também, três rodovias vicinais que ligam Jundiaí a

Jarinú; a marginal do rio Jundiaí que liga Jundiaí aos municípios de Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista e a rodovia "Vice – Prefeito Hermenengildo Tonoli", que liga Jundiaí a Itupeva.

Jundiaí ainda conta com transporte ferroviário de cargas, que se utiliza da linha da estrada de ferro da antiga Companhia Paulista e Fepasa e da linha da Estrada de Ferro Santos – Jundiaí, hoje controladas pela Companhia Ferroban e pela MRS Logística S/A; e, ainda, paralelamente a linhas de carga, corre a linha suburbana de trem da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (C.P.T.M.), que liga Jundiaí a São Paulo (estação da Luz) e ao município de Mauá. Além dos sistemas de transportes rodoviário e ferroviário Jundiaí conta, também, com o aeroporto estadual "Comandante Rolim Amaro".

Toda esta estrutura de transporte possibilitou que Jundiaí contasse com uma estação aduaneira intermodal controlada pela Receita Federal e levou mais recentemente o advento de Jundiaí como um pólo logístico.

Para analisar o papel deste sistema de transporte instalado no município Jundiaí na organização regional foi utilizado o número de passageiros que se utilizam dos sistemas de transporte intermunicipal. Existem dois sistemas de transporte público de passageiros atuando em Jundiaí; o ferroviário, com o transporte de passageiros suburbano controlado pela C.P.T.M. e o rodoviário que se divide em duas modalidades: o suburbano e o intermunicipal fiscalizado pela Agência de transporte rodoviário do Estado de São Paulo – ARTESP.

Pelo decreto estadual nº 29.913, de 12 de maio de 1989, que regulamenta os serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros (serviços regulares) existem características diferentes entre o transporte rodoviário intermunicipal convencional e o transporte rodoviário intermunicipal suburbano.

Segundo o decreto o transporte rodoviário intermunicipal convencional apresenta as seguintes características:

- As passagens são adquiridas com antecedência a realização das viagens;
- A origem e o destino das viagens se processam em terminais rodoviários;
- Utiliza ônibus tipo rodoviário convencional;
- Não permite o transporte de passageiros em pé;
- Proporciona viagens em geral expressas, com número reduzido de paradas;
- Utiliza rodovias inseridas em regiões predominantemente não conurbadas proporcionando viagens em velocidades relativamente uniformes;

Já o serviço de transporte suburbano convencional é aquele que apresenta as seguintes características:

- As passagens são, em geral, cobradas no interior dos ônibus;
- A origem, as paradas intermediárias e o destino relativo às viagens, processam-se, geralmente, em abrigos de passageiros convencionais;
- Utiliza ônibus tipo urbano de convencional;
- Permite o transporte de passageiros em pé;
- Utiliza vias inseridas predominantemente em regiões com densidades demográficas significativas e que, devido a freqüentes paradas, proporciona viagem com velocidade média inferior àquelas realizadas no serviço rodoviário convencional.

As linhas de ônibus classificadas como linhas rodoviárias intermunicipais convencionais são: Jundiaí a Vinhedo; Jundiaí a Louveira; Jundiaí a Campinas e Jundiaí a São Paulo. Já as demais linhas são classificadas como linhas rodoviárias suburbanas, que são: Jundiaí a Itupeva, Jundiaí a Indaiatuba via Itupeva, Jundiaí a Cabreúva, Jundiaí

a Cajamar, Jundiaí a Franco da Rocha via Francisco Morato, Jundiaí a Jarinú, Jundiaí a Atibaia, Jundiaí a Itatiba, Jundiaí a Campo Limpo Paulista e Jundiaí a Várzea Paulista.

Seguem-se tabelas com o número de passageiro/mês das linhas rodoviárias intermunicipais convencionais e suburbanas como também da linha de trem suburbano controlado pela C.P.T.M.

Tabela 22. Passageiros, Jundiaí com os municípios vizinhos

Região	Trajeto	Passageiros / mês			% Passageiro	População 2007 (Seade)	Índice Passageiro por População
		Passageiro Linhas Suburbanas e intermunicipais (A)	Passageiro CPTM (B)	Total Passageiro A + B			
Região de Governo de Jundiaí	Jundiaí – Cabreúva	81.686	---	81.686	9,53 %	41.406	1.97
	Jundiaí – Itupeva	105.194	---	105.194	12,28 %	31.528	3.33
	Jundiaí – Louveira	57.078	---	57.078	6,66 %	29.527	1.93
	Jundiaí – Itatiba	8.864	---	8.864	1,03 %	94.960	0.09
	Jundiaí – Jarinú	23.716	---	23.716	2,77 %	21.414	1.10
	Jundiaí – Campo Limpo Paulista	105.538	34.500	140.038	16,35 %	73.515	1.90
	Jundiaí – Várzea Paulista	241.994	18.000	259.994	30,35 %	105.527	2.46
R.M.S.P.	Jundiaí – Cajamar	49.944	---	49.944	5,83 %	62.829	0.79
	Jundiaí – Francisco Morato via Franco da Rocha	30.208	72.000	102.208	11,93 %	167.280	0.18
R.M.C.	Jundiaí – Vinhedo	18.701	---	18.701	2,18%	57.700	0.32
	Jundiaí – Indaiatuba	7.175	---	7.175	0,84 %	181.552	0.03
	Jundiaí – Atibaia	2.135	---	2.135	0,25 %	132.735	0.01
	TOTAL	732.233	124.500	856.733	100 %	999.973	---

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007) - ARTESP e CPTM - 01/2007.

Tabela 23. Passageiros, Jundiaí com cidades pólos

Trajeto	Passageiros / mês			% Passageiro	População 2007 (Seade)
	Passageiro Linhas Suburbanas e intermunicipais (A)	Passageiro CPTM (B)	Total Passageiro A + B		
Jundiaí – São Paulo	94.844	64.500	159.344	69,27 %	10.834.244
Jundiaí – Campinas	70.674	---	70.674	30.73 %	1.053.252
Total	165.518	64.500	230.018	100 %	11.887.496

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007) - ARTESP e CPTM - 01/2007.

Tabela 24. Passageiros por região

Passageiros entre Jundiaí e municípios das regiões	Passageiros / mês			% Passageiro	População 2007 (Seade)
	Passageiro Linhas Suburbanas e intermunicipais (A)	Passageiro CPTM (B)	Total Passageiro A + B		
Região de Governo de Jundiaí	624.070	52.500	676.570	78,97 %	408.874
R.M.S.P.	80.152	72.000	152.152	17,76 %	557.281
R.M.C.	25.876	---	25.876	3,02 %	239.252
Outros municípios	2.135	---	2135	0,25 %	132.735
Total	732.233	124.500	856.733	100 %	1.338.142

Fonte: pesquisa de campo (Abril/2007) - ARTESP e CPTM - 01/2007

Ao analisar o número de passageiros dividimos os dados em três tabelas: a primeira tabela refere-se ao número de passageiros entre Jundiaí e as cidades pólos das Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo.

Pela análise da primeira tabela o fluxo maior de passageiros é aquele com destino ao município de São Paulo com 69,27 %, contra 30.73 % dos passageiros com destino ao município de Campinas. Pelos números pode-se concluir que Jundiaí sofre maior influência de São Paulo, metrópole nacional.

Além do grande fluxo de passageiros entre Jundiaí e os municípios sede das Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo, existe um maior fluxo de passageiros entre Jundiaí e municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí e outros municípios das Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo. Diante dessa constatação construiu-se uma segunda tabela, referente ao fluxo de passageiros entre

Jundiaí com os municípios vizinhos da sua região de governo e as regiões metropolitanas. Pela análise da tabela conclui-se que o maior fluxo de passageiros se dá entre Jundiaí e os municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí, com 78,97 %, seguido pelos fluxos de passageiros entre Jundiaí e os municípios vizinhos pertencentes a Regiões Metropolitanas de São Paulo e Campinas com 17,76 % e 3,02 % respectivamente, e o menor fluxo de passageiros, entre Jundiaí e outros municípios não pertencentes aos três organismos regionais indicados, no caso Atibaia com 0,25 % dos fluxos de passageiros.

A terceira tabela analisa o fluxo de passageiros por município. Na região de Governo de Jundiaí o maior fluxo de passageiros ficou para Várzea Paulista com 30,35 %, seguido pelos municípios de Campo Limpo Paulista com 16,35 %, Itupeva com 12,28 %, Cabreúva com 9,53 %, Louveira com 6,66 %, Jarinú com 2,77 % e Itatiba com 1,03 % do fluxo total de passageiros com destino a Jundiaí.

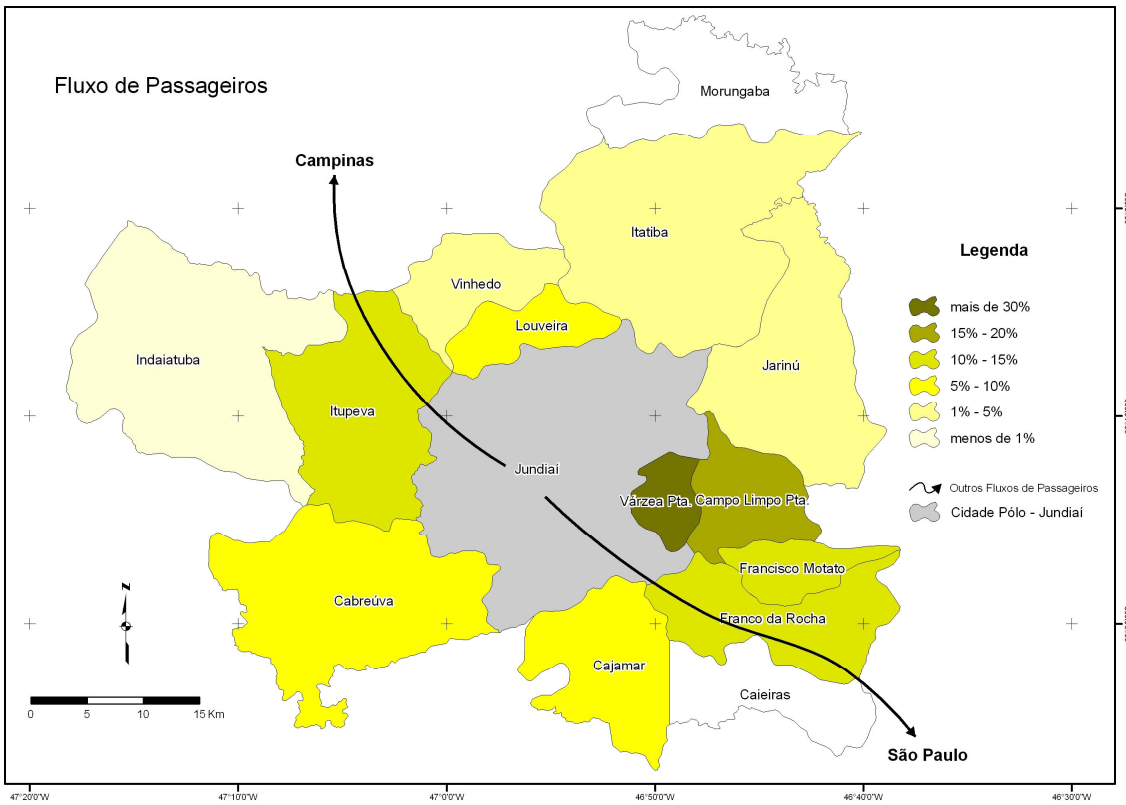
Com relação aos municípios da região Metropolitana de São Paulo, o maior fluxo de passageiros ficou para os municípios de Francisco Morato e Franco da Rocha com 11,93 %, seguido por Cajamar com 5,83 % do fluxo total de passageiros com destino a Jundiaí. Já com relação aos municípios pertencentes à Região Metropolitana de Campinas o maior fluxo de passageiros ficou para o município de Vinhedo com 2,18%, seguido por Indaiatuba com 0,84 % do fluxo total de passageiros com destino a Jundiaí.

Para se ter uma idéia da parcela da população com destino a Jundiaí foi estabelecido um índice a partir da relação entre o número de passageiros dividido pela população de cada município. Chega-se a números interessantes estabelecendo este índice.

Na Região de Governo de Jundiaí o maior índice ficou para Itupeva com 3.33 vezes maior o fluxo de passageiros com destino a Jundiaí se comparado com o número da população, seguido pelos municípios de Várzea Paulista com 2.46, Cabreúva com 1.97, Louveira com 1.93, Campo Limpo Paulista com 1.90, Jarinú com 1.,10 e somente Itatiba que apresentou um índice menor de um passageiro pela população, com 0.09.

Com relação aos municípios pertencentes à Região Metropolitana de São Paulo os índices são de menos de um passageiro pela população. O município de Cajamar apresentou um índice de 0.79, enquanto Francisco Morato e Franco da Rocha apresentaram um índice de 0.18. Os municípios pertencentes à Região Metropolitana de Campinas, também, apresentaram índices menores de um. Vinhedo ficou com o maior índice, 0.32 e Indaiatuba com 0.03. O menor índice entre todos os municípios ficou com Atibaia com um índice menor de um, 0.01.

Mapa 14. Fluxo de passageiros por municípios



4. CONSIDERAÇÕES GERAIS E FINAIS

Os fatos de grande parte dos emigrantes se fixaram, a partir da década de 1970, nas cidades vizinhas a Jundiaí marcou o inicio da formação de uma rede urbana regional liderada pelo município de Jundiaí, pelo fato de ser este o que apresenta o maior crescimento econômico entre os municípios vizinhos, levando a que as pessoas morem nos municípios vizinhos e se dirijam a Jundiaí para trabalhar, utilizar o comércio, utilizar os serviços de saúde e educação, etc.

Em Jundiaí, como em outras áreas de concentração de estabelecimentos industriais, a constituição de um pólo industrial gerou a necessidade de uma gama de serviços como escolas, faculdades, hospitais, segurança, policiamento, corpo de bombeiros, transportes, comércio, etc. A utilização de procedimentos de pesquisa propostos por Rochefort foram suficientes e decisivos para delimitar a área de influência da rede urbana de Jundiaí, mesmo só tendo sido considerados os setores comércio, saúde, educação e o sistema de transportes.

Não foi possível determinar um limite homogêneo para todos os serviços analisados, ou seja, não foi possível determinar o limite preciso da rede urbana de Jundiaí, pois, como cita Rochefort (1999, p. 16), já referido, *"o mapa desses tipos funcionais de cidades é insuficiente para dar uma idéia geral da rede; certamente, não é necessário conhecer os limites precisos das zonas de influência no escalão dos organismos urbanos elementares cujo papel continua sendo, de todo o modo, local"*. Contudo, comparando os limites de cada um dos setores analisados, foi possível identificar algumas características comuns entre eles:

- Primeiro: nos serviços comércio, saúde e educação o maior número de pessoas que utilizam esses serviços são munícipes de Jundiaí;

- Segundo: excetuando-se o município de Jundiaí, as maiores porcentagens de consumidores, pacientes, alunos e passageiros são oriundos dos demais municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí;
- Terceiro: o atendimento, em todos os serviços analisados, extrapolou o limite da Região de Governo de Jundiaí, estendendo-se para municípios vizinhos pertencentes às Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo. Observa-se, também, que em todos os serviços analisados, as maiores porcentagens de pessoas que utilizam os serviços oferecidos pela rede urbana de Jundiaí, são dos municípios pertencentes à Região Metropolitana de São Paulo, se comparadas com as porcentagens apresentadas pelos municípios da Região Metropolitana de Campinas.

Analisando os dados mais detalhados foi possível chegar a outras conclusões:

- Em relação aos municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí, destacam-se os municípios de Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista, pois em todos os serviços analisados, os dois municípios apresentaram as maiores porcentagens de participação. Esse fenômeno pode ser explicado pelo fato de as sedes administravas dos três municípios apresentarem-se conurbadas.
- Outros municípios pertencentes à Região de governo de Jundiaí que merecem destaque são Cabreúva, Itatiba, Itupeva e Louveira, pois, excetuando-se Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista, apresentam-se com as maiores porcentagens de acesso aos serviços analisados. Dois fatos explicam a posição intermediária dos municípios de Cabreúva, Itupeva e Louveira: primeiro, o grande crescimento populacional apresentado por

esses municípios nas décadas de 1980 e 1990; e, segundo, esse expressivo crescimento populacional coincide com a migração populacional do município de Jundiaí para as cidades vizinhas e o início do processo de industrialização desses municípios. Hoje esses três municípios encontram-se em processo de conurbação com Jundiaí. Louveira segue o eixo da rodovia Anhangüera, Itupeva segue o eixo da rodovia "Vice – prefeito Hermenengildo Tonoli", que liga Jundiaí a Itupeva, e Cabreúva o eixo da rodovia "Bispo Dom Gabriel Paulino Bueno Couto", que liga Jundiaí a Itu.

- Dentro deste grupo intermediário, outro município que merece destaque é Itatiba. Em todos os serviços analisados o município de Itatiba apresentou baixas porcentagens. Esse fenômeno pode ser explicado pelo desenvolvimento econômico e industrial apresentado nos últimos anos por esse município, o que lhe proporcionou uma boa infra-estrutura urbana de serviços, o que lhe confere boa qualidade de vida. Outro fato que explica tal fenômeno é o fato do município de Itatiba pertencer a dois organismos regionais, a Região de Governo de Jundiaí e a Região Metropolitana de Campinas, o que faz com que o município divida a preferência de freqüência entre Jundiaí e Campinas, pois os munícipes de Itatiba podem utilizar a infra-estrutura urbana apresentada pelos dois municípios, contando com um sistema viário que favorece o acesso a ambas as cidades.
- Morungaba e Jarinú foram os dois municípios, entre os pertencentes à Região de Governo de Jundiaí, que apresentaram as menores porcentagens nos serviços analisados. A explicação para esses municípios apresentarem baixas porcentagens no uso dos serviços urbanos oferecidos pelo

município de Jundiaí, está no fato desses dois municípios terem a agropecuária como principal atividade econômica. Este fato fez com que os dois municípios, se comparados aos demais municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí, apresentassem um menor crescimento populacional, no período considerado.

- A partir da análise realizada podemos atualizar a configuração da rede urbana regional da região de Governo de Jundiaí, em relação ao estudo realizado, em 1989, pela Secretária de Economia e Planejamento do governo do Estado, que classificou Jundiaí como município sede da região de governo, por ser o núcleo primário desses municípios. Itatiba, Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista forma classificados como municípios intermediários ou secundários, por apresentarem um número significativo de indústrias, comércios e serviços em seus territórios. Já os municípios de Cabreúva, Itupeva, Louveira, Jarinú e Morungaba foram classificados como núcleos terciários por apresentarem a sua economia baseada no setor primário, muito embora, o estudo já apontasse uma tendência à industrialização dos municípios de Cabreúva, Itupeva e Louveira.

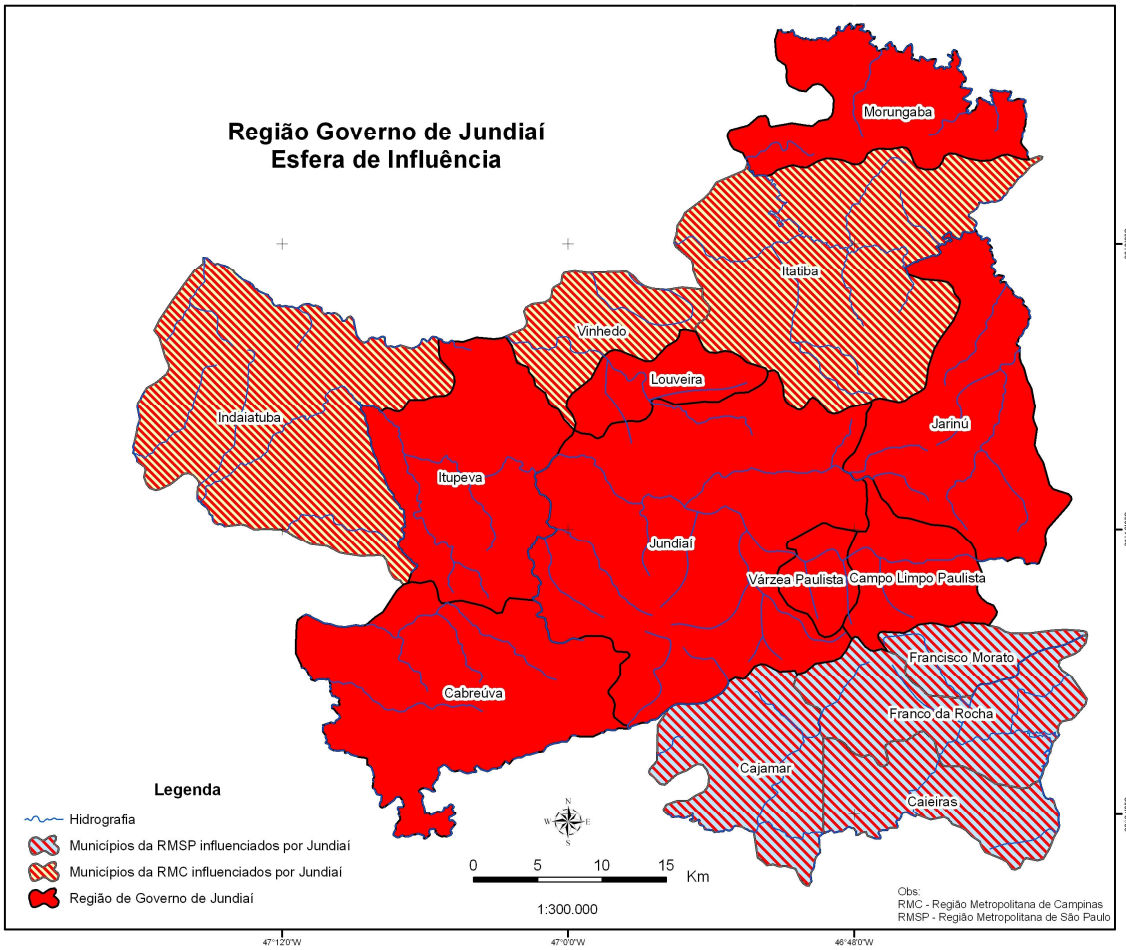
Pela pesquisa realizada verificou – se que Jundiaí permanece como município central da Região de Governo, pelo seu grande desenvolvimento econômico, industrial, do comércio e dos serviços. Os municípios de Campo Limpo Paulista, Itatiba e Várzea Paulista permaneceram como núcleos secundários, porém os municípios de Cabreúva, Itupeva e Louveira passaram para o nível intermediário, por apresentarem um grande desenvolvimento industrial e, conseqüentemente, um grande crescimento populacional e uma maior dependência dos serviços urbanos oferecidos por Jundiaí. Já os municípios de Jarinú e Morungaba permaneceram como núcleos terciários, pelo fato de as

atividades agropecuárias permanecerem como principal atividade econômica desses municípios, levando a um menor crescimento populacional se comparado com os demais pertencentes à Região de Governo de Jundiaí.

Verificou-se, também, que além dos municípios pertencentes à sua Região de Governo, o município de Jundiaí estende sua influência aos municípios vizinhos pertencentes às Regiões Metropolitanas de Campinas: Indaiatuba e Vinhedo; e São Paulo: Caieiras, Cajamar, Francisco Morato e Franco da Rocha.

Finalmente, o estudo demonstra que, embora o Município esteja situado entre duas importantes metrópoles, mantém seu próprio espaço polarizado, constituindo uma região que não corresponde exatamente às divisões regionais oficiais. O impasse do título deste trabalho refere-se ao que ficou também demonstrado: a atração exercida pelo pólo em que se constitui o Município estende-se a outros municípios, numa tendência que, se reforçada pelos problemas que se intensificam para o acesso às referidas metrópoles e seus serviços, poderá levar à caracterização da própria Jundiaí, que já se apresenta como um aglomerado urbano, como previsto pela legislação, a tornar-se ela própria o centro de uma nova metrópole. Veja o mapa síntese da rede urbana de Jundiaí (ver mapa, p.167)

Mapa 15. Mapa dos municípios que constituem a rede urbana de Jundiaí



4.1 Tendências e Desafios para o futuro

Algumas das tendências detectadas no decorrer do presente trabalho permitem antever alguns problemas futuros, despertando, assim, o desejo de propor medidas, com base no apreendido no processo, que possam tanto reforçar tendências positivas, quanto evitar, sanar ou amenizar problemas passíveis de ocorrência. Adiante, são listados alguns itens em que se procura demonstrar o acima afirmado.

4.1.1 A função logística

Como já reafirmado no corpo do trabalho, a consolidação do município de Jundiaí como pólo de desenvolvimento industrial diversificado e sua localização geográfica estratégica entre os dois principais centros consumidores do estado de São Paulo, Campinas e São Paulo, aliadas à sua boa infra-estrutura viária, vêm atraindo, nos últimos anos, vários centros de distribuição de grandes empresas, indicando a tendência para funções de logística hoje apresentada pelo município.

Neste sentido o município, por meio do poder público municipal, vem discutindo a possibilidade de concentrar em uma única área um centro logístico, próximo ao distrito industrial Fazgran, às margens da rodovia "Vice – prefeito Hermenegildo Tonoli", rodovia que liga Jundiaí a Itupeva. Pelo projeto, o local contará com infra-estrutura de saneamento básico, rede de gás natural, telefonia, terminal de ônibus urbano e um ramal ferroviário. A mão de obra qualificada para a viabilização do projeto foi prevista com a instalação do curso de logística pela Faculdade de Tecnologia, (FATEC), do centro Paula Souza. O prazo máximo para a instalação do centro logístico Jundiaí (CELOG – J) é de no máximo de cinco anos, previsto, portanto, para 2012.

O processo de industrialização vivida pelos municípios integrantes da Região de Governo de Jundiaí provocou um intenso processo de urbanização que ameaça a

preservação das Áreas de Preservação Ambiental da região de Jundiaí, como a Serra do Japi e as áreas rurais desses municípios.

A preocupação em preservar a Serra do Japi do intenso processo de urbanização vivido pelos municípios que abrangem a Serra do Japi vem desde antes da década de 1980: em 08 de março de 1983 foi tombada pelo Conselho Estadual do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado de São Paulo (CONDEPHAT) a Serra do Japi, compreendendo parte dos municípios de Jundiaí, Cabreúva, Cajamar e Bom Jesus de Pirapora.

4.1.2 Questões ambientais

Um ano após o tombamento da Serra do Japi, as Leis Estaduais nº 4.023/1984 e 4.095/1984 declararam Área de Proteção Ambiental (APA) as áreas urbana e rural dos municípios de Cabreúva e Jundiaí, respectivamente, mas só foram regulamentadas pela resolução do Conselho Estadual do Meio Ambiente, CONSEMA n.º 02, publicada em 27 de janeiro de 1999. A justificativa para declarar os dois municípios Área de Proteção Ambiental foi justificada pelo fato de os dois juntos abrigarem cerca de noventa por cento da área da Serra do Japi; porém os restantes dez por cento da área da Serra, que se localizam nos municípios de Cajamar e Bom Jesus de Pirapora, ficaram de fora da APA.

A regulamentação da APA Jundiaí – Cabreúva prevê um conselho gestor, formado por representantes do poder público estadual, poder público municipal e representante da sociedade civil dos dois municípios, cujo objetivo é gerir preservação da APA. Existe, porém, um desafio maior, a necessidade de uma organização regional para preservar as áreas da Serra do Japi que estão fora da área da APA, como também a Serra dos Cristais, que é um conjunto de Serras, que faz parte do corredor de avifauna

da Serra do Japi – Jaraguá, Cantareira e Mantiqueira, localizada na parte sul do município de Jundiaí e parte nos municípios de Várzea Paulista, Campo Limpo Paulista, Francisco Morato e Franco da Rocha.

4.1.3 Agricultura

As zonas rurais dos municípios de Jundiaí, Jarinú, Itatiba, Louveira, Vinhedo, Valinhos e Indaiatuba apresentam características semelhantes, pois reúnem em seus territórios pequenas propriedades rurais, que produzem frutas como uva, morango, pêssego, figo, goiaba, caqui, entre outras frutas, em áreas que estão sendo ameaçadas pelo intenso processo de urbanização que vêm sofrendo esses municípios.

Com o objetivo de preservar a atividade agrícola desses municípios, desenvolver o turismo rural, gerar renda para os pequenos agricultores e emprego para os trabalhadores rurais evitando, assim, o êxodo rural e que as áreas rurais sejam loteadas e urbanizadas, bem como preservar as áreas de proteção ambiental, foi criada, por meio do decreto estadual nº 47.180 de 02 de outubro de 2002, o Circuito das Frutas, formado pelos municípios anteriormente mencionados. Foi escolhido Jundiaí como município sede do pólo turístico por oferecer melhor infra-estrutura de serviços. Após quatro anos de sua criação, houve uma reunião, entre os representantes dos municípios do circuito das frutas, para avaliar o andamento do pólo turístico, registrado pelo Jornal Jundiaí Hoje, publicado em 23 de dezembro de 2006, página cinco, em que todos os representantes dos municípios integrantes foram unânimes em constatar que os pequenos produtores rurais investiram em estrutura em suas propriedades para receber turistas, foram elaborados roteiros turísticos para recebê-los, preservaram o patrimônio histórico, cultural e natural da região. No conjunto, os pequenos produtores registraram aumento de renda e empregos, o que contribuiu para fixar o pequeno produtor e o

trabalhador rural no campo; como declarou René Tomazeto, diretor de turismo de Jundiaí *"há pouco mais de quatro anos atrás, o turismo rural era assunto praticamente desacreditado, agora o tema ganhou força, pois significa desenvolvimento para os municípios e empregos para a comunidade"*.

4.1.4 Os desafios externos

Convém enfatizar aqui o relatório realizado pela Pricewaterhouse Coopers, intitulado "Cidades do Futuro, já referido, os desafios externos para Jundiaí são":

- Migrações das populações das cidades "grandes", o que aumenta o risco de degradação da qualidade de vida urbana;
- Dificuldade em monitorar a ocupação das terras urbanas;
- Exploração não – sustentável das áreas naturais;
- Problemas de violência urbana em razão da proximidade com as cidades de Campinas e São Paulo;
- Criação de canais para uma maior participação popular, incremento do desenvolvimento das políticas culturais e consolidação dos princípios da democracia e da transparência.

Já os desafios internos para Jundiaí apontados pelo relatório são:

- Criar uma ação regional para recuperar e proteger as Áreas de Proteção Ambiental e as reservas de água;
- Prevenir as ocupações clandestinas do solo;
- Controlar os vazios urbanos, que criam um alto custo de manutenção;
- Controlar os congestionamentos, o barulho e a poluição do ar no cento da cidade;
- Incrementar a atividade turística.

Espera-se que esta pesquisa venha a contribuir e possa servir de subsídio para a constituição e regulamentação de uma unidade regional reunindo Jundiaí e os municípios vizinhos, já que é eminentemente necessária a criação de tal entidade regional para discutir os problemas comuns entre Jundiaí e os municípios vizinhos e orientar de forma coordenada o seu desenvolvimento.

5. ANEXO

Tabela 25. Tabela Crescimento Populacional – Região de Governo de Jundiaí

Município	1970	1980	%	1991	%	1996	%	2000	%	2007	%
Cabreúva	7.699	11.725	34,33	18.761	37,50	23.572	20,40	33.100	28,78	38.898	14,90
C. L. Pta.	9.292	21.835	57,44	45.414	51,92	52.294	13,15	63.724	17,93	69.810	8,72
Itatiba	28.456	41.650	31,68	61.587	32,37	71.590	13,97	81.197	11,83	91.479	11,24
Itupeva	7.142	10.209	30,04	18.073	43,51	20.605	12,29	26.166	21.25	36.766	28,83
Jarinú	5.157	6.202	16,85	10.892	43,29	12.382	12,03	17.041	27,33	20.611	17,32
Louveira	6.467	10.319	37,33	16.248	36,49	18.062	10,04	23.903	24,43	29.760	19,68
Morungaba	5.101	6.514	21,69	8.200	20,56	9.657	15,08	9.911	2,56	12.007	17,45
Várzea Pta.	9.910	33.835	70,71	68.795	50,82	78.156	11,98	92.800	15,78	100.406	7,57
Jundiaí	170.402	258.773	34,15	288.644	10,35	293.373	1,61	323.397	9,28	342.983*	5,71*

* projeção do IBGE - Fonte IBGE

6. BIBLIOGRAFIA

AB'SABER, A. N. *A terra paulista*. Boletim Paulista de Geografia, 23, pp. 5-38. São Paulo. 1956.

ABREU, Maurício de Almeida. *A Apropriação do Território no Brasil Colonial*. in CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; e CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). Explorações Geográficas – percursos no fim do século. Rio de Janeiro. Ed. Bertrand Brasil. 1997. p. 197-245.

ANDRADE, Manuel Correia. *A questão do território no Brasil.* São Paulo: Hucitec; Recife: IPESPE, 1995.

_____. *Espaço, polarização e desenvolvimento.* São Paulo: Ed. Atlas, 1987.

AZEVEDO, Aroldo de. *Vilas e cidades do Brasil Colonial* (Ensaio de geografia urbana retrospectiva). Terra Livre. São Paulo. n. º 10. p. 23-78. 1992.

AZZONI, Carlos Roberto. *A lógica da dispersão da indústria no estado de São Paulo. Estudos Econômicos* – FIPE, São Paulo, v. 16 (n. especial), p. 45-67, 1986a.

BARBOSA, Túlio; BORDO, Adilson Aparecido; MIRALHA, Wagner; NUNES, Marcelo; SILVA, Cleide Helena Prudêncio. *As diferentes abordagens do conceito de território.* Ensaio apresentado para a conclusão da disciplina de pós-graduação: "O tempo, os espaço e o território: uma questão de método". Presidente Prudente/SP: FCT/UNESP, 2004.

BELLOTTO, Heloisa Liberati. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: O governo de Morgado Mateus em São Paulo: 1765 - 1775.* Dissertação de Mestrado: Conselho de Artes de Ciências Humanas. 1979.

BRIOSCHI, Lucila Reis. *Caminhos do Ouro.* In BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis; *Na Estrada do Anhangüera. Uma visão regional da história paulista. São Paulo.* Ed. Humanitas Publicações FFLCH/USP. 2003.

BRUNO, Ernani Silva. *Esboço da história do povoamento de São Paulo in* Terra e Povo. Porto Alegre. EDUSP – Globo. 1967.

CAMPANHOLE, Adriano; SANTOS, Wanderley e GICOVATE, Moíses. *Aditamento à história da fundação de Jundiaí.* Instituto Histórico e Geográfico. Jundiaí / SP. Ed. Literarte. 1994.

CANO, Wilson. *O processo de interiorização do desenvolvimento e da urbanização no estado de São Paulo (1920-1980).* In: CANO, W. (Coord.). *A interiorização do desenvolvimento econômico no estado de São Paulo (1920-1980).* São Paulo: SEADE/FECAMP, 1988a. p.1-105.

CANO, Wilson. (Coord.) *A interiorização do desenvolvimento econômico no estado de São Paulo (1920-1980).* São Paulo: SEADE, 1988b. (Coleção Econômica Paulista, 3 v.).

CANO, Wilson, PACHECO, Carlos Américo. *Trajetórias econômicas para a década de 1990*. In: CANO, W. (Coord.). *São Paulo no limiar do século XXI. São Paulo.* Governo do Estado de São Paulo. Secretaria de Planejamento e Gestão/SEADE, 1992b. v. 1 p. 219-67.

D'ALINCOURT, Luiz de. *Memória sobre uma viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá.* In Anais do Museu Paulista. T. XIV. São Paulo. Imprensa Oficial. 1950.

DINIZ, Célio Campolina. *Desenvolvimento poligonal no Brasil; nem desconcentração, nem contínua polarização.* Nova Economia, Belo Horizonte, v. 31, n. 1, p. 35-64. Set. 1993a.

DINIZ, R. E. da Silva. *A Evolução do desmembramento Territorial-Administrativo do Termo da Vila Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba.* Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia. FFLCH / USP. São Paulo. 2000.

FERNANDES, C, D. *O Preço da Terra no Município de Jundiaí*, T.G.I. (Trabalho de Graduação Individual) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. 1993.

FERNANDES, Florestan. *"As Vilas". In Comunidade e Sociedade no Brasil. Leituras básicas de introdução ao estudo macro-sociológico do Brasil.* São Paulo. Ed. Nacional. Ed. da Universidade de São Paulo. 1972.

FILIPPINI, E. *Terra, Família e Trabalho – O Núcleo Colonial Barão de Jundiaí (1887 – 1950)*, São Paulo, p. 82-83 (Dissertação de Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. 1990

FILIPPINI, E. *À Sombra dos Cafezais: Sitiantes e Chacareiros em Jundiaí 1890-1920,* São Paulo p. 113 – 118 (Tese de Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. 1998.

FLORENCE, Hércules. *Viagem Fluvial do Tietê ao amazonas de 1825 a 1829.* trad. Visconde de Taunay. São Paulo. Cultrix, Editora da Universidade de São Paulo. 1977.

*HOL*ANDA. Sérgio Buarque de. *Movimentos da população em São Paulo no século XVIII. In* Revista do Instituto Brasileiro. n. º 1. São Paulo. Habitat editora. 1960.

JUNDIAÍ (Município). Secretaria Municipal de Planejamento e Meio Ambiente. *Índios e Africanos na Jundiaí Colonial.* Série Memórias, Vol. 3. Jundiaí. 2002.

LANGENBURCH, J. R. *"Estruturação da Grande São Paulo – Estudo de Geografia Urbana",* Rio Claro, Tese de Doutoramento, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro. Universidade de Campinas. Campinas. 1968.

MAKINO, M. *Jundiaí – Povoamento e desenvolvimento 1655-1854*. Dissertação de Mestrado, Departamento de História, FFLCH, USP, São Paulo. 1981.

MARX, Murilo. *Cidade no Brasil terra de quem?* São Paulo. Nobel/Edusp. 1991.

MARTINELLI, P.L. & COEN, E. *Campo Limpo Paulista das origens ao terceiro milênio*. Prefeitura de Campo Limpo Paulista. Campo Limpo Paulista, SP. 2004.

MATOS, D. L. *Vinhedos e Viticultores de São Roque e Jundiaí.* São Paulo (Tese para Provimento da Cátedra de Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras (FFCL) Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. 1951

MATOS, O. N. *Café e Ferrovias – a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.* São Paulo. Coleção Monografias. 3ª edição. Edições Arquivo do Estado. São Paulo. 1981.

NAVARRA, W. S. *O uso da terra em Itatiba e Morungaba – permanência na organização do espaço agrário (1956 –1966),* São Paulo, Tese de Doutoramento, Departamento de Geografia, FFLCH, USP. São Paulo. 1972.

NEGRI, Barjas. *A interiorização da indústria paulista: 1920-1980.* In: CANO, Wilson et. al. *A interiorização de desenvolvimento econômico do estado de São Paulo (1920 – 1980).* São Paulo: SEADE/UNICAMP. 1988. 3v. (Coleção Economia Paulista).

PACHECO, Carlos Américo. *Fragmentação da Nação*. Campinas, SP: UNICAMP. IE. 1998.

PRADO JUNIOR, Caio. *O fator geográfico na formação e desenvolvimento da cidade de São Paulo. In* Evolução política do Brasil e outros estudos. *3ª ed. São Paulo. Ed. Brasilense. 1961.*

PERROUX, François. *Nota sobre o conceito de "pólo de crescimento".* Edições Rés. Porto. Portugal. 1964.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo.* São Paulo. Ed. Difusão Européia do Livro. 1958.

QUEIROZ, Victorino Seixas (org.) *Municípios do Estado de São Paulo: Informações interessantes. São Paulo.* Secretaria de Agricultura e Comércio do estado de São Paulo. 1993.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

REIS FILHO, N. G. *Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil (1500-1720).* São Paulo. Pioneira e Ed. Universidade de São Paulo. 1968.

_____ . *O lote urbano e a arquitetura no Brasil.* São Paulo. FAU / USP. 1969.

RIGUI, Roberto. *A estratégia dos pólos industriais como instrumento para o desenvolvimento regional e a sua aplicabilidade no estado de São Paulo.* Tese de doutorado. FAU/USP. São Paulo. 1989.

ROCHEFORT, Michael. *REDE E SISTEMAS. Ensinando sobre o urbano e a região.* Editora Hucitec. São Paulo. 1998.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem a Província de São Paulo e Resumo das Viagens ao Brasil, Províncias Cisplatina e Missões do Paraguai.* Trad. Rubens Borba de Morais. São Paulo. Ed. Melhoramentos. s/d

SANTOS, A. C. P. *Uso do Solo na Área Rural de Jundiaí, SP.* São Paulo. Trabalho de Graduação Individual (T.G.I.) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. 1994.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Economia e Planejamento – *Municípios e Distritos do Estado de São Paulo.* - Instituto Geográfico e Cartográfico – São Paulo: IGC, 1995.

SÃO PAULO (Estado). *Secretaria de Economia e Planejamento – Quadro do desmembramento territorial-administrativo dos municípios paulistas* / Instituto Geográfico e Cartográfico – São Paulo: IGC, 1995.

SÃO PAULO (Estado) Secretaria de Estado do Planejamento - *Relatório da Região de Governo de Jundiaí.* São Paulo. 1988.

SPIX, J.B. Von e Matius, C. F. P. Von. *Viagem pelo Brasil.* 2ª ed. v.1. São Paulo. Ed. Melhoramentos. s/d.

SYLOS, Honório de. *São Paulo e seus caminhos*. São Paulo. Ed. McGraw-Hill do Brasil. 1976.

TINOCO, Alexandre de Carvalho. *Integração ou Fragmentação? O impasse gerado pelo fetichismo da desconcentração.* In *Espaço & Debate*. São Paulo: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. 2001. n. 41. p. 46-65. Campinas. 2001

TSCHUDI, J.J. Von. *Viagem às províncias de Rio de Janeiro e São Paulo (1860)* Introd. de Afonso de e. Taunay e tradução de Eduardo de Lima Castro. São Paulo. Martins. 1953.

ZENHA, Edmundo. *O município no Brasil 1532/1700*. São Paulo. Instituto Progresso Editorial S/A, 1948.

• Artigos de Jornal:

CADERNO ESPECIAL DOS 42 ANOS DE ITUPEVA. *Um bairro. Um distrito. Um município.* Jornal Folha da Terra 2007, 20/03, p. 04 a 11.

CAMARGO, Luis Soares. *Um pouco de nossa história.* Jornal de Itatiba 2006, 8 a 29/10, p.03.

PANSONATO, R.S. *Memórias de Itupeva.* Jornal Expressão 2007, 15/06, p. 03ª

SUPLEMENTO DE 35 ANOS DE ANIVERSÁRIO DE ITUPEVA. *Nome da Cidade veio do rio Jundiaí*. Jornal da Cidade – Jundiaí e região – 21/03/2000. p.03

SUPLEMENTO DE 35 ANOS DE ANIVERSÁRIO DE LOUVEIRA. *A cidade pertenceu a Jundiaí por mais de 300 anos.* Jornal da Cidade – Jundiaí e região – 21/03/2000. p.06 e 07.

• Sites Consultados:

www.itupeva.sp.gov.br/brevehistorico - site consultado em dezembro de 2007.

www.louveira.sp.gov.br/historia - site consultado em dezembro de 2007.

www.morungaba.sp.gov.br/historia - site consultado em dezembro de 2007.

www.varzeapaulista.sp.gov.br/acidade - site consultado em dezembro de 2007.

www.vinhedo.sp.gov.br/história - site consultado em dezembro de 2007.