

ASPECTOS GEOGRÁFICOS DE UM CENTRO INDUSTRIAL: JUNDIAÍ EM 1962 *

FANY DAVIDOVICH

INTRODUÇÃO

Quando se deixa a metrópole bandeirante, rumo ao norte e nordeste do estado, é flagrante a brusca transformação que se opera na paisagem: de uma periferia urbana, fortemente marcada pela presença industrial, passa-se a uma faixa de eucaliptais e de ocupação humana rarefeita, a que corresponde uma topografia montanhosa, limite setentrional da área de relêvo mais suave, onde se implantou a capital.

Novas mudanças registram-se nas imediações de Jundiaí, quando se atenuam as formas acidentadas do terreno e surgem sítios frutícolas e modernas fábricas que balizam as margens da rodovia, até Campinas e arredores, arrastando atrás de si os loteamentos e a urbanização. Constata-se, logo à primeira vista, a pujança econômica de uma área, onde impressionam o intenso sincronismo da circulação ferroviária e a proximidade e número de cidades importantes.

Esta realidade traduz-se em cerca de 80% de habitantes pertencentes ao quadro urbano e num rosário de cidades como Campinas, Jundiaí, Limeira, Americana, Santa Bárbara d'Oeste, Piracicaba, tôdas dotadas de função industrial tradicional, em cujo desenvolvimento a presença da Companhia Paulista de Estradas de Ferro atuou como fator de importância fundamental. Essa Região Industrial da Paulista abrange os municípios acima citados, e outros contíguos, dispostos ao longo do eixo principal daquela ferrovia, que serve a uma área onde a atividade secundária se constitui em elemento de vulto, se não o principal da atual caracterização econômica regional. A estruturação da região é consequência de uma das direções que tomou o recente impulso de industrialização a partir da capital paulista, na década 1950-1960.

Uma das características desta fase é representada por investimentos maciços de capitais, principalmente estrangeiros, que se tra-

* O presente artigo resulta de uma excursão realizada em 1962 pelo grupo de estudos de Geografia das Indústrias do CNG, tendo como finalidade primeiro reconhecimento direto de uma área que havia sido objeto de estudos de gabinete, traduzidos sobretudo em elaboração cartográfica. No breve lapso de tempo dispendido em cada centro urbano, recolheu-se entretanto grande soma de informações através de entrevistas e inquéritos efetuados em fábricas e diversos setores da cidade. Isso nos permitiu a consecução do trabalho, cujo objetivo, não obstante suas falhas e lacunas, foi o de contribuir, ainda que tão modestamente, à divulgação da Geografia das Indústrias, ramo da ciência geográfica pouco difundido em nosso país.

duzem materialmente em amplos estabelecimentos industriais. A implantação de grandes fábricas, via de regra na orla urbana, criou novas paisagens, através de verdadeiro zoneamento industrial. Evitando o congestionamento dos trechos centrais das cidades maiores, gozam as novas indústrias das vantagens de terrenos mais vastos e baratos, além das facilidades de acesso à cidade, geralmente praça de vendas, de consumo e crédito, e de aproveitamento da infra-estrutura urbana representada pelos transportes, energia, etc.

O extravasamento de indústrias da área metropolitana de São Paulo foi conseqüência de seu processo de expansão fabril, sem implicar, porém, numa solução de continuidade do próprio ritmo evolutivo. Em dois sentidos orientou-se fundamentalmente a recente irradiação de indústrias: o do vale do Paraíba e o do que se designou de eixo da Paulista. Ambas as direções apresentam certas condições comuns, que geralmente se traduzem em custos de produção mais baixos: o fato de serem importantes eixos de circulação, conjugados pelas ferrovias e rodovias; a presença de suportes urbanos, representados por cidades onde já havia atividade industrial de maior ou menor vulto, implicando, portanto, na prévia existência de certo equipamento, técnicas de mão-de-obra industriais; a proximidade de São Paulo, centro motor da expansão industrial, grande praça de vendas e distribuição da produção; a disponibilidade atual de energia elétrica, água e espaço, representado por terrenos mais baratos; a mentalidade municipal voltada para a atração de investimentos industriais, graças a sucessivas leis de isenção de impostos, ou doações.

Pode-se reconhecer *grosso modo* nas duas direções, o caráter de complementação ao parque industrial paulistano, sobretudo através de indústrias de equipamentos e de bens de consumo duráveis. Em relação à região do vale do Paraíba, a região da Paulista acusa maior diversificação na atividade secundária, advinda de suas condições particulares, quer no que se refere à própria população, onde a influência estrangeira foi considerável, quer no que se refere às cidades mais importantes e de desenvolvimento mais recente que as do Paraíba, tendo a expressão máxima num centro do porte de Campinas. Trata-se de cidades em cujas atividades fabris repercutiram os períodos de maior intensificação do fenômeno industrial do país, traduzindo-se, tanto em iniciativas locais, como em empreendimentos oriundos da capital bandeirante e do estrangeiro. Acrescente-se, por outro lado, a tradição mecânica e metalúrgica como lastro comum a todos os centros importantes da região, tradição firmada num artesanato desenvolvido na segunda metade do século passado pelas primeiras levas de imigrantes estrangeiros. Desajustados às lides rurais, voltavam-se para o âmbito urbano, instalando-se em pequenas oficinas destinadas ao conserto de carros e instrumentos agrícolas. Esta foi a origem dos chamados "bairros alemães" de que se tem notícia em meados do século passado nas cidades de Limeira, Rio Claro, Campinas e Jundiaí. Também em centros

da área açucareira estabeleceu-se uma tradição mecânica, notadamente em Piracicaba e Santa Bárbara d'Oeste, esta última pioneira na utilização do arado, introduzido por colonos americanos migrados em virtude da Guerra da Secessão.

Por sua vez, as ferrovias, sobretudo a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, constituíram-se em elemento propulsor da indústria mecânica, através de suas oficinas de reparo do material, que passaram a abrigar setores diversificados de produção mecânica e metalúrgica.

Cabe ainda acrescentar que na Região da Paulista, as cidades não sofreram hiatos no seu processo de evolução, em oposição aos velhos centros decadentes do vale do Paraíba, cujo rejuvenescimento sucedeu a uma fase de estagnação e é fruto da recente etapa de industrialização.

Na Região da Paulista, a paisagem industrial é quase contínua, desde Jundiaí a Americana e Santa Bárbara d'Oeste, tanto ao longo da rodovia, quanto no da estrada de ferro. A partir de então, o fato industrial restringe-se ao espaço urbano de cidades como Limeira e Piracicaba, sob a forma de novos empreendimentos, mas principalmente através da ampliação de estabelecimentos já existentes.

Dentro desta região, Jundiaí é a cidade mais próxima da capital bandeirante.

Em 1960, o município de Jundiaí acusava uma população de 105 335 habitantes, distribuindo-se 79 536 no quadro urbano e 25 799 no rural. Excluindo a aglomeração metropolitana, a cidade de Jundiaí figura em quinto lugar na relação dos centros urbanos mais populosos do estado de São Paulo, colocando-se à sua frente apenas Santos, Campinas, Ribeirão Preto e Sorocaba. No entanto, à exceção de Santos, pôrto da capital, cujo raio de ação pode ser englobado com o da própria metrópole, as três mencionadas cidades sobressaem como centros regionais, Campinas e Ribeirão Preto principalmente. Jundiaí apresenta, porém, fraco índice de centralidade, para o que concorre, principalmente, sua posição intermediária e à curta distância de dois centros da importância de São Paulo e Campinas. Acrescenta-se a relativa fraqueza do conteúdo demográfico e econômico de alguns municípios próximos, da decadente área cafeeira dos contrafortes ocidentais da Mantiqueira, onde o êxodo rural é movido sobretudo, pelos contrastes de centros como Jundiaí e Campinas, dotados de altos padrões de urbanização e industrialização.

É nos aspectos industriais que Jundiaí assume maior projeção.

A comparação com algumas das cidades mais industrializadas de São Paulo, de acôrdo com dados do Censo Industrial do Estado de São Paulo — 1960, exclusão feita do conjunto da capital e seus subúrbios imediatos, confere a Jundiaí o segundo lugar em pessoal ocupado na atividade secundária e no consumo de fôrça motriz, e o terceiro quanto ao valor da produção industrial dentro do estado.

| | Jundiaí | Campinas | Piracicaba | Sorocaba |
|--|-----------|------------|------------|------------|
| Pessoal ocupado na indústria | 16 294 | 15 317 | 7 839 | 19 891 |
| Percentagem sôbre a população urbana total | 204 | 8 | 9 | 18 |
| Número de estabelecimentos | 365 | 520 | 392 | 267 |
| Valor da produção industrial | 8 453 182 | 10 854 776 | 5 534 390 | 11 271 026 |
| Valor da transformação industrial | 4 048 372 | 4 503 747 | 2 486 466 | 5 316 150 |
| Consumo de fôrça motriz (c.v.) | 55 330 | 53 387 | 55 813 | 44 494 |

Trata-se, portanto, de um grande centro urbano que não é, porém, uma grande cidade, no sentido das funções de relação, caracterizando-se como importante centro industrial dentro do estado mais industrializado do país.

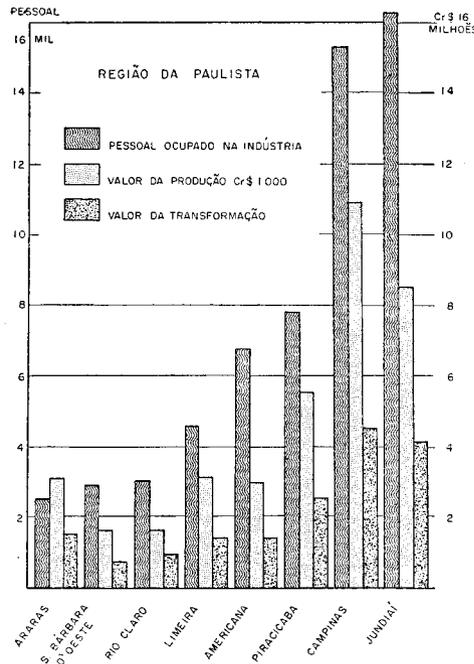


Fig. 1

Na região da Paulista, Jundiaí concentra o maior número de operários nos gêneros de indústria química, mecânica, metalúrgica e de não metálicos. Quanto ao valor da produção, assume primazia nas indústrias de não metálicos e na metalurgia, só sendo ultrapassada na indústria têxtil por Americana.

Condições da industrialização

A proximidade de São Paulo, de que dista apenas 60 quilômetros atualmente, fez Jundiaí no presente e no passado. Contudo, o acidente físico representado pelo obstáculo montanhoso que se intercala entre as duas cidades integra Jundiaí espacialmente na região da Paulista. Desde o período colonial, Jundiaí foi ponto de trânsito quase obrigatório de São Paulo para o interior, fato que sempre lhe assegurou posição vantajosa face à circulação entre as áreas mais importantes do estado. O acesso da capital aos trechos norte e noroeste do território bandeirante defronta com o obstáculo constituído pelos maciços da série São Roque, onde a erosão diferenciada abriu passagens naturais, como a do colo que separa a serra do Jaraguá do maciço da Cantareira, utilizado pela ferrovia Santos—Jundiaí. Esta passagem assume aspecto de verdadeiro corredor, pois se prolonga no intervalo entre as serras dos Cristais e do Botujuru, desembocando no vale do rio Jundiaí. A partir daí os horizontes tornam-se mais rasgados, ante uma topografia quase plana e de vales largos, revestida de uma vegetação baixa; trata-se da porção setentrional da depressão periférica, região que, de Itararé e Faxina, ao sul, a Mococa e Casa Grande ao nordeste, se constitui em trilha natural do povoamento, desde os tempos coloniais.

Criado nos moldes clássicos de aglomerado situado após obstáculo monhanoso, o povoado de Nossa Senhora do Destêrro de Jundiaí representava uma cabeça de ponte da circulação bandeirante que demandava o interior, através do antigo caminho dos Guianases, rota do bandeirismo para as minas de Goiás, aberta nos fins do século XVIII. A decadência da mineração e o retôrno às atividades agrícolas acarretaram uma inversão no movimento da população, refluindo do interior para o litoral, com conseqüências para Jundiaí, que perdeu a função de nó de dispersão do povoamento, assumindo a de ponto de afluxo da produção de gêneros. Nos primórdios a lavoura açucareira, irradiada de Itu para a região onde Campinas começava a despontar, ainda era em Jundiaí que se concentrava a maioria dos engenhos, absorvendo grande parte da produção canavieira de Campinas e arredores e até de Itu. Situada na orla de uma região que se firmava como área de agricultura de exportação, Jundiaí permaneceu como elo entre a zona produtora e a zona exportadora. É esta posição que a mantém durante o século XIX, quando o café substituiu a cana e Campinas passou a desempenhar a principal função urbana da região, marcando a decadência de Jundiaí como centro regional.

Mesmo sofrendo a concorrência de Campinas, e sendo depois por ela ultrapassada, Jundiaí firmou-se como *ponto importante de comunicações*, graças às particularidades de sua posição e ao desenvolvimento econômico da região da capital. Constituiu-se assim em local de eleição dos primeiros traçados ferroviários da região. Impondo-se

como porta de entrada para o interior paulista, Jundiaí tornou-se ponta de trilhos da São Paulo Railway, cuja instalação veio atender ao escoamento de maiores toneladas de produção cafeeira.

Logo em seguida, em 1868, a necessidade de interiorizar as linhas férreas para atender ao escoamento do principal produto de exportação, deu nascimento à Companhia Paulista que celebrou regime de tráfego mútuo com a companhia britânica, estabelecendo Jundiaí como local de baldeação. Já em 1873 inaugurou-se a Ituana, ligando Itu a Jundiaí, onde se efetuavam operações de carga e descarga de mercadorias, destinadas geralmente a São Paulo.

A importância do trecho Jundiaí—Campinas para o desenvolvimento das comunicações no fim do século passado foi ainda ressaltada pela instalação de outros entroncamentos ferroviários nas proximidades, como o terminal da Companhia Bragantina em Campo Limpo, o terminal da Itatibense em Louveira.

A multiplicação de linhas da capital para o interior, seguindo o trajeto em que Jundiaí é passagem obrigatória, tornou esta cidade mais próxima de São Paulo e Campinas, fato que se refletiu sobre seu desenvolvimento urbano e econômico, colocando-a em dependência cada vez maior da metrópole bandeirante. Mais tarde, a eletrificação da São Paulo Railway representaria mais um reforço para o estreitamento da ligação entre São Paulo e Jundiaí.

Por sua vez, a inauguração da via Anhanguera em 1948 acentuou a proximidade de Jundiaí com a capital. E o progressivo asfaltamento das antigas estradas de leito natural, que a comunicavam com diversos municípios vizinhos e da zona da Mantiqueira, veio refletir as exigências de uma circulação crescente e da dinâmica econômica da região.

Além da facilidade de comunicações, incluiu-se também no plano das condições regionais para o impulso industrial, a *tradição mecânica e metalúrgica da mão-de-obra local*. A semelhança das zonas agrícolas de várias cidades da região, Jundiaí abrigava iniciativas artesanais representadas por pequenas oficinas mecânicas daqueles que abandonaram os trabalhos rurais.

A mão-de-obra especializada constituiu-se em incentivo da indústria mecânica e metalúrgica em Jundiaí, no transcurso de sua evolução fabril. A qualificação de seu operariado, que alia o adiantamento técnico a níveis de salários inferiores aos da capital, representou, pois, importante condição de atração de indústrias.

Inclui-se também no quadro das condições comuns à região, a *concessão de facilidades* à instalação de indústrias, através da isenção total ou parcial de impostos municipais, doações ou baixo preço de terrenos. A lei municipal 154 de 23-XI-1936 oferecia isenção de taxas às indústrias. Em 1955, a prefeitura concedeu isenção de imposto predial e da metade da taxa sobre indústrias e profissões, em períodos de

tempo variáveis, cabendo as maiores vantagens às grandes emprêsas, dentro do seguinte critério:

| | |
|--|---------|
| Capital até 100 mil cruzeiros | 4 anos |
| Capital de 100 a 300 mil cruzeiros | 6 anos |
| Capital de 300 a 500 mil cruzeiros | 8 anos |
| Capital superior a 500 mil cruzeiros | 10 anos |

Dentre as fábricas que se beneficiaram com a doação de terrenos, citam-se grandes emprêsas, como a Vigorelli, a Tutex S. A. Indústria Têxtil, a Krupp Metalúrgica Campo Limpo S.A. Esta última recebeu em 1956 uma área de 1 milhão de m², pertencentes ao IBC, pela qual

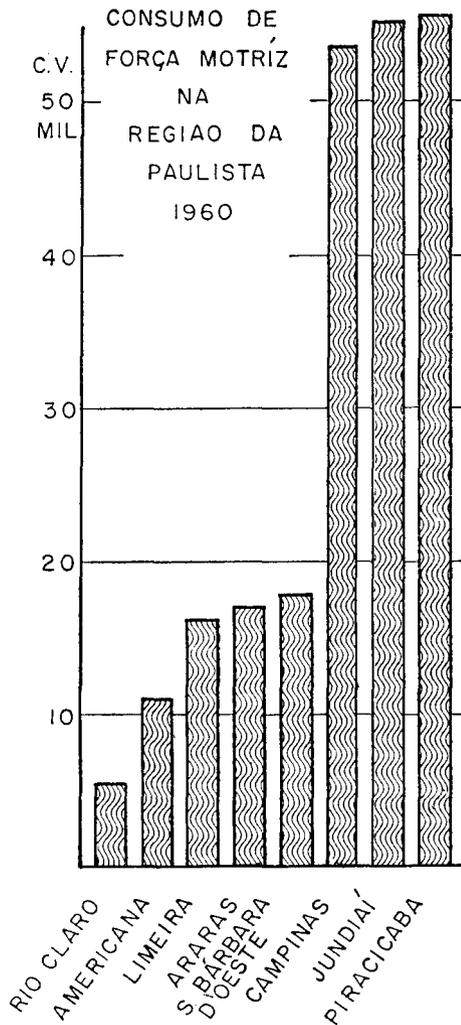


Fig. 2

pagou a quantia simbólica de 1 milhão de cruzeiros. Estabelecimentos menores também se beneficiaram com estas oportunidades, como a Mecânica Jundiaí, na Vila Voto.

Outro elemento de atração de indústrias foram as *facilidades de obtenção de energia elétrica*. Na região da Paulista, Jundiaí sobressai como segundo centro consumidor de energia.

Ligada ao sistema da Light desde o início da instalação da empresa na capital bandeirante, a cidade de Jundiaí conta com a frequência de 60 c/s, que é a mais difundida no Brasil. Desta forma, além de gozar de facilidades de instalação de linhas de transmissão, em virtude da proximidade de São Paulo, Jundiaí está apta a se interligar aos futuros cabos da usina de Furnas. A potência nominal local é reduzida, correspondendo a 1.818 kW. A produção em 1963 foi de 4.135.000 kWh, indicando declínio em relação a anos anteriores.

PRODUÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA (kWh)

| Ano | | |
|------|-------|-----------|
| 1960 | | 5.882.000 |
| 1961 | | 5.469.000 |
| 1962 | | 5.087.000 |
| 1963 | | 4.135.000 |

O consumo total, no entanto, tem aumentado, refletindo a utilização do sistema da capital, realmente o de maior importância no fornecimento de energia para Jundiaí.

CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA

| Ano | | |
|------|-------|-----------------|
| 1960 | | 133.495.000 kWh |
| 1961 | | 153.446.000 kWh |
| 1962 | | 172.540.000 kWh |
| 1963 | | 189.053.000 kWh |

CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA EM JUNDIAÍ

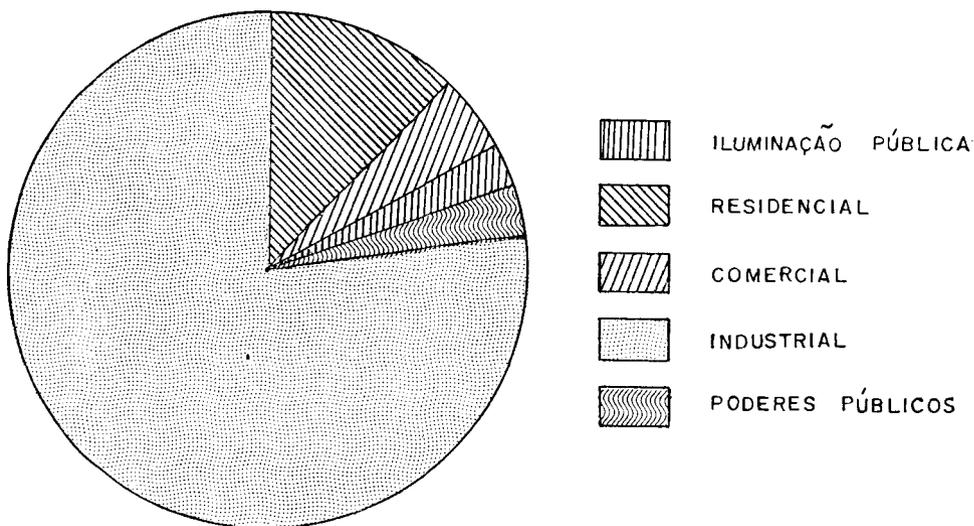


Fig. 3

Além das condições de cunho regional, outras de *ordem local* contribuíram para desenvolver em Jundiaí as indústrias de produtos não metálicos e do vinho. No entanto o fator primordial para seu incremento foi a proximidade de um mercado em crescimento como o de São Paulo. *A qualidade de suas argilas* proporcionou grande impulso à indústria cerâmica. Segundo nos informa o Almanaque da Província de São Paulo (1884-85) as olarias já eram numerosas nesta ocasião, via de regra pertencentes a italianos. Durante a primeira guerra mundial, esta atividade tomou cunho verdadeiramente industrial, com a instalação de uma das mais antigas fábricas de louças da América do Sul, a Companhia Cerâmica Jundiaense que, em 1922, passou também a produzir artigos sanitários para todo o país.

Quanto à *indústria vinícola*, durante certo tempo o município colocou-se entre os maiores produtores da bebida no país. Conjugaram-se neste particular o elemento humano, representado pela presença do colono italiano, que iniciou o cultivo da uva nos quintais para consumo doméstico e o declínio dos cafêzais e sua paulatina substituição pelas videiras. Estas inicialmente ocupavam o fundo dos vales, por não temerem as geadas mas progressivamente avançaram para os terrenos esgotados pela rubiácea. Passaram então a constituir a principal produção agrícola dos sítios e pequenas propriedades resultantes do fracionamento de antigas fazendas e uma das principais atividades industriais do município.

Em fins do século passado encontram-se referências à fábrica de vinho Storami, localizada em Vinhedo e fundada por um imigrante italiano. Um conterrâneo, Hermes Traldi, deu início a uma produção de vinho rudimentar, em 1921. Vinte anos depois, controlava 50% da produção vinícola do estado. Em 1935, Jundiaí despontava como maior centro vitivinícola do estado de São Paulo, posição mais tarde assumida por São Roque, quando a uva de mesa passou a ser a qualidade mais cultivada no município jundiaense .

Apreciadas em seus aspectos gerais, cumpre acrescentar que as condições regionais de Jundiaí adquiriram relêvo face ao fenômeno da industrialização, graças a fatores de plano nacional e internacional, decisivos no incremento da atividade industrial no país. Além das duas guerras mundiais, períodos de quase estagnação de importação estrangeira e conseqüente estímulo da produção nacional, entraram em pauta orientação e medidas governamentais, favorecendo direta ou indiretamente a industrialização.

Períodos de industrialização e localização de indústrias

Distinguem-se em Jundiaí alguns períodos de maior acentuação da atividade industrial, repercussão das próprias etapas do desenvolvimento fabril do país ou, mais precisamente, da capital paulistana.

Empreendimentos de natureza artesanal datados dos tempos dos bandeirantes — confecção de objetos de couro — só tiveram significado quando a vila era centro de organização de caravanas que se dirigiam às áreas de mineração. Encerrado este período, desapareceram sem deixar vestígios e, portanto, sem conseqüências para o posterior desenvolvimento industrial da cidade.

A semelhança do que ocorreu em outras cidades da região, mas em menor escala, os colonos estrangeiros imigrados na segunda metade do século passado, constituíram-se em esteio de várias iniciativas de de cunho artesanal, semente de futuros estabelecimentos importantes.

É, porém, com a *introdução da estrada de ferro* que se torna lícito reconhecer um período de implantação fabril propriamente dita nas cidades cafeeiras de fins do século passado.

Com base na amostragem de que dispomos, concernentes a inquéritos realizados em 16 fábricas sediadas em Jundiaí, podem-se vincular a esta primeira fase os seguintes estabelecimentos: Eleikeiroz S.A. (1870), Oficinas da Companhia Paulista (1870), Industrial Jundiaense (1885), Companhia Mecânica Importadora (1890).

A ferrovia constituiu-se em fator de instalação de indústrias. Facilitando a interiorização de produtos importados, tanto de matérias-primas como de maquinaria, a estrada de ferro propiciou a implantação de estabelecimentos que dependiam daquelas importações. Nesse particular, Jundiaí, localidade mais próxima da capital, oferecia vantagens para a concentração de mercadorias importadas, a que se somavam possibilidades de distribuição às áreas açucareiras e cafeeiras, graças às vias de acesso de que dispunha.

Limeira, Rio Claro e, principalmente, Campinas, centros urbanos em ascensão, desenvolviam indústrias de consumo tanto local, como regional. Jundiaí, no entanto, abrigava sobretudo as de âmbito regional. Citam-se como exemplos importantes iniciativas em Campinas, em fins do século passado, como a fábrica de chapéus, fundições e também o estabelecimento Prada (chapéus) em Limeira. Também no que se refere à origem dos investimentos, distinguam-se aquelas cidades pelo número considerável de iniciativas locais, quando em Jundiaí as mais importantes eram procedentes de fora, em particular de São Paulo, e secundariamente de outros pontos do estado.

Luiz de Queiroz, natural de Piracicaba, onde impulsionou diversos empreendimentos agrícolas e industriais, escolheu Jundiaí para localizar uma fábrica de formicidas e inseticidas, destinados sobretudo à lavoura canavieira. Ainda hoje perdura, no mesmo ponto, junto aos trilhos da atual Santos—Jundiaí, na estação da Várzea, o velho prédio de tijolos da primitiva construção, que ostenta na fachada o nome de Fábrica da Várzea.

A ferrovia deu expansão a algumas iniciativas locais, onde se expressaram aspectos de concentração financeira, em que fazendeiros de café passaram a investir não só na lavoura, como na comerciali-

zação do produto, no transporte e na indústria. A família Queiroz Telles, dos barões de Jundiaí e do Japi, foi a fundadora da fábrica têxtil Industrial Jundiaiana, próxima à estação da estrada de ferro. Em 1883, as fábricas têxteis paulistas já careciam de algodão, obrigando-se a recorrer à matéria-prima proveniente de Pernambuco, introduzida pelo pôrto de Santos e encaminhada ao interior pela ferrovia.

Ligadas também de certa forma à ferrovia, elemento de intensificação do movimento imigratório, sobretudo italiano, registraram-se atividades industriais de pequeno vulto, encabeçadas por nomes peninsulares. São fábricas de cerveja, marcenarias, olarias, etc.

A Companhia Mecânica Importadora (1890) foi empreendimento de um imigrante italiano, que começou por montar pequena oficina de implementos agrícolas ampliando-a mais tarde com a aquisição de terrenos próximos.

A instalação das Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Jundiaí representaria verdadeiro marco na sua evolução industrial. Estabelecendo-se numa área próxima ao trecho inicial da estrada de ferro, transformaram-se em ponto de partida da ocupação das partes baixas da cidade como setor industrial.

No período correspondente à *Primeira Guerra Mundial* surgiram em Jundiaí diversos estabelecimentos têxteis, fruto de investimentos estrangeiros, suíços e franceses, principalmente. São exemplos a Companhia Fiação e Tecidos São Bento, a Fábrica Japi, a Argos Industrial.

Jundiaí começou então a adquirir fisionomia industrial, ao mesmo tempo que tinha início um zoneamento fabril, com a localização de estabelecimentos no espaço compreendido entre as linhas férreas e o rio Guapeva, terrenos mais baratos devido às enchentes deste curso de água.

Outro período pode ser reconhecido *na década de 1930, estendendo-se até o fim da Segunda Guerra Mundial*. Tomaram vulto as indústrias alimentares, além de novas têxteis, visando atender à crescente demanda dos centros urbanos mais importantes.

Datam desta fase, de acôrdo com nossos inquéritos: a Vitivinícola Cereser, Fábrica Glória da Companhia Fiação e Tecelagem Azem S.A., a Fábrica A Jundiaense, a Fábrica de Tecidos São Jorge (Companhia Gaspar Gasparian Industrial), a Cia. Fiação e Tecelagem Jundiaí, a Companhia Vitivinícola Paulista S.A., as Indústrias Andrade Latorre S.A., a Porcelana São Pedro Ltda.

Em traços gerais, esta fase se caracterizou por iniciativas de pequenas emprêsas, que não comportavam pronunciada divisão do trabalho, nem grande especialização da produção industrial. Quando residente em Jundiaí, o dono da fábrica não raro trabalhava lado a lado com seus operários, particularmente no caso de antigos empregados das Oficinas da Paulista, que, por conta própria, se lançaram a empreendimentos dentro da sua especialidade. O mesmo ocorreria com nume-

rosas vitivinícolas. Mais comumente, porém, eram capitais vindos de São Paulo que começaram a fazer de Jundiaí um campo de prolongamento de suas atividades fabris, de que são exemplos diversas tece-lagens, pertencentes a emprêsas sediadas em São Paulo. Por outro lado, o crescimento urbano da metrópole bandeirante acarretou a transferência de algumas indústrias para Jundiaí. Sob pressão da prefeitura paulistana, que passou a controlar a expansão da indústria no perímetro urbano, a fábrica de produtos químicos, pertencente à Elekeiroz, que funcionava em Barra Funda, mudou-se para Jundiaí, vindo a ampliar as instalações da já mencionada Fábrica da Várzea.

Afirmou-se nesse período a tendência da propriedade industrial pertencente a grupos financeiros paulistanos representados por sociedades familiares, que freqüentemente passaram a absorver a iniciativa de origem local. Serve de exemplo a Companhia Fiação e Tecelagem Jundiaí, fundada por um antigo empregado da fábrica Argos, que passou a figurar no grupo Gasparian. Os empreendimentos industriais desta fase traduziram-se em novas conquistas do espaço, que vieram confirmar sua caracterização urbana e fabril. As margens da estrada de ferro continuaram a ser atração para a instalação de fábricas, mas foram ultrapassadas naqueles limites anteriormente apontados. O bairro da ponte São João começou a ser invadido, principalmente depois da construção do viaduto sôbre as linhas férreas, em 1947, sendo de notar a predominância dos estabelecimentos de cerâmica. As indústrias passaram também a localizar-se na outra margem do rio Guapeva, como é o caso da Cica. Além disso, proliferavam as cantinas e indústrias do vinho nos bairros até então quase exclusivamente rurais, como Colônia, Caxambu, e outras.

Após a inauguração da via Anhanguera, em 1948, a implantação industrial assumiu novas características. Sem acusar solução de continuidade no setor de consumo não durável, observou-se ênfase na mecânica, inclusive a mecânica pesada, e na metalurgia. Trata-se, sem dúvida, de reflexo do que ocorria no parque fabril metropolitano, onde ocorria crescente afluxo de maquinaria e capitais estrangeiros, no início da década de 50, disponíveis depois de haver o continente europeu superado a fase de reconstrução do após guerra.

Iniciou-se, então, um período predominantemente máquino-fatureiro e de características mais capitalistas, no que se refere a vultosos investimentos de poderosos grupos financeiros, à maior divisão do trabalho, implicando na maior diversificação técnica, à crescente especialização da produção, à instalação em grandes estabelecimentos. Êstes aspectos se acentuaram com as medidas governamentais, a partir de 1955, facilitando a penetração do capital estrangeiro.

No decênio 1950-1960 foram fundadas as seguintes fábricas: Mecânica Jundiaí, Serrotes Taecke do Brasil S.A., Companhia Industrial de Calçados Vulcanizados "Vulcabrás", Vigorelli S.A., Mebras —

Ind. de Toffee e Caramelos Ltda., Promeca S.A., Duratex S.A., Tuex S.A. Indústria Têxtil, Indústria de Calçados Elbena S.A., Krupp Metalúrgica Campo Limpo S.A., Sifco*.

As condições favoráveis à industrialização propiciaram também o aparecimento de pequenos estabelecimentos. Estão neste caso a Mecânica Jundiaí, constituída com capital inicial modesto, iniciativa de antigo empregado das Oficinas da Companhia Paulista e mais dois sócios, vindos de fora; a Tutex S.A. Indústria Têxtil, fundada por um empresário chinês que possuía uma congênera em Hong-Kong, de onde trouxe as máquinas para o Brasil.

Todavia, dentro da caracterização mais capitalista desta fase, passaram a prevalecer as empresas constituídas em sociedades anônimas, em oposição à fase anterior de iniciativas individuais ou familiares.

Caracteriza também este período a predominância de investimentos estrangeiros sob várias formas. Distinguem-se os investimentos aplicados de maneira direta em grandes estabelecimentos como a Krupp, a Vigorelli, ou em estabelecimentos menores, como a Tutex, a Elbena. São essas últimas indústrias de bens de consumo não duráveis, tecidos e calçados, respectivamente, enquanto aquelas grandes fábricas se dedicam, geralmente, à produção dos bens de consumo durável, de que são exemplos as autopeças forjadas na Krupp Metalúrgica, as máquinas de costura da Vigorelli.

Outra forma de investimento corresponde a filiais de companhias estrangeiras, como a America Standard do Brasil Comércio e Administração Ltda., firma canadense, subsidiária de uma empresa americana, ou a Serrotes Taecke do Brasil S.A., filial de uma fábrica belga de serras.

Também são modalidades de investimentos estrangeiros em Jundiaí empresas brasileiras, cujo capital é alienígena, como a Companhia Industrial de Calçados Vulcanizados "Vulcabrás" S.A., cujo principal acionista é o "Crédit Foncier du Brésil et de l'Amérique du Sud S.A."; as Indústrias Têxteis Cosmopolitas S.A. e Universal, de capitais chineses; a Mebras, Indústria de Toffees e Caramelos Ltda., cuja principal quotista é uma firma holandesa; a Mineração Wahchang S. A. (em Itapeva), firma americana.

Acrescentam-se ainda os capitais que se manifestam na associação de empresas estrangeiras com firmas nacionais, onde se verifica predominância de um capital ou absorção completa de um pelo outro. Serve de exemplo, neste último caso, a Sifco, companhia americana que se fundiu com a antiga Companhia Mecânica Importadora, transformando, inclusive, sua linha de produção. A Promeca S.A., inicialmente pertencente a um grupo suíço, passou para mãos nacionais. No caso da Elekeiroz (produtos químicos), a fábrica, que pertencia ao banco franco-italiano, foi a leilão depois da segunda guerra mundial, tendo

* Fonte: Inquéritos locais, arquivo corográfico do CNG (Jundiaí) Anuário Banas.

sido adquirida pela Companhia Seguradora Brasileira, sociedade anônima e atual proprietária, na qual a metade dos acionistas é formada de paulistanos. Atualmente, associou-se, porém, a um grupo belga para formar nova empresa de produtos químicos, a Cebel.

Trata-se de uma fase em que os empreendimentos industriais são geralmente investimentos de grupos de forte concentração financeira, traduzindo-se, às vezes, em concentração vertical de estabelecimentos. Ilustra o último caso a própria Elekeiroz. Também a Promeca pertence a um grupo que possui outras fábricas no estado de São Paulo. A Cica, de capitais nacionais e de sociedade familiar, participa de um grupo que detém outras indústrias, além de um banco e negócios.

No que se refere à localização dos estabelecimentos, a fase mais recente de implantação industrial implicou em considerável ampliação do espaço. A ferrovia continua a ser a espinha dorsal da instalação de estabelecimentos fabris. De um lado, adensam-se as partes anteriormente ocupadas, que oferecem ainda terrenos vagos para fábricas, sobretudo nas proximidades do rio Guapeva, já canalizado. É o caso das Máquinas Glória S.A. Ind. e Comércio, dos Serrotes Taecke do Brasil. De outro lado, passa a ser utilizado o trecho compreendido entre a ferrovia e o rio Jundiá, mormente depois de sua canalização. Trata-se também de terrenos cuja desvalorização pela contigüidade da estrada de ferro é acentuada pelas inundações; as indústrias são quase todas recentes, como a Duratex Vulcabrás, Fertilizantes Itaú.

Ainda ao longo da ferrovia localizam-se inúmeras olarias que vão substituindo atividades rurais e que acusam certa concentração na estação da Várzea, próximo à Elekeiroz. A Krupp Metalúrgica situa-se em Campo Limpo, entroncamento ferroviário que oferece condições favoráveis ao estabelecimento de desvios necessários.

A via Anhanguera constituiu-se em outro setor de implantação industrial e mais de 100 fábricas já se estabeleceram às suas margens. Trata-se da localização mais recente, compreendendo não só novas indústrias, como outras mais antigas que, premidas por necessidades de ampliação, se transferem para terrenos mais extensos junto à rodovia. Citam-se como exemplos a Argos, em vias de mudança, a Fábrica Paoletti de Conservas (já no município de Cajama), além de outras como a Fábrica de Máquinas Cerâmicas, e inúmeras olarias.

No espaço limitado pelos dois eixos de circulação a implantação de indústrias reflete a marcha da expansão fabril rumo à rodovia, orientando-se sempre para a ocupação das partes baixas. Foram criadas, geralmente entre 1950-1955, algumas instaladas em grandes estabelecimentos como a Vigorelli S/A, a Importação Comércio e Indústria Francolite Ltda., importantes mecânicas, além de fábricas têxteis, como a Milani, Cortina e Cia. Ltda., mais adiante a Tutex S.A., a Elbena (calçados) etc.

Ilustrando a distribuição de indústrias em Jundiá, a planta da cidade revela que sua localização seguiu, de uma maneira geral, a orien-

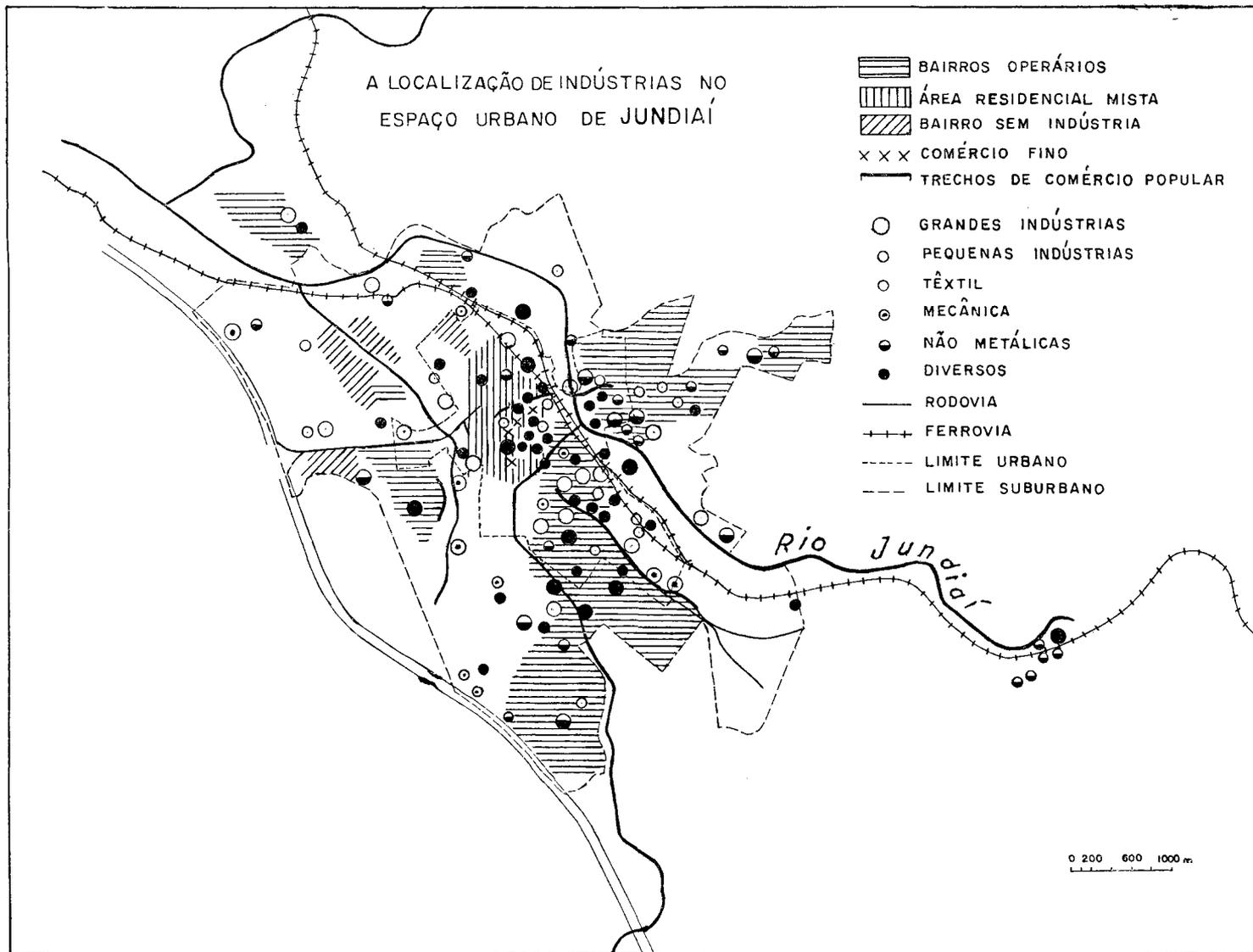


Fig. 4

tação dos vales que cortam longitudinalmente a cidade: o do rio Jundiaí, aproveitado para a instalação das linhas ferroviárias, o do rio Guapeva, o do rio do Mato. Acrescente-se a disposição ao longo da via Anhanguera, que, *grosso modo*, se alinha também no mesmo sentido. Alguns trechos apresentam maior concentração, correspondendo aos quarteirões de implantação mais antiga, contíguos à estrada de ferro. Sobressai, assim, o agrupamento industrial formado pelas Vilas Argos, Arens e Progresso, onde se distingue um setor de dominância têxtil e outro de mecânica; já nos referimos às recentes fábricas instaladas nos terrenos entre a ferrovia e o rio Jundiaí. Também no Bairro da Ponte São João há concentração de grandes estabelecimentos em que sobressaem cerâmicas e tecelagens.

Rumo à via Anhanguera, constata-se tendência ao adensamento fabril em torno da Cica e a expansão para a rodovia ao longo do vale do rio do Mato, onde se localizam grandes fábricas mecânicas e têxteis, além daquelas que já se dispõem ao longo da estrada de rodagem.

Finalmente, pode-se assinalar o conjunto de pequenos estabelecimentos destinados ao consumo local, geralmente de alimentos, ocupando as encostas da colina principal.

Olarias e estabelecimentos vinícolas apresentam distribuição esparsa, situando-se em trechos rurícolas em vias de transformação, como os bairros do Caxambu, Colônia, Traviú e na estação da Várzea, aqui as cerâmicas apenas.

ASPECTOS DA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

A função industrial constituiu-se em elemento essencial da atual organização do espaço urbano em Jundiaí. Instalando-se junto à ferrovia, inicialmente, as construções fabris foram o ponto de partida de um zoneamento adaptado à topografia de colinas e outeiros gnáissicos, geralmente a 750 m de altitude, intercalados por vales largos, a um desnível de 50 m em média. Os trechos mais baixos foram ocupados pelas indústrias e vilas operárias e os mais altos pelos setores administrativos e de comércio mais fino ou ainda pelas residências melhores, numa etapa mais recente.

As fases iniciais da história de Jundiaí não se traduziram em considerável ampliação de seu espaço urbano. Erigido no primeiro quartel do século XVII, o povoado foi obra do bandeirismo. A semelhança de seu próprio núcleo de origem, os paulistanos escolheram para sítio uma das elevações alongadas, a salvo das inundações do rio Guapeva para onde volta uma encosta abrupta.

O núcleo original pode ser configurado pelo quarteirão atual que se estende da praça Ruy Barbosa até a rua Secundino Veiga; no local da atual praça Pedro de Toledo foram erguidos a matriz, o pelourinho, a cadeia. Paradoxalmente, foi no ciclo despovoador da província que Jundiaí adquiriu certa projeção urbana, graças à função administrativa,

como cabeça de comarca, cuja jurisdição se exercia sobre vasta porção do território bandeirante, até princípios do século XIX. Apesar de sua origem colonial e relativa importância como "vila do interior" os primeiros séculos pouco influenciaram na dilatação do território urbano de Jundiaí. Mesmo no seu fastígio, quando foi dotado de importantes instituições materiais, concretizadas nas sedes da câmara municipal, nas igrejas, o aglomerado confinava-se à colina principal. Segundo d'Alincourt, em fins do século XVIII, a vila de Jundiaí avançara além da praça principal e da rua do Meio (atual Rosário) que eram os trechos mais povoados, até as atuais ruas Siqueira Moraes, próxima ao Mercado e Senador Fonseca, ainda quase desabitada. A decadência da cidade, na segunda metade do século XIX apontada por Tschudi, ministro da confederação helvética no Brasil, não interferiu nos limites materiais da cidade, mas refletiu-se no esmorecimento ou desaparecimento de grande parte de suas atividades.

Com o advento do café e da ferrovia, ampliou-se o espaço urbano da colina central, graças aos loteamentos da família Peacke (1891), da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da vila Antônio Leme. Ainda hoje se conservam traços da configuração urbana do passado, tendo havido, freqüentemente, uma adaptação de novas atividades a construções do período imperial. Presistem igualmente os vestígios da função social das praças que coroam os pontos mais elevados. São geralmente dotadas de uma igreja e circundadas por mansões senhoriais, utilizadas no presente para finalidades diversas.

Datam também de fins do século anterior e princípios de 1900 os loteamentos isolados de outras colinas, como o Anhangabaú e o núcleo colonial.

A ocupação dos trechos baixos tornou-se mais efetiva principalmente depois da instalação de fábricas têxteis, que fundaram vilas operárias e promoveram o loteamento de terrenos adjacentes. São de 1912 as vilas Arens, Progresso e São Bento, resultantes da iniciativa das primeiras grandes tecelagens, preocupadas já em atrair e fixar mão-de-obra nas suas proximidades. A vila Arens tornou-se símbolo da industrialização em Jundiaí. No bairro primitivamente dominado pelo charco, surgiu uma das primeiras oficinas de proporções modestas, mais tarde ampliada, formando o embrião do futuro desenvolvimento industrial desta parte da cidade, desenvolvimento que se propagou à Vila Progresso, Agapeama e Vila Rami.

A acentuação da atividade industrial de Jundiaí passou a comandar a expansão urbana, através da conquista de novos contingentes de população, atraídos de seu quadro rural e de outros municípios, e de novos trechos das baixadas que se intercalam entre as ondulações da topografia. Entre 1926 e 1930 apareceram Vila Rui Barbosa, Vila Rami. Os loteamentos tornaram-se mais freqüentes a partir de 1930, traduzindo-se no preenchimento dos claros que restavam ainda em torno do adensamento fabril de Vila Arens e dos terrenos circunjacentes à colina principal.

Pertencem a êste período Vila Boa Ventura (1933), Vila Joana (1935), Vila Vianelo (1938), a nova Vila Argos (1942), Vila Lacerda (1946).

O núcleo central, abrigando a parte mais antiga e as funções mais importantes do setor terciário, além de residências melhores, já se destacava como ilha no meio da profusão de chaminés e habitações operárias.

Em 1947-1948, dois fatos importantes marcaram a vida da cidade e passaram a orientar as formas de sua expansão espacial: a inauguração da via Anhanguera e a construção do viaduto sôbre a linha férrea. O espaço urbano ampliou-se nos dois sentidos. Graças ao viaduto, desenvolveu-se o Bairro da Ponte São João, até então quase insulado, através da instalação de diversas indústrias e do conseqüente aumento de moradias operárias principalmente, sendo o próprio Estádio para lá transferido. No sentido da rodovia, abriram-se os loteamentos de Vila Bela Vista (1947), Vila Nambi (1948), Vila de Vecchi, Vila Santana, Vila São Paulo (1949).

A partir de 1950, assinalou-se transformação sensível no tipo de loteamento, que visou a ocupação das partes altas, destinando-as quase exclusivamente à função residencial de padrão mais elevado. Significativamente, foi abandonado o nome de vila, substituído geralmente pelo de jardim. O próprio traçado, adaptado às ondulações do terreno, diferia bastante da configuração ortogonal dos loteamentos anteriores. Citam-se entre outros a Chácara Urbana, o Jardim do Lago, os Jardins Cica, Messina e Buonfiglioli, resultantes de terrenos pertencentes à fábrica Cica, o Jardim Ana Maria, Jardim Brasil, Parque do Colégio.

A via férrea e a estrada de rodagem constituem os limites do quadro em que está circunscrito o espaço mais denso da cidade. Além dêste traçado, a expansão urbana espraia-se em ramificações, a mais avançada das quais é a que toma o rumo de Itu. Parece que esta orientação seria conseqüência de uma lei municipal, datada de 3 anos, que exigia luz e calçamento obrigatório além de outras benfeitorias nos loteamentos situados dentro do perímetro urbano e suburbano. Em conseqüência, as áreas loteadas extravasaram êstes limites, avançando sôbre a zona rural, o que acarretou pesado ônus à Prefeitura, encarregada da instalação de serviços públicos. A lei 915 de 1961, estendendo as referidas obrigações a todo o município, mas às expensas dos proprietários, produziu efeitos imediatos, que se traduzem no sensível declínio daquela forma de expansão urbana.

O processo de ampliação espacial em Jundiaí trouxe profundas influências sôbre o plano da cidade, a distribuição de serviços, a circulação, a própria vida urbana.

No que concerne ao plano, delineou-se um núcleo central, cercado por aglomerados desenvolvidos nos loteamentos periféricos, que emprestam considerável extensão suburbana a Jundiaí. Todavia, mesmo dentro do perímetro urbano depara-se ainda com vazios e aspectos de subúrbio em certos trechos. Grandes claros são, por exemplo, encontrados no Anhangabaú, Retiro, Ponte de Campinas, Vila Rio Branco e proximidades do bairro São João Batista. Ruas não pavimentadas, casas

com grandes quintais imprimem feição suburbana a locais situados nas vizinhanças do cemitério, no bairro da Ponte São João. Por outro lado, o avanço da urbanização efetuou-se em alguns pontos da zona rural, transformando bairros dantes quase essencialmente vinícolas em células suburbanas. Agiu como ponta de lança, neste particular, a instalação de fábricas, sobretudo de bebidas (vinho principalmente) e cerâmica, atraídas pela presença de mão-de-obra. Servem de exemplo os bairros de Caxambu, Itupeva, Traviú, dentre outros, cujas modificações mais sensíveis se processaram a partir de 1950.

No interior da cidade, o trecho mais densamente ocupado é o compreendido entre as Vilas Vianelo e Rami até a área da fábrica Cica.

Os núcleos de certa forma insulados resultantes do tipo de crescimento de Jundiaí, apresentam nuanças do ponto de vista formal. Si bem que as unidades fabris e as vilas e áreas residenciais operárias constituam um elemento de homogeneização de boa parte da paisagem urbana, outros pontos distinguem-se por uma fisionomia própria. Já nos referimos ao sítio mais antigo da cidade, com seus remanescentes arquitetônicos do período imperial. No antigo núcleo da Colônia perduram no tipo de construções, na designação de ruas e casas de comércio, os traços peninsulares dos primeiros ocupantes. Já no Anhangabaú concentra-se um dos trechos modernos, como o atestam os edifícios do Instituto de Educação, o Hospital do SESI, a Escola do SENAI, o Ginásio Municipal de Esportes, a Estação de Enologia, sem deixar de lado as novas áreas residenciais.

A relativa compartimentação do plano da cidade refletiu-se também no setor da *distribuição de serviços*. É verdade que na colina do núcleo original se concentram o comércio melhor, agências bancárias, cinemas, a Prefeitura, a Companhia Telefônica, os principais hotéis. Mas observa-se igualmente tendência a certa auto-suficiência nas células urbanas e suburbanas mais importantes, naturalmente no que se refere a um comércio de tipo popular. A vila Arens, o bairro da Ponte São João, por exemplo, possuem recursos próprios e grande movimento.

Apesar do expressivo contingente de população urbana, Jundiaí não detém atividades terciárias de molde a projetá-la como importante centro de relações.

A própria fisionomia urbana reflete a limitação de funções. A área que reúne os serviços mais importantes abrange as ruas Barão de Jundiaí, Rosário, Jacinto Borges e Siqueira de Moraes, mas ainda não adquiriu os aspectos formais que se encontram nos setores funcionais diferenciados das grandes cidades modernas. Não há um centro monumental, o crescimento vertical é apenas incipiente, tão pouco ocorre diferenciação marcada entre local de trabalho e residência. Mesmo no trecho central de maior concentração de serviços encontram-se moradias, bem como a freqüente associação da loja, no andar térreo, e da habitação na parte dos fundos ou no sobrado. Foi apontada como razão fundamental do pequeno desenvolvimento urbanístico da cidade o fato de residirem geralmente em São Paulo os proprietários de indústrias,

cujos interesses se limitam ao plano dos estabelecimentos fabris, sem a preocupação de aplicar investimentos no crescimento da cidade em si.

A reduzida centralidade pôde ser avaliada pela observação do comércio varejista e atacadista da cidade. Neste último setor, constatou-se que a área de influência de Jundiaí abrange Itatiba, Bragança, Atibaia, principalmente; a concorrência é intensa com Campinas, que já absorveu Vinhedo, por exemplo. Quanto ao comércio varejista, baseando-se na área de vendas da Ultralar, subsidiária da Ultragás, verificou-se que sua máxima influência estendia-se a Itupeva (na direção de Itu), a Louveira e Jarinu (direção Campinas) e Botujuru (direção Franco da Rocha). No entanto esta área torna-se mais reduzida, levando em conta a entrega automática de gás, que é a visita quinzenal aos clientes, independente de chamados. A Casa Cruzeiro, loja de aparelhos eletrodomésticos, possui matriz em Jundiaí e filiais em Cajamar, Itatiba e até Itu. Embora de âmbito regional limitado, o varejo expõe grande sortimento de artigos de boa qualidade, servindo ao nível aquisitivo da população. Segundo informações obtidas, a maioria dos consumidores é formada por operários e sitiantes, de vez que as camadas abastadas dirigem-se de preferência a São Paulo para suas compras mais importantes.

Levando ainda em conta o raio de ação de Jundiaí no que tange à jurisdição exercida pelo órgão local do IAPETC sobre grupos escolares sua área de influência abrange os municípios de Bragança Paulista, Joanópolis, Atibaia, Piracaia, Itatiba.

Outro índice da pequena centralidade de Jundiaí pode ser aferido pelo reduzido número de hotéis; a cidade dispõe apenas de seis estabelecimentos desta natureza.

Os próprios habitantes da cidade reconhecem que a dupla proximidade de Campinas e São Paulo constituiu-se em obstáculo ao desenvolvimento de Jundiaí como centro de relações. O movimento imobiliário em torno dos loteamentos centralizou-se sobretudo naquelas duas cidades, onde se encontram as sedes das companhias encarregadas desses serviços.

Jundiaí que no passado colonial gozara de certa projeção passou a sofrer a concorrência de Campinas, à medida que a agricultura se tornou o principal esteio econômico da província. Quando entrou em pauta a fertilidade dos solos, Jundiaí começou a perder posição a favor de Campinas que, com a lavoura canavieira, atingiu população equivalente e com o café ultrapassou a da antiga sede de comarca. Inverteram-se os papéis, tornando-se Jundiaí subordinada de seu antigo termo, reduzida à expressão de vila freqüentada quase só aos domingos pelos fazendeiros. Situada na periferia da zona cafeeira, a cidade recuperou-se de certa forma no período imperial. Jundiaí também ostentou uma nobreza do café, cujas marcas se imprimiram no quadro urbano através de mansões e residências faustosas, presentes ainda na colina correspondente ao núcleo central.

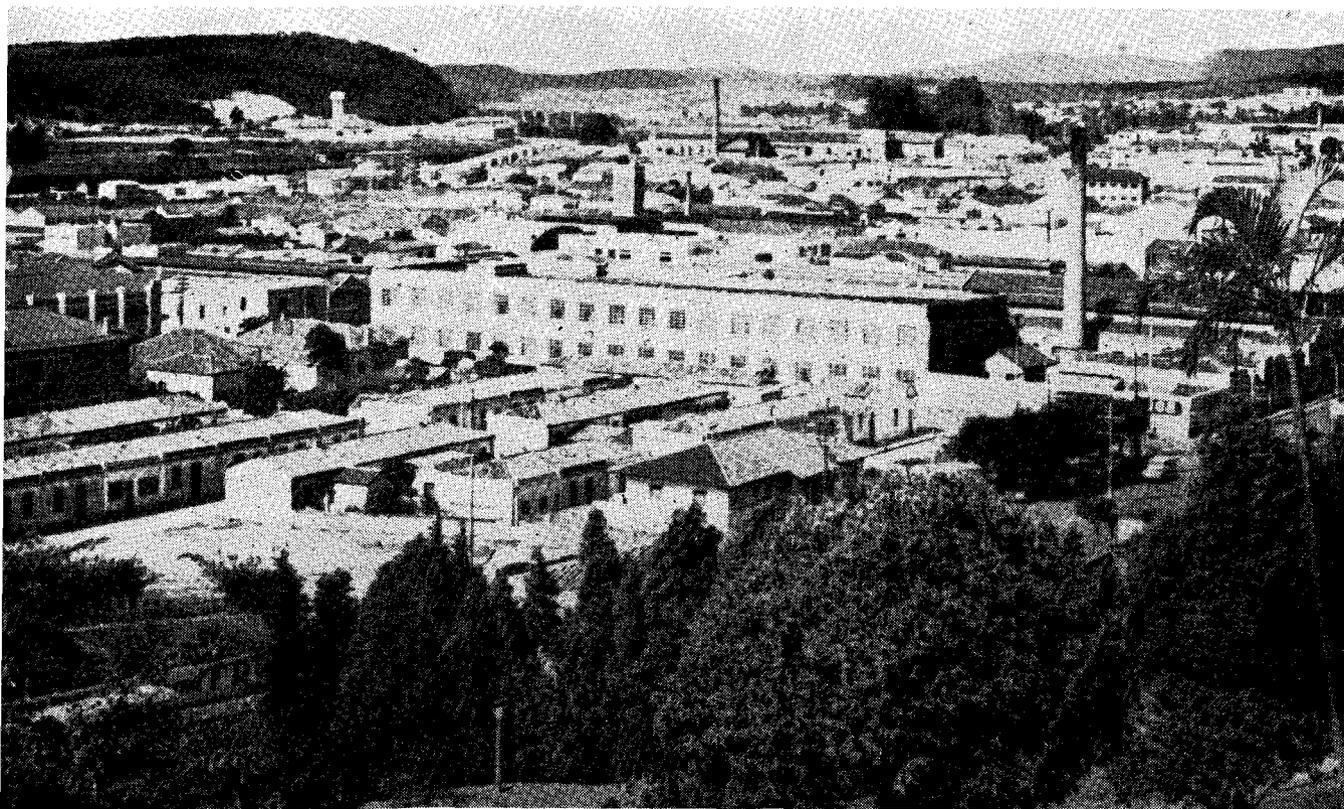


Fig. 5 — Trecho da cidade de Jundiaí ocupando o vale do mesmo nome. Os trechos mais baixos, por onde passa a ferrovia, foram ocupados pelas indústrias e vilas operárias. Estabelecimentos administrativos, de comércio mais fino e as residências melhores localizaram-se nas colinas e outeiros gnáissicos.

A introdução da ferrovia e o movimento local de baldeação dos trens que partiam de São Paulo para o interior e em sentido inverso não se constituíram em impulsionadores do progresso da cidade como centro regional. Campinas, ao contrário, ampliou seu raio de ação regional e arvorou-se em importante centro varejista e atacadista, como indica o Almanaque Administrativo, Comercial e Industrial da Província de São Paulo, possuindo empresas importantes de serviços públicos, sociedades beneficentes, hotéis, clubes, etc. As facilidades de comunicação de que passou a gozar Jundiaí aumentaram sua proximidade com duas grandes praças comerciais em franco desenvolvimento, em detrimento de sua expansão como centro urbano.

A instalação de linhas férreas e de indústrias, revestiu-se de duplo significado para Jundiaí: de um lado constituiu-se em agente primordial da conquista do espaço urbano e de sua atual feição e de outro encerrou definitivamente uma etapa da vida da cidade, acarretando-lhe profundas modificações no conteúdo social e econômico. De pacata cidade aristocrática de proprietários rurais, Jundiaí se transformou em ativa colmeia de operários e pequenos sitiantes.

A partir de então *a vida urbana* passou a desenvolver-se sob o estigma da indústria. A Companhia Paulista é considerada sua maior propulsora, mantendo em Jundiaí, além das oficinas, a sede da administração, a Caixa de Aposentadoria e Pensões, a Sociedade Beneficente dos Empregados das Locomotivas, a Associação Protetora das Famílias dos Empregados da Companhia Paulista. Datando de fins do século passado e princípios do atual, estas sociedades representaram o pioneirismo da lei de previdência social no Brasil (lei n.º 4.682 de 1923).

A indústria presidiu outras iniciativas, decorrentes do crescimento da cidade e de seu parque manufatureiro. Tomou, por exemplo, a seu cargo resolver o problema da deficiência do ensino em Jundiaí, incrementando sobretudo aqueles setores a ela relacionados. Na Campanha de Educação de Adultos surgiu como principal incentivadora. Cursos populares do SESI foram instalados em várias fábricas; fundaram-se Escolas Técnicas, como a Escola Industrial Dr. Antenor Gandra destinada ao ensino de mecânica, fundição, aparelhagem elétrica, tornearia, etc., a Escola Técnica de Comércio Santo Estêvão, em Vila Arens.

Apesar do reduzido grau de centralidade, Jundiaí apresenta certos setores da parte de serviços bastante desenvolvida, por influência da potência industrial. O aumento do fluxo monetário acarretou crescimento importante do setor bancário; em 1959, a cidade possuía 14 agências bancárias, além da Caixa Econômica Federal e Estadual.

A implantação material das fábricas redundou na formação de bairros de conteúdo quase exclusivamente operário nas suas imediações, fato a que já nos referimos anteriormente. Cumpre salientar que o grande número de vilas operárias fundadas pelas empresas industriais, a maioria das quais subsiste até hoje, caracterizou um determinado período da evolução fabril de Jundiaí. Trata-se, geralmente, de iniciativas dos estabelecimentos mais antigos, estendendo-se até a década de 30. Assim, a companhia Paulista possui ainda duas vilas operárias, somando 60 casas, localizadas nas ruas Visconde de Mauá e Conde de Parnaíba. A vila da Argos Industrial S.A., contemporânea à data da fundação da fábrica, que contava primitivamente com 25 casas, passou a 260, construída, na maioria, entre 1940-1943. A Fábrica de Tecidos São Jorge construiu vila na Chácara Urbana; a Sifco possui um conjunto de moradias, herança da Companhia Mecânica Importadora.

Através do importante papel que exerceu no setor residencial, a indústria influiu em diversos aspectos da vida comunitária organizada nas vilas de seus empregados. A Argos, por exemplo, dotou inicialmente sua vila de cinema, cooperativa e creche; em 1945, foram construídos hospital, clube recreativo e biblioteca.

As fases mais recentes apresentam características diferentes. Com o crescimento do número de trabalhadores das grandes empresas, o setor de assistência social passou a confinar-se aos limites do estabelecimento, fazendo-se representar atualmente pelas cantinas, que fornecem refeições baratas e pelos ambulatórios médicos. É apenas nestes serviços que são atingidos os familiares dos empregados, aten-

didos em gabinetes ou seções do hospital, mantidos pelas grandes indústrias, na cidade. Por outro lado, as novas fábricas não adotaram a norma de construir vilas operárias, pelo menos até o presente.

Estabelecimentos que se expandiram consideravelmente, como a antiga Companhia Mecânica Importadora que, quando absorvida pela Sifco, aumentou seu contingente operário de 300 para 1 000, não planejam ampliar a vila construída anteriormente. A Companhia Fiação e Tecelagem de Jundiaí, atualmente com 500 trabalhadores, possuía vila operária, mas vendeu as casas aos próprios empregados.

Impôs-se como medida mais econômica o transporte gratuito para os operários, atuando, assim, a indústria diretamente em mais um aspecto da vida urbana, a *circulação*. A Promeca, por exemplo, mantém dois horários de ônibus, que partem do centro da cidade e do bairro da Ponte de São João. Já a Krupp detém poderosa organização de transporte, através de cinco horários, servidos por nove ônibus que atendem aos seguintes bairros: Centro, Anhangabaú, Ponte São João, Colônia, Vila Arens, Vila Progresso, Agapeama e Várzea. Mantém também um trem especial com vários desvios para o interior. Firms de menor porte, como a Mecânica Jundiaí, fornecem talões de passe de ônibus a seus operários.

A circulação interna de Jundiaí reflete o alongamento acentuado do plano da cidade. De acordo com informações obtidas, são apenas em número de três as linhas urbanas. A de maior frequência é a circular que perfaz o trajeto centro estação da Estrada de Ferro Santos—Jundiaí, efetuando um total de 102 viagens diárias de ida e volta, num intervalo de 20 minutos. As duas outras, dispoendo apenas de um veículo, funcionam de hora em hora, com frequência, portanto, muito menor de viagens: a linha 7, Cidade — Hospital do SESI, registra 28 e a linha 9, Cidade — Vila Progresso mantém 32.

As linhas interurbanas também são três, sendo a de maior frequência e da Agapeama, que realiza 78 viagens diárias, com intervalos de 25 minutos, dispoendo de dois veículos. Segue-se em número de viagens a linha Cidade — Retiro — Jardim Espéria, com 32 de hora em hora, e a Cidade — Ponte São João — Vila Rio Branco, com 23 viagens de quarenta em quarenta minutos.

Tôdas as linhas partem do centro da cidade, geralmente da praça Ruy Barbosa ou da Pedro de Toledo, percorrendo um trajeto linear e independente, isto é, direto entre o ponto de partida e o local de destino e em sentido inverso. As que servem os subúrbios cobrem, portanto, longa extensão, de que dão mostra as quilométricas ruas e avenidas que cortam a cidade. Refletindo também a importância da zona suburbana de Jundiaí, são as mais numerosas; contam-se em número de oito e algumas com maior frequência de viagens que as de natureza urbana ou interurbana.*

* Constituem exemplos as linhas 2 e 13, respectivamente, Cidade — Vila Rami e Cidade — Colônia, que registram 64 viagens diárias, com intervalos de 30 minutos. O percurso Cidade — Vila Rami é servido também pela linha 8, de hora em hora, perfazendo um total de

Do que rapidamente foi exposto, confirma-se mais uma vez a limitação das funções urbanas de Jundiaí. Constituindo-se em principal elemento de transporte, uma vez que a cidade não dispõe de bondes, as linhas de ônibus, servidas no máximo por dois veículos e apresentando horário mínimo de vinte em vinte minutos, no próprio percurso circular central, denotam a precariedade das comunicações internas em coletivos. Nada que se compare ao ritmo febril de uma Campinas, onde a circulação intensa do centro e entre este e os bairros reflete a pujança das atividades urbanas e a mobilidade da população que a elas recorre. Em Jundiaí, a organização da circulação interior pode ser esquematicamente configurada por um ponto de convergência que é o núcleo central, ligado a arrabaldes industriais mais ou menos isolados, situados a distâncias variáveis.

De qualquer modo, mesmo levando em conta as justificadas queixas contra suas deficiências, a circulação atual é função das necessidades da maior parte da população ativa de Jundiaí, vale dizer, operários e sitiantes, para quem o centro da cidade não é local de trabalho, por excelência, mas ponto de compras e diversões. A organização dos transportes internos é, pois, mais um elemento que frisa o caráter essencialmente industrial de Jundiaí.

Atendendo aos movimentos pendulares de trabalhadores procedentes de municípios vizinhos, que diariamente se encaminham para as fábricas, estabeleceu-se uma circulação neste sentido, cuja frequência é praticamente limitada aos horários de maior procura, isto é, na parte da manhã e à tarde. Algumas empresas são sediadas em Jundiaí, como a de Salto e a de Itatiba, que também se dirige a São Paulo. Outras possuem sede nos vários centros, tendo Jundiaí como ponto terminal — Amparo, Atibaia, Bragança, Vinhedo, Itu e a de Itatiba, direta a Jundiaí.

As linhas interurbanas de maior frequência são as que estabelecem ligação com São Paulo, através de viagens de meia em meia hora, servindo principalmente a estudantes na parte da manhã e a médicos na parte da tarde, nos horários de 7-8 horas e 13-14 horas sobretudo.

As ligações com São Paulo são também acentuadas pela conexão ferroviária. Já em 1945 Jundiaí comunicava-se com a capital através de mais de vinte trens diários, mantidos pela estrada de ferro Santos—Jundiaí que, além do tronco principal, apresenta os ramais de Piracaia e Campo Limpo—Vargem. Em 1954, a distância a São Paulo foi encurtada graças à eletrificação da referida ferrovia, representando um percurso de 60 kms, efetuado em 53 minutos. Para Campinas o trajeto é de 44 km, significando 32 minutos no tempo; a linha Jundiaí — Colômbia é mantida por esta ferrovia. Também a Sorocabana serve a Jundiaí, estabelecendo sua ligação com São Pedro.

32 viagens. As demais linhas apresentam viagens em intervalos mais espaçados: a linha 5, Cidade — Várzea — Campo Limpo efetua 12 trajetos, a linha 10, Cidade — Vila Lacerda 18, de duas em duas horas, com exceção do horário 12,15 — 13,15 e 18,15 — 19,15, no ponto de partida. Finalmente, as linhas mais extensas são as de número 11, Itupeva — Traviú — Jundiaí, 12, Ermida — Jundiaí e 14, Cidade — Caxambu, cuja frequência varia entre 4 e 8 trajetos diários, aumentando porém, aos domingos e feriados.

POPULAÇÃO E MÃO-DE-OBRA

O exame do crescimento da população do município de Jundiaí demonstra sensível diferença de ritmo. No século XIX aumentou lentamente, passando de cerca de 6.000 habitantes no início do século para 10.000 em 1886.

Por ocasião da primeira guerra mundial, registraram-se 30.000 habitantes. Em 1940, a população do município de Jundiaí era de 58.203 habitantes. Trata-se, portanto, de um período de crescimento lento, apesar da introdução de indústrias, cadência que se mantém até 1950, quando a população total do município atingiu 69.165, acusando, portanto, o acréscimo de 10.000 habitantes em 10 anos *. Foi no decênio seguinte que se verificou o aumento explosivo, como demonstra o censo de 1960, em que o total do município alcançou 118.874 habitantes, refletindo acréscimo relativo de cerca de 50% sobre o contingente anterior.

Por outro lado, a distribuição da população pelos ramos de atividades sofreu alteração mais profunda no último decênio. Em 1940, o quadro urbano acusava 31.087 indivíduos e o rural 27.116. Ocupava o primeiro lugar em atividades o setor de agricultura, pecuária e silvicultura, com 8.093 pessoas, seguida pelas indústrias de transformação com 7.215. O setor de serviços somava 6.344 pessoas, com ênfase no ramo de transporte e comunicações, isto é, de empregados ferroviários, principalmente, que registrava 3.036 indivíduos. Considerando, porém, que no setor primário e terciário estão agrupadas várias atividades, a indústria de transformação isoladamente absorvia já nesta data a maior parcela de população ativa do município.

Recordemos que, neste período, a cidade conquistava novos espaços, impulsionada pela indústria, recebendo o justo cognome de "cidade dos teares" o "cidade dínamo".

Em 1950, o quadro rural absorvia 44% dos habitantes, mantendo-se, assim, aproximadamente a mesma proporção anterior. Já na distribuição de atividades verificou-se expressiva alteração: diminuiu o número de pessoas ocupadas no setor primário, que passaram para 5.741; o setor serviços cresceu em 50%, somando 9.759 e as indústrias de transformação 12.044, registrando-se acréscimo superior a 70% em relação ao período anterior. A população industrial correspondia a quase 30% da população urbana, enquanto em 1940 atingia a pouco mais de 20%.

Em 1960, os habitantes urbanos eram 84.010, dos quais o distrito de Jundiaí, reunia 79.538; os rurais somavam 34.864, figurando o distrito sede com 25.799. Constata-se de imediato que a população da cidade duplicou no último decênio, rompendo-se o relativo equilíbrio anterior, face à parcela de habitantes rurais, cujo crescimento foi de pouca monta.

* Já se havia destacado de Jundiaí o antigo distrito de Rocinha, erigido em município, com o nome de Vinhedo (pop. 8.525 — 1950), aliás único desmembramento do município.

O número de pessoal ocupado na indústria é de 16.294; à primeira vista pode parecer declínio do ritmo de crescimento da mão-de-obra operária que, neste decênio acusou cêrca de 30%, em oposição aos 70% de período anterior. Cumpre ressaltar tratar-se, porém, de fase de maior mecanização da indústria, embora de aumento de número de fábricas. Assim, o censo de 1950 indica 235 estabelecimentos, enquanto o de 1960 registra 365.

Dados do Censo de 1960 sôbre a distribuição da população no município, permitem discernir o que significa a influência da indústria neste particular:

| Distritos | Urbano | Suburbano | Rural |
|-----------------|--------|-----------|--------|
| Distrito sede | 35.000 | 45.500 | 26.000 |
| Várzea Paulista | 1.200 | 800 | 4.000 |
| Campo Limpo | 2.000 | 700 | 2.000 |
| Itupeva | 250 | 350 | 3.700 |

Observa-se a ênfase do quadro suburbano no distrito sede, graças ao desenvolvimento da indústria. No quadro rural predominam pequenas propriedades, geralmente de 1,5 alqueires, via de regra dedicadas ao cultivo da uva de mesa. As atividades rurais mais vivas concentram-se no próprio distrito sede, representadas por sítios e granjas, cuja produção se volta para o mercado paulistano. Os demais aglomerados, elevados a sedes de distritos em 1960, demonstram tendência à urbanização, com exceção de Itupeva, área onde predomina a grande propriedade. Em Campo Limpo, antigo entroncamento ferroviário, e Várzea Paulista as atividades agrícolas tendem a reduzir-se, impondo-se a indústria gradativamente como principal agente remodelador da paisagem, no sentido de sua urbanização crescente.

Mão-de-obra — A tradição de qualificação de seu operário constituiu-se em um dos principais motivos de atração de indústrias que exigem prática e avanço técnico de seus trabalhadores, como é o caso da mecânica e metalúrgica, conferindo a Jundiaí um cunho especial como centro industrial. A base do desenvolvimento industrial de Jundiaí consolidou-se em tórno da fabricação da ferraria agrícola, mais tarde caracterizada como mecânica agrícola.

Neste particular, as Oficinas da Companhia Paulista representaram a pedra angular da formação da mão-de-obra especializada. Instaladas no comêço do século consagravam-se à reparação de carros e vagões, à fabricação de máquinas, ferramentas e outras para a transformação de diversos metais. Dispunham de seções distintas para a metalurgia e outros misteres, provávelmente as únicas oficinas do país a adotar esta divisão de trabalho. No setor metalúrgico, possuíam fundição de ferro e bronze, ferraria, caldeiraria, máquinas de ferramentas para tornear, aplainar e furar peças metálicas, equipamento para ajustagem e montagem de locomotivas. Cada seção continha categorias diversas de operá-

rios: oficiais, serventes, aprendizes. As oficinas mantinham uma escola noturna para aprendizes situada na parte alta da cidade, funcionando desde 1901.

Atualmente, os técnicos das oficinas são brasileiros, mas, de início eram estrangeiros, havendo até distribuição de cargos segundo a nacionalidade. Eram ingleses os técnicos de oficina, italianos os mestres de obras, portugueses os mestres de linhas. A mão-de-obra comum era geralmente constituída de portugueses e brasileiros. Até hoje o cargo de mestre é ocupado por italianos.

Os operários das oficinas não raro tomaram a iniciativa de estabelecer por conta própria pequenas fundições e mecânicas, que, mais tarde, ganharam maior impulso.

O incremento do ensino técnico e industrial passava a ser objeto de preocupação constante na vida da cidade, em detrimento de outros graus de ensino, o que obrigava os estudantes a recorrer a São Paulo ou Campinas, para êste fim.

Já neste período ampliou-se a Escola Industrial, visando integral funcionamento das seções de mecânica, tornearia, forja e eletricidade. Criou, simultaneamente, uma Seção de Colocação, onde eram oferecidos serviços de técnicos industriais para a construção de máquinas e motores, desenho de máquinas e instalações elétricas, e de artífices para mecânica de máquinas, fundição, serralharia, maquinaria em geral funcionando em turmas diurnas e noturnas. Já nos referimos ao papel da indústria como incentivadora da Campanha de Educação de Adultos. O SESI, por sua vez procedeu à instalação de cursos populares em diversas fábricas, sobretudo nas têxteis, que congregavam o maior número de trabalhadores.

A qualificação de sua mão-de-obra tornou, pois, Jundiaí um núcleo de operários experientes, elemento de vulto para a atração de indústrias modernas. A recente intensificação fabril em Jundiaí, por sua vez, transformou-a em importante mercado de trabalho, promovendo, como anteriormente assinalamos, considerável afluxo de população rural, via de regra de precário nível de instrução, longe, portanto, de satisfazer às exigências técnicas crescentes da moderna empresa industrial. Por outro lado, as grandes indústrias, a par da mecanização moderna, requerem um grau de qualificação de mão-de-obra que a cidade ainda não é capaz de atender. As maiores fábricas procuram contornar a questão, promovendo estágios de aprendizagem industrial em vários setores, mantendo sobretudo menores nos cursos profissionais existentes ou contratando pessoal por êles formados. O problema é mais agudo para os gêneros de indústria de desenvolvimento mais recente, isto é, a metalúrgica e a mecânica. Mesmo nas indústrias que não apresentam iguais exigências, torna-se necessário o aprendizado fabril para os trabalhos de qualquer categoria, ante a falta de experiência de grande parte de seus efetivos. Nas têxteis é êste o caso mais comum; os técnicos formam-se geralmente nas próprias fábricas que algumas vêzes mantêm

acôrdo com o Senai para o aprendizado da tecelagem. A Elekeiroz S.A. estabelece um período de três meses de experimentação, só efetuando a seleção e o contrato, posteriormente.

Cria-se, assim, um clima de competição para a conquista do operário qualificado, em que, naturalmente, leva a melhor a empresa mais poderosa, ao desencadear a emulação em moldes capitalistas.

A Krupp, por exemplo, antes de instalar-se em Jundiaí procedeu a um levantamento sobre salários e condições de trabalho locais. Em linhas gerais, ficou patenteado o predomínio de salários mínimos em tôdas as categorias, além da precária ou inexistente assistência social nas fábricas, no tocante a serviços médicos, restaurantes e transporte eficiente. A Krupp instituiu nível de salários superior ao vigente na região, mas inferior ao da capital. Criou assistência médica gratuita nas dependências da fábrica, cuja receptividade a levou a ampliar o raio de ação, estabelecendo ambulatórios na cidade. O salário do operário qualificado era de 35 a 40 mil cruzeiros mensais, podendo alcançar até 80 mil ou 90 mil cruzeiros, em horários extraordinários. Os operários residentes em Jundiaí dispõem de transporte fornecido pela fábrica, com 9 ônibus para cada horário, em número de 5. Além disso, há um trem especial, composição de 4 vagões por dia.

Como conseqüência da política de melhoria objetiva das condições de vida dos trabalhadores, a Krupp conseguiu atrair a melhor mão-de-obra disponível, inclusive absorvendo a de outras indústrias.

Os estabelecimentos congêneres lutam para garantir a estabilidade de sua mão-de-obra, envidando esforços no sentido de promover os benefícios instituídos pela grande concorrente. Assim, a Promeca empenhou-se na organização de assistência médica aos operários e familiares, de restaurante a preços reduzidos e transporte. Instituiu, também sistema de prêmio, oferecendo almoço gratuito ao operário que durante o período mensal não registrar faltas ou atrasos. A Sifco ainda se encontrava em fase de transição para uma organização mais complexa, tendo como preocupação primordial a instalação de nova linha de produção para a qual procurava adaptar os antigos empregados da Companhia; manteve a vila operária existente, mas planejava a instigação de restaurante, colônia de férias, etc.

No entanto, as empresas menores não se encontram em igualdade de condições para seguir o exemplo, sobretudo no que se refere aos salários. Desta forma, lutam com a fuga do operário, que, atingindo à determinada graduação, procura vencimentos mais compensadores. É o caso da Mecânica Jundiaí, ou da antiga companhia Mecânica Importadora cujos empregados, formados na própria fábrica, são atraídos pelas grandes indústrias, não só do município, como de Campinas e Santa Bárbara do Oeste.

Nos estabelecimentos consagrados a outros gêneros de indústria, a questão não é tão premente. Via de regra, as têxteis dispõem de mão-de-obra suficiente, composta de pessoal oriundo do campo, cujo afluxo foi considerável no último decênio. Ao contrário, a automatização em

alguns setores começa a implicar na redução do número de trabalhadores braçais. Não há, portanto, igual empenho em introduzir reformas de vulto no setor de assistência social. Uma das maiores tecelagens, a Argos, submeteu a idéia de fundar um restaurante à votação de seus operários e o resultado foi negativo. Apesar de começarem a difundir-se os métodos introduzidos pela Krupp, quer no que tange ao setor assistencial, quer aos prêmios de produção (Eleikeiroz, Promeca), é o salário que representa a pedra de toque da competição em torno do operário qualificado ou mais experiente.

O simples exame de dados colhidos nos inquéritos em algumas fábricas, mostram a disparidade entre os vencimentos oferecidos pela Krupp e a Vigorelli e as outras indústrias.

*Salários médios mensais de operários qualificados — 1962 **

Fábricas

Argos — Cr\$ 18.000,
 Companhia Fiação e Tecelagem Jundiaí — Cr\$ 20.000,
 Cica — Cr\$ 20.000
 Eleikeiroz — Cr\$ 16.800, mais 20 a 30% de taxa de insalubridade
 Mecânica de Jundiaí — Cr\$ 27.600, a Cr\$ 33.600,
 Vigorelli — Cr\$ 43.200,
 Krupp — Cr\$ 35.000, a Cr\$ 40.000.

Pode-se, portanto, distinguir, em Jundiaí, dois aspectos no que se refere à mão-de-obra: de um lado, as dificuldades de obtenção do número suficiente de operários especializados para atender ao desenvolvimento técnico de indústrias mais recentes; de outro lado, considerável reserva de trabalhadores braçais, resultante do êxodo rural geralmente.

A necessidade de pessoal de nível técnico superior ultrapassa a oferta local. Esta é composta geralmente de trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que, mesmo quando não especializados, possuem experiência de indústria mecânica, sendo então freqüentemente requisitados até funcionários aposentados; e de operários formados nas escolas mantidas pelo SENAI, Curso de Química Industrial, Construção de Máquinas, que, no dizer de muitos informantes, não estão ainda adaptados aos requisitos da indústria moderna. Torna-se, portanto, indispensável o estágio em fábricas, cujos resultados ainda estão longe de preencher os objetivos.

Enfrentando a concorrência, a Promeca coloca anúncios em jornais do interior, para recrutamento da mão-de-obra de categoria superior. Mantém também um corpo de agentes que percorrem outras cidades, à cata de mão-de-obra especializada.

Por outro lado, vale ressaltar que muitos estabelecimentos mantêm uma categoria de técnicos com forte proporção de estrangeiros cujo

* Nas fábricas da Vigorelli, Mecânica Jundiaí e Eleikeiroz, as informações sobre os salários referiam-se a pagamento por hora; os cálculos apresentados referem-se a mês de 30 dias, baseados naqueles dados.

nível de vencimentos é superior ao dos operários em geral e que vão engrossar a parte que figuram no censo como pessoal ocupado na indústria, sem a especificação de operários:

| | 1950 | 1960 |
|-----------------|--------|--------|
| Operários | 10.451 | 13.554 |
| Pessoal | 1.936 | 2.740 |

Enquanto o pessoal aumentou em mais de 70%, o número de operários cresceu em cerca de 30%.

De acôrdo com os inquéritos algumas fábricas apresentam 50% ou mais de operários qualificados, como a Promeca, a Vigorelli, a Elbena; algumas também possuem número elevado de técnicos estrangeiros, como a Krupp, Metalúrgica Campo Limpo, a Vigorelli, a Tutex.

Na Promeca, os técnicos são do Instituto Tecnológico da Aeronáutica, nacionais, portanto, enquanto na Vigorelli domina pessoal estrangeiro.

Por outro lado, a oferta do trabalho feminino acarreta uma diversificação de emprêgo por sexo nos gêneros de indústria. Nas têxteis, sobretudo, é francamente dominante, formando juntamente, com a categoria de menores, grupos de salários mais baixos.

Em resumo, pode-se distinguir uma hierarquia no operariado fabril de Jundiaí: num extremo, considerável parcela de mão-de-obra comum engrossada pelos efetivos rurais, utilizada em tôdas as indústrias, integralmente em umas, parcialmente em outras, percebendo salários inferiores. No outro extremo, engenheiros e técnicos, freqüentemente contratados no estrangeiro, cuja fôlha de pagamento é separada e a mais elevada. E nos níveis intermediários, os operários de formação tradicional ou de graduação profissional fornecida pelos cursos locais ou ainda fruto do aprendizado na própria fábrica que constituem a massa de operários de categoria qualificada, com vencimentos variáveis. Ainda como reflexo do caráter capitalista que assumiu o período mais recente de industrialização, cresceu o pessoal administrativo, a classe dos gerentes, que, ao contrário dos empresários absenteístas, fixam moradia em Jundiaí.

A hierarquia em que se apresenta o pessoal empregado na indústria tem sua expressão geográfica na distribuição residencial.

A massa de operários não qualificados e semi-qualificados habita os bairros urbanos e suburbanos, ou as proximidades das fábricas. Com o aumento considerável do número de trabalhadores, vários estabelecimentos antigos não ampliaram suas vilas operárias, cujas casas melhores foram reservadas ao pessoal de categoria especial. São exemplos a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, cujas habitações das ruas Visconde de Mauá e Conde de Parnaíba servem ao pessoal sujeito a transferências, a Companhia Gaspar Gasparian que colocou a vila operária à disposição dos mestres.

Via de regra, as demais firmas possuem moradias confortáveis para gerentes e técnicos, instaladas geralmente nos novos bairros da cidade, estritamente residências. A Krupp, no entanto, construiu um grupo de casas no topo de uma colina, dentro do recinto da fábrica, à semelhança da vila existente junto à congênere alemã.

A categoria de serventes instalou-se geralmente em Campo Limpo e Várzea Paulista, locais de residência mais barata. Acrescente-se a residência em municípios vizinhos, principalmente Itatiba, de onde procede um movimento de migração diária de pessoas empregadas em Jundiaí.

Mais do que a parcela de lucros — êstes canalizados para fora, geralmente — é a elevação do nível de salários proporcionado pelo desenvolvimento industrial moderno, que promove a ampliação do mercado aquisitivo em Jundiaí. Por sua vez, ativa-se o comércio de bens de uso e consumo, onde a grande difusão do sistema de crédito vem de encontro ao interesse por artigos duráveis e mais caros. Do ponto de vista formal, a “floresta” de antenas de televisão, que é uma das características da paisagem urbana de Jundiaí, pode ser considerada como expressão de padrão de vida elevado, numa cidade de cunho essencialmente operário.

INFLUÊNCIAS DA INDÚSTRIA NA VIDA REGIONAL

Representando oferta de trabalho para todos os membros da família rural do município, a indústria tende a absorvê-la integralmente ou dá margem à criação de um gênero misto de ocupação, em que as pessoas se empregam nas fábricas e continuam a residir no sítio, onde não pagam aluguel e praticam alguma cultura de subsistência.

Segundo informações obtidas, uma família de 5 a 6 pessoas, dedicando-se à lavoura num terreno de cerca de 3 alqueires paulistas, podia obter rendimento anual de Cr\$ 200.000. Na cidade, o salário individual alcançava anualmente Cr\$ 120.000, (1961) ou mais, sem contar o estímulo que representam os atrativos da vida urbana para aumentar os ganhos, que a agricultura não pode cobrir.

A medida que se voltam para as atividades industriais e urbanas, as camadas rurais do município vão sendo progressivamente substituídas por lavradores procedentes de outros pontos do estado. Dentre os municípios que os fornecem em maior número sobressaem: Indaiatuba, Jarinu, Bragança Paulista, Socorro, além de São José do Rio Preto, Marília, Barretos, e até de Camanducaia (Minas Gerais), para quem Jundiaí reponta como verdadeiro eldorado.

O desenvolvimento industrial de Jundiaí não impediu o incremento da pequena agricultura, que se dedica à produção de uvas, figos, flôres, etc. Trata-se de atividade mais rendosa, que substitui, em muitos pontos, a decadente lavoura cafeeira de exportação pela especialização agrícola, ditada pela proximidade de grandes mercados urbanos nacionais.

As fábricas por si mesmas, também se constituem em elemento de atração para colonos de antigas fazendas de municípios próximos que migram, buscando melhores condições de vida oferecidas pela indústria. São geralmente provenientes de Itatiba, Atibaia e Bragança Paulista.

A paisagem agrícola de Jundiaí que já sofrera importantes alterações com o declínio do café e o fracionamento da grande propriedade, adquiriu transformações mais profundas advindas da crescente industrialização. Através da herança, aumenta o número de parcelas do terreno. Mas o que anteriormente, apesar da divisão, era geralmente trabalhado como um todo, apresenta atualmente destino diverso, com suas implicações na paisagem. As parcelas constituem-se geralmente em sítios frutícolas, trabalhados pelo proprietário ou por meeiros apenas, no caso do dono trabalhar e residir em Jundiaí, em São Paulo ou Campinas; as parcelas se transformam em sítios de cultivos de subsistência, implicando na ocupação mista rural-urbana a que já nos referimos; ou são utilizadas para loteamentos, desde que se verifique a instalação de uma fábrica nas proximidades.

O afluxo de população agrícola traduziu-se no crescimento do número de meeiros e sobretudo de assalariados que, não dispendo geralmente de recursos para adquirir um sítio, fixam residência em aglomerados rurais, de onde partem diariamente para o trato da terra alheia.

O adensamento destes núcleos constitui, freqüentemente, um foco de atração para a instalação de uma indústria, graças ao seu potencial de mão-de-obra concentrada. Pode-se, assim constatar a repetição do mesmo processo em vários trechos. Inicialmente, forma-se um pequeno centro, dotado de comércio elementar e alguns serviços. Estabelece-se, em seguida, a ligação com a parte central da cidade, através de uma linha de ônibus. Posteriormente, instala-se a indústria, contando já a seu favor com apreciável reserva de mão-de-obra, embora não especializada. Explicam-se, em parte, os próprios gêneros de indústria que procuram aquelas condições; são, sobretudo, olarias, cerâmicas, fábricas de vinho, para as quais não se faz premente a necessidade do operário qualificado.

Em alguns dos referidos aglomerados, como Jundiaí-Mirim, os habitantes ainda trabalham em sítios de propriedade alheia, mas uma boa parte já foi absorvida por uma fábrica pertencente a holandeses recentemente instalada, oferecendo salários mais altos; a própria Vigorelli aí fundou uma olaria. A influência da indústria resultou na melhoria do nível de vida dos lavradores. O citado bairro possui residências de tijolos, com alto padrão de conforto, como luz elétrica, televisão, etc. No mesmo caso estão Várzea e Campo Limpo e o bairro de Caxambu, berço da primeira colônia italiana, onde se estabeleceram cerâmicas e fábricas de vinho.

Por sua vez, a presença da indústria valoriza os terrenos próximos, tornando às vezes mais compensador o loteamento do que a atividade agrícola a que se consagravam os sítios. Desta forma a indústria traz na sua esteira o crescimento da área urbanizada.

Em alguns trechos, a substituição da paisagem agrícola pela urbanizada é tão acentuada que já se verifica quase solução de continuidade entre êles e a parte mais densa da cidade. Trata-se principalmente de Várzea e Campo Limpo, onde os antigos sítios vão cedendo lugar a conjuntos de moradias mais baratas, residência de pessoal vindo geralmente de fora, que depende em grande parte da indústria. Esta concentração, por sua vez, contribuiu para reforçar as atividades de serviços da cidade de Jundiaí, graças às facilidades de acesso às compras de que dispõem seus habitantes, como o trem suburbano que serve a Várzea Paulista e linhas de ônibus locais.

Elemento de transformação da antiga paisagem agrícola são também os eucaliptais pertencentes a diversas fábricas, preenchendo finalidades diversas. A Elekeiroz, por exemplo, é proprietária de cerca de 1 milhão de pés de eucaliptos, ocupando uma área de 150 alqueires, aproximadamente. Destinam-se principalmente a atender às suas necessidades de cerca de 5 toneladas diárias de carvão vegetal, recebido atualmente de Campinas e Bragança Paulista. Eventualmente a madeira é utilizada como andaime para construções ou vendida para outras indústrias.

A Duratex S.A. também mantém plantações próprias para reservas em Atibaia, Jarinu e Itatiba. A necessidade de carvão vegetal para a indústria é tão generalizada que muitos sítios frutícolas reservam uma parcela de seu terreno para eucaliptos, cuja lenha é vendida sobretudo para cerâmicas situadas nas proximidades.

Além dos pinheirais que possuem no Paraná, de onde obtêm matéria-prima para a fabricação de fósforos, as Indústrias Andrade Latorre S.A. povoaram os 90 hectares da Fazenda de Santo Antônio, em Jundiaí, com as mesmas árvores.

Resumindo, conclui-se que a indústria exerce influência direta e indireta na organização da paisagem regional: o reflorestamento a seu serviço representaria um dos efeitos da influência direta, de natureza indireta seriam as transformações do quadro agrícola, manifestando-se tanto na produção em si, cada vez mais voltada para a especialização como na crescente urbanização, através dos loteamentos; e ainda no incremento das atividades terciárias e da circulação.

ESTRUTURA DE JUNDIAÍ COMO CENTRO INDUSTRIAL

Examinando as indústrias dominantes em 1960 quanto ao número de trabalhadores e de estabelecimentos, verifica-se que a de não metálicos reúne 2.721 em 126 estabelecimentos; a mecânica 2.262 em 13; a têxtil 4.865 em 18.¹ Mas em tôdas estas indústrias são os grandes estabelecimentos que congregam a maior parte dos operários. Citam-se como exemplos a Krupp com 1.870, a Vigorelli com 2.200, Sifco com 1.000, a Promeca com 700 (indústrias mecânicas); a Argos com 1.070,

¹ Fonte: Censo Industrial — Est. São Paulo — 1960.

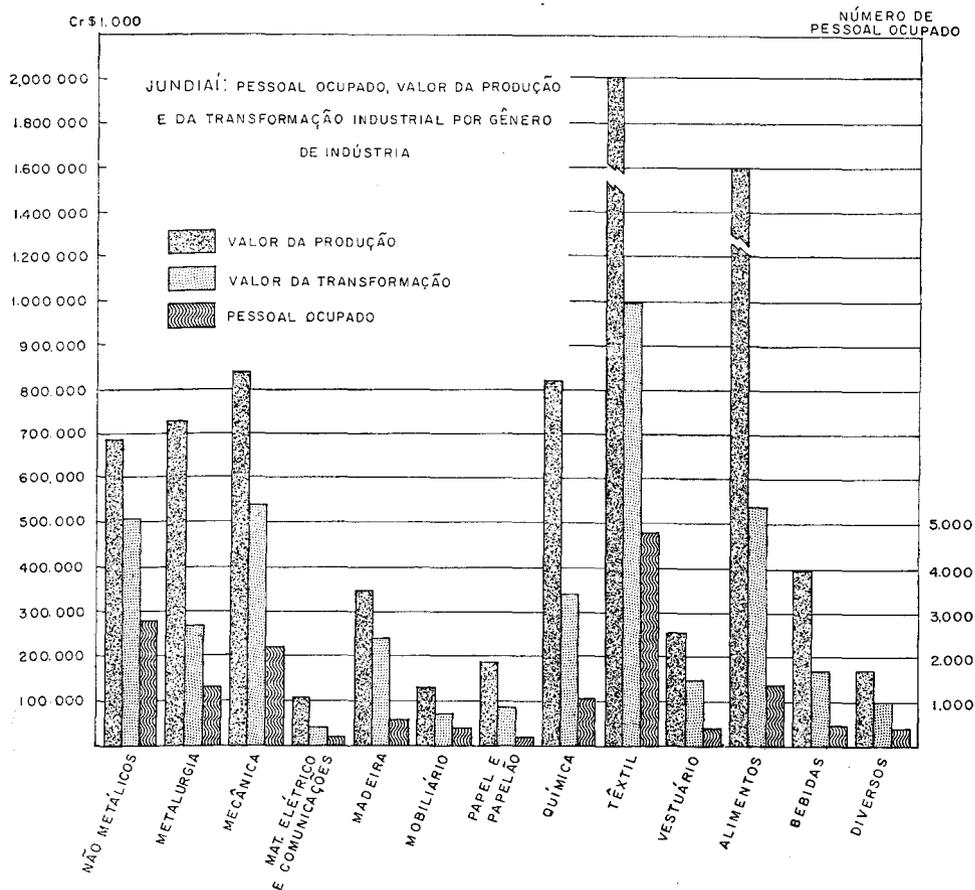


Fig. 6

a Companhia Fiação e Tecelagem de Jundiaí com 500, a Fábrica de Tecidos São Jorge com 600 (indústrias têxteis). No gênero dos não metálicos, pelo menos a metade da mão-de-obra empregada se concentra em estabelecimentos médios, isto é, entre 51 e 500 pessoas ocupadas. Também em outras indústrias importantes registram-se grandes estabelecimentos, como a Cica (indústria alimentar), com cerca de 1.100 operários, a Elekeiroz e Andrade Latorre S.A. (indústrias químicas), respectivamente com 530 e 600.² No que se refere a tamanho dos estabelecimentos predominavam os estabelecimentos pequenos, até 50 pessoas ocupadas; entre 158 fábricas que figuram no Cadastro Industrial (1958), 114 eram de 1 a 50 pessoas ocupadas.

O predomínio de pequenos estabelecimentos é um fato comum a cidades importantes, dotadas de indústria onde geralmente se consagram ao consumo urbano local. No entanto, em Jundiaí os pequenos estabelecimentos são quase sempre cerâmicas e olarias, cuja produção se destina, a maior parte, a outros centros. A média de pessoal ocupado nos estabelecimentos é de 44,6 pessoas, número elevado comparado à cidades como São Paulo (31,7) e Campinas (29,4).

² Informações obtidas nos inquéritos locais (1961).

No que se refere ao consumo de energia elétrica, distinguem-se sobretudo a indústria têxtil, a mecânica e a metalúrgica, conforme assinala o gráfico.

CONSUMO DE FÔRÇA MOTRIZ (c.v.)
POR GÊNERO DE INDÚSTRIA EM JUNDIAÍ (1960)

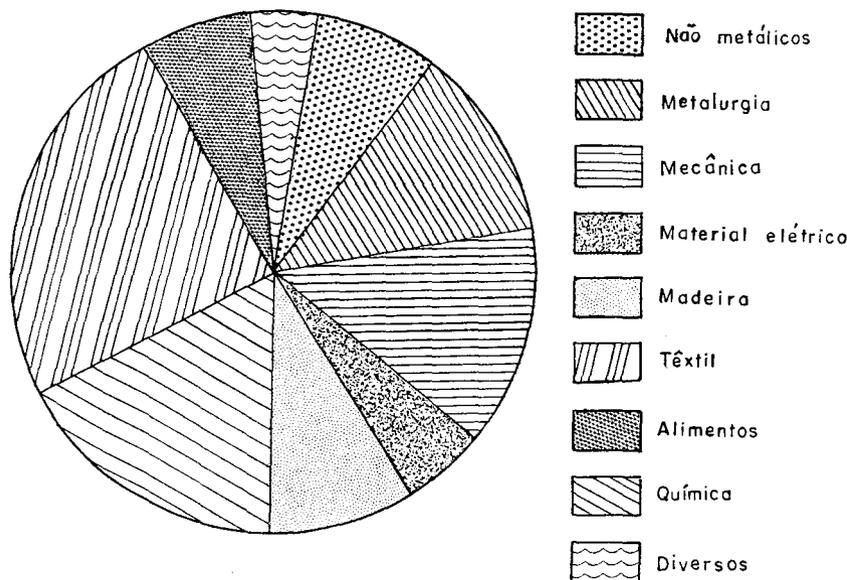


Fig. 7

O valor da transformação apresenta-se relativamente elevado nos gêneros de não metálicos, mecânica, têxtil e madeira, indústrias que empregam muita mão-de-obra. Acusam valor baixo a metalúrgica, a de material elétrico, química, alimentos, que utilizam menos operários, relativamente.

Comparando a Campinas, por exemplo, nota-se que o valor da transformação é relativamente alto em Jundiaí, certamente devido à posição inferior do setor de alimentos no seu quadro industrial. Esta indústria é uma das que registra maior dependência do valor da produção em relação à matéria prima.

Pode-se deduzir, assim, que as indústrias de Jundiaí têm como características principais o grande consumo de energia elétrica ou o grande emprego de mão-de-obra.

Baseando-se nos nossos inquéritos observa-se que são as fábricas situadas fora do perímetro urbano as que dispõem de maior campo para expansão em moldes modernos. Revela-se o propósito não só de ampliar os estabelecimentos industriais propriamente ditos, como o de concentrar, em torno da fábrica, edificações destinadas a fins diversos, desde o administrativo ao de função social, incluindo ainda seções de serviços de reparação e manutenção, etc. Acrescente-se que muitas das recentes fábricas utilizam instalações locais previamente existentes.

PRINCIPAIS CENTROS DA REGIÃO DA PAULISTA:
VALOR DA PRODUÇÃO E VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL
NÚMERO DE PESSOAL OCUPADO NA INDÚSTRIA

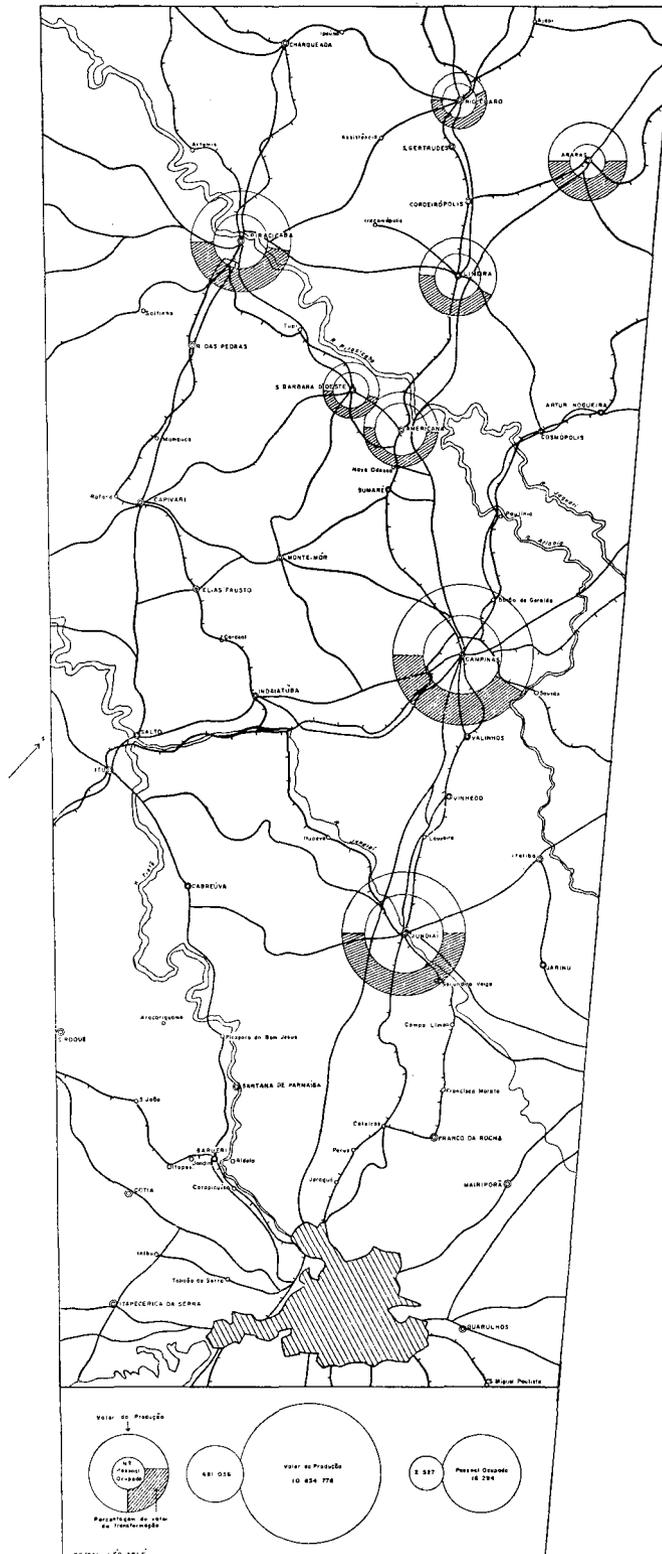


Fig. 8

A Krupp, por exemplo, estabeleceu-se numa área de 1 milhão de m², onde foram aproveitados os galpões existentes para depósito de café, mais tarde readaptados.

Entre 1950 e 1960 registrou-se sensível modificação na composição industrial de Jundiaí: diminuiu o número de fábricas têxteis, aumentou o das mecânicas, metalúrgicas e não metálicas e introduziram-se o material elétrico e a borracha. Segundo o critério da mão-de-obra empregada, Jundiaí, que apresentava em 1950 mais de 50% ocupada na indústria têxtil, passou a acusar acentuada diversificação industrial, assumindo caráter de centro polindustrial.

Cumpra assinalar que nos dados do censo acima mencionados, referentes a 1959, não figurava ainda o total de mão-de-obra de uma metalúrgica do vulto da Krupp, que congrega cerca de duas mil pessoas. A organização de empresa no local de uma antiga hospedaria de imigrantes, compreende vários setores.

A Promeca S. A. embora não conte ainda com instalações do porte da anterior, dispõe de terreno suficiente para futuras ampliações; além disso, pôde utilizar o patrimônio da antiga Fábrica de Conservas Alimentícias Audaz, que funcionava no local.

Mesmo uma indústria das mais antigas, como a Elekeiroz graças à localização periférica urbana, pôde expandir-se materialmente, à medida que diversificava e estendia a linha de produção. Observa-se uma sucessão cronológica na disposição das construções: junto à linha férrea os velhos prédios de tijolos, ostentando na fachada principal o nome do passado, Fábrica da Várzea, onde se abrigam o laboratório farmacêutico, a fabricação de formicida, inseticida, etc., que elaboram ainda a produção original, dotada atualmente de técnicas mais modernas. As instalações recentes localizam-se ao pé da encosta; entre um e outro limite o espaço é ocupado por construções destinadas a vários fins a que a indústria passou a dedicar-se consecutivamente.

No entanto, mesmo quando situadas dentro do perímetro urbano, certas fábricas dispõem de terreno para se expandir, sobretudo aquelas que se introduziram no fim da segunda fase de intensificação industrial ou no período mais recente, tendo em seus objetivos futura ampliação. É o caso da Sifco, e também da Fábrica de Tecidos São Jorge, da Cica, da Andrade Latorre. A Argos, uma das mais antigas, em processo de automação, prepara-se para transferir-se para nova localização, em terreno mais amplo, junto ao trevo da Via Anhanguera.

Vale ressaltar que, de acordo com nossas investigações quase todos os estabelecimentos possuem serviços próprios de conservação e preparação do material e maquinário, de maior ou menor vulto. A Cica, por exemplo, além da seção de conservação, mantém laboratório de controle químico e uma fabricação de latas insuficientes ainda para atender as suas necessidades. A Krupp instalou uma fundição, a Vigorelli uma completa oficina mecânica, mas firmas menores não contam com iguais recursos.

No que concerne à maquinária, a maioria é de procedência estrangeira, considerando que perduram ainda as máquinas originalmente introduzidas, geralmente da Alemanha, EUA, Inglaterra e de outras procedências. Quando há, porém, necessidade de renovação ou ampliação, a indústria nacional já atende em boa parte. São os tornos produzidos em Jundiaí (Promeca), em Santa Bárbara d'Oeste (Imor), os teares fabricados em Americana (Nardini), Limeira, Mogi das Cruzes. A Mecânica Jundiaí indicou-nos ser inteiramente equipada com máquinas paulistas.

A linha de produção das fábricas visitadas demonstra tendência à especialização em certos setores, sobretudo na mecânica, destinando-se em grande parte a produzir máquinas necessitadas por outras indústrias. Já alcançaram justo renome, comparável aos estrangeiros, os tornos da Promeca; ou as retificadoras, furadeiras múltiplas e fresadoras da Vigorelli. É muito difundida entre as indústrias do referido gênero a fabricação de peças para a indústria automobilística. A Krupp que se dedica sobretudo à produção de peças forjadas e usinadas, a Sifco, que também fabrica forjas, além da própria Vigorelli, que é a 4.^a do mundo em importância, exportando para vários países.

Cumpram ainda ressaltar a linha de produtos químicos da Elekeiroz S.A. que, sem abandonar o objetivo inicial a serviço da lavoura no setor de adubos, inseticidas, apresenta maior ênfase, atualmente, naqueles que visam aos interesses da indústria, como superfosfatos, fitalato para plásticos, nitritos, etc. Calcula-se que 70% da produção se voltam para fins industriais e o restante para a agricultura.

As indústrias têxteis dedicam-se geralmente à fiação e tecelagem do algodão, de tipo mais popular; não se encontra em Jundiaí a têxtil de fios artificiais.

A maioria das fábricas trabalha sob sistema de encomenda a prazos variáveis, subordinando-se a pedido de firmas estabelecidas na capital. A Promeca mantém no entanto, produção contínua de tornos, com loja em São Paulo. A Companhia Mecânica Importadora possui em estoque parte dos produtos, isto é, pregos, parafusos; a Andrade Latorre também não trabalha sob encomenda, nem a Cica ou a Argos.

Através desta característica, reconhece-se um dos aspectos de Jundiaí como centro industrial, vale dizer, a intensidade de sua relação com a capital do Estado, que também é ressaltada pelo exame do sistema de vendas.

Dentre as fábricas por nós visitadas, quase tôdas possuem escritórios de compra e venda sediados em São Paulo; mesmo as que têm escritórios em outras cidades, como a Promeca e a Companhia Fiação e Tecelagem Jundiaí, mantêm escritório principal na capital. Na Krupp, a seção de vendas é local. O freguês é atendido e depois procurado pelo representante da empresa, mas o escritório de contratos e distribuição de correspondência é em São Paulo. A Elekeiroz aí mantém complexa organização, desde o setor de compra e venda à seção de

expedição, depósito de distribuição de produtos, além de contar com um corpo de representantes e vendedores para todo o país.

Algumas firmas utilizam-se apenas de vendas diretas por pessoal encarregado ou por revendedores, como a Cica, a Mecânica Jundiaí. A Andrade Latorre efetua as vendas através de furgões ambulantes em São Paulo, Santos e Campinas.

No que tange ao setor das matérias-primas empregadas por suas fábricas, constata-se grande diversificação e, conseqüentemente, mobilização de recursos de várias procedências. Em linhas gerais, pode-se distinguir neste particular: a) produtos diversificados fornecidos pelo próprio estado de São Paulo, desde os de origem local aos do parque manufatureiro da capital e das áreas agrícolas; b) os especializados, provenientes tanto de centros industriais dos estados vizinhos como da produção rural de pontos dispersos do território nacional e ainda do estrangeiro.

Assim a cidade de São Paulo fornece ferro e aço, sobretudo através de empresas como a Aço Villares e a Solinger ou de revendedores das grandes indústrias siderúrgicas. Daí provêm também parafina, corantes para a indústria têxtil e matérias-primas de outras localidades, desde algodão, em rama, a couro (de Barueri). O algodão também chega dos municípios da Alta Sorocabana, Tietê, Aguaí, Ribeirão Preto. Frutas utilizadas nas indústrias alimentícias procedem de Itacemópolis, Mogi-mirim, etc. Em Jundiaí mesmo, a Elekeiroz impõem-se como grande fornecedora de ácido sulfúrico e distribuidora de enxôfre.

Através de sua indústria mecânica e metalúrgica, Jundiaí mantém contacto com os grandes produtores de aço e ferro situados em Minas Gerais e Estado do Rio: para o aço liga e especial, Volta Redonda, Barra Mansa, a Mannesman, a Acesita; para o ferro fundido, a Companhia Ferro Brasileira, Usina Queiroz; para a gusa, os municípios de Divinópolis, Itaúna, Santo Antônio do Monte. Do complexo industrial de Volta Redonda — Barra Mansa provêm ainda produtos requisitados por outras indústrias: fôlha de flandres para fábricas de conservas, ácido muriático, naftalina para a indústria química.

De Minas ainda recebe marmelos (Delfim Moreira), bauxita de Poços de Caldas. Importantes relações com Paraná e Santa Catarina são estabelecidas principalmente pelas indústrias que empregam madeira como matéria-prima: — Andrade Latorre, Duratex, Vigorelli.

Várias fábricas solicitam produtos nordestinos, desde as têxteis, que utilizam sobretudo algodão do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, até as que se servem da fosforita de Olinda (Elekeiroz S.A.), do óleo de oiticica (Duratex), etc.

O recurso aos países estrangeiros manifesta-se na aquisição de certos tipos de aço: a Krupp importa do Japão, Alemanha e EUA; a Vigorelli troca suas máquinas por aço especial Ledloy da Inglaterra. Outras matérias-primas são o enxôfre, a parafina, a soda cáustica, frutas, além de combustíveis e maquinaria diversa.

Quanto aos mercados, Jundiaí apresenta dois aspectos distintos: de uma lado, atinge mercados específicos e particularizados através de produção especializada; de outro alcança pontos diversos do território nacional, através de artigos de cunho popular.

Dentro do primeiro ponto de vista, ressaltam os produtos fabricados de empresa para empresa. A Krupp fornece essencialmente à firmas automobilísticas alemãs, como a Mercedes Benz e a Volkswagen. A Promeca executa usinagem nas caixas de mudança de automóveis da Chevrolet, Ford, Simca. A Sifco envia suas peças sobretudo para a Willys Internacional, a General Motors. A linha de produtos da Elekeiroz atende aos requisitos de diferentes indústrias. Outros artigos atendem às necessidades de bens de consumo duráveis de mercados urbanos de nível de vida mais avançado; desta forma têm maior aceitação nas grandes cidades, como as máquinas de costura da Vigorelli, as chapas da Duratex.

Produtos de uso mais difundido são geralmente concentrados na capital bandeirante e daí redistribuídos para quase todos os estados. Destacam-se neste particular os tecidos de tipo popular que, através de São Paulo, atingem desde Pôrto Alegre a Manaus, como os da Argos, Fiação São Jorge. As conservas da Cica e as bebidas da Vitivinicultura Cereser, possuem raio de ação menor: a primeira envia 70% para São Paulo e 15% para o Rio de Janeiro, enquanto a segunda abrange, além da capital, os estados de Minas Gerais, Bahia e Paraná. Artigos mais finos, como os calçados fabricados pela Elbena também têm mercado concentrado em São Paulo, mas alcançam as capitais do norte do país. A capital paulistana é igualmente ponto de concentração para a produção de firmas mecânicas menores, como a Mecânica Jundiaí e a Companhia Mecânica Importadora.

Na pauta de exportação da indústria nacional, Jundiaí comparece com vários produtos. Neste particular sobressai o mercado da América Latina, para onde são enviadas principalmente máquinas de costura da Vigorelli ou chapas de Duratex. Através daquelas máquinas são atingidos também EUA, Canadá e alguns países europeus, Itália, Alemanha e Inglaterra, sobretudo.

No que concerne ao transporte, a comparação de circulação de mercadorias por ferrovia e rodovia diariamente em Jundiaí, mostra os seguintes dados: *

| | | <i>capacidade</i> |
|----------|-------------------|-------------------|
| Ferrovia | 7.000 ton. | 22.000 ton. |
| Rodovia | 25.000 ton. | 70.000 ton. |

De início, a rodovia complementava a carga transportada pela Santos-Jundiaí. Mas, atualmente, é o setor dominante, tanto no que concerne à matéria-prima, como ao escoamento da produção.

A entrega de grande parte da produção industrial de Jundiaí é efetuada na capital bandeirante e daí toma rumos diversos.

* Informação colhida no escritório das Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Constatam-se várias modalidades no transporte: o que é efetuado por intermédio de emprêsas especializadas de que se servem várias fábricas, com a Tutex S.A., a Elbana S.A., a Krupp, a Vigorelli, algumas das quais atingindo diretamente o cliente. O que é realizado por meio de caminhões, pertencentes às fábricas, cobrindo apenas o trajeto Jundiaí — São Paulo, onde as mesmas mantêm depósitos e de onde trazem matéria-prima e outros produtos no retôrno, como a Mecânica Junidaí, a Argos S.A., a Fábrica São Jorge, a Companhia Fiação e Tecelagem Jundiaí, a Cica. Vigora também o sistema misto, que se faz tanto através de companhias de transporte, como de veículos próprios, como é exemplo a Sifco. Para certos produtos, como adubos, o freguês vem até a fábrica em Jundiaí, que é o caso da Elekeiroz S.A., para onde se dirigem fazendeiros com os próprios caminhões ou através de companhias de transporte. Em tôdas as modalidades apontadas, o frete corre por conta do cliente ou ao menos a partir de São Paulo, onde recebe a encomenda.

Há porém casos menos freqüentes, cuja despesa de transporte é encargo da fábrica que conduz a mercadoria geralmente até o comprador, em seus próprios caminhões. São por exemplo a Promeca, que cobre o frete de retôrno com o valor das próprias peças e a Vitivinicultura Cereser.

A rodovia é para diversas indústrias, a única via de acesso à matéria-prima e ao escoamento da produção. Encontram-se neste caso a Argos S.A., a Companhia Fiação e Tecelagem Jundiaí, a Cica, Promeca, Vigorelli. Para outras é sòmente via de aquisição de matéria-prima ou apenas de escoamento. No primeiro caso, incluem-se a Companhia Mecânica Importadora, a Duratex (para o transporte do eucalipto); no segundo, a Krupp, a Sifco. Tratam-se de indústrias que utilizam a ferrovia geralmente para certo tipo de material.

O transporte ferroviário assume cada vez maior especialização, destinando-se sobretudo ao que se designa de “mercadorias de resistência”, além do setor agrícola de exportação. Predominam neste particular, matérias-primas a granel e produtos de grande volume, geralmente de importação. A Krupp utiliza a Santos-Jundiaí para combustível, matéria-prima, certas máquinas, dispondo, inclusive, de duas linhas, de bitola larga e estreita para êste fim. A Sifco e a Itau Fertilizantes são outros exemplos. A Elekeiroz emprega-a tanto para o transporte de matéria-prima (enxôfre estrangeiro, naftalina de Volta Redonda, fosforita de Recife, combustíveis), como para a entrega de produtos, dispondo de carros-tanques para êste fim.

A Estrada de Ferro Paulista, cujas linhas na maioria possuem bitola de 1,60 m, é o prolongamento natural da Santos-Jundiaí para o interior. Achava-se em vias de inaugurar o serviço de auto-trem para embarque direto do caminhão, devendo facilitar a interiorização da atividade industrial no estado.

CONCLUSÃO

A caracterização de Jundiaí como grande núcleo industrial, leva, finalmente, ao problema de sua classificação como centro dentro de uma região.

Si do ponto de vista da paisagem geográfica, Jundiaí marca o início de um quadro regional organizado pela atividade industrial, aquele que designamos de Região Industrial da Paulista — do ponto de vista de seu próprio conteúdo atual é um centro desenvolvido pela ação dirigente da metrópole bandeirante.

Desde quando surgiu como pousada e núcleo de organização de caravanas, o pequeno povoado seiscentista estêve subordinado a São Paulo. Gozando de posição privilegiada face a um dos eixos de circulação mais movimentados do estado, Jundiaí tornou-se um centro moldado pela expansão econômica que se irradiava da capital. As fases de industrialização acentuaram os laços de dependência, assumindo, porém, aspectos diversos no decorrer de sua evolução. Grosso modo, distingue-se um primeiro período, compreendendo o conjunto das atividades fabris do fim do século passado e as da década de 30 anos até meados do decênio 1940-1950, em que grande parte dos investimentos eram provenientes de São Paulo, mas se faziam acompanhar de algumas iniciativas locais. Graças aos vínculos que a ligavam à capital, a “cidade-dínamo” já se apresentava, no último período mencionado, como satélite econômico de São Paulo, resguardando, porém, autonomia relativa, advinda de alguns empreendimentos locais.

Com a fase de industrialização, implantada após 1950, modificaram-se certas características. A instalação de grandes emprêsas estrangeiras retirou-lhe o cunho de núcleo satélite de âmbito regional, conferido sobretudo pela ligação com a capital paulistana, projetando seus vínculos a um plano internacional. Na prática a conseqüência resultou no estreitamento dos laços econômicos com São Paulo, que se patentearam sob diversos aspectos. Mesmo quando alienígenas, os capitais canalizados para a indústria de Jundiaí têm na metrópole bandeirante seu ponto de irradiação. A grande cidade é praça de operações de toda a natureza, além de sede dos escritórios de compra e venda da maioria das fábricas de Jundiaí, centro de depósito de suas mercadorias, maquinarias, matéria-prima, ponto de concentração e redistribuição da produção. A atividade industrial da cidade não se faz representar por qualquer órgão local, mas acha-se diretamente subordinada à própria FIESP (Federação de Indústrias do Estado de São Paulo), sediada na capital.

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

Jundiaí influi na organização urbana de municípios periféricos, tendendo a transformar várias aglomerações vizinhas em centros dormitórios, de onde partem diàriamente operários e empregados em Jundiaí. Apesar da diversificação das atividades industriais, vale ressaltar o caráter de especialização de determinados setores da produção, principalmente nos que se referem à mecânica. Já mencionamos os tornos da Promeca, ou as auto-peças da Krupp ou as máquinas de costura da Vigorelli como marcas exclusivas da fabricação de Jundiaí.

A crescente industrialização não se exime de uma série de problemas. Assim, a energia elétrica, fornecida pela Light, já não corresponde integralmente às atuais necessidades de consumo das diversas fábricas. Muitas delas apontam revezes, causados pela diminuição da capacidade durante certas horas do dia, como a Elekeiroz S.A. ou a Promeca. Outras indústrias contornaram a questão, através da instalação de geradores, como a Vigorelli S.A., a Cica, a Companhia Fiação e Tecelagem Jundiaí.

Já a Krupp Metalúrgica indicou como uma das causas de sua instalação em Jundiaí a facilidade de obtenção de linhas de transmissão, estabelecidas através de ramal da Light, que lhe garante o fornecimento de 70.000 kW diários.

O abastecimento de água pela Prefeitura revela-se insuficiente, tendo obrigado diversas fábricas a lançar mão de recursos de sua própria iniciativa. São inúmeras as indústrias que dispõem de captação de córregos ou nascentes próximas para servir a seus fins. A Krupp, cujas necessidades diárias montam a 200 m³ por hora, além da captação e represamento de pequeno rio, instalou gerador diesel para tratamento d'água, a fim de evitar sua poluição. A Promeca também possui captação direta; a Vigorelli é abastecida por uma adutora. Várias indústrias contam com água de poços artesianos: Sifco, Cica, Tutex. Mas as maiores queixas registram-se nas têxteis como a fábrica São Jorge que, mesmo mantendo poço, não tem o suficiente; ou a Argos S.A., cujo fornecimento de água provém de um rio, onde se efetuam despejos, acarretando necessidade de tratamento da água e tendo ainda o problema agravado em época de seca.

A deficiência de mão-de-obra especializada e o clima de competição que se desencadeia sobretudo entre as indústrias mecânicas é um dos problemas mais sentidos.

Não obstante, Jundiaí caracteriza-se, atualmente, como centro de preparação de mão-de-obra qualificada. Importância tanto maior quando se considera o panorama fabril nacional e suas exigências de pessoal especializado. Já nos referimos aos cuidados da instrução industrial em Jundiaí, concretizada na criação de diversos cursos profissionais, mantidos por várias entidades, nos estágios dentro das fábricas, etc. No mesmo sentido, programa-se a abertura de uma Faculdade de Administração de Empresas, visando atender à formação do número crescente de pessoal empregado neste setor das indústrias modernas. A antiga especialização mecânica de Jundiaí, voltada sobretudo para

implementos agrícolas, vem de ganhar nôvo alento com a iniciativa da Divisão de Mecânica, criando na cidade o Centro de Mecânica Agrícola. Devendo entrar em funcionamento esta organização propõe-se a formar técnicos especializados em problemas de mecanização da lavoura e desenvolver indústrias a ela relacionadas, além de prestar assistência aos serviços desta natureza distribuídos pelo estado.

A ênfase de Jundiaí como centro de produção mecânica, não implica, porém, numa tendência monoindustrial. O crescimento da população, sobretudo pela imigração de tipo familiar, dá margem à diversificação do parque industrial de Jundiaí, abrindo perspectivas para indústrias leves, que significam oportunidade de emprego compatível com maior número de grupos de sexo e idade, vale dizer, mulheres, menores e pessoas de idade mais avançada. Desta forma a cidade encontra também perspectivas de maior progresso urbano na medida exigida pelo crescimento de sua própria população, uma vez que parece definitivamente limitada sua projeção como centro regional.

BIBLIOGRAFIA

- AB'SABER, Aziz Nacib e BERNARDES, Nilo — Vale do Paraíba, Serra da Mantiqueira e Arredores de São Paulo.
 Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro — 1958.
 Almanaque da Província de São Paulo (1884-85).
 Anuário Banas — A Indústria de Máquinas e Ferramentas — São Paulo — 1962.
 Arquivo Corográfico do Conselho Nacional de Geografia — Pasta do município de Jundiaí.
 COLAFERRI, Armando — Marco Histórico das Festividades do III.º Centenário de Jundiaí.
 DAVATZ, Thomas — Memórias de um colono no Brasil (1850) São Paulo — 1941.
 LINO DE MATOS, Dirceu — Vinhedos e viticultores de São Roque e Jundiaí —
 — Estudo de Geografia Humana, São Paulo — 1951.
 MONBEIG, Pierre — Pionniers et planteurs de São Paulo. A. Colin, Paris, 1952.
 PINTO, Adolpho A. — História da Viação Pública de São Paulo. São Paulo — 1903.
 PRADO JÚNIOR, Caio — Evolução Política do Brasil e outros estudos — São Paulo, Editora Brasiliense Ltda. — 1953.
 SAINT HILAIRE, A. — Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo (1822). Companhia Editora Nacional 1932.

SUMMARY

Among the majors cities of the State of São Paulo, Jundiaí (80 000 inhabitants 1960), possess a little centrality, by excluding the capital and its suburban municipalities, it is the second in the State relative to the occupied peoples in the industries and in the force consumption and the third relative to the value of the industrial production.

Jundiaí belongs to a serie of cities like Campinas, Americana, Santa Bárbara of West, Limeira, Piracicaba, and everyone with a traditional industrial function, placed along the railroad axle of the Companhia Paulista de Estrada de Ferro. The periods of greater industrial intensity of the country, they had reflected in these urbans centers, appearing so in the locals initiatives, as well as in the enterprises provided of the São Paulo's capital and also of the foreign countries. The tradition mechanical and metallurgical are a common ballast to all those importants centers of the region. There had being installed the foreign immigrants in the small offices, and the railroads had increase very much the progress of the mechanical industry across the repairs offices. In Jundiaí the installation of the "Paulista's" office had printed a remarkable character to the quality of it handwork. Now, the secondary activity constitutes itself in a principal element of the "Paulista Industrial Region", that is a consequence of the spacial directions which had took the actual impulse of the industrialization since the "paulistana" capital, in the 1950-1960 decade.

Inside of that region, Jundiaí is the much closer to the "bandeirante" metropolis (60 km). That proximity made Jundiaí in the present and in the past. The physics accident — mountainous obstacle that is placed between the two cities — enclose Jundiaí spatially, at the "Paulista's" region. Created in the classical patterns of agglomerate behind a mountainous obstacle, the people of N. S. do Desterro of Jundiaí had represented the point of support of the "bandeirante" circulation. Even suffering the competition of Campinas and being

surpassed by it, in the phase of importance of the coffee cultivation, Jundiaí had stayed as a principal communications point, place chose, for the first railroads outlines. While the lines of the capital grew to the interior, because it was an obligatory way, Jundiaí becomes nearly São Paulo and Campinas, that fact was reflected over its urban and economical development, placed under the dependence so much bigger relative to the bandeirante metropolises. If Jundiaí, because of its point of view of the landscape marks the outset of the regional staff organized by the industrial activity — the "Paulista's" industrial region — from the point of view of its own actual contents, is a center which the development is completely dependent of th manager action of the metropolis "paulista".

The railroad introduction in the end of the past century it become easy the interiorization of the raw materials and machinery; the investments it comes from others places of outside, in the contrary of the locals initiatives verified in the others cities of that region. In the period of the first war emerges diversives textiles offices, the fruit of the foreign investments. And, in 1930 when the Second War period the alimentaries industries had grew, beyond the new textiles; and appears others locals enterprises and, more commonly capitals from São Paulo, they start to make Jundiaí the prolongment of their manufacturer activities. After the opening of the Anhanguera way in 1948, we observe the emphasis in the organization of the mechanical industries, including the heavy mechanic and metallurgical, reflecting what occurs at the metropolitan center, with a crescent flux of machineries and foreign capitals. The enterprises belongs in great part to the groups of strong financier concentration which have others business or industries. From 1950 and 1960 it was observed the diminution of the textiles factories and the increase of those mechanical, metallurgical and also the introduction of the industries of electrical material and of rubber latex. It will be accentuated the diversified industrial character of Jundiaí.

The phases of Jundiaí's industrialization had accentuated its dependency. After de Second Great War period the foreigners enterprises had took the character of satellite nucleus of the region, projecting its ties to an international plan. The results were the approach of these economical snares with São Paulo, the place of operations, offices and deposits of the redistribution of the governmental organs.

Jundiaí is the satellite center and have transformed their neighboring agglomerations in dormitories nucleus. The industrial activity it constitutes itself an special element of the actual organization of the urban space in Jundiaí. The actuality of the industrial implantation, consists in a great increase of that space, with profounds influences over the plan the city, distribution of services and circulation.

The crescent industrialization have the problems of: electricity, water, especialized hand labor.

The populational increase, specially by the immigration of familiar *de* marks the diversification of the industrial center of Jundiaí, favouring the smalls industries that becomes possible the opportunity to employ with the distribution more uniform of groups by sex and age. The city find also perspectives of a greater urban progress, although it seems destined just to have a limited projection as a regional center.

Versão: LÉDA CHAGAS PEREIRA RIBEIRO

RÉSUMÉ

Jundiaí, une des plus grandes villes de l'Etat de São Paulo (80 000, habitants, em 1960), jouit d'une petite centralité, mais en excluant la Capitale et ses banlieues elle est la seconde ville de l'Etat quant au nombre de personnes qui travaillent aux industries et quant à la consommation d'énergie, elle est la troisième par rapport à la production industrielle.

Jundiaí appartient à un groupe de villes comme Campinas, Americana, Piracicaba, situées au long de l'axe de la voie ferrée de la *Companhia Paulista de Estrada de Ferro*, dont la fonction industrielle est déjà ancienne. Les grandes périodes d'intensité industrielle du Pays ont eu des répercussions dans ces centres urbains, cette action se fait sentir non seulement par des initiatives locales mais aussi par des entreprises issues de la Capitale de l'Etat de São Paulo et de l'extérieur. La tradition mécanique et métallurgique est propre à toutes les villes importantes de la région. Les immigrants étrangers s'établirent dans de petis ateliers. Les voies ferrées avec ses divers ateliers pour la conservation de son matériel on été un instrument de propulsion pour l'industrie mécanique. A Jundiaí, les ateliers de la Paulista ont eu une influence décisive sur la qualité de la main-d'oeuvre. En conséquence de la direction prise, à partir de São Paulo, par le récent essor de l'industrialisation, dans les années de 1950 — 1960, l'activité secondaire est aujourd'hui le principal élément de la "*Região Industrial da Paulista*".

Dans cette région, Jundiaí est le centre le plus proche de la Capitale de l'Etat (60 kilomètres). Cette proximité a fait son importance. L'obstacle montagneux entre les deux villes a intégré Jundiaí dans la région de la Paulista. Le village de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí crée d'après le modèle classique des agglomérations localisées près d'un obstacle montagneux représente un tremplis (*cabeca de ponte*) pour la circulation de São Paulo. Malgré la compétition avec Campinas qui, la phase du café l'a surpassée, Jundiaí s'est fixée comme un centre important de communication, point d'élection pour les premiers tracés des voies ferrées. A mesure que se multipliaient les lignes de la Capitale vers l'intérieur, Jundiaí, étant un passage obligatoire, devint plus proche de São Paulo et de Campinas, ce qui eu une influence sur son développement urbain et économique et qui l'a mise sous une dépendance toujours plus intense de la Capitale de l'Etat.

Jundiaí, du point de vue du paysage, signale le début d'un cadre régional organisé par l'activité industrielle — la région de l'industrie da Paulista — et du point de vue de son contenu actuel, constitue un centre dont le développement est complètement dépendant de l'action dirigeante de la Capitale de l'Etat.

L'avènement de la voie ferrée, à la fin du siècle dernier, facilita l'intériorisation des matières premières et de la machinerie; mais, au contraire des initiatives locales des autres villes de la région, les investissements viennent généralement de l'extérieur. Dans la période qui correspond à la Première Guerre Mondiale plusieurs établissements textiles, fruits d'investissements étrangers, surgirent dans la région. De 1930 à la Seconde Guerre, en plus des nouvelles industries textiles, des industries de produits alimentaires obtiennent un certain relief; de petites entreprises locales apparaissent, et le plus souvent des capitaux venus de São Paulo commencent à faire de Jundiaí un prolongement de ses propres activités manufacturières. Après l'inauguration de la "*Via Anhanguera*", em 1948, on observa l'implantation des industries mécaniques y compris de mécanique lourde et métallurgiques, reflet du centre industriel de la métropole, avec un afflux croissant de machineries et de capitaux étrangers. Les entreprises appartiennent, en général, aux groupes de forte concentration finan-

cière ayant déjà d'autres activités ou d'autres industries. De 1950 à 1960, on remarqua une diminution par rapport aux industries textiles et une augmentation quant aux industries mécaniques, métallurgiques et non métalliques, en même temps que l'introduction des industries de matériel électrique et de caoutchouc. Ainsi, apparaît nettement le caractère poly-industriel de Jundiaí.

Les diverses phases de l'industrialisation de Jundiaí ont donné plus d'intensité à ses liens de dépendance. Après la Seconde Guerre, les entreprises étrangères lui retirèrent son caractère de noyau satellite d'étendue régionale en projetant ses liens dans le plan international. Il en résulta des liens économiques toujours plus étroits avec São Paulo, place d'opérations, siège de bureaux, dépôts de redistribution des départements gouvernementaux.

Le caractère de Jundiaí comme centre satellite s'accroît toujours plus ainsi que sa tendance à transformer les agglomérations voisines en centres dortoirs. La fonction industrielle constitue, actuellement, à Jundiaí, un élément essentiel de son organisation de l'espace urbain. La plus récente phase d'implantation de l'industrie implique une considérable ampliation de l'espace urbain avec de profondes influences sur le plan de la ville, sur la distribution de services et sur la circulation.

La croissante industrialisation suscite des problèmes qu'il faut résoudre: électricité, eau, main-d'oeuvre spécialisée.

L'augmentation de la population due surtout à l'immigration de type familial facilite la diversification du parc industriel de Jundiaí. De nouvelles perspectives pour des industries légères sont alors créées offrant des opportunités d'emplois pour les différents âges et sexes. La ville voit s'ouvrir des perspectives d'un progrès urbain plus intense, bien qu'elle semble destinée à n'avoir qu'une très limitée projection en tant que centre régional.

Versão: OLGA BUARQUE LIMA