
OS *BROWNFIELDS* RESULTANTES DO PRIMEIRO PERÍODO DE INDUSTRIALIZAÇÃO JUNDIAIENSE

Larissa Piffer **DORIGON**

Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/Unesp, campus de Presidente Prudente - SP.

laridorigon@hotmail.com

<http://lattes.cnpq.br/4011582832718420>

Resumo: Localizada no sudoeste do estado do São Paulo, o município de Jundiaí, assim como a maior parte das cidades industriais, passou por uma reestruturação produtiva, fato que afetou diretamente a estrutura da cidade, implicando assim também em uma reestruturação desta. Neste sentido, nota-se a transferência das plantas industriais para o Distrito Industrial do município e ao se percorrer a malha da cidade fica evidente a presença de antigas edificações e estruturas que abrigavam as indústrias que fomentaram a industrialização da cidade. Este artigo se propõe a discorrer sobre a industrialização de Jundiaí, e a partir desta exposição, apontar os *brownfields* resultantes da mudança decorrente da reestruturação produtiva. Após o levantamento de dados e a realização de trabalhos de campo, conclui-se que as antigas indústrias jundiaienses atualmente sediam empreendimentos públicos, voltados principalmente à cultura e à educação, porém também estes espaços foram adquiridos por iniciativas privadas e hoje, seguem a lógica da especulação imobiliária.

Palavras-chave: Indústria. *Brownfields*. Reestruturação. Jundiaí.

BROWNFIELDS RESULTING FROM THE FIRST TIME INDUSTRIALIZATION IN JUNDIAÍ

Abstract: Located in the southwestern of São Paulo state, Jundiaí, like most industrial cities, underwent a restructuring process, a fact that directly affected the structure of the city, so implying a restructuring it. In this regard, note that the transfer of industrial plants for the industrial district of the city, and walking in city the presence of old buildings and structures that housed the industries that fueled the industrialization of the city is evident. This article aims to discuss the industrialization of Jundiaí, and from this exposure, point the brownfields resulting from the change resulting from the restructuring process. After collecting data and conducting field work, it is concluded that the old Jundiaí industries currently headquarter public enterprises, mainly focused on culture and education, but also these spaces were acquired by private initiatives and today, following the logic of speculation estate.

Keywords: Industry, brownfields, restructuring and Jundiaí.

BROWNFIELDS RESULTEN DE LA PRIMERA INDUSTRIALIZACIÓN JUNDIAIENSE

Resumen: Situado en el sudoccidental estado de São Paulo, Jundiaí, como la mayoría de las ciudades industriales, se sometió a un proceso de reestructuración, lo que afectó directamente a la estructura de la ciudad, por lo que implica una reestructuración de él. En este sentido, cabe destacar que la transferencia de las instalaciones industriales para el distrito industrial de la ciudad y navegar por la red de la ciudad la presencia de edificios y estructuras que albergaban los sectores que impulsaron la industrialización de la ciudad vieja es evidente. Este artículo tiene como objetivo discutir la industrialización de Jundiaí, ya partir de esta exposición, señalar las zonas industriales abandonadas que resultan de los cambios resultantes del proceso de reestructuración. Después de la recogida de datos y la realización de trabajo de campo, se concluye que las viejas industrias Jundiaí actualidad, las empresas públicas de la sede, se centraron principalmente en la cultura y la educación, pero también estos espacios fueron adquiridos por la iniciativa privada y en la actualidad, siguiendo la lógica de la especulación raíces.

Palabras clave: Industria, antiguos terrenos industriales , la reestructuración y Jundiaí

INTRODUÇÃO

Assim como expõe Vasques (2006) a passagem de uma economia industrial para uma economia pós-industrial fez com que as paisagens fossem marcadas por distinções nos terrenos, herança decorrente do fechamento de indústrias no período da desindustrialização. Neste sentido, as mudanças econômicas, tecnológicas e sociais provocaram readaptações dentro da estrutura de utilização dos espaços, e como consequências destas mudanças são registrados abandonos das antigas fábricas do período industrial.

Ainda segundo a autora, a desativação de função produtiva das cidades gerou áreas de *brownfields*, marcando a paisagem acinzentada com a degradação física e a desvalorização. O fechamento das indústrias gera desemprego, terrenos e edifícios se deterioram com o tempo, os espaços ociosos se convertem muitas vezes em depósitos e abrigos clandestinos, ficam subutilizados, e, por fim, a economia local se estagna.

No entanto, essas áreas de *brownfields*, além de se tornarem terrenos e edifícios abandonados em meio à malha urbana, podem muitas vezes também se transformarem e darem lugar a espaços públicos ou privados. É neste sentido, que o presente artigo entenderá o termo norte-americano *brownfield*, como a refuncionalização das antigas áreas industriais do município de Jundiaí.

Jundiaí está localizado na região sudoeste do estado de São Paulo (Figura 1) e faz parte da Região Administrativa de Campinas, sediando a Região de Governo de Jundiaí. De acordo com Noronha (2008) o desenvolvimento do município deflagra essencialmente a partir da década do século XVII em decorrência dos movimentos das bandeiras, no entanto o

município passou por períodos e processos marcantes, sendo estes, além das bandeiras, a expansão da cafeicultura, a construção da ferrovia, a chegada de imigrantes, e num período mais atual, a concentração industrial.

O município de Jundiá se tornou um polo de atração diversificado, graças à associação de sua localização geográfica estratégica, entre os dois principais centros consumidores do Estado de São Paulo (Campinas e São Paulo), a infraestrutura de transporte, com a presença das rodovias Anhanguera e Bandeirantes e as políticas públicas desenvolvidas, principalmente com a intensão de dar incentivos a instalações de indústrias.

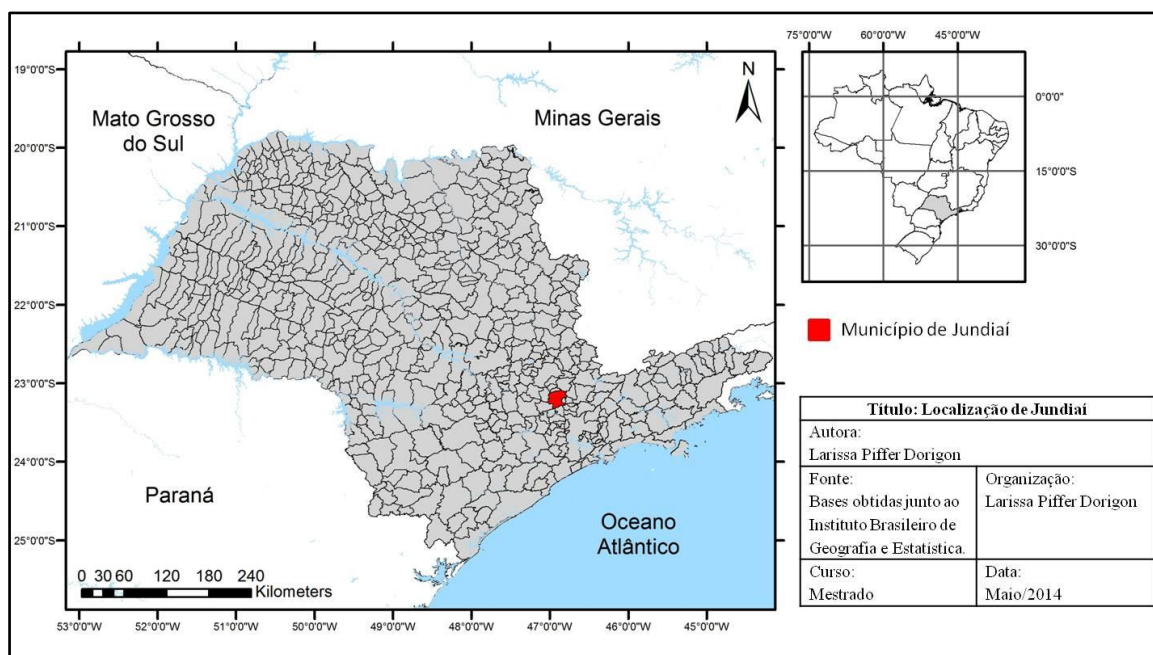


Figura 1: Localização do município de Jundiá dentro do Estado de São Paulo

Atualmente é o setor terciário que ganha destaque no município. A partir de 1990, esta atividade passou a utilizar-se da vantagem locacional para a instalação de vários Centros de Distribuição. De acordo com Marques (2008, p.127), “Jundiá está se constituindo também como um notável pólo logístico do estado, enquanto o setor industrial, em números de emprego formais vem perdendo força para o setor terciário que é o setor que mais gera empregos no município”.

Neste sentido, nota-se que o município passou por diferentes marcos e periodizações de atividades industriais, no entanto, como supracitado, atualmente o setor terciário e o voltado à alta tecnologia são os destaque locais, deixando esquecidas as antigas indústrias que fizeram parte da história do município. Ao circular pela malha da cidade depara-se com antigas construções que sediavam as indústrias do primeiro momento de industrialização,

porém também, passa-se despercebido por muitas outras, já que foram totalmente derrubadas e hoje dão lugar a novos empreendimentos.

Neste sentido, o presente artigo tem como objetivo principal apresentar como se deu a antiga instalação industrial em Jundiáí, além de apontar os *brownfields* que passaram a compor a paisagem urbana devido à transição de ciclos econômicos pelos quais passaram a cidade.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para a elaboração deste estudo, primeiramente foi realizado um levantamento bibliográfico sobre os temas de reestruturação da cidade, localização industrial e *brownfields*, além das características da área de estudo, o qual serviu como auxílio para o entendimento do processo de deslocamento industrial dentro do município de Jundiáí e também o atual uso das edificações que carregaram o momento de fomento das indústrias na cidade.

Esse levantamento teórico, auxiliado com entrevistas não direcionadas com antigos moradores da cidade, antigos políticos e trabalhadores aposentados, possibilitaram a escolha das indústrias elencadas, sendo que esta etapa foi feita pela importância que cada uma carregou na cidade, ou no imaginário dos moradores, além também de corresponderem a espaços onde não mais ocorre o processo produtivo.

A fim de coletar informações, foi de fundamental importância o trabalho de campo que teve por finalidade uma sondagem inicial e a coleta de dados preliminares para a pesquisa. Estas informações coletadas contribuíram para um conhecimento mais aprofundado do município e da área de pesquisa, além de possibilitar o conhecimento dos atuais usos das antigas instalações industriais, apontados neste artigo através de fotos.

Após elencadas as indústrias, um total de 20, e também identificados seus atuais usos, foram discriminados 5 categorias, a fim de expor com maiores detalhes o que restou dessas indústrias e ao o que elas atualmente correspondem dentro da malha urbana de Jundiáí. As classes determinadas foram: Atividades ligadas à cultura e educação; Edificações abandonadas; Uso residencial; Hipermercados, Supermercados e comércios e Escritórios e sedes de empresas industriais. A seguir destaca-se um quadro expondo as indústrias selecionadas e as categorias nas quais se classificam (Quadro 1).

Quadro 1: Indústrias selecionadas, seus ramos de atividade e os atuais usos do espaço.

Indústria	Ramo de Atividade	Atual Uso do espaço
Alberto Belesso Indústria e Comércio de bebidas	Alimentício	Edificação abandonada
Cerâmica Deca	Cerâmica	Uso residencial
Cia. Argos Industrial S/A	Tecelagem	Atividades ligadas à cultura e educação
Companhia Industrial de Conserva Alimentícia (CICA)	Alimentício	Hipermercado, Supermercado e comércios
Cia. Tecelagem São Bento	Tecelagem	Uso residencial
Elbena Indústria de Calçado S/A	Calçado	Hipermercado, Supermercado e comércios
Fábrica de Tecelagem Japy	Tecelagem	Hipermercado, Supermercado e comércios
Ferrovias Paulista SA (FEPASA)	Estrada de ferro	Atividades ligadas à cultura e educação
Fertilizantes Mitsui S/A	Fertilizantes	Hipermercado, Supermercado e comércios
Fiação & Tecelagem São Jorge	Tecelagem	Hipermercado, Supermercado e comércios
Filobel Indústria Têxtil do Brasil S/A	Tecelagem	Edificação abandonada
Francisco Pozzani S/A	Cerâmica	Edificação abandonada
Frigorífico Guapeva S/A	Frigorífico	Edificação abandonada
Indústria de Bebidas Jumbra LTDA	Alimentício	Uso residencial
Indústrias Andrade Latorre S/A	Fósforo	Atividades ligadas à cultura e educação
Moinho Jundiá S/A	Beneficiamento	Escritórios e sedes de empresas industriais
Produtos Alimentícios Fleischmann Royal LTDA	Alimentício	Edificação abandonada
Traldi Alimentos LTDA	Alimentício	Hipermercado, Supermercado e comércios
Vigorelli Indústria de Auto Peças LTDA	Fundição	Hipermercado, Supermercado e comércios
Vulcabras S/A	Calçado	Escritórios e sedes de empresas industriais
Org. da Autora.		

Com esse levantamento e a classificação prontas, foram espacializadas as indústrias de uma forma simples, auxiliada pela ferramenta do Google Earth¹, e assim procederam-se as análises que compõem este artigo.

A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA, DA CIDADE E OS BROWNFIELDS

De acordo com Borin (2006), no final dos anos de 1960 tornou-se cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do keynesianismo em conter as contradições inerentes ao capitalismo. Essas dificuldades podem ser melhores apreendidas por uma palavra – rigidez (por exemplo, a rigidez dos investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistemas de produção em massa que impediam maior flexibilidade de planejamento e presumiam crescimento estável em mercados de consumo invariantes). Portanto, estava evidente que o desenvolvimento baseado na produção em massa de bens e serviços extensivos em materiais e em energia estava atingindo seus limites, dando mostras de esgotamento.

Este sistema entrou em colapso a partir de 1973 com o choque do petróleo, e então, notou-se o início de um período de rápidas mudanças, de fluidez e de incerteza. Ainda segundo a autora, as mudanças ocorridas levaram à transformação na prática produtiva, denominada de reestruturação produtiva.

Nesta reestruturação existe uma tendência para as formas produtivas mais flexíveis, isto, é, com maior capacidade de adaptação por parte da oferta produtiva à diferenciação e fragmentação existentes na demanda, com um maior compromisso em relação à qualidade dos produtos, e com uma organização técnica e gerencial da empresa muito mais eficiente, ao poder operar vinculado, pela informática, todas as fases do processo econômico na mesma unidade de tempo real.

Assim, tornou-se necessário que as empresas também se modificassem, e a fim de se manterem competitivas e com uma maior rentabilidade comercial, estas se perceberam praticamente obrigadas a investirem em tecnologia com a finalidade de melhorar as ferramentas, aumentar a qualidade do maquinário e na organização, para assim estimular o mercado consumidor. Junto ao incremento tecnológico e organizacional, as empresas, após esta reestruturação produtiva, buscaram novas localidades industriais, fora de áreas tradicionais da indústria, em escala global, regional e até mesmo local, com novas áreas dentro da cidade ou da aglomeração urbana.

¹ Google Earth™ mapping service/NASA/TerraMetricscopyright

Segundo Sposito (2007), com a reestruturação produtiva e a realocação industrial surge a instalação de “distritos industriais”,

[...] que devem ser, mais propriamente, chamadas de áreas de localização industrial com diferenças entre o tamanho das empresas que têm capacidades diversas na incorporação de novas tecnologias, na participação na produção industrial ou nas diferentes formas de arrecadação oficial. [...] Assim, no anel periurbano formado por glebas não loteadas apareceram, nos setores melhor servidos por infraestrutura viária, novos *habitats* urbanos e novas instalações industriais com diferentes graus de incorporação tecnológica, trazendo à periferia da cidade um desenho territorial que não lhe era característico nas décadas de 1950 e 1960, quando o padrão geral de periferização do tecido urbano se generalizou (SPOSITO, 2007).

O que autor denomina de “setores melhor servidos por infraestruturas viárias” pode ser entendido como os eixos de desenvolvimento que, foi abordado pela primeira vez por Sánches Hernández (1998).

Assim, entende-se claramente a relação entre reestruturação produtiva e a reestruturação da cidade, principalmente no que se refere à mudança de localização industrial, vertente de maior interesse deste estudo. Portanto entende-se as mudanças locais das indústrias como elementos da reestruturação da cidade e que implicam em alterações dos fluxos para que estas se adaptem a esta reestruturação.

Neste sentido, a análise dos chamados *brownfields* mostra-se como elemento que permite entender como esta reestruturação no espaço da cidade de Jundiá influenciou a atual organização desta e como as antigas indústrias podem ser entendidas nos dias atuais.

O termo *brownfield*, segundo Queiróz (2004) corresponde a enclaves dispersos pelo tecido urbano ou em espaços rurais, que são resultado do legado de espaços industriais improdutivos, abandonados ou subutilizados, derivados do processo de globalização da economia e das mudanças na forma como os bens e serviços são produzidos e consumidos. “Estas propriedades, onde outrora se instalou a indústria tradicional, habitualmente grande consumidora de espaço, apresentam-se, na actualidade, em declínio e são conhecidas por *brownfield*” (QUEIRÓZ, 2004, p. 3).

No que se refere aos estudos sobre a temática, Luz (2010) salienta que embora eles existam em pequenas quantidades no Brasil, o termo tem sido objeto de investigação em vários estudos nos Estados Unidos e em alguns países europeus. O termo tem uma definição concreta segundo a lei pública norte americano (CERCLA). Segundo Vasques sua tradução literal significa “campos escuros/marrons” e deriva, da distinção dos chamadas *greenfields* ou “campos verdes” que condizem às áreas agrícolas localizadas longe dos centros urbanos como

espaços previamente não desenvolvidos, em boas condições, ou ainda áreas florestais, parques e estuários (2004, p.135).

Percebe-se então que os estudos de áreas abandonadas sejam estas industriais, residenciais ou comerciais, vem sendo tratados em diversos países com diferentes nomenclaturas e carregam distintas concepções, visto que muitos autores as entendem como antigas formas obsoletas, incapazes de cumprir novas funções que se tornam objetos abandonados em dissonância com o meio onde de inserem, enquanto outros as entendem como possíveis construções desocupadas, vagas, principalmente plantas industriais, mas que podem exercer novos usos através de programas de revitalização.

De acordo com Vasques (2006) as antigas regiões europeias industrializadas foram as primeiras a deparar-se com a necessidade de reabilitar estes espaços, especialmente o Reino Unido, França, Alemanha e Bélgica, que são países de industrialização antiga e que apresentaram *brownfields* como consequência da mudança da estrutura econômica e do declínio das indústrias tradicionais.

Segundo Grimski & Ferber (2000,145) projetos individuais europeus apresentam estratégias regionais diferentes no que diz respeito à recuperação das áreas de *brownfields*: no nordeste da França a prioridade era remover terrenos degradados ao invés de restaurá-los exteriormente, na área alemã do Ruhr a reabilitação ecológica tem prioridade, mas ainda objetiva-se o desenvolvimento industrial compatível com o meio ambiente. No Reino Unido a promoção é para investimentos diversificados: negócios, parques industriais, residências e atividades que gerem emprego (VASQUES, 2006, p. 2).

Segunda ainda a mesma autora, após este exemplo da formação de *brownfields* e de como estes são concebidos, muitas tem sido as possibilidades para a lida destes espaços, no entanto, muitos ainda acreditam que a demolição seria uma saída mais fácil, mas, dependendo do caso, correr-se-ia o risco de destruir partes da história local e apagar as marcas arquitetônicas. O aproveitamento da infraestrutura existente, a atuação efetiva do poder público na condução de políticas de requalificação espacial e a participação da comunidade na limpeza e refuncionalização desta área, tornam-se uma oportunidade de ‘*reanimar*’ um bairro.

CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DA INDUSTRIALIZAÇÃO DE JUNDIAÍ

Anterior à discussão sobre a industrialização no município de Jundiaí, faz-se necessário discorrer sobre a influência da produção cafeeira no município, uma vez que juntamente com a produção de uva, este foi o passo inicial para que posteriormente Jundiaí pudesse desenvolver a sua significativa relevância em âmbito nacional na atividade industrial.

Marques em 2008, apoiado pela dissertação da professora Miyoko Makino (1981) faz uma contextualização histórica detalhada do município, e será esta a base para a exposição da influência do período cafeeiro em Jundiáí.

Como salienta Marques (2008), o avanço do café em direção ao oeste paulista aumentava o volume de produção do grão, e esse aumento conseqüentemente, criou a necessidade de buscar uma nova forma de transporte de grandes volumes. Assim, o transporte ferroviário foi tido como uma alternativa.

Neste contexto, foi que em 1867 chegaram a Jundiáí os trilhos da São Paulo Railway; em 1872, os trilhos da Companhia Paulista de Estrada de Ferro e em 1873 a Companhia Ituano, trazendo consigo a FEPASA, indústria responsável pela manutenção das máquinas e dos vagões, entre outras atividades ligadas aos trens. Deste modo, a partir da segunda metade do século XIX Jundiáí passou a constituir um importante entroncamento ferroviário.

No entanto, a produção propriamente dita do café perdurou no município até 1915, quando se acentuou a busca por férteis terras roxas do oeste paulista, sendo que este abandono ganha ainda maior destaque com a quebra da bolsa de 1929. É a partir daí que, principalmente a partir de 1930 a viticultura começa a se afirmar como uma atividade de destaque, ocupando o lugar na paisagem jundiáense que antes era ocupada pelo café.

Todavia, como o destaque deste artigo é a indústria de Jundiáí, após esta breve introdução referente à produção cafeeira no município e a conseqüente implantação da estrada ferroviária, discorrer-se-á sobre os três períodos que Marques (2008) elencou a fim de descrever o processo de industrialização do município.

Marques (2008) aponta a possibilidade da determinação de dois períodos de análise do processo de industrialização, sendo o primeiro identificado a partir do final do século XIX, década de 1870, enquanto o segundo momento fomenta-se com o marco da construção da rodovia Anhanguera, que chegou ao município na década de 1940.

No que se refere à contextualização das indústrias, não foi possível ter acesso às datas de início e fim das atividades destas, portanto, esta contextualização será feita no geral, de acordo com os períodos demarcados por Marques, porém muitas ficaram sem classificação, posto que são indústrias que não se encaixam na descrição do autor e que se encerrem em ramos que não formularam uma especialização, como o caso da Companhia Industrial de Conserva Alimentícia (CICA), da Vulcabrás S/A, Indústria de Bebidas Jumbra LTDA, Traldi Alimentos LTDA, Moinho Jundiáí S/A, *Vigorelli* Indústria de Auto Peças LTDA, Elbena Indústria de Calçado S/A, Produtos Alimentícios Fleischmann Royal LTDA, Fertilizantes Mitsui S/A e o *Frigorífico Guapeva* S/A.

O PRIMEIRO MOMENTO DA INDUSTRIALIZAÇÃO JUNDIAIENSE

Segundo Marques (2008) este período é de extrema dificuldade de caracterização devido à falta de referências bibliográficas, e, portanto, ele buscou essa concretização baseada em fatos históricos que influenciaram a industrialização do município através de antecedentes históricos da industrialização brasileira.

Como um dos principais fatores de importância para o desenvolvimento da indústria neste primeiro período, Marques (2008) elenca o fluxo de capitais nacionais, principalmente os oriundos da economia cafeeira. Um exemplo deste fluxo é a instalação da Tecelagem Jundiahiana, em 1874, de propriedade do Barão de Jundiaí, que num primeiro momento foi criada para a fabricação de sacaria para o café. Em 1886, já com o nome de Companhia São Bento, a indústria contava com 150 operários e dedicava-se à produção têxtil em geral.

Porém como fator crucial deste primeiro momento de industrialização, constata-se a importância do trinômio de transportes existentes na cidade, o “trinômio ferrovia-áreas planas extensas-água pluvial”, descrito pelo geógrafo Juergen Richard Langenbuch, em sua tese de doutorado, e citada por Marques (2008). Segundo o autor, este trinômio fez com que Jundiaí se tornasse um pólo de atração para instalações de indústrias. O fator geográfico no qual estava inserido o traçado da linha férrea faz-se entender esse trinômio, posto que a ferrovia segue o traçado da várzea do rio Jundiaí, área em que o terreno é plano.

Neste contexto, como já citado acima foi que se instalaram as principais indústrias têxteis da cidade, impulsionada principalmente pelos trilhos do trem e pela proximidade com corpos d’água. É neste momento então que contextualizamos cinco das indústrias elencadas, todas elas do ramo da tecelagem ou da fiação, sendo estas: Argos Industrial S/A, Cia., Tecelagem São Bento, Fiação & Tecelagem São Jorge, Filobel Indústria Têxtil do Brasil S/A e a Fábrica de Tecelagem Japy.

O fato de Jundiaí ter sido pioneiro na sua industrialização pode ser o explicativo da sua evolução industrial, pois além do município ser um importante nó do entroncamento ferroviário, possibilitando a integração da cidade a outros mercados consumidores, a fontes de matéria-prima e a distribuição através do porto de Santos, Jundiaí também via crescer suas relações funcionais (indústria atrai indústria) e também contava com a instalação de equipamentos energéticos – como, por exemplo, a instalação da Companhia de Força e Luz de Jundiaí, em 1903.

O Núcleo que deu início ao município de Jundiaí foi instalado em 1886, dois anos antes da abolição da escravidão e foi direcionado ao plantio do café. Contudo, a expansão do

café em busca de melhores solos para o desenvolvimento de seu plantio fez declinar a produção em Jundiá e proporcionou que os colonos imigrantes, provenientes principalmente da Itália e que se instalaram no chamado Núcleo Colonial desenvolvessem a agricultura de subsistência e vendessem o seu excedente ao núcleo urbano.

Assim, os imigrantes do Núcleo Colonial, que além de funcionarem como reserva de mão de obra para as indústrias têxteis e as ferrovias também desenvolveram as plantações de uva e deram início à produção doméstica de vinho, comercializando o pequeno excedente. Com o passar do tempo começaram a surgir as pequenas fábricas (Cantinas e Adegas) de vinho, no entanto algumas famílias conseguiram desenvolver-se no ramo e construíram grandes indústrias como a Passarin S/A, a Cereser S/A, a Borin S/A, estas ainda em atividade da cidade (porém não mais a produção, somente o engarrafamento), e também a Alberto Belesso Industria e Comércio de bebidas, a única produtora de vinho elencada em nosso estudo.

Na década de 1940, de acordo com Marques (2008), como última atividade a ser desenvolvida neste primeiro período da industrialização de Jundiá, começou a desenvolver-se a indústria cerâmica, favorecida pelo fato de a cidade contar com uma grande reserva de argila. Essa atividade ganhou destaque principalmente no Núcleo Colonial “Barão de Jundiá”, que nesta época já se denominava bairro da Colônia. O grande impulso é dado quando a Cerâmica Jundiáense é comprada pelo grupo Duratex que constitui a Cerâmica Deca, e também com a instalação da Francisco Pozzani, as únicas indústrias do ramo cerâmico elencadas neste estudo.

O SEGUNDO MOMENTO DA INDUSTRIALIZAÇÃO JUNDIAIENSE

Marques (2008) salienta que esta transição, do primeiro ao segundo momento, não é rígida e por isso, ele estabelece um período de transição entre a década de 1940, marcado pela construção da rodovia Anhanguera, até 1972, caracterizado pela criação do Distrito industrial. Este período de transição foi marcado pela instalação de indústrias dentro da mancha urbana, mas também fora dela, às margens da rodovia Anhanguera, o que se configurou um uso de solo urbano misto, entre o uso residencial e o industrial.

Nesta transição o eixo de industrialização começa a mudar, o que era às margens da ferrovia, a partir deste momento se volta para as margens da rodovia Anhanguera, e tem início a criação de vários instrumentos legislativos de incentivo à industrialização, como o PLANIDIL – Plano de Incentivo e Desenvolvimento Industrial – e o Plano Diretor de Jundiá.

A partir de 1972, com a concretização da construção do Distrito Industrial é que se deu o marco do segundo período da industrialização do município. Segundo Marques (2008), o fato de Jundiáí contar com um parque industrial montado atraiu muitas indústrias que não conseguiram mais se instalar em São Paulo, devido ao alto custo dos terrenos.

Ainda segundo o mesmo autor, a escolha da localização do Distrito Industrial foi devido à existência das rodovias, facilitando o transporte de matérias-primas e mercadorias e pela área, na época, encontrar-se fora da mancha urbana, pois havia a necessidade de separar o uso do solo residencial do industrial devido a problemas de poluição.

Por tanto, o mais importante a ressaltar neste período da industrialização do município é o encerramento da instalação de prédios industriais em meios a malha urbana e a sua transferência para as margens das rodovias, devido às infraestruturas e os benefícios cedidos pela prefeitura, principalmente no que diz respeito a isenção de impostos. A partir da década de 1980, a industrialização de Jundiáí é caracterizada pela instalação de indústrias de grande porte e multinacionais, como o caso da Kanebo Têxtil S/A de origem Japonesa, a Petri do Brasil S/A de origem Alemã, além de mais recentemente o Grupo Itautec/Itaucom/Adibord, entre outros, que envolve maior uso de tecnologias.

A ANTIGA LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL DE JUNDIAÍ

A localização das antigas indústrias de Jundiáí está exposta na Figura 2 e a partir dela é possível tecer algumas considerações.

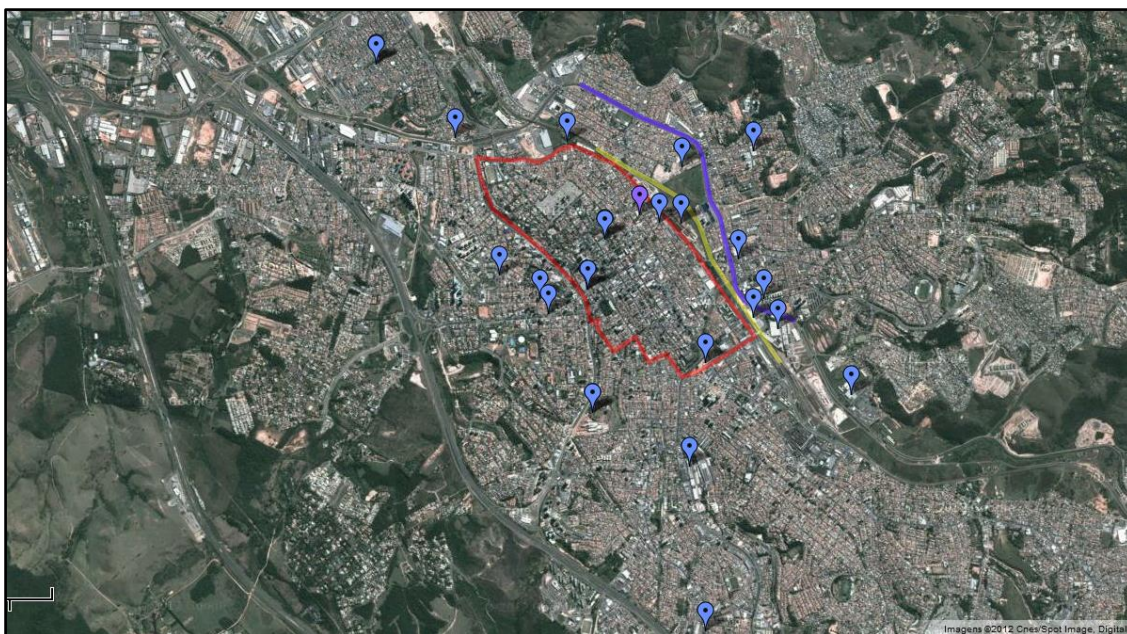


Figura 2: Localização das antigas indústrias de Jundiáí

Fonte: Imagem obtida junto ao Google Earth, disponível em: <https://maps.google.com.br/maps>, acesso em 1 de maio de 2012 e informações de trabalho de campo.

Org.: Dorigon, L.P.

Na Figura acima os balões azuis estão apontando a localização das 20 indústrias elencadas para este estudo, a linha vermelha que forma o polígono representa o que é considerado a área central da cidade, baseada no atual Plano Diretor, a linha amarela está demarcando os trilhos da estrada de ferro e por fim, a linha azul destaca o Rio Jundiáí, sendo que tanto o trilho como o rio somente foram demarcados do perímetro que interessa a esta pesquisa, ou seja, nas proximidades com as unidades industriais.

Através desta espacialização pode-se entender que o processo remoto de industrialização em Jundiáí segue o que os estudiosos dos processos espaciais caracterizam como o Modelo de Chicago, no qual se orientam pela ecologia urbana, seguindo os mesmos passos da ecologia vegetal. Porém neste momento será utilizada a referência teórica de Corrêa (1989), que expõe que a expressão “processo espacial” é usada por geógrafos a fim de descrever o que ocorre no espaço ao passar do tempo, e que deriva desta Escola de Chicago, no entanto, o autor diz não “admitir nenhuma analogia, ao nível explicativo, com base na ecologia vegetal, tal como aparece no conceito de processos ecológicos” (p. 37). Para Corrêa a retomada deste conceito se faz de extrema importância simplesmente pelo fato de ser de grande utilidade na conexão ação humana-tempo-espaço-mudança.

Neste sentido, o autor enumera os processos espaciais e as suas respectivas formas: a) centralização e a área central; b) descentralização e os núcleos secundários; c) coesão e as áreas sociais; d) dinâmica espacial da segregação e, f) inércia e as áreas cristalizadas.

Cabe aqui dar ênfase ao primeiro processo, visto que, perante a espacialização das indústrias é possível relacionar a sua localização majoritária com o que Corrêa (1989) considera como zona periférica do centro, no entanto nota-se também que existem unidades no centro da cidade e em áreas mais afastadas.

Segundo este autor, a “centralização ao estabelecer a Área Central configurou-se de modo segmentado, com dois setores: de um lado o núcleo central (*core*, Central Business District ou CBD) e, de outro, a zona periférica do centro (*frame*, *zone in transition*, zona de obsolescência)” (p. 40). A característica principal da zona periférica do centro que pode ser destacada em relação às observações feitas referentes a essa primeira localização industrial de Jundiáí, é o forte vínculo que estas indústrias possuíam com a área central da cidade e o quanto elas se beneficiavam da acessibilidade que a zona central dispunha, além do menor preço dos terrenos quando comparado à área *core*.

Também cabe relacionar esta localização com o exposto sobre a contextualização histórica da industrialização de Jundiáí, visto que a espacialização contida na Figura a cima

relaciona-se diretamente com o que Marques (2008) salienta sobre o trinômio “ferrovia – áreas planas extensas – água pluvial”. Nota-se que existe uma concentração de indústria no leste da Figura, o que configura claramente esta relação, posto que é nesta parte que se encontram a linha férrea e o rio Jundiáí, utilizados a fim de transportes de cargas e também como forma de despejo de dejetos.

Marques (2008) em sua dissertação faz um destaque ao bairro da Vila Arens, que representa a região da estação ferroviária e ocupa grande parte de onde se localizava essa concentração industrial. De acordo com o autor, este bairro oferecia todos os requisitos para a instalação de indústrias: era entroncamento das ferrovias Santo-Jundiáí, Companhia Ituana e Companhia Paulista, oferecia terrenos planos e próximos à várzea do rio Jundiáí e de seu afluente Guapeva, o que conseqüentemente disponibilizava recursos hídricos em abundância para o desenvolvimento industrial, principalmente do ramo da tecelagem que utilizavam a água na linha de produção de tecidos, o que explica o grande número de indústrias têxteis deste bairro: Cia. Tecelagem São Bento, Argos Industrial S/A e Tecelagem Japy.

Porém cabe destacar que as indústrias que se localizavam distantes da ferrovia ainda sim, estavam próximas ao rio Jundiáí e que somente a Companhia Industrial de Conserva Alimentícia (CICA) (localizada a sul da Figura 2) encontra-se distante dos dois pontos, mas pode-se relacionar sua localização ao segundo período descrito por Marques (2008), no qual as indústrias já procuravam estar próximas a rodovia Anhanguera.

Portanto, nota-se que além da geografia do município, a instalação do entroncamento ferroviário em Jundiáí foi fator primordial para o desenvolvimento industrial da cidade e a partir deste momento vale destacar o processo de transformação das localizações industriais em Jundiáí e também o que foi feito com esses espaços que ficaram imbricados em meio à malha urbana do município.

AS INDÚSTRIAS E O DISTRITO INDUSTRIAL

A partir do segundo momento de industrialização de Jundiáí, com a construção da rodovia Anhanguera, notou-se o interesse das indústrias recém-chegadas à cidade de se instalarem às margens da rodovia, no entanto, Jundiáí, assim como ocorreu em âmbito nacional, de 1974 ao início dos anos 1980 passou por uma estagnação econômica acarretando na diminuição do ritmo industrial e na saída de várias empresas de porte significativo da cidade, como por exemplo, a Paoletti (Etti), que teve sua origem na cidade e pertencia a uma família tradicional, mudou sua indústria para o município vizinho de Cajamar.

Entretanto, este fato era estranho para a cidade, posto que Jundiáí ainda contava com os fatores essenciais para a instalação de novas indústrias: fácil comunicação com os principais centros consumidores nacionais, diversificação de meios de transportes e mão-de-obra abundante. Deste modo, entendendo as dificuldades pelas quais passavam o país e as potencialidades existentes no município, foi lançado o PLANIDIL – Plano de Incentivo e Desenvolvimento Industrial, no qual constava a liberdade de a prefeitura a ceder ou doar bens imóveis do patrimônio municipal, bem como conceder incentivos fiscais isentando dos impostos municipais por até 5 anos as empresas que se estabelecessem no município, e 50% de desconto nos anos seguintes ao primeiro quinquênio (MARQUES, 2008).

Como parte deste plano estava à implantação do Distrito Industrial, uma vez que, como supracitado, a prefeitura poderia doar terras para a implantação de indústrias. De acordo com Marques (2008), o primeiro Distrito Industrial de Jundiáí foi instalado em 27 de novembro de 1972, localizado às margens das rodovias Anhanguera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348, inaugurada em 1978) e junto ao entroncamento da rodovia Dom Gabriel Paulino Couto (antiga Marechal Rondon, SP-300).

A fim de sediar as empresas incentivadas às medidas promulgadas pelo PLANIDIL, o Distrito Industrial foi instalado em áreas de propriedade municipal e as obras de infraestrutura também ficaram de responsabilidade da municipalidade. De acordo com o Plano Diretor da cidade, em 14 de maio de 1973 entrou em vigor a lei municipal nº 1982, em emenda à lei 1945/72, determinou que área do Distrito Industrial passasse a abranger os setores industriais II e III, que se alonga pela rodovia SP 300 (rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto, que liga Jundiáí a Itú) e a área situada entre as rodovias SP (Anhanguera) e a rodovia SP 348 (Bandeirantes).

Deste modo, nota-se que o Poder Público de Jundiáí, montou uma estratégia de ação para atrair indústrias para o município, definindo a nova lógica do espaço urbano ocupado pela indústria e oferecendo infraestrutura e uma política de isenção de impostos. Assim, com todo este incentivo e especialmente a partir de 1990 quando se inicia o processo de abertura econômica e comercial nacional e paralelamente, ocorre uma reestruturação produtiva que repercute em transformações em lógicas de localização industrial.

Como já citado, a partir dos anos de 1980 observou-se a diminuição do ritmo industrial nacional e a saída de várias empresas de porte da cidade de Jundiáí e, sobretudo a partir da década de 1990, incentivado pela expansão do Distrito Industrial, observou-se o deslocamento físico das atividades industriais do município, e atualmente, na região central de Jundiáí, que outrora abrigaram indústrias de tecido e de cerâmica, entre outros, estão

ocupadas por empreendimentos habitacionais, hipermercados, universidades particulares, entre outros usos. Assim, cabe discutir neste estudo, os atuais usos e ocupações destes antigos espaços industriais.

OS ATUAIS USOS DOS ANTIGOS ESPAÇOS INDUSTRIAIS

Para identificar os atuais usos das edificações que sustentavam as antigas instalações industriais de Jundiaí, faz necessário destacar o termo *brownfield*. Segundo a seção 101 da CERCLA (*Comprehensive Environment Response, Compensation, and Liability Act de 1980*), os *brownfields* são instalações industriais ou comerciais abandonadas, ociosas e subutilizadas cujo reutilização é de difícil consecução, embora haja potencial para a implementação deste processo.

Esses *brownfields* podem estar localizados afastados ou próximos as cidades e quanto mais próximos e mais inseridos a sua estrutura, como no caso de Jundiaí, mais atraentes tendem a se tornar à especulação imobiliária, à medida que as novas áreas de expansão se tornam escassa, podendo assim, minimizar a expansão de áreas subutilizadas do tecido urbano.

A fim de apresentar com maiores detalhes os atuais usos destas antigas edificações, recorreu-se a classificação de acordo com os distintos usos. As classes elencadas foram: Atividades ligadas à educação e cultura, onde se encaixam os dois complexos educacionais e culturais existentes na cidade, além de uma universidade privada; Uso residencial, todos na forma de grandes condomínios verticais; Edificações abandonadas, classe na qual se enquadram todos os prédios e terrenos das antigas indústrias que atualmente estão em desuso; Supermercados, Hipermercados e comércios, onde se encontram redes de hipermercados de âmbito nacional, o Extra, supermercados regionais, como os da rede Russi, uma mercado de venda no atacado, e comércios, como um estacionamento e uma loja de materiais de construção e; Escritórios e sedes de empresas industriais, nas quais não foi possível elencar exatamente qual a atividade realizada nesses espaços, mas sabe-se que se destaca as atividades de gestão.

ATIVIDADES LIGADAS À EDUCAÇÃO E CULTURA

No que se refere à classe Atividades ligadas à educação e cultura, pode-se identificar três edificações dedicadas a esse uso (Figura 3). O espaço que abrigava a antiga indústria de tecido Argos Industrial S/A teve sua estrutura mantida, como pode ser observado na foto 1, e

atualmente sedia uma série de atividades culturais e educacionais, como a Biblioteca pública municipal, Fundação TVE Jundiaí, Auditório Elis Regina, Centro municipal de línguas, entre outras atividades, sendo que atualmente carrega o nome de Complexo Argos.

Onde estavam instaladas as oficinas de manutenção dos vagões e máquinas que circulavam por Jundiaí, a antiga Fepasa, hoje como espaço público, constitui o Complexo Cultural Fepasa, onde se encontram o Museu da Cia. Paulista, a Fatec, a Guarda Municipal, Clube da 3ª Idade, Secretaria Municipal de Transportes e o Poupatempo. Este conjunto de edificações conforma um complexo de 25 edifícios de tipos diferentes, protegidos pelo tombamento federal do IPHAN/SP (Foto 2 da Figura 3).

A última instituição desta classe, a Faculdade Pitágoras de Jundiaí, que se encontra instalada na antiga indústria de palito de fósforo Indústrias Andrade Latorre S/A. A antiga fachada foi mantida e segundo o site da prefeitura municipal de Jundiaí, o prédio esta alugado pela faculdade privada.



Figura 3: Atuais usos culturais e educacionais das antigas instalações industriais de Jundiaí

Fonte: Imagem obtida junto ao Google Earth, disponível em: <https://maps.google.com.br/maps>, acesso em 1 de maio de 2012 e informações de trabalho de campo.

EDIFICAÇÃO ABANDONADA

Das 20 indústrias elencadas neste estudo, 4 delas se encaixam nesta classificação, uma vez que suas edificações encontram-se abandonadas, sem nenhum uso (Figura 4). A foto 1

desta Figura aponta a Alberto Belesso Indústria e Comércio de bebidas, a única produtora de vinho do estudo e que atualmente encontra-se localizada no Distrito Industrial de Jundiá. Este antigo prédio, que produzia somente vinho, hoje se encontra fechado e sem nenhum tipo de uso, em um bairro considerado como parte da zona periférica do centro.

A foto 2, aponta a antiga instalação da Indústria Francisco Pozzani S/A, que iniciou suas atividades na cidade em 1934 com a confecção de velas para filtros e ao longo do tempo implantou outros produtos de cerâmica. Em 2002, um grupo de investidores comprou a então Indústrias Francisco Pozzani S/A, que mudou a sua razão social para Indústria Brasileira de Artefatos de Cerâmica - IBAC Ltda e a partir de então não mais ocorre o processo produtivo em Jundiá. Após a aquisição da indústria, somente ficou em funcionamento por alguns anos uma pequena loja, que o senhor Francisco mantinha para a venda de seus produtos, a fim de acabar com o que ainda existia em estoque. Hoje, o prédio também se encontra fechado em uma importante Avenida de Jundiá, em uma localização característica também de zona periférica do centro.

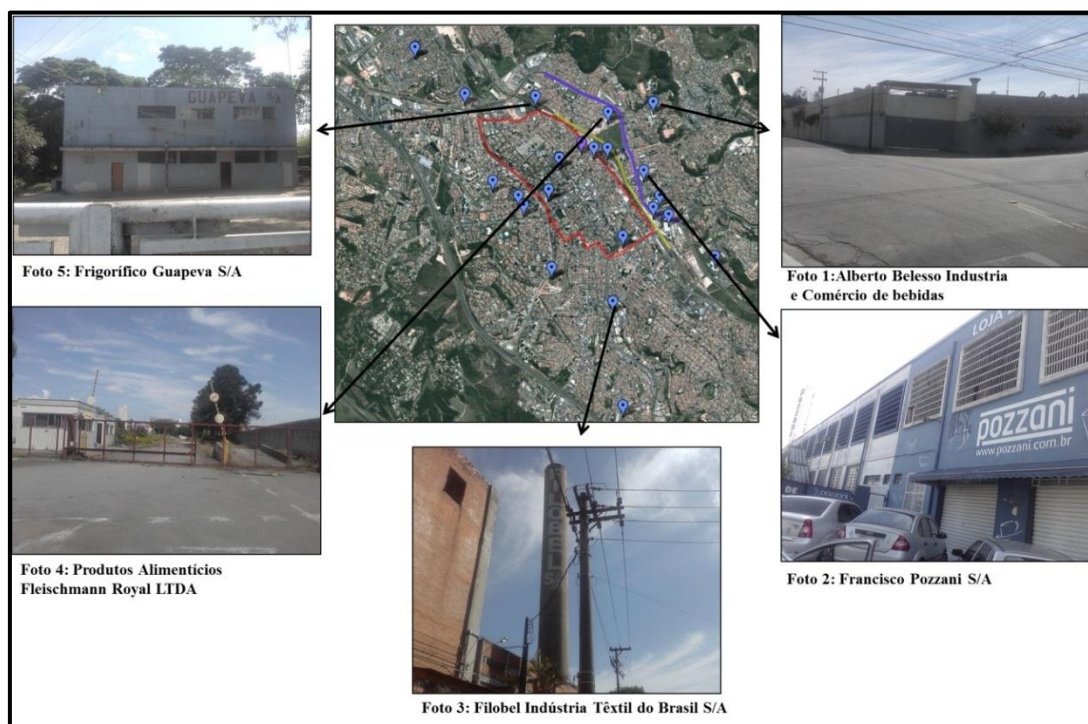


Figura 4: Edificações abandonadas das antigas instalações industriais de Jundiá.

Fonte: Imagem obtida junto ao Google Earth, disponível em: <https://maps.google.com.br/maps>, acesso em 1 de maio de 2012 e informações de trabalho de campo.

A indústria Filobel S.A. Indústrias Têxteis do Brasil, indicada na foto 3 da Figura 4, teve início a partir da década de 1940 e em 1980 foi comprada pelo Grupo Safra, no entanto a

Filobel encerrou suas atividades em 1998. Atualmente, neste local encontra-se uma grande edificação em desuso. A foto 4 indica a antiga Produtos Alimentícios Fleischmann Royal LTDA, que desde 1954 estava instalada na cidade produzindo fermento em pó, sobremesas e sucos. Esta indústria, momentos antes de ser transferida trocou de nome, passando a se chamar Kraft Foods Brasil e encerrou suas atividades em Jundiáí no ano de 2005 quando levou sua produção para Curitiba, deixando um grande espaço sem uso, além de um prédio em desuso.

A última instalação apontada com a foto 5 é o *Frigorífico Guapeva S/A*, que teve suas atividades encerradas na década de 1970 e deixou em desuso uma área de 100000 ms². A partir de 2005 o Hipermercado Extra iniciou sua construção em parte do terreno, no entanto o antigo prédio ainda se encontra abandonado.

USO RESIDENCIAL

As fotos indicadas na Figura 5, mostram as antigas instalações industriais de Jundiáí que foram transformadas em grande prédios de apartamento. A foto 1 aponta o espaço onde estava instalada a Indústria Cerâmica Deca, que recentemente transferiu seu processo de produção para o Distrito Industrial de Jundiáí e vendeu seu terreno para a construtora MRV, que construiu um condomínio de apartamentos voltado à classe média. Seguindo a mesma perspectiva, de um conjunto de apartamentos a fim de atender a crescente classe média da cidade, na antiga instalação da Cia. Tecelagem São Bento se encontra em construção dois blocos de apartamentos de luxo, no entanto, o interessante de destacar, é que a construtora optou por manter a fachada da antiga indústria, portanto a entrada do conjunto residencial é marcada pela antiga estrutura da tecelagem.

A foto 3 desta Figura indica a antiga instalação da Indústria de bebidas Jumbra LTDA que foi fundada por Roberto Picchi e entrou no mercado para atender à região de Jundiáí com refrigerante vendido a preços populares. Esta permaneceu em operação por cerca de 35 anos sem nunca conseguir se firmar e, aliado a uma má administração acabou falindo na década de 1970. Atualmente, em seu lugar existe um conjunto de apartamentos, caracterizados como Loft, em uma área nobre da cidade, que busca atingir a classe alta.

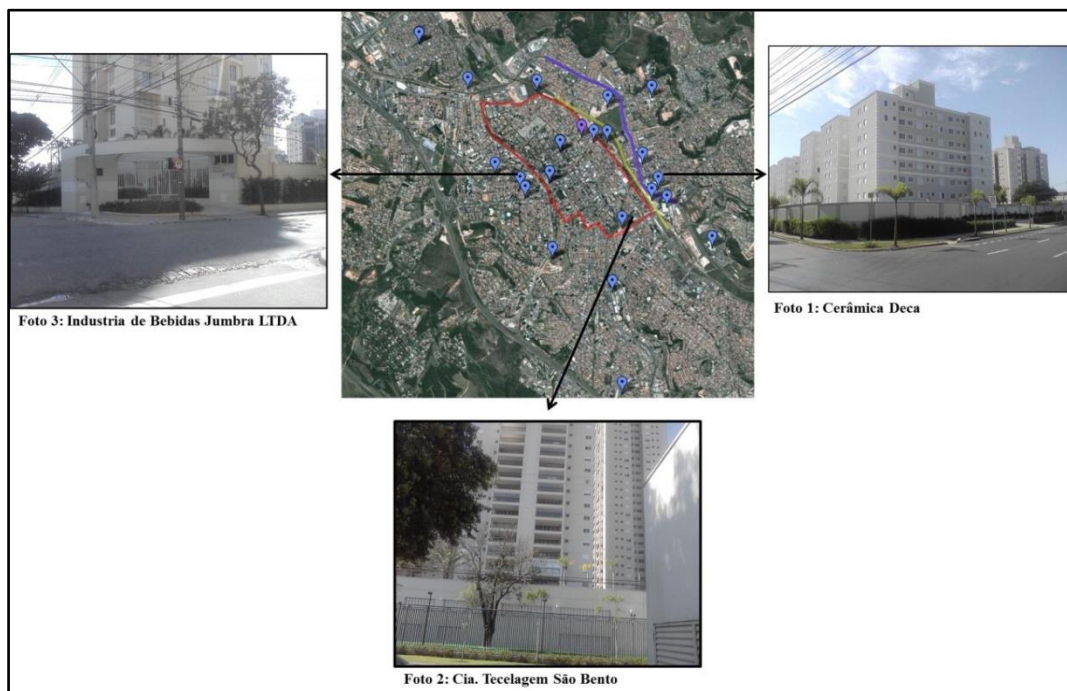


Figura 5: Empreendimentos habitacionais no lugar das antigas instalações industriais de Jundiaí.

Fonte: Imagem obtida junto ao Google Earth, disponível em: <https://maps.google.com.br/maps>, acesso em 1 de maio de 2012 e informações de trabalho de campo.

HIPERMERCADO, SUPERMERCADO E COMÉRCIOS

Nesta classificação encontram-se 7 das indústrias levantadas nesta pesquisa, ou seja, a maioria das instalações das antigas indústrias jundiaíenses, hoje são espaços de hipermercados ou comércios (Figura 6).

Vale destacar, num primeiro momento, os hipermercados, posto que são contabilizados 4. A rede Russi de supermercados, que surgiu em Jundiaí, construiu duas de suas unidades em locais de antigas instalações industriais. A unidade central dessa rede está localizada na área *core* do centro de Jundiaí, no espaço que era ocupada pela indústria Traldi alimentos LTDA, como pode ser observado na foto 2. Já a outra unidade está instalada numa área nobre da cidade, onde se encontrava a Elbena Indústria de Calçado S/A. Vale destacar, que para a implantação destes supermercados foram mantidas as características das antigas instalações industriais.

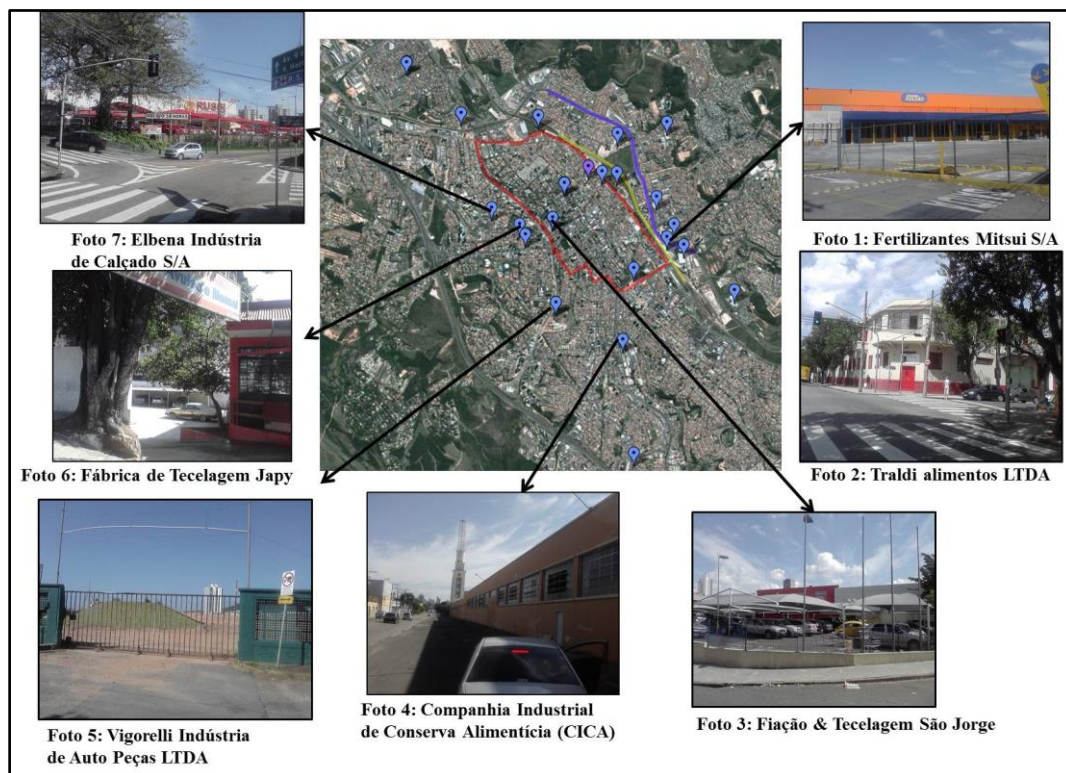


Figura 6: Atividades comerciais e hipermercados no lugar das antigas instalações industriais de Jundiá.

Fonte: Imagem obtida junto ao Google Earth, disponível em: <https://maps.google.com.br/maps>, acesso em 1 de maio de 2012 e informações de trabalho de campo.

O Atacadista Roldão, atualmente esta situado onde se localizava a antiga indústria de Fertilizantes Mitsui S/A, porém não é possível identificar nenhuma marca da antiga instalação. Assim ocorre também com o espaço onde se encontrava a Fiação & Tecelagem São Jorge no qual atualmente está localizada a segunda loja instalada na cidade do hipermercado Extra, como pode ser observado na foto 3 da Figura 6, e que também não manteve nenhuma estrutura da antiga tecelagem.

Ainda neste sentido, pode-se apontar as fotos 5 e 6, nas quais as atuais instalações também não mantiveram nenhuma marca das antigas indústrias. Na foto 5, na qual nota-se um terreno vazio, esta em construção o terceiro shopping center da cidade, onde estava instalada a Vigorelli Indústria de Autopeças LTDA, e a foto 6 mostra o espaço onde funcionava a Fábrica de Tecelagem Japy, no qual hoje, não existe nenhum resquício da antiga atividade, tem-se somente um terreno onde funciona um estacionamento.

A foto número 4, é a única edificação que manteve sua fachada praticamente intacta. Neste espaço funcionava a Companhia Industrial de Conserva Alimentícia (CICA), que em

1998 foi transferida para o estado da Bahia e depois de anos em desuso, recentemente o prédio foi alugado e se tornou uma loja de materiais de construção.

ESCRITÓRIOS E SEDES DE EMPRESAS INDUSTRIAIS

Nesta categoria encaixam-se as atuais instalações de antigas indústrias que não mais realizam o processo produtivo, mas ainda as mantem total, ou parceladamente sobre seu domínio, realizando atividades de gestão.

A foto 1 da Figura 7, aponta a antiga indústria Vulcabrás S/A que se instalou em Jundiá na década de 1950 e nos anos 90 transferiu suas atividades produtivas para o Nordeste. No entanto, ainda hoje se encontram, neste espaço, atividades relacionadas a essa indústria, que atualmente incorporou a marca Azaléia, e que mantem em Jundiá suas ações de gestão, como a logística e o controle de estoque. No entanto, como a área física para este tipo de atividade é extremamente reduzida, o espaço desta indústria foi dividido e alugados para empresas de telemarketing, como a empresa TIVIT.



Figura 7: Antigas instalações industriais de Jundiá que ainda atividades de gestão.

Fonte: Imagem obtida junto ao Google Earth, disponível em: <https://maps.google.com.br/maps>, acesso em 1 de maio de 2012 e informações de trabalho de campo.

Por fim, a foto 2 indica o espaço onde se encontrava instalado o antigo Moinho Jundiá, de propriedade do industrial J.J. Abdalla que atualmente somente mantem apenas algumas atividades de gestão, portanto nota-se uma grande edificação que ocupa dois quarteirões, praticamente em desuso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a pesquisa de campo e a sistematização das informações coletadas, é possível tecer algumas considerações sobre a localização industrial de Jundiáí. Não se pretendeu com este estudo realizar um planejamento, mas sim, expor um panorama de uma realidade encontrada na cidade de Jundiáí, que assim como várias outras, está se modernizando e para isso abandona traços históricos importantes.

Com a espacialização das informações obtidas, notou-se que das classes elencadas a que tem maior destaque são os espaços das antigas construções fabris que atualmente são utilizadas com fim comercial, principalmente hipermercados e supermercados. Este fato pode estar relacionado com a localização das antigas indústrias, visto que estas estavam na Zona Periférica do centro, e que hoje, algumas foram englobadas pela área central ou se localizam na área de expansão do centro, por isso, a maior incidência de espaços usados atualmente para fins comerciais.

Em segundo lugar encontra-se a classe de edificações abandonadas, que corresponde a 5 edificações. Segundo Vasques (2006) este abandono pode ser entendido como um descaso com o planejamento da cidade, visto que são espaços que poderiam ser utilizadas a fim de otimizar o aproveitamento espacial.

Assim, constata-se que as estruturas do primeiro período de industrialização jundiáense são espaços que muitas vezes passam despercebidos, pois se encontram dispersos na malha urbana e já que muitos deles, como os voltados atualmente a habitação, foram todo remoldado, não existindo mais nenhum resquício das antigas edificações. No entanto, os espaços que são bens públicos, voltados principalmente à atividades culturais e educacionais, ainda carregam a história do período, através da construção.

Portanto, conclui-se que os *brownfields* na cidade de Jundiáí, foram em muitos casos, englobados à logica capitalista e hoje se encontram às ordens da especulação imobiliária, mas que também, muitas edificações ainda mantem sua importância histórica e arquitetônica, além de outras ainda estarem abandonadas, formulando o que o termo *brownfield* carrega em seu bojo, a ideia de um espaço escuro/marrom, sem uso e abandonado.

REFERÊNCIAS

AJONAS, A. C. S.. **Centro e centralidade em Itu - SP**. Tese (doutorado)FCT/UNESP, 2009.

BORIN, E. C. P. **O SEBRAE e os arranjos produtivos locais: o caso de Nova Friburgo/RJ**. Tese (doutorado) UFRJ, 2006.

CORRÊA, R. L.. **O espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

FIRKOWSKI, O. L. C. F.. **Considerações sobre as escalas espaciais de análise da indústria no Brasil**. Revista da ANPEGE, Fortaleza, v. 1, p. 67-80, 2005.

LUZ, C. E. . **Arranjo ferroviário e espaço urbano na região dos Campos Gerais/Mata de Araucária (PR)**. Revista CPC (USP), v. 10, p. 166-192, 2010.

MARQUE, J. R.. **Jundiaí, um impasse regional – O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo** . Dissertação (mestrado) FFLCH-USP, 2008.

QUEIRÓS, M.. **Da teoria à prática na intervenção em *brownfield*: a regeneração da CUF/QUIMIGAL no Barreiro**, 2004. Disponível em: http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/D12_15Out_Margarida%20Queiros.pdf, acesso em: 5 jun 2012.

SPOSITO, E. S.. **Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no Estado de São Paulo**. In: Geocrit - IX Encontro Internacional de Geografia Crítica, 2007, Porto Alegre. Anais do IX Geocrit. Porto Alegre : UFRGS, 2007. v. 1. p. 1-15.

VASQUES, A. R.. **O Processo de Formação e Refuncionalização de Brownfields nas Cidades Pós-Industriais: O Caso do Brasil**. In: II Jornadas de Geografía Económica:, 2006, Salamanca. II Jornadas de Geografía Económica:, 2006. p. 1-12.

Sítio acessado:

Prefeitura municipal de Jundiaí: < <http://www.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/porta1.nsf/V03.02/index?OpenDocument>>, acesso em: 05 jun 2012