

## 7.4. Diagnóstico do Meio Socioeconômico

### 7.4.1. Diagnóstico da Área de Influência Indireta

#### a) Histórico

A área em que hoje está localizada Jundiaí era ocupada exclusivamente por indígenas até o início do século XVII. O Município teve seu início naquele século, com a formação do povoado de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí, decorrente do processo de interiorização no Estado de São Paulo. A capela do povoado foi construída em 1651, dentro do então Município de Santana de Parnaíba. O povoado foi elevado à categoria de vila em 14 de Dezembro de 1655, data considerada aniversário da cidade. Este povoado serviu no período como ponto de partida de bandeiras que seguiam para Goiás e Minas Gerais para procurar ouro. No século XVIII, teve também papel de entreposto para os tropeiros.

Até o século XVIII, Jundiaí foi uma ocupação ligada principalmente às bandeiras, fazendo parte do chamado “Portão do Sertão” e tendo sua economia limitada a lavouras de subsistência, com base na mão de obra escrava indígena, mesmo bastante tempo após esta ser proibida. A infra-estrutura local era precária, sendo as casas construídas em taipa ou pau a pique. A escravidão africana consolidou-se apenas no século XVIII, ligada à substituição das culturas de subsistência por culturas para fins comerciais.

Durante o ciclo do café, no século XIX, que trouxe riqueza para diversos Municípios da região e do Estado de São Paulo, Jundiaí teve grande desenvolvimento. Neste período a infra-estrutura urbana teve melhoras significativas, bem como a rede de serviços disponível à população. Em 1865, tornou-se um Município, já com o nome de Jundiaí, que significa, em tupi, “rio de bagres”.

As fazendas de café em Jundiaí receberam mão de obra estrangeira durante todo o século XIX, principalmente grupos de ingleses, espanhóis e italianos, visando substituir a mão de obra escrava africana, cada vez mais restrita. Os primeiros a chegarem foram os italianos, que se instalaram na maioria na região da Colônia. A influência dos imigrantes italianos pode ser sentida fortemente ainda hoje em Jundiaí, por exemplo, no cultivo da uva, hoje principal produto agrícola do Município. A imigração oriental, principalmente japonesa, chegou apenas em meados do século XX. A imigração também estimulou o desenvolvimento do comércio e das primeiras indústrias locais.

Juntamente à cafeicultura, a ferrovia teve papel importante no desenvolvimento alcançado por Jundiaí no período. A Ferrovia Santos-Jundiaí foi concluída em 1867 pela São Paulo Railway, o que tornou a cidade uma área estratégica de entroncamento ferroviário, sendo ponto de passagem para o Porto de Santos, além de um grande centro produtor de café, com a ferrovia proporcionando um melhor escoamento da produção. Após esta, outras ferrovias chegaram a Jundiaí: a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, em 1872; a Cia. Ituana, em 1873; a Cia. Itatibense, em 1890; e a Cia. Bragantina, em 1891.

Em 1920, Jundiaí já somava 44.437 habitantes. O Município já possuía uma rede de infra-estrutura, sendo que o abastecimento de água foi implantado em 1881, a energia

elétrica em 1905, e o telefone em 1916. Com a decadência da produção cafeeira e concomitante desenvolvimento das indústrias no local, Jundiaí passa gradualmente a um perfil de parque industrial. As indústrias se instalaram prioritariamente próximas aos eixos das ferrovias e junto ao rio Guapeva. Os primeiros segmentos a se desenvolverem foram o têxtil e o cerâmico.

Com a inauguração da rodovia Anhangüera em 1948, a industrialização teve grande impulso, sendo que as áreas próximas à rodovia passaram a ser o local de instalação preferencial das fábricas. A progressiva abertura ao capital estrangeiro a partir dos anos 1950 incentivou a chegada de novas indústrias, com destaque para o setor metalúrgico. As principais metalúrgicas a se instalarem no período foram a Vigoreli do Brasil, a Petri e a Tusa (atual Siemens).



**Foto 7.4.1.1. – Centro Urbano de Jundiaí**

As indústrias se firmaram como principal motor da economia de Jundiaí até os dias de hoje, em que o Município possui um dos maiores parques industriais da América Latina, com quase 800 plantas atuando em 33 setores, segundo informações do CIESP. Além das metalúrgicas, as indústrias alimentícias, de

material plástico e de produtos eletroeletrônicos, também têm grande importância. O Município possui seis zonas industriais e dois distritos industriais, além de uma incubadora de empresas, criada através de uma parceria entre Prefeitura Municipal, Sebrae e CIESP/FIESP. A localização do Município e os seus eixos viários também propiciaram seu estabelecimento como centro de logística, tendo se instalado lá também os centros de distribuição de diversas empresas. Recentemente, têm se desenvolvido também os setores do turismo e do lazer.

#### **b) Região de Governo de Jundiaí**

O Município de Jundiaí é sede da Região de Governo do mesmo nome, inserida na Região Administrativa de Campinas. Com crescimento demográfico representativo em anos recentes, a Região de Governo de Jundiaí abriga uma população de 641.728 habitantes (SEADE, 2005).

Os outros Municípios componentes desta Região de Governo são Morungaba, Itatiba, Louveira, Jarinu, Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista, Cabreúva e Itupeva. O quadro a seguir apresenta os dados de população para cada Município.

#### Quadro 7.4.1.1. – População dos Municípios da Região de Governo de Jundiá

Município	1980	1991	2000	2006
Cabreúva	11.624	18.631	32.926	41.406
Campo Limpo Paulista	21.636	44.924	63.520	73.515
Itatiba	41.377	61.236	80.987	94.960
Itupeva	10.110	17.921	26.075	31.529
Jarinu	6.155	10.802	16.970	21.414
Jundiá	258.328	288.228	323.056	349.938
Louveira	10.254	16.140	23.817	29.207
Morungaba	6.501	8.174	9.893	10.997
Várzea Paulista	33.462	68.073	92.537	105.527
<b>Total</b>	<b>399.447</b>	<b>537.129</b>	<b>669.781</b>	<b>758.493</b>

Fonte: Censos IBGE e Fundação SEADE.

Jundiá possui mais do que o triplo da população do segundo Município mais populoso da Região de Governo, Várzea Paulista, o único a superar a marca dos cem mil habitantes. Após Jundiá e Várzea Paulista, dois Municípios mais populosos são Itatiba e Campo Limpo Paulista.

Considerando a evolução da população da Região de Governo como um todo, os dados mostram que esta quase dobrou entre os anos de 1980 e 2006. Os Municípios que apresentaram crescimento mais acelerado no período foram Cabreúva, Jarinu, Campo Limpo Paulista e Várzea Paulista, que, aproximadamente, triplicaram no período considerado.

No caso de Várzea Paulista, pode-se supor que esse crescimento, que se concentra nos anos mais recentes, em boa parte esteja ligado ao fenômeno de conurbação com Jundiá. Várzea Paulista é um Município de extensão territorial bastante pequena, com apenas 36 km<sup>2</sup>, que possui população acima de cem mil habitantes, chegando a uma densidade populacional de 2.881,78 habitantes por quilômetro quadrado, que pode ser considerada extremamente alta, indicando que o Município em questão apresenta a totalidade de seu território densamente povoada, praticamente sem a presença de áreas não urbanizadas.

O limite com o Município de Várzea Paulista está localizado no sudoeste de Jundiá, relativamente próximo à AID.

#### Quadro 7.4.1.2. – PIB e PIB *per capita* dos Municípios da Região de Governo de Jundiaí

Município	---	1999	2001	2003	2004
Cabreúva	PIB	311,61	487,47	504,61	588,77
	PIB <i>per capita</i>	9.602,66	13.607,97	12.999,69	14.562,80
Campo Limpo Paulista	PIB	384,20	421,50	642,73	732,92
	PIB <i>per capita</i>	6.109,11	6.297,09	9.044,70	10.021,86
Itatiba	PIB	776,36	1.015,83	1.245,56	1.387,32
	PIB <i>per capita</i>	9.667,37	12.004,42	13.991,78	15.207,18
Itupeva	PIB	330,85	472,31	738,53	839,29
	PIB <i>per capita</i>	12.823,27	17.130,71	25.139,66	27.714,74
Jarinu	PIB	99,00	103,93	164,12	176,23
	PIB <i>per capita</i>	5.906,71	5.735,51	8.413,31	8.723,02
Jundiaí	PIB	4.382,18	5.193,10	6.138,03	6.862,87
	PIB <i>per capita</i>	13.615,85	15.766,61	18.210,83	20.131,21
Louveira	PIB	539,80	981,50	1.244,56	1.248,49
	PIB <i>per capita</i>	22.916,57	38.855,33	46.159,61	44.869,25
Morungaba	PIB	95,53	97,34	143,21	155,12
	PIB <i>per capita</i>	9.714,43	9.534,63	13.520,99	14.383,90
Várzea Paulista	PIB	524,34	569,47	712,39	853,91
	PIB <i>per capita</i>	5.717,22	5.871,95	6.960,01	8.128,50
<b>Total</b>	<b>PIB</b>	<b>7.443,86</b>	<b>9.339,44</b>	<b>11.533,75</b>	<b>12.844,91</b>
	<b>PIB <i>per capita</i></b>	<b>11.191,20</b>	<b>13.444,75</b>	<b>15.914,17</b>	<b>17.361,67</b>

Fonte: Fundação SEADE.

Como pode ser visto, Jundiaí respondia em 2006 por 46,13% da população total de sua região de governo, e 53,42% do PIB, exercendo papel de centralidade sobre os demais Municípios da região, embora também sofra processo inverso com relação aos Municípios próximos Campinas e São Paulo. Alguns Municípios de ambas as regiões metropolitanas são também polarizados por Jundiaí.

Os habitantes dos Municípios da região de Jundiaí, por terem menor porte e uma estrutura de serviços em geral menos completa (ainda que alguns como Louveira e Itupeva tenham PIB *per capita* superior), em muitos casos dirigem-se ao Município em busca do comércio mais variado, opções de trabalho e lazer, etc.

Uma unidade regional mais ampla em que o Município de Jundiaí está inserido é a Região Administrativa de Campinas, que abrange sete Regiões de Governo: Campinas, Bragança Paulista, Jundiaí, Limeira, Piracicaba, Rio Claro e São João da Boa Vista. Esta RA inclui ao todo 83 Municípios, e tinha em 2005 uma população de 5.916.224 habitantes, segundo dados do SEADE.

#### c) Expansão Urbana

A urbanização do Município de Jundiaí é influenciada por sua condição de ponto de confluência de eixos viários já desde o século XIX, a partir da constituição de Jundiaí como entroncamento ferroviário com a implantação das ferrovias, ao redor das quais cresce a mancha urbanizada. Este processo iniciou-se com a inauguração da Ferrovia Santos Jundiaí em 1867, e em 1870 da ligação Jundiaí – Itu, com a Companhia Ytuana de Estradas de Ferro, a ligação Jundiaí Campinas em 1872 com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e em 1884 a ligação Jundiaí - Campo Limpo através da estrada de

Ferro Bragança. Atualmente, as maiores influências sobre a expansão urbana no Município são os eixos rodoviários, com destaque para as rodovias Anhangüera e dos Bandeirantes.

O Município de Jundiaí apresenta restrições ambientais à expansão urbana pelo fato da totalidade do território Municipal estar inserida em uma APA, além de toda sua macrozona rural ser constituída por áreas destinadas à conservação; segundo o Plano Diretor, quais sejam: Zona de Conservação da Bacia do rio Jundiaí-Mirim, Zona de Conservação da Bacia do rio Capivari e Zona de Conservação do Vale do rio Jundiaí, na porção norte do Município, e Zona de Conservação da Serra dos Cristais e Território de Gestão da Serra do Japi, ao sul, estando este último próximo ao empreendimento e com parte dentro da AID. O desafio de usufruir tanto das oportunidades do urbano, atendendo às suas necessidades e o aproveitamento e preservação de suas riquezas naturais tem pautado o uso e a ocupação de suas terras.

O perímetro urbano de Jundiaí corresponde a apenas cerca de 26% da área total do Município. As áreas com menores restrições à ocupação urbana estão localizadas na faixa central do Município, onde estão: o centro urbano, as zonas industriais e a maior parte dos bairros isolados. O vetor sudeste é historicamente o maior foco da expansão urbana em Jundiaí, o que resultou também no fenômeno de conurbação com o Município vizinho de Várzea Paulista.

Jundiaí também apresenta alguns bairros isolados de ocupação relativamente antiga, alguns dos quais tiveram origem a partir do cultivo de uva ou outras frutas, como é o caso dos bairros Traviú (surgido de uma colônia italiana), Currupira e Bairro do Poste, todos situados na região norte do Município. O maior bairro isolado de Jundiaí é o Jardim Santa Gertrudes, localizado dentro da AID.

A **Figura 7.4.1.1** a seguir apresenta a evolução histórica da ocupação urbana no Município de Jundiaí ao longo dos últimos vinte anos.



A partir da figura anterior, é possível perceber que existe uma quantidade relativamente reduzida de áreas ainda não ocupadas fora da macrozona rural e das áreas destinadas à proteção ambiental, embora ainda existam também alguns vazios urbanos próximos à região central, que tem sua ocupação apontada como prioritária no Plano Diretor do Município.

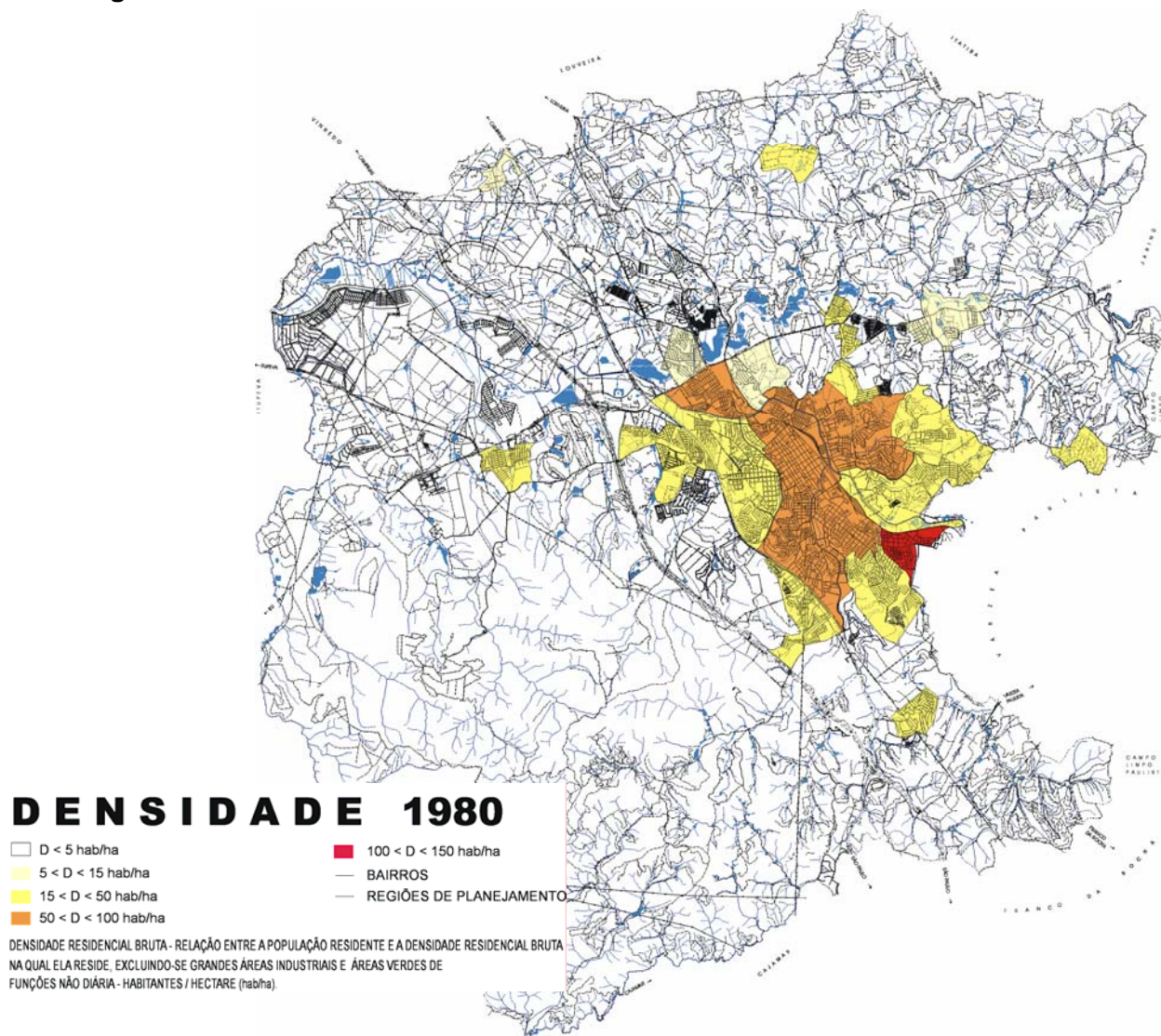
A conurbação, em especial com relação aos Municípios de Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista, a leste de Jundiaí, é um fenômeno presente já há várias décadas e que segue crescendo, embora com menor intensidade do que a verificada anteriormente.

A tendência de ocupação focada no vetor sudeste do Município, dominante até os anos 1980, vem sofrendo alterações nas décadas seguintes, com maior crescimento dos bairros isolados e de bairros rurais, bem como de loteamentos mais próximos ao centro urbano. Além do sudeste, também o norte e o oeste do Município passam a ter uma ocupação urbana mais intensa nas últimas décadas.

Conforme estudo feito pela Prefeitura Municipal de Jundiaí em 2003, a área urbanizada, com densidade residencial bruta entre 50 e 100 hab/ha, em 1980, concentra-se na área central do Município. A área próxima a Várzea Paulista tem uma densidade maior devido a conurbação entre os dois Municípios, e a densidade habitacional das demais áreas urbanizadas situa-se entre 5 e 50 hab/ha.

O mesmo estudo mostra uma alteração nas áreas com densidade residencial bruta já sendo influenciada pela rodovia dos Bandeirantes. Bairros entre as duas estradas como Jardim Maringá e Vila Alvorada passam a ter o mesmo adensamento das áreas mais centrais.

**Figura 7.4.1.2. – Densidades em 1980**

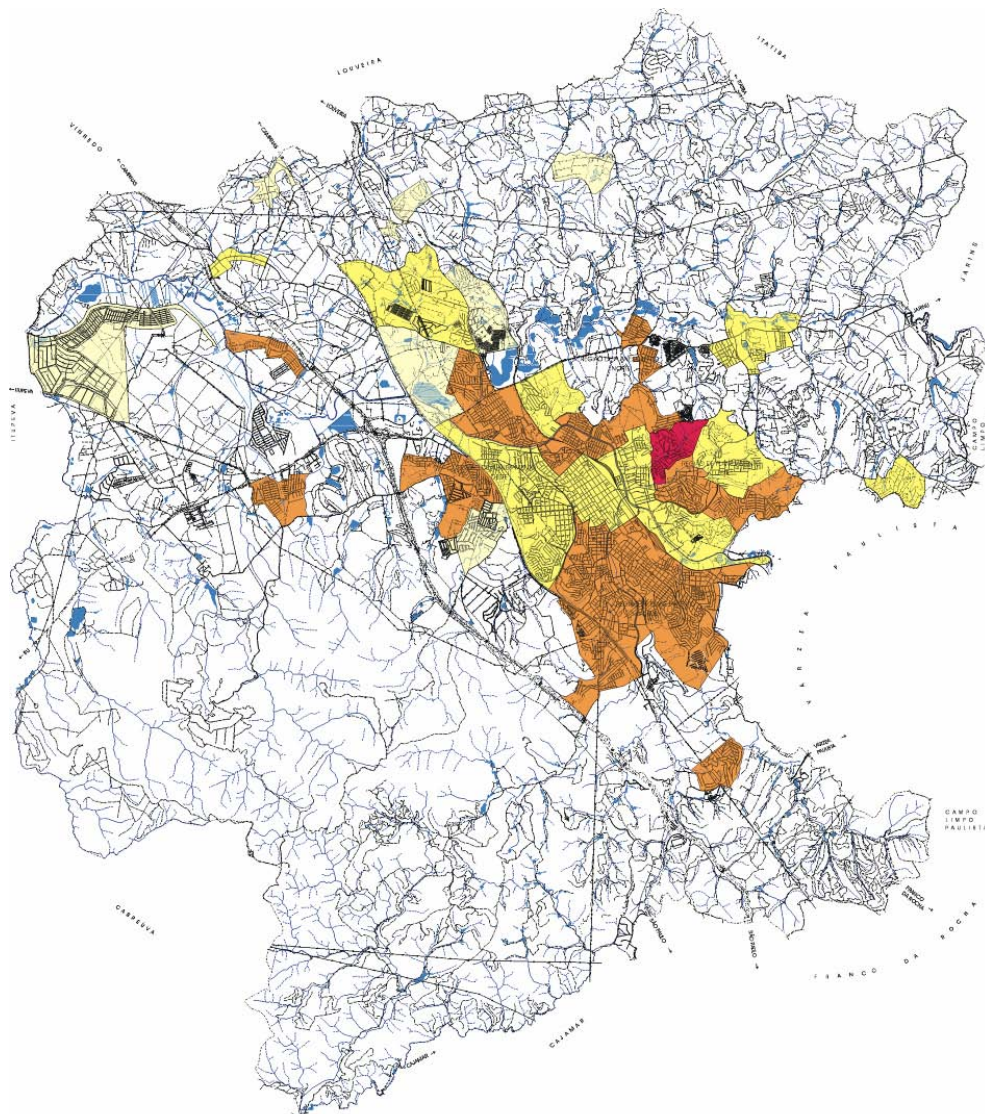


Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiaí.

This map illustrates the geographical context of the study area, which is the São Paulo metropolitan area. The central urban core is highlighted in orange, representing the primary focus of the research. Surrounding areas are shaded in yellow, indicating the broader metropolitan region. The map shows the complex network of roads and infrastructure connecting these areas, as well as the surrounding landscape features like hills and valleys. Key locations labeled include Itaquera, Vila Rica, and Campo Limpo Paulista.

Os dados de 2000 mostram uma redução densidade residencial na área central, sendo a tendência de adensamento em direção a Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista.

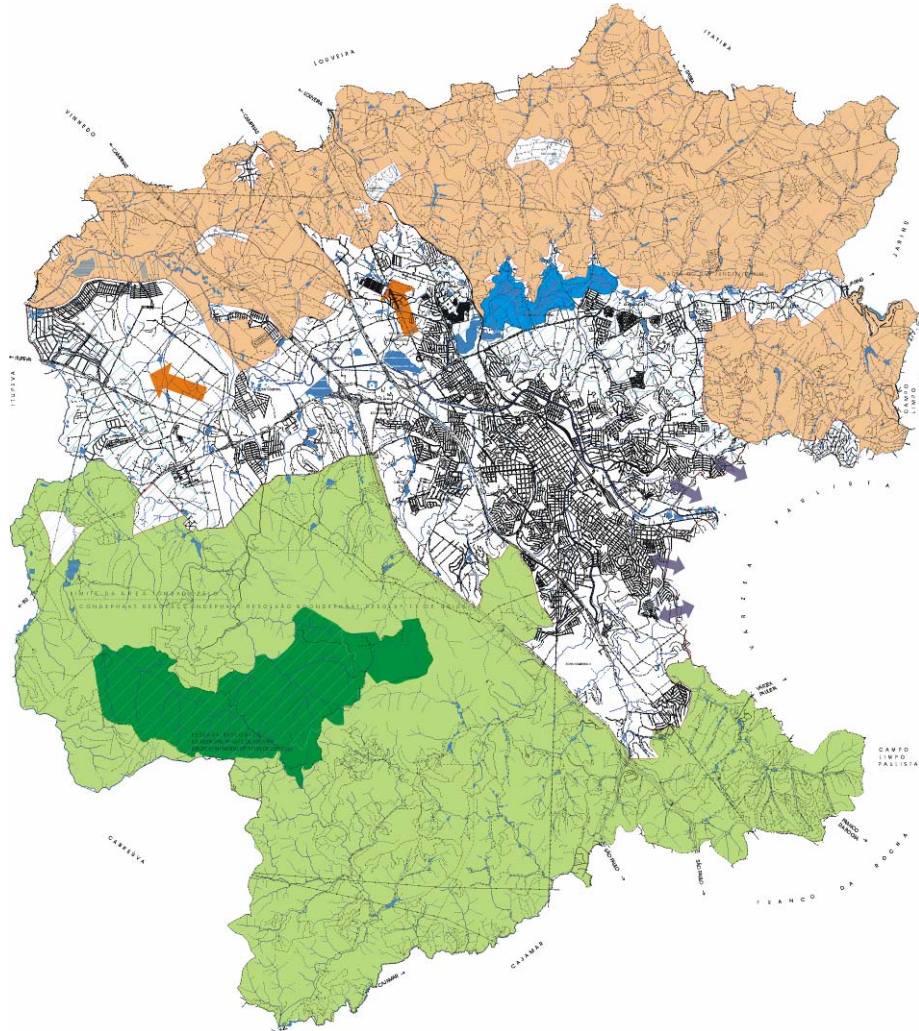
**Figura 7.4.1.4. – Densidades em 2000**



Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiaí.

A análise das barreiras físicas e geográficas à urbanização, as áreas de mananciais e a Macrozona de Proteção Ambiental da Serra do Japi, situada na porção sudoeste do Município direcionam a tendência de crescimento do Município no sentido norte e noroeste, em direção ao Município de Itupeva. Em direção a Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista, as áreas urbanas já estão conurbadas.

**Figura 7.4.1.5. – Barreiras Físicas e Geográficas**



Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiaí.

#### d) Dinâmica Demográfica

Com uma extensão territorial de 450 km<sup>2</sup> e grau de urbanização de 93,96%, o Município de Jundiaí teve sua população em 2005 estimada em 346.172 habitantes, apresentando crescimento demográfico ao longo das últimas décadas conforme quadro a seguir.

**Quadro 7.4.1.3. - Evolução da População do Município de Jundiaí**

População	1980		1991		2000		2005	
	hab.	%	hab.	%	hab.	%	hab.	%
Urbana	221.490	85,74	264.992	91,94	299.890	92,83	325.262	93,96
Rural	36.838	14,26	23.236	8,06	23.166	7,17	20.910	6,04
<b>Total</b>	<b>258.328</b>	<b>100</b>	<b>288.228</b>	<b>100</b>	<b>323.056</b>	<b>100</b>	<b>346.172</b>	<b>100</b>

Fonte: Fundação SEADE.

Jundiaí em termos de população durante as últimas décadas cresceu em ritmo constante, porém pouco acelerado. A principal diferença que pode ser percebida neste quadro diz respeito às proporções entre população urbana e rural; esta última diminuiu bastante desde 1980, seguindo uma tendência de migração em direção à cidade que é verificada na quase totalidade dos Municípios do Estado de São Paulo.

No caso de Jundiaí, embora houvesse o fator de retenção no campo pela fruticultura bem desenvolvida no Município, o fator de atração da industrialização na cidade parece ter sido mais forte. Os dados da economia confirmam que os ganhos médios entre os trabalhadores das indústrias e dos serviços são muito superiores aos da agropecuária, o que, aliado ao fato do grande desenvolvimento das indústrias gerarem boa quantidade de empregos, incentivou o êxodo rural. Porém, a proporção de habitantes no meio rural ainda não pode ser considerada muito baixa.

Os dados sobre migração no Município de Jundiaí, expostos no quadro a seguir, mostram que o Município, após apresentar saldo migratório negativo no primeiro período analisado, voltou a atrair população.

**Quadro 7.4.1.4. – Migração**

Migração		1991	2000
Jundiaí	Saldo migratório anual	- 2.307	487
	Taxa líquida de migração (por mil)	- 8,44	1,59
RG de Jundiaí	Saldo migratório anual	3.536	1.175
	Taxa líquida de migração (por mil)	7,62	11,92

Fonte: Fundação SEADE.

A migração negativa verificada a partir dos dados do Censo do IBGE de 1991 teve intensidade considerável e, se observado o fato de que a Região de Governo de Jundiaí teve migração positiva semelhante no mesmo período, pode-se supor que houve um fluxo expressivo de migrantes indo de Jundiaí em direção aos Municípios menores do entorno e de sua Região de Governo. No período seguinte, o Município central apresentou migração positiva, embora de baixa intensidade, e sua região manteve o padrão de expressiva atração de população.

Como em muitas outras localidades, em Jundiaí a taxa de natalidade vem caindo: de 27 nascimentos por mil habitantes em 1980 para 14,40 em 2005. Este fato também pode ser comprovado pela participação da população com idade menor que 5 anos no total de população, que reduziu-se de 8,81% em 1991, para 7,37% em 1996, com ligeiro aumento para 7,49 % em 2005. A participação da população com menos de 10 anos reduziu-se de 21,74%, em 1980, para 18,60%, em 1991 e para 14,34% em 2005.

De forma análoga, as taxas de fecundidade no Município vêm caindo aceleradamente em décadas mais recentes, como pode ser visto no quadro seguinte. A taxa de fecundidade em Jundiaí em 2005 foi menos da metade da verificada em 1980. Estas taxas historicamente têm sido menores que a média verificada no Estado de São Paulo, embora seja uma diferença pouco expressiva.

#### **Quadro 7.4.1.5. – Taxa de Fecundidade Geral, por Mil Mulheres entre 15 e 49 Anos**

Local	1980	1991	2000	2005
Jundiaí	104,95	72,56	57,86	50,84
Estado de São Paulo	109,12	75,42	65,56	53,86

Fonte: Fundação SEADE.

A queda nas taxas de fecundidade e natalidade é uma tendência nacional que se apresenta com maior força em regiões de maior desenvolvimento econômico. Esta tendência está ligada principalmente ao acesso cada vez maior à contracepção por parte de mulheres de diferentes classes sociais, e a fatores culturais decorrentes da intensificação da presença da mulher no mercado de trabalho.

Já a taxa de mortalidade nas últimas décadas sofreu poucas alterações, podendo ser considerada praticamente estável. Os números são em todos os períodos pouco distantes da taxa média para o Estado de São Paulo, embora em 2005 tenha apresentado queda mais acentuada.

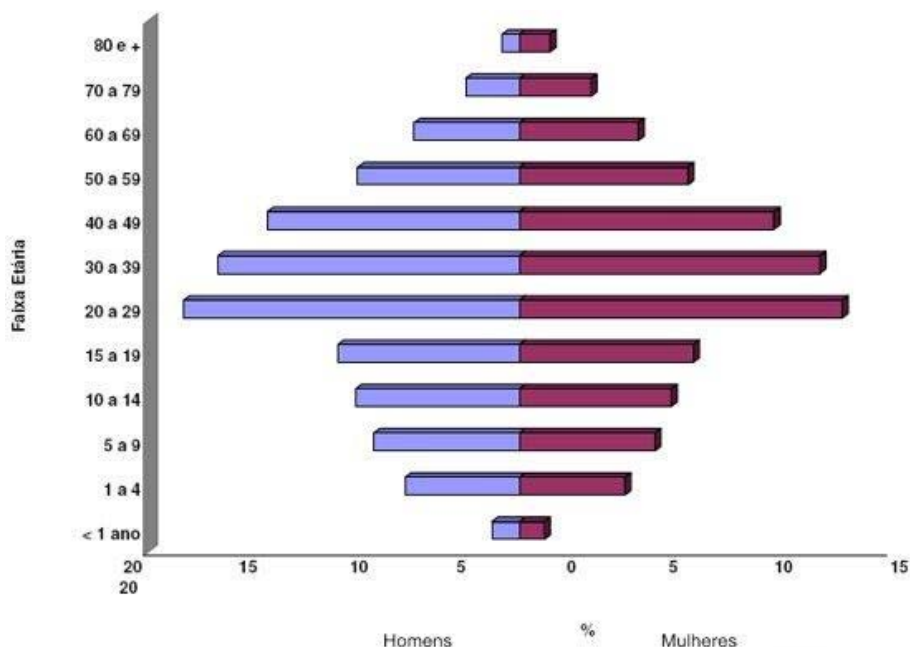
#### **Quadro 7.4.1.6. – Taxa de Mortalidade Geral, por Mil Habitantes**

Local	1980	1991	2000	2005
Jundiaí	6,41	6,81	6,66	6,69
Estado de São Paulo	6,93	6,26	6,43	5,89

Fonte: Fundação SEADE.

Com relação à estrutura etária da população verifica-se que 21,9% dos habitantes de Jundiaí tinham menos de 15 anos, em 2004, e 11,37% tinham mais de 60 anos. Cerca de 50% da população estava concentrada na faixa entre 15 e 45 anos. A figura a seguir representa a pirâmide etária para o Município de Jundiaí, no ano de 2004.

**Figura 7.4.1.6. – Pirâmide Etária**



Fonte: IBGE e site da Prefeitura Municipal de Jundiá.

Este formato da pirâmide etária reflete claramente a queda nas taxas de natalidade, bem como a presença de um contingente considerável de população idosa demonstra a tendência ao envelhecimento da população, ligada à melhora das condições de vida e saúde. Estas são tendências mundiais atualmente, embora sejam encontradas principalmente em locais com bons níveis de desenvolvimento.

Realizando-se uma comparação histórica, nota-se que em 1980, a população de 0 a 14 anos representava 32% do total, caindo para 29% em 1991; 25% em 1996 e para 21,56% em 2005. Por outro lado, a participação do grupo etário de mais de 65 anos subiu de 4% para 7%, com ligeiro crescimento para 8,07 em 2005. Podemos confirmar essa tendência quando fica constatado que, também na faixa de 25 a 65 anos houve aumento de participação de 42%, em 1980, para 48%, em 1991, 49% em 1996 e finalmente 52,93% em 2005.

**Quadro 7.4.1.7. - Evolução da Distribuição da População por Faixa Etária em Jundiá**

Faixa Etária (anos)	1980		1991		2000		2005	
0 a 14	81.737	31,64%	82.220	28,53%	75.431	23,35%	74.618	21,55%
15 a 24	55.714	21,57%	51.972	18,03%	60.986	18,88%	60.401	17,45%
25 a 64.	109.580	42,42%	137.258	47,62%	162.937	50,44%	183.227	52,93%
+ de 65	11.297	4,37%	16.778	5,82%	23.702	7,33%	27.926	8,07%

Fonte: Fundação SEADE.

Quando analisamos a composição demográfica sob o ponto de vista de gênero, observa-se um pequeno predomínio de mulheres, 50,86 % do total da população. A presença feminina se faz notar, principalmente, nas faixas de idade compreendidas entre 30 e 40 anos, mantendo-se maior nas faixas de 40 até mais de 75 anos.

#### e) Economia

Jundiaí foi, no ano de 2004, responsável por 1,25% do total do PIB do Estado de São Paulo, alcançando um produto de R\$ 6.862,87 milhões de reais correntes (SEADE). O PIB *per capita* no mesmo período foi de R\$ 20.131,21, acima da média Estadual. O quadro a seguir apresenta a evolução do PIB e do PIB *per capita* de Jundiaí em anos recentes, incluindo a participação no PIB do Estado de São Paulo.

**Quadro 7.4.1.8. – Evolução do PIB Municipal**

PIB	1999	2000	2001	2002	2003	2004
PIB (mi R\$ correntes)	4.382,18	5.289,95	5.193,10	6.000,13	6.138,03	6.862,87
PIB <i>per capita</i> (R\$ correntes)	13.615,8	16.246,9	15.766,6	18.008,2	18.210,8	20.131,2
	5	2	1	0	3	1
Participação no PIB Estadual (%)	1,287	1,426	1,296	1,369	1,240	1,255

Fonte: Fundação SEADE.

Estes dados mostram que o PIB de Jundiaí vem crescendo em um bom ritmo, embora entre 2000 e 2001 tenha apresentado uma queda, tanto no PIB como no PIB *per capita*, tendo se recuperado bem no ano seguinte. Entre os anos de 1999 e 2004, a economia do Município cresceu 57%, ou bastante acima do crescimento do país. O PIB *per capita* demonstrou crescimento mais expressivo que o PIB nos anos considerados, o que indica que a economia tem crescido em ritmo superior ao crescimento demográfico, o que é um indício altamente positivo. A participação na economia Estadual tem se mantido no mesmo patamar, embora instável.

O Município de Jundiaí arrecadou em ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, em 2005, o equivalente a 1,32 % do total do Estado de São Paulo, sendo um dos 15 maiores arrecadadores. Para incentivar a economia local, sobretudo o setor de logística, o Município pratica alíquotas reduzidas de ISS – Imposto Sobre Serviços.

A estrutura econômica de Jundiaí é composta por diversas produções especializadas, principalmente no setor secundário. Com baixa incidência de lavouras de subsistência, o modelo de agricultura comercial prevalece, focado, sobretudo na fruticultura. Já o setor terciário, com ampla rede de comércio e serviços, atende inclusive aos Municípios do entorno. O quadro abaixo mostra a participação de cada setor na economia Municipal, a partir do valor adicionado gerado.

**Quadro 7.4.1.9. – Valor Adicionado por Setor da Economia (2004)**

Setor	Valor adicionado (em mi de Reais Correntes)	% do Total
Agropecuária	32,37	0,54
Indústria	3.254,76	54,72
Comércio e Serviços	2.661,42	44,74
<b>Total</b>	<b>5.948,54</b>	<b>100</b>

Fonte: Fundação SEADE.

O setor primário tem peso muito pequeno no valor adicionado do Município, o que mostra a pouca expressividade econômica do setor no contexto geral. Jundiaí é um Município de urbanização intensa, sendo que sua zona rural é formada em grande parte por áreas de conservação, com destaque para a reserva da Serra do Japi. A produção no setor agropecuário se resume quase que totalmente à fruticultura.

A indústria é responsável por mais da metade do valor adicionado, sendo o setor que mais movimenta a economia Municipal, além de ser também responsável por impulsionar o setor de serviços. Os setores industriais de maior peso são metalúrgico, químico, embalagens, autopeças e alimentos, estando presente um grande número de outros setores.

As atividades no setor de serviços mais diretamente vinculadas à produção industrial são as de logística e distribuição, com a presença de grandes centros de distribuição no Município, tanto de indústrias quanto de grandes empresas de comércio. Além destas, as principais atividades no setor são as tradicionalmente encontradas em Municípios deste perfil, tais como alimentação, hospedagem, e, principalmente, o comércio varejista bastante diversificado, que recebe inclusive consumidores de cidades menores do entorno.

Dentro da AID existem instalações de empresas de diferentes segmentos, com destaque para os centros de distribuição. As instalações mais próximas da área do empreendimento são as das empresas American Belt e CBA e os centros de distribuição das empresas Casas Bahia, BSH Continental e TNT Logistics.

A empresa Casas Bahia, maior varejista de móveis e eletrodomésticos do Brasil, tem seu centro de distribuição próximo à área do empreendimento, no lado oposto às rodovias Anhangüera e dos Bandeirantes. Seu depósito, recentemente ampliado, possui 270 mil m<sup>2</sup>, sendo um dos maiores da América Latina, centralizando os estoques a serem distribuídos para diversas outras regiões.

A BSH Continental pertence ao grupo alemão BSH, o 3º maior fabricante de eletrodomésticos do mundo. Já a TNT Logistics tem origem holandesa, e atua como responsável pela logística de outras empresas de setores que vão do automobilístico ao cosmético.

A CBA, presente em vários Estados brasileiros e com base em Jundiaí, atua no ramo de serviços de alimentação e merendas escolares, fornecendo refeições, cestas básicas e um sistema de cartão alimentação. A American Belt produz em sua fábrica em Jundiaí correias em V para automóveis.

## **e1. Setor Primário**

Embora a maior parte da zona rural do Município seja ocupada pela serra do Japi e por pequenas propriedades familiares que se dedicam à horticultura e à fruticultura, antigas vocações agrícolas da cidade, a produção é destinada tanto ao comércio local e regional quanto à exportação.

A produção pecuária em Jundiaí tem seu foco, sobretudo em galináceos e suínos, embora os rebanhos não tenham volume muito expressivo. A Pesquisa Pecuária Municipal do IBGE de 2005 apontou a existência de um total de 19.029 cabeças, sendo 10.210 de galináceos e 4.475 de suínos. Os rebanhos de bovinos e eqüinos têm presença relativamente pequena, com respectivamente 3.412 e 367 cabeças.

Segundo a pesquisa do IBGE Produção Agrícola Municipal, de 2005, o produto agrícola de maior peso no Município de Jundiaí é a uva, que teve produção no valor de R\$ 21.429,00 mil, em uma área plantada de 1.632 hectares. A produção de uva foi responsável por 70,6% do total do valor da produção agrícola do Município, de R\$ 30.347,00 mil. Além da uva, as produções mais expressivas economicamente do Município são as de caqui, laranja, banana, tomate e pêssego.

Como pode ser visto, a fruticultura é a atividade agropecuária mais importante em Jundiaí, à semelhança do que ocorre em outros Municípios próximos. Estes são produtos que exigem um maior investimento no processo de cultivo e na mão de obra, exigindo uma maior especialização do produtor, e alcançando também preços de venda muito superiores aos praticados no caso de outras culturas mais comuns no Estado de São Paulo, tais como a cana de açúcar, o milho e o feijão.

## **e2. Setor Secundário**

Jundiaí possui um dos maiores parques industriais da América Latina, com quase 800 plantas de diversos portes, atuando em 33 ramos da indústria, sendo que os ramos de minerais não-metálicos, produtos de metal, máquinas e equipamentos, material de transporte, produtos químicos, produtos de plástico, alimentícios e bebidas correspondem a 76,31% do valor agregado na indústria no Município.

Este setor representa diretamente mais da metade da economia local, além de ser indiretamente responsável em grande parte pela movimentação da rede de serviços local. Estas indústrias produzem tanto para o mercado interno quanto para exportação. Segundo o Atlas de Competitividade da Indústria Paulista da FIESP, a região de Jundiaí é hoje detentora de 4,26% do PIB da indústria paulista, sendo o Município com a quarta maior participação no PIB industrial no Estado de São Paulo, excluída a região da capital.

A maioria das indústrias do Município está instalada em um dos dois distritos industriais, que dispõe de infra-estrutura completa para este fim, ou em uma das seis zonas industriais, uma das quais está localizada dentro da AID. A localização do Município, atravessado pelas rodovias Anhangüera e dos Bandeirantes, ligadas ao Rodoanel Mario Covas, e próximo também ao aeroporto de Viracopos, favorece fortemente a sua vocação industrial. O principal fator de atratividade para as indústrias é atualmente a facilidade de acesso de matérias primas e do escoamento da produção, no que Jundiaí tem grandes vantagens, especialmente em comparação com a região da Grande São Paulo. Por esta razão, também o ramo da logística se encontra bastante desenvolvido, tendo se instalado em Jundiaí centros de distribuição de grandes empresas industriais e comerciais. A oferta de uma melhor qualidade de vida em geral também tem sido um forte fator de atratividade para o Município.

O setor industrial tem recebido investimentos importantes e se consolidado como um dos principais pólos no Estado e no país, recebendo também incentivos por parte da Prefeitura Municipal. A estratégia da diversificação da produção, com a flexibilidade intra e intersetoriais, se mostra eficaz na resistência às oscilações dos mercados.

O setor apresenta expansão continuada, com a instalação de novas unidades, expandindo também a produção a novos gêneros de produtos, além dos setores tradicionais. Nos últimos cinco anos, cerca de 120 novos empreendimentos industriais se instalaram no Município. Acompanham esse crescimento a ampliação dos sub-setores industriais, estimulando a produtividade e o avanço técnico da mão-de-obra. Este é favorecido pela proximidade a importantes centros de formação, de pesquisa e desenvolvimento de tecnologias e universidades.

Segundo o Atlas da Competitividade da Indústria Paulista elaborado pela Fiesp e pela Fundação SEADE, a atividade econômica em Jundiaí vem recebendo grandes investimentos de empresas tanto nacionais quanto estrangeiras em anos recentes. Os maiores investimentos registrados nos últimos anos foram os investimentos na ampliação das instalações da IBG – Indústria Brasileira de Gases, que somaram 21,6 milhões de dólares entre 2005 e 2006, e na implantação do centro de distribuição da rede varejista Casas Bahia, localizado na AID, somando 16,65 milhões de dólares. O quadro abaixo apresenta os maiores investimentos realizados na atividade econômica de Jundiaí entre 2004 e 2006.

**Quadro 7.4.1.10. - Maiores Investimentos Econômicos em Jundiaí**

Empresa	Origem	Setor	Ano	Valor (US\$ mi)
IBG	Brasil	Produtos químicos	2005-6	21,6
Casas Bahia	Brasil	Varejo	2004-5	16,65
Sadia	Brasil	Alimentícios	2005-6	13,3
Covit do Brasil	Espanha	Metalurgia	2004-5	5,5
Siemens	Alemanha	Máquinas/equipamentos	2005	4,21
Intercity	Brasil	Alojamento/alimentação	2005	4,07

Fonte: Atlas da Competitividade da Indústria Paulista, 2007.

### e3. Setor Terciário

Segundo informações do Atlas da Competitividade da Indústria Paulista, encontram-se no Município 8.108 estabelecimentos comerciais, gerando um total de 29.556 empregos diretos, em um total de 25.715 estabelecimentos de comércio e serviços, segundo dados da Prefeitura Municipal. O setor terciário se encontra em estágio de autonomia em relação aos pólos mais desenvolvidos, exercendo inclusive papel de pólo regional com relação a Municípios menores do entorno, além de ter importância em escala nacional nos ramos de logística e distribuição. É possível identificar pelo menos 4 sub-setores importantes:

- Atividades comerciais varejistas e de serviços para o suprimento das demandas de primeira necessidade (alimentos, vestuário e serviços essenciais);
- Atividades desenvolvidas por profissionais liberais dirigidas às demandas provocadas pelo crescimento urbano, dada a presença de um mercado em expansão;

- Atividades de apoio ao crescimento industrial, consistindo em atividades de logística e distribuição, e comércio; e
- Serviços mais especializados, de relativo alcance regional, como os hospitalares, que em função do desenvolvimento econômico atendem não apenas ao público local como atraem demandas de Municípios no entorno imediato.

Jundiaí atualmente é um dos pólos de logística e distribuição do Estado de São Paulo, graças às condições de acessibilidade encontradas e aos investimentos no setor. Os centros de distribuição no Município hoje ocupam mais de 500 mil m<sup>2</sup> de área construída, pertencendo a empresas como Duratex, Sadia, TAM Linhas Aéreas, Destro Atacadista, Caravel, Danzas, Integral-Eadi-Jundiaí, Renault Nissan, IBG – Indústria Brasileira de Gases, e Casas Bahia.

Mais recentemente, vem se desenvolvendo um novo ramo de atividade voltado à indústria do lazer e turismo, motivado pela implantação de parques temáticos e crescem expectativas de haver um significativo aumento da demanda por infra-estrutura, principalmente hoteleira, atendendo não só à demanda destes parques como à demanda empresarial decorrente do parque industrial instalado na região. A proximidade da serra do Japi e suas qualidades cênico-paisagísticas devem se somar a esta nova vertente de atividades econômicas, atraindo outros empreendimentos turísticos e de lazer para o Município e para a região como um todo.

## f) Finanças Públicas

### f1. Receitas

O Município de Jundiaí teve sua receita tributária total mais que dobrada entre os anos de 1980 e 2003, como pode ser visto no quadro a seguir. A principal mudança que pode ser verificada na composição desta receita diz respeito ao ISS, que em 1980 possuía arrecadação menor que a do IPTU e das taxas Municipais, representando cerca de um quarto da arrecadação tributária total, e em 2003 passou a ser a maior fonte de arrecadação Municipal, respondendo por quase 40% do total. Já a arrecadação de taxas, que apresentou evolução inconstante nos anos considerados, chegou a 2003 em nível ligeiramente abaixo do de 1980, sendo que o peso dos impostos com relação às taxas no total da arrecadação teve grande crescimento.

#### Quadro 7.4.1.11. – Receitas Públicas Municipais

Receita (em Reais de 2006)	1980	1991	2000	2003
Arrecadação de IPTU	22.966.033	25.539.187	44.636.046	40.397.061
Arrecadação de ITBI	-	3.705.771	9.774.394	6.507.045
Arrecadação de ISS	13.215.410	19.574.806	36.704.656	44.057.353
Total - arrecadação Municipal de taxas	15.766.592	2.897.494	23.550.903	12.518.697
Total – arrecadação de impostos Municipais	36.181.411	52.721.574	88.353.630	103.159.398
Total - receita tributária Municipal	51.998.246	56.405.631	112.276.218	115.680.910

Fonte: Fundação SEADE.

Embora Jundiaí apresente um volume considerável de receita oriunda de impostos e taxas Municipais, a maior parte do total da receita pública do Município tem origem em transferências de diferentes origens, as principais das quais estão apresentadas no quadro abaixo.

#### **Quadro 7.4.1.12. – Receitas Municipais por Transferências**

<b>Origem da Receita</b>	<b>2003</b>
Receitas por transferências correntes da União	31.360.469
Receitas por transferências correntes do Estado	178.999.730
Total de receitas por transferências correntes	244.586.785
Receita por transferências da cota-parte do ICMS	147.909.356
Receita por transferências da cota-parte do IPI	1.338.509
Receita por transferências da cota-parte do IPVA	26.935.378

Fonte: Fundação SEADE.

As transferências correntes recebidas por Jundiaí têm origem muito mais Estadual que Federal, como foi visto. Dentre os impostos dos quais Jundiaí recebe sua cota-parte, o que gera maior receita é o ICMS, de arrecadação vinculada principalmente às indústrias presentes no Município. O ICMS gerado em Jundiaí soma 1,32% do total do Estado de São Paulo. Em seguida, vem o IPVA, e com menor participação o IPI, relativo a mercadorias exportadas a partir de Jundiaí. Embora o valor final da cota-parte do IPI não seja de grande peso se comparado aos outros impostos, é um valor que significa que o Município realiza um volume considerável de exportações.

## **f2. Despesas**

As despesas de maior peso no orçamento Municipal de Jundiaí são aquelas com os setores de saúde e educação. Por se tratarem de serviços essenciais a serem providos à população, podem ser consideradas despesas de difícil redução. Como mostra o quadro a seguir, após as despesas com saúde e saneamento, educação e cultura, as maiores despesas Municipais em Jundiaí são com a administração pública, assistência e previdência sociais e segurança pública.

#### **Quadro 7.4.1.13. – Composição das Despesas Municipais**

<b>Despesas Municipais (em R\$ de 2006)</b>	<b>2003</b>
Segurança Pública	10.787.460
Assistência e Previdência	39.017.234
Administração	46.130.241
Habitação e Urbanismo	71.546.590
Educação e Cultura	105.818.378
Saúde e Saneamento	142.879.204

Fonte: Fundação SEADE.

## **g) Emprego**

Por tratar-se de um Município que tem apresentado bons índices de crescimento econômico, em Jundiaí há uma oferta de trabalho em níveis variados de qualificação que leva as taxas de desemprego ligeiramente inferiores à média para o Estado de São Paulo, ainda que haja um contingente expressivo de população desempregada.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, o Município possuía em 2000 uma população economicamente ativa - PEA de 160.070 pessoas, sendo que o total de população ocupada era de 135.217 pessoas, ou 84,47% da PEA. Destas pessoas ocupadas, 91,89% trabalhavam no meio urbano.

Com isso, a população desempregada em 2000 representava 15,53% da PEA. Esta é uma taxa bastante acima da verificada em 1991, de 5,98% da PEA. Os números do desemprego no Estado de São Paulo acompanharam esta evolução, indo de 5,48% da PEA em 1991 para 17,47% em 2000, indicando que o aumento na taxa de desemprego pode se dever mais às questões de conjuntura macroeconômica que locais, além do aumento da informalidade, entre outras causas.

Os empregos formais em Jundiaí estão distribuídos entre os setores da economia conforme mostra o quadro seguinte, com dados da Fundação SEADE para 2003.

#### **Quadro 7.4.1.14. – Empregos Ocupados por Setor da Economia**

<b>Setor</b>	<b>Indústria</b>	<b>Comércio</b>	<b>Serviços</b>	<b>Agropecuária</b>	<b>Constr. civil</b>
Empregos ocupados	29.884	23.562	36.225	-	-
<b>% do Total</b>	<b>32,13</b>	<b>25,33</b>	<b>38,95</b>	<b>0,69</b>	<b>2,91</b>

Fonte: Fundação SEADE.

Apesar de a indústria ser o setor responsável pela maior parte do valor adicionado no Município, somando mais da metade desse total, o setor responsável pela maior parte dos empregos formais gerados é o de serviços, com 38,95% dos empregos.

Segundo a Relação Anual de Informações Sociais – RAIS do Ministério do Trabalho e Emprego, a atividade industrial em Jundiaí no ano de 2005 era composta por 749 estabelecimentos industriais, gerando um total de 44.589 empregos formais, o que significa 1,52% do total de empregos ocupados na indústria no Estado de São Paulo. O rendimento médio mensal destes empregos ocupados era de R\$1.564,53, e o Município concentrava 1,65% dos rendimentos em empregos na indústria no Estado, o que indica que os rendimentos nas indústrias em Jundiaí são ligeiramente superiores aos verificados na média de São Paulo.

Os rendimentos médios mensais nos empregos ocupados na indústria variam de acordo com a escolaridade do trabalhador, segundo o quadro abaixo.

#### **Quadro 7.4.1.15. - Empregos Ocupados e Rendimento Médio Mensal na Indústria em Jundiaí, segundo Escolaridade**

<b>Escolaridade</b>	<b>Empregos Ocupados</b>	<b>Rendimento Médio Mensal (R\$)</b>
Analfabetos	110	828,56
4ª série incompleta	1.148	1.240,96
4ª série completa	2.824	1.314,35
8ª série incompleta	4.127	1.224,71
8ª série completa	9.230	1.239,14
Ensino Médio incompleto	4.495	1.164,83
Ensino Médio completo	17.335	1.347,40
Superior incompleto	1.829	2.202,45
Superior completo	3.491	4.417,11

Fonte: RAIS 2005 e Fundação SEADE.

Neste quadro, chama a atenção o fato de que os rendimentos médios na indústria variam pouco ou mesmo em direção contrária à esperada entre os empregados com escolaridade entre a quarta série incompleta e o Ensino Médio completo, embora a quantidade de empregados cresça progressivamente com um maior nível de instrução. Um real aumento no nível salarial só pode ser percebido a partir do nível superior incompleto, sendo que, com o nível superior completo (que inclui os pós-graduados), a média salarial dobra.

#### **h) Sistema Viário**

Os meios de transporte em Jundiaí são historicamente determinantes de seu desenvolvimento econômico e urbano. No período do auge da cafeicultura, o Município era ponto de passagem das ferrovias que ligavam as principais regiões produtoras de café no interior à capital São Paulo e ao Porto de Santos. Em especial, a Ferrovia Santos-Jundiaí, de responsabilidade da São Paulo Railway, que foi a primeira ferrovia a atravessar a Serra do Mar e permitir o acesso direto entre o Porto e as regiões produtoras de São Paulo. Além da São Paulo Railway, outras companhias ferroviárias atuaram em Jundiaí, como a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a Cia. Ituana, a Cia. Itatibense, e a Cia. Bragantina. Nesse período, o eixo das ferrovias era o local preferencial para o crescimento urbano, tendo tanto as primeiras indústrias como alguns bairros residenciais se desenvolvidos próximos a esse eixo.

Principalmente após a inauguração da via Anhangüera, em 1948, os eixos rodoviários passaram gradualmente a tomar a importância estratégica das ferrovias. Os principais eixos viários de Jundiaí foram determinantes em seu desenvolvimento, por serem meios de ligação entre algumas das regiões mais desenvolvidas de São Paulo, e permitirem o acesso a diversos pontos do Estado. As principais rodovias componentes deste sistema são:

- **Rodovia Anhangüera (SP-330):** Ligação entre Jundiaí e São Paulo, ao sul, e Campinas, ao norte. Oferece acesso também aos Municípios de Louveira, Vinhedo e Valinhos, e ao norte do Estado de São Paulo e Ribeirão Preto;
- **Rodovia dos Bandeirantes (SP-348):** Ligação entre Jundiaí e São Paulo, ao sul, e Campinas, ao norte. Oferece acesso também aos Municípios de Hortolândia, Sumaré, Santa Bárbara d'Oeste e Piracicaba;
- **Rodovia Dom Gabriel Paulino B. Couto (SP-300):** Ligação entre Jundiaí e Itu, com acesso a Salto;
- **Rodovia João Cereser (SP-360):** Contorno de Jundiaí, ligando a cidade à rodovia Eng. Constâncio Cintra, sua continuação;
- **Rodovia Eng. º. Constâncio Cintra (SP-360):** Ligação entre Jundiaí, Itatiba e Amparo;
- **Rodovia Vereador Geraldo Dias (SP-332):** Liga Jundiaí a Louveira e Vinhedo;

- **Rodovia Vice-Prefeito Hermenegildo Tonoli:** Liga Jundiaí a Itupeva, a partir da SP-300.

## i) Transportes

### i1. Cargas



Jundiaí possui uma localização privilegiada para o transporte de cargas pelo seu posicionamento em meio à malha rodoviária do Estado de São Paulo, o que tem grande impacto sobre o desenvolvimento de sua economia. Pela facilidade de receber e enviar mercadorias no Município, principalmente por meio das rodovias Anhangüera e dos Bandeirantes, mas também por sua relativa proximidade do aeroporto de Viracopos, Jundiaí tem apresentado um grande desenvolvimento industrial e no ramo de logística.

**Foto 7.4.1.2. – Entroncamento das Rodovias Anhangüera e dos Bandeirantes, dentro da AID**

A maior parte do transporte de cargas em Jundiaí se dá através das rodovias Anhangüera e dos Bandeirantes, componentes do sistema Anhangüera - Bandeirantes, embora as ferrovias e o Aeroporto de Viracopos também sejam utilizados para esta finalidade.

O Sistema Anhangüera - Bandeirantes, administrado pela AutoBAn, tem um fluxo diário médio de 290.000 veículos, segundo a empresa. A via Anhangüera foi inaugurada em 1948, realizando a ligação entre São Paulo e Jundiaí, e, em 1950, entre Jundiaí e Campinas. Atualmente, a rodovia vai até Igarapava, no norte do Estado de São Paulo, e pode ser considerada uma das mais importantes do país por ligar importantes regiões urbanas e industriais e pelo grande fluxo de passageiros e através por ela transportados diariamente.

Já a rodovia dos Bandeirantes foi inaugurada em 1978, e vai hoje de São Paulo a Cordeirópolis. É uma referência em engenharia rodoviária, sendo reconhecida como uma das melhores rodovias do Brasil e responsável por mais da metade do tráfego diário registrado no sistema.

Como ambas as rodovias atravessam o Município de Jundiaí, todas as suas zonas industriais foram constituídas próximas a estas, que representam o principal meio para o escoamento da produção local, sendo também utilizadas para ligação com o aeroporto de Viracopos.

A ferrovia tem papel importante na história de Jundiaí. A Ferrovia Santos-Jundiaí da São Paulo Railway fez de Jundiaí um ponto estratégico, sendo que em fins do século XIX praticamente todos os trilhos do Estado de São Paulo convergiam para o terminal de

Jundiaí. No século XX as ferrovias presentes no Município passaram a pertencer à RFFSA, Federal, ou à FEPASA, Estadual.

A partir de 1998, as linhas da RFFSA e da FEPASA passaram a ser operadas por empresas concessionárias privadas, somente com a finalidade de transporte de carga. Atualmente, estas ferrovias são administradas pelas empresas América Latina Logística – ALL e MRS Logística.

O Aeroporto Internacional de Viracopos localiza-se no Município de Campinas, estando a cerca de 40 km de Jundiaí, com fácil acesso pelas rodovias Bandeirantes e Anhangüera. Atualmente o Terminal de Cargas de Viracopos é referência em eficiência e infra-estrutura, sendo o segundo aeroporto do país em volume de carga, atrás apenas do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Dados da Infraero afirmam que, em 2005, o Terminal movimentou 192 mil toneladas de carga importadas ou exportadas. Outro dado importante sobre o Aeroporto de Viracopos é que aquele movimenta 33% de todo movimento de carga aérea importada ou exportada pelos aeroportos brasileiros. De lá saem exportações para 150 países nos cinco continentes, e mais de 80 países encaminham seus produtos para o Brasil por Viracopos.

Jundiaí possui um aeroporto, o Aeroporto Estadual Comandante Rolim Adolfo Amaro, porém este é um aeroporto de pequeno porte e que atua, sobretudo, com aviação executiva, não sendo realizado transporte de cargas. Os vôos que passam por este aeroporto são de empresas de táxi aéreo, do Aeroclube de Jundiaí e vôos domésticos de aviação geral.

## **i2. Transportes Urbanos**

A Prefeitura Municipal de Jundiaí implementou a partir de 2004 o SITU – Sistema Integrado de Transporte Urbano, para melhorar as condições de acessibilidade da população através do transporte público. O SITU é um sistema de linhas de ônibus entre centro e bairros e de bairro a bairro, com as linhas radiais e perimetrais integradas através de seis terminais de ônibus, em que não é necessário pagar mais de uma passagem na troca de linha.

Segundo levantamento feito pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN em 2005, a frota local de Jundiaí contava com os seguintes veículos, sejam de uso do transporte público ou particular: 117.856 automóveis; 5.327 caminhões; 706 caminhões tratores; 6.868 caminhonetes; 676 micro-ônibus; 21.272 motocicletas; 3.458 motonetas; 772 ônibus e 29 tratores de rodas. Isto indica que em 2005 o Município de Jundiaí possuía um total de 438 veículos por mil habitantes, número que pode ser considerado bastante alto.

## **j) Energia Elétrica**

A energia elétrica é distribuída pela Empresa Bandeirante de Energia (antiga Eletropaulo) em todo o Município. A iluminação pública atinge quase toda a área urbana, com a iluminação de mercúrio. Encontra-se no Município, ainda, o Centro de Operação do Sistema, da CESP, localizado na Subestação Bom Jardim. Nesta subestação são

transformadas linhas de alta tensão (440 – 138 – 88 KV) para atendimento à cidade e a outros centros consumidores.

O Município é, ainda, cortado por uma linha de alta tensão de Furnas. A faixa de servidão das linhas de alta tensão é de 30 m, sendo 15 m de cada lado do eixo da linha. Sob a linha não são permitidas construções e vegetação arbórea sendo que as travessias (estradas, ruas e dutos) devem ser perpendiculares ao eixo da linha, minimizando ao máximo a interferência com a faixa de servidão.

#### **k) Saneamento**

Os serviços de abastecimento de água e coleta de esgotos são de responsabilidade do DAE – Departamento de Água e Esgoto do Município de Jundiaí. A rede de água atendia em 2000 (segundo a FIBGE), 99,27% da população urbana, com uma extensão de aproximadamente 808 km. A rede de esgoto atende a cerca de 95,08% da população urbana, com uma rede de 485 km de extensão, sendo tratada a totalidade do esgoto coletado. Os principais usuários dos sistemas são os consumidores residenciais representados 90% das ligações de água e 89% das ligações de esgotos.

O principal manancial para abastecimento do Município é o rio Jundiaí-Mirim, onde foi construído um reservatório para regularização de 250 l/s, com volume útil de 120.000 m<sup>3</sup>. Adicionalmente, encontra-se em implantação outro reservatório no mesmo rio, com capacidade de reserva de até 8.500.000 m<sup>3</sup> (na cota 712,90 m). Atualmente, este reservatório está na cota 709,20 m, com um volume de 3.000.000 m<sup>3</sup>, aproximadamente.

O serviço de coleta de lixo atende 99,7% dos domicílios da cidade, sendo realizada diariamente no centro da cidade e três vezes por semana nos bairros periféricos. Os resíduos coletados são dispostos no aterro Tecipar Engenharia e Meio Ambiente localizado em Santana do Parnaíba.

#### **l) Habitação**

Em 2000, o SEADE apontou em Jundiaí a existência de 93.792 domicílios, sendo que 93,4% estão em área urbana, e considerando 85% do total com espaço suficiente. Dos domicílios urbanos, 84% eram casas, 13,7% apartamentos, 0,9% cômodos e 0,4% moradias improvisadas. Jundiaí é um Município com forte predominância de ocupações horizontais, embora principalmente em anos recentes e na região central da cidade venham surgindo diversos prédios residenciais.

Quanto à disponibilidade de infra-estrutura, o Atlas do Desenvolvimento Humano da PNUD apresenta os seguintes dados em relação ao total de domicílios:

**Quadro 7.4.1.16. – Domicílios com Acesso aos Serviços Básicos**

Serviços Básicos	1991	2000
Água encanada	98,5	98,4
Energia elétrica	100	100
Coleta de lixo	97,9	99,7

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano PNUD.