

Revista PRÓ-MEMÓRIA

Sumaré • Março de 2018 • Nº 4 • ISSN 2359-1013

Sumaré

Rod. Anhanguera



Eixos do Desenvolvimento

Rod. Bandeirantes



Estação Ferroviária de Sumaré



ASSOCIAÇÃO
PRÓ-MEMÓRIA
SUMARÉ

Créditos

DIRETORIA DA ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SUMARÉ – 2016/2018

Presidente: Roberto Cordenonsi

Vice Presidente: Alaerte Menuzzo

1º Secretário: Wellington Correia de Oliveira

2º Secretário: Wesley da Silva de Oliveira

1º Tesoureiro: Valdomiro Villis Klava

2º Tesoureiro: José Antonio Rodrigues

Diretor de Patrimônio: Fernanda Gabriela Biondo

Vice Diretor de Patrimônio: Ulisses Pedroni

Diretor Social: Glauce Ongaro

Vice Diretor Social: Francisco Antonio De Toledo

CONSELHO FISCAL

Herman Yanssen

Julio Campigli

Wilson Oschin Alves

SUPLENTE DO CONSELHO FISCAL

Anete Maria de Azevedo

Aléssio Biondo Junior

Laerte A. Dell'agnezze

DIRETORIA ADJUNTA

Alan Cardeque Simões De Almeida

Benedito Aparecido Pianoski

Bruno Izaías Da Silva

Eduardo Gigo

Everaldo Jose Ricatto

Fábio Araújo Pires

Gutemberg Portella

Jarbas Teixeira

José Cunha Filho

Rander Cabral

Rubens Inácio Dos Santos

Silvia Marques

Silvio Cesár Coltro

ORGANIZAÇÃO

Fernanda Gabriela Biondo

REVISÃO

Alaerte Menuzzo

Fernanda Gabriela Biondo

Francisco Antônio de Toledo

EQUIPE TÉCNICA

Adriele Aline Alloi

Sonia Maria de Oliveira Fregatti

JORNALISTA RESPONSÁVEL

Odair Silva Santos - MTB 44.122

IMAGENS

Acervo Associação Pró-Memória de Sumaré

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Andressa Pirschner Assunção

EDIÇÃO e CO-EDIÇÃO

Editora Seta Regional

Oca Editora

IMPRESSÃO

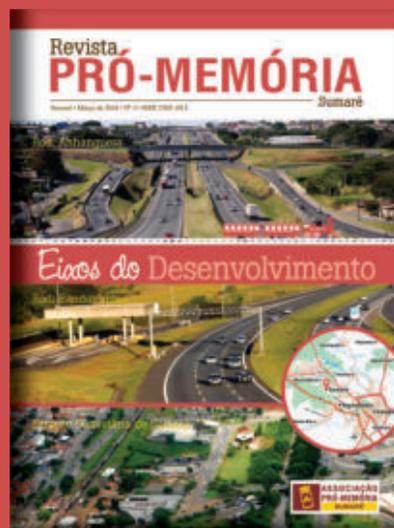
Gráfica Mundo

PATROCINADORES

AVM Imóveis

Granja Sumaré

Pastifício Selmi



Revista Pró-Memória
Março de 2018

Tiragem: 2.500
ISSN 2359-1013



Revista
PRÓ-MEMÓRIA

Sumaré

Eixos do
Desenvolvimento

2018 n^o 4

ISSN 2359-1013

Praça da República 102 – Centro – Sumaré/SP
promemoriasumare@gmail.com
promemoriasumare.com.br
19 3803-3016



Entidade fundada em 14 de janeiro de 2004



Fernanda Gabriela Biondo

Apresentação

Quem vai chorar, quem vai sorrir?

Quem vai ficar, quem vai partir?

Pois o trem está chegando, tá chegando na estação

É o trem das sete horas, é o último do sertão.

(“Trem das Sete”, Raul Seixas)

A Associação Pró Memória de Sumaré, entidade há treze anos comprometida com a preservação da História e da Memória do município, apresenta a Quarta Edição da REVISTA PRÓ-MEMÓRIA, com o tema **Eixos do Desenvolvimento**.

Contando com a participação de colaboradores, pesquisadores e moradores de Sumaré, que compartilham seus estudos, memórias e histórias, a REVISTA e o FÓRUM PRÓ-MEMÓRIA são ações de diálogo e difusão do conhecimento já consolidadas na trajetória da Associação Pró-Memória e do município.

O tema inspirador para esta Edição da REVISTA PRÓ-MEMÓRIA proporcionou uma reflexão sobre os Eixos de Desenvolvimento da cidade. Assim, a análise da trajetória do desenvolvimento do município de Sumaré é apresentada por meio de três eixos, lineares e complementares, impulsionados pela construção da Estação Ferroviária, elemento fomentador desse processo, e que completou seu primeiro centenário em 2016. Desta forma, é possível perceber que, durante a primeira metade do século XX, o desenvolvimento de Sumaré teria sido impulsionado pela **Agricultura e Pecuária**. Fazendas de cultivo de café, tomate, algodão, que utilizavam a Estação Ferroviária para escoar sua produção até o porto de Santos, contribuindo para o crescimento do distrito de Rebouças, que aqui se formava. Posteriormente, numa segunda análise, o grande elemento impulsionador do desenvolvimento em Sumaré foram as **Indústrias**, responsáveis pelo fluxo migratório que desencadearia o aumento populacional do município e, conseqüentemente, seu crescimento e transformação urbana. Por fim, os empreendimentos de **Comércio e Serviços** impulsionaram a economia local, fomentando o terceiro eixo de desenvolvimento do município.

Com esta temática em vista, a Revista foi organizada de modo a apresentar em seus artigos, a linearidade histórica dos eixos do desenvolvimento de Sumaré. Deste modo, em primeiro plano apresenta artigos que retomam a História do período agrícola, introduzindo dados sobre a situação atual da Estação Ferroviária de Sumaré e sobre sua construção em 1916. Apresenta, também, artigos que reiteram a predominância da produção cafeeira no estado de São Paulo, a diversidade da produção agrícola, a presença da avicultura e a participação da SAMBRA em Sumaré. Num segundo momento, os artigos analisam o papel das ferrovias e rodovias no estado de São Paulo, recuperam a história da Gifran, Texcolor, Soma, Cobrasma e Braseixos, grandes empreendimentos industriais que aqui se instalaram, e também uma breve contextualização da organização urbana do município por meio de seus Planos Diretores. O terceiro eixo do desenvolvimento em Sumaré foi contemplado em artigos que contextualizam o surgimento e o papel da Associação Comercial de Sumaré, e a contribuição das farmácias e do Supermercado Gigo para o desenvolvimento do município. Por fim, a REVISTA PRÓ-MEMÓRIA apresenta o já consolidado artigo fotográfico “Presente e Passado”, que compara imagens históricas e atuais de localidades no município. Apresenta, também um artigo que localiza Sumaré no ranking de cidades promissoras das Américas e, um artigo conceitual que introduz um exemplo de iniciativa sustentável e voltada ao desenvolvimento local por meio da cultura. Os eixos do desenvolvimento analisados por esta Revista, **Agricultura e Pecuária, Industrialização, Comércio e Serviços**, estão e estiveram presentes no município ao longo dos anos com representatividades variadas, no entanto, são aqui elencados enquanto marcos históricos lineares, representativos do desenvolvimento urbano, político, econômico, social e cultural em Sumaré. Assim, a quarta edição da REVISTA PRÓ-MEMÓRIA objetiva promover o conhecimento e o contínuo debate sobre a História da cidade, e sobretudo, inspirar e estimular a reflexão sobre as atividades e referências culturais de Sumaré, elementos fundamentais para o desenvolvimento local hoje. ●

Sumário

- 06** A Estação Ferroviária de Sumaré e a Associação Pró-Memória
Adrielle Alloï
- 09** As Estações de Reboças
Francisco Antônio de Toledo
- 13** Os Trilhos de São Paulo: Economia e Ferrovias em São Paulo Por Odilon Nogueira de Matos
Bruno Izaías da Silva
- 16** Agricultura e Pecuária de Sumaré
Alaerte Menuzzo
- 20** Satoshi Ito – Do Japão Para Sumaré
Associação Pró-Memória
- 22** A SANBRA em Sumaré
Julio Jose Campigli
- 25** Ferrovias, rodovias e o desenvolvimento urbano em Sumaré
Fernanda Gabriela Biondo
- 28** Sumaré e o eixo do desenvolvimento industrial: SOMA, COBRASMA E BRASEIXOS
Telma Vermelho
- 33** Alguns aspectos do desenvolvimento têxtil de Sumaré: Textil Gifran e Texcolor S/A.
Silvia Marques
- 38** Município de Sumaré - A Expansão Urbana e os Planos Diretores
Pedro Piazzentin Neto
- 44** ACIAS - Como Tudo Começou
Roberto Cordenonsi
- 46** Sumaré – Os eixos do Desenvolvimento no Novo Século
Fernando Monteacutti
- 48** A Contribuição das Farmácias no Desenvolvimento de Sumaré
Marlene Giroto
- 51** O Supermercado Gigo
Ulisses Pedroni
- 54** Passado e Presente
Glauce Ongaro
- 57** TOP 10: Ranking internacional destaca Sumaré entre as mais promissoras das Américas
Duda Gambeta
- 59** Economuseus na Direção do Desenvolvimento Sustentável
Regina Márcia Moura Tavares
- 62** **Sócios Contribuintes**
- 63** **Autores**



Adrielle Aline Alloi

A Estação Ferroviária de Sumaré e a Associação Pró-Memória

Quem anda pelas ruas de Sumaré talvez não consiga imaginar que aqueles prédios antigos, sobrados e casarões que parecem estar fora de seu tempo, têm muita história para contar.

A Estação Ferroviária de Sumaré é um desses prédios, uma extensão da linha férrea da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, que ligava Jundiaí a Rio Claro, em 1875. A inauguração dessa Estação foi marcada pela presença do Imperador Dom Pedro II, que passou pela Estação de Rebouças em direção a Santa Bárbara D'Oeste. São duas as estações de nossa cidade: a que começou tudo, em 1875, e a outra construída em 1916, substituindo a anterior, que conclui uma história de 100 anos de existência em 2016, e que ao longo do tempo vem marcando gerações.

Situada na Rua Bandeirantes, além de ser um dos marcos mais antigos de Sumaré, é um patrimônio cultural que representa a memória de um tempo, que contribuiu para a construção da História e o desenvolvimento desta cidade. Já foi o prédio mais importante da comunidade, quer pelas pessoas, quer pelas mercadorias que lá transitaram. Foi um entreposto de produtos agrícolas e industriais de grande relevância, a tal ponto que a Cia. Paulista de Estradas de Ferro decidiu trocar o antigo prédio, inaugurado em 1875, pelo atual, que resiste ao tempo. A suntuosa Estação permite-nos permear o nascimento da vila de Rebouças. As primeiras ruas ali começaram e se desenvolveram; a chegada desse elemento novo, a ferrovia, não só deu origem ao município, como reduziu as distâncias e proporcionou uma nova acepção de valores, que promoveu o início de um processo de significativas trans-



Estação Ferroviária de Sumaré em Festa dos 100 anos em 2016.

formações, tanto na paisagem local quanto nos padrões da vida cotidiana. A estrada de ferro e a Estação foram em grande parte responsáveis pelo crescimento de Sumaré nesses quase 150 anos.

A importância da preservação do patrimônio histórico e cultural pode ser compreendida na memória da população através dos elementos que expressam a valorização da Estação Ferroviária, legitimamente sumareense, expressada em dezenas de artigos citando essa relevância para a cidade. A Estação hoje está em estado precário de con-



Situada na Rua Bandeirantes, além de ser um dos marcos mais antigos de Sumaré, é um patrimônio cultural que representa a memória de um tempo, que contribuiu para a construção da História e o desenvolvimento desta cidade.

Estação Ferroviária de Sumaré em Festa dos 100 anos promovida pela Associação Pró-Memória de Sumaré em 2016

servação e preservação; é um prédio caracterizado pela indiferença oficial, relegado à condição de um casarão de menor importância ou significado. O prédio passou por três restaurações, mas infelizmente continuou abandonado. Quem tinha a obrigação de cuidar dele se omitiu. Por uma questão de lógica ou de bom senso, não se restaura um patrimônio público e depois o abandona. Analisando as mudanças nos hábitos e costumes que caracterizavam a cidade de Sumaré, a degradação e a desvalorização dessas edificações implicam na perda da identidade cultural.

Grande parte da memória coletiva da população de Sumaré e sua noção de pertencimento à região foi construída em torno de tradições culturais herdadas dos imigrantes que aqui chegaram, e chegaram pelo trem, pela estação. Sendo assim, é fundamental a preservação da memória dessa população. Natania Aparecida da Silva Nogueira, afirma que

“A valorização da memória do município favorece o surgimento de um espírito crítico e comprometido com o bem comum”.

Neidson Rodrigues, por sua vez, diz que

[...] o cidadão, embora pertencendo à Nação, têm no município suas raízes. É nela que ele nasce, cria seus filhos, tra-

balha; a relação fundamental da vida do cidadão ocorre, portanto, no município. Então começamos por ensinar nossos alunos a acompanhar os administradores municipais, em sua atuação política; começamos por ensiná-los a conviver com a realidade concreta dos municípios, pelo conhecimento da vida política, administrativa, cultural e social de onde ele vive. Será através desse conhecimento que o cidadão poderá dimensionar sua real parcela de influência na transformação da realidade vivida. Tal envolvimento o levará à compreensão de sua importância e papel na transformação dos rumos da nação.

Em Sumaré, entende-se que é necessário o resgate da importância do que representou a Estação para aqueles que presenciaram seu funcionamento, e mesmo os que não

tiveram essa oportunidade, a fim de despertar-nos, a consciência de que a edificação faz parte de uma história e por isso deve ser preservada, e este é exatamente o papel da Associação Pró-Memória de Sumaré.

Fundada em 2004, a Associação Pró-Memória de Sumaré é uma entidade particular, cujo objetivo é recuperar, organizar, conservar e divulgar a história da cidade. *Sem fins lucrativos*, é mantida pelo trabalho voluntário de alguns cidadãos, pela contribuição dos associados e por pequena subvenção da Câmara e da Prefeitura Municipal, que cedem também alguns funcionários para a entidade. A Associação está instalada num antigo prédio da cidade, tombado pelo patrimônio histórico local, que é hoje o Centro de Memória “Thomaz Didona”. Declarada de Utilidade Pública Municipal, com Estatuto próprio e diretoria eleita a cada dois anos, a Pró-Memória mantém um rico acervo documental, com jornais antigos, revistas, livros impressos e manuscritos, papéis oficiais da Câmara e da Prefeitura e fotografias.

A Associação realiza amplo trabalho com estudantes, professores, pesquisadores e comunidade em geral, visando fomentar o conhecimento e a pesquisa de todos os aspectos históricos de Sumaré. Promove exposições de documentos, fotos e realiza palestras em escolas, comunidades e empresas. Publica semanalmente artigos e fotos em jornais da cidade e edita um DVD mensal com as matérias publicadas nos jornais. Mantém um *site*, disponível para consultas e pesquisas, com rádio WEB, bem como uma página no

Facebook. Anualmente promove um Fórum sobre temas históricos locais e edita a Revista Pró-Memória, além de publicar livros sobre a História da cidade.

A partir da sua missão institucional e, com base na já consolidada atuação no município de Sumaré, a Associação Pró-Memória entende, e defende, que existem possibilidades de intervenções nesse patrimônio, para ampliar seu uso pela população. Persiste a ideia, por exemplo, de tornar a Estação Ferroviária num museu, até mesmo um café, sendo que o desígnio é criar formas atrativas para os cidadãos começarem a frequentá-la e de modo geral se sentirem pertencentes, uma vez que a preservação do patrimônio só será efetiva com a participação da população.

A Constituição Federal de 1988 já instituiu no parágrafo primeiro do artigo 216 que a responsabilidade da preservação do patrimônio cultural é do Estado, em colaboração com a comunidade. Da mesma forma, essa preservação é expressamente determinada pela Lei Orgânica Municipal.

Sendo assim, o poder público já sinalizou a importância desse bem cultural por meio do seu reconhecimento como Patrimônio Cultural em duas instâncias: municipal, pelo CONDEPHAEA, e estadual, pelo CONDEPHAAT. Faltam, no entanto, políticas sustentáveis para garantir sua preservação. E, cabe, também, à sociedade civil, à população de Sumaré, unir-se ao poder público para debater e discutir meios viáveis de uso, vivência, significado e proteção da Estação Ferroviária de Sumaré.

Nessa perspectiva, a pedido da presidência da Associação Pró-Memória, o escritório de Engenharia de Luiz Falivene Neto elaborou um projeto de revitalização da Estação que possui elementos que podem contribuir para uma restauração que aproxime as pessoas ao patrimônio, gerando uma maior vivência com esse bem cultural, fato que pode, conseqüentemente, viabilizar um movimento cultural em seu favor.

Esperamos que os novos governantes se sensibilizem com o prédio e deem a ele um destino menos sombrio, mantendo-o com a dignidade que merece. Que eles sigam, minimamente, o exemplo da maioria das Prefeituras da região, que fizeram de suas estações ferroviárias um ponto de referência histórica e turística.

Finalizo dizendo que a Associação Pró-Memória se ofereceu, há mais de quatro anos, para administrar a Estação, sem maiores ônus para a Municipalidade. Tenho a sincera esperança que os futuros governantes entenderão esse oferecimento. ●

REFERÊNCIAS

NOGUEIRA, Natania Aparecida da Silva. *O ensino da história local: um grande desafio para os educadores*. IV Seminário Perspectivas do Ensino de História: Ouro Preto, 2001.

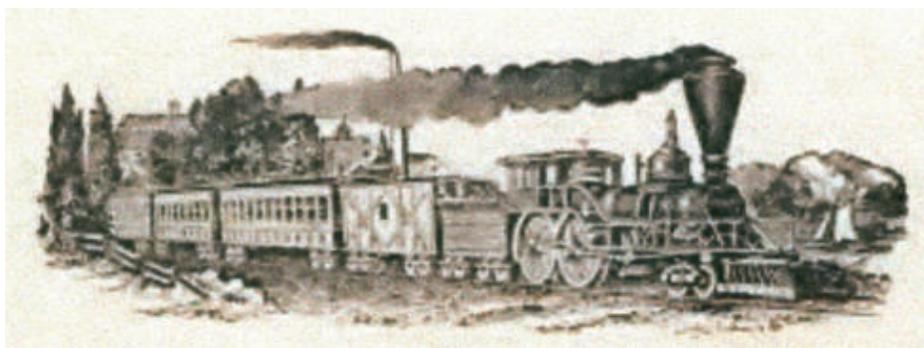
RODRIGUES, Neidson. *Por uma nova escola: o transitório e o permanente na educação*. São Paulo: Cortez/ Autores Associados, 1992, p. 43.



As Estações de Rebouças

Estagnada pela decadência da mineração, a economia brasileira foi salva pelo café, que no século dezenove surgiu no Vale do Paraíba, e nos meados desse século alcançou a região de Campinas, transformando a cidade no centro econômico do país. Em 1872 Campinas produziu 1.300.000 arrobas de café e, em 1901, despachou pela Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais 4.172.920 toneladas. A vertiginosa produção de café - voltada para a exportação - exigia transporte mais eficaz para que o produto chegasse ao porto de Santos. Não era mais concebível que esse valioso produto continuasse a ser transportado por tropas de muars com a lentidão e os riscos próprios desse sistema. Transportado em lombo de burro, uma arroba de café custava 440 réis, enquanto pelo trem não passava de 140!

A ferrovia chegou ao Brasil em 1854 no Rio de Janeiro, logo alcançou Jundiaí em 1867, e Campinas em 1872. Os grandes fazendeiros da re-



gião de Campinas, Santa Bárbara, Americana, Rio Claro e Piracicaba perceberam que a ferrovia era um grande negócio. Estender os trilhos de Campinas para o interior era urgente. Mais que depressa criou-se uma nova empresa, a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, com o fim de fazer o prolongamento da ferrovia de Jundiaí a Campinas. Em 1872, a Companhia Paulista assinou com o Governo do Estado o contrato para a construção da ferrovia Campinas-Rio Claro.

A LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO

Se hoje é fácil localizar um ponto geográfico em qualquer mapa, antigamente era tarefa complexa. As referências para a localização eram um lago, uma montanha, um vale, uma planície, um rio...

O primeiro trecho da nova ferrovia deveria ligar Campinas a Santa Bárbara, atravessando a região do Quilombo formada pela bacia desse ribeirão que nasce perto de Campinas e deságua no rio Piracicaba, próximo a Santa Bárbara. Estava assim definido o caminho por onde deveriam passar os trilhos. A bacia do Quilombo e a região próxima a ele era conhecida como uma região fér-

til, cheia de fazendas produtoras de café e outros cereais. Todos os documentos da época se referem à região do Quilombo, ou simplesmente ao Quilombo, e não mencionam nenhum povoado ou vilarejo com essa denominação. O ribeirão deu o nome à região toda. Por um fenômeno lingüístico, a região toda passou a ser conhecida com várias denominações, ao sabor dos escreventes ou escrivães do cartório: sítio (lugar) do Quilombo, termo do Quilombo, estrada no rumo do Quilombo, sítio do Quilombo no bairro de Rebouças. Toda a região que começava no atual bairro do Matão até a atual Nova Odessa e Americana, era chamada “Bairro do Quilombo”. Mas, não havia um vilarejo, ou um conjunto de casas e ruas com a denominação de Quilombo.

Os fazendeiros apoiaram rapidamente a construção da ferrovia, e a engenharia da Companhia Paulista não demorou em executar esse projeto que logo saiu do papel: em 1875 estava pronta e inaugurada a linha Campinas-Santa Bárbara.

A ideia de construir uma estação entre Campinas e Santa Bárbara, e de seu percurso, surgiu espontânea: sair de Campinas, passar por Jacuba, depois pelo vale do Quilombo em direção à Nova Odessa, Americana e Santa Bárbara. E a estação? No vale do Quilombo passavam duas estradas: uma, que vinha de Monte-Mor, passava no Cruzeiro, ia na direção da Fazenda Velha (Nova Odessa hoje) e daí para Santa Bárbara e Piracicaba; outra, que vinha do Cruzeiro, passava pela atual Avenida Sete de Setembro, atravessava o Ribeirão Quilombo, e ia até a Estrada Velha (que ia de Campinas a Limeira, atual Via Anhanguera). No entroncamento dessas duas estradas a Companhia Paulista resolveu construir a estação.

Não havia lugar mais estratégico. Era um cruzamento de rotas. Uma questão de logística *avant la lettre*. Toda a produção agrícola das grandes fazendas do Quilombo poderia ser escoada pela via férrea. Até as malas do correio de Monte-Mor passaram a vir pela Estação de Rebouças, sem contar que a produção agrícola de Monte-Mor também foi beneficiada. Nessa época Monte Mor já tinha perto de três mil habitantes...

O LOCAL DA ESTAÇÃO

No ponto em que a estrada da Água Choca, (atual Avenida Sete de Setembro) vinha do Cruzeiro e atravessava o ribeirão Quilombo indo em direção à Estrada Velha, o engenheiro Rebouças construiu a Estação ferroviária, bem à margem do ribeirão, a 25 quilômetros de Campinas.

Exatamente nesse lugar havia o sítio de Diogo Antonio de Camargo Leme. Era um sítio grande, “com 30 alqueires de mato unido à Estação”, como explica o dito Relatório, desfazendo a crença de que a estrada teria passado em terras cedidas por Francisco Antonio do Valle.

O projeto da ferrovia Campinas-Rio Claro é do engenheiro Antonio Pereira Rebouças Filho, um homem culto, inteligente e competente. Falava francês e inglês e visitou França e Inglaterra para se aperfeiçoar em sua profissão. Começou a trabalhar na construção da ferrovia em julho de 1873, mas não viu seu término, pois faleceu em maio do ano seguinte. Em sua homenagem, a Companhia Paulista deu o nome dele à nova estação, inaugurada em julho de 1875, com a passagem do Imperador D. Pedro por aqui.

Se isso foi realmente assim - e parece não haver dúvida - a nova Estação de

1917, cujo centenário estamos celebrando, não foi construída no mesmo lugar da antiga. Procede essa hipótese, porque seria impossível demolir a Estação de 1875 e construir a nova no mesmo lugar: haveria uma paralisação das atividades na Estação por pelo menos um ano, tempo necessário para demolir a velha e construir a nova.

A ESTAÇÃO DE 1916

A pergunta surge de pronto: por que a Companhia Paulista construiu uma estação nova em Rebouças em 1916? Uma evidência indiscutível é que a nova estação é bem maior do que a antiga. A partir do estudo iconográfico da foto da estação de 1875, com a ajuda de um arquiteto, pode-se concluir que ela era pequena: dez a doze metros de frente para a plataforma, e seis a sete metros de fundo. Para embarque e desembarque de passageiros, essas dimensões eram suficientes, pois a população local era relativamente pequena à época. Para embarque da produção agrícola não era usada a plataforma, mas o armazém de cargas paralelo a ela.

Era antiga a ideia de ampliar a Estação. No Relatório de 1902 da Companhia, referente ao ano anterior, já se lê que em Rebouças “*amentou-se a plataforma e principiou-se o serviço do aumento da estação*” (p. 137) e no Relatório de 1903 consta que foi pintada a estação. “*Pintou-se (sic) os portões do armazém e a casa dos empregados. Concluiu-se o aumento da estação de Rebouças, começado em 1901*” (p. 113).

Mas, a população local foi crescendo e usando cada vez mais o trem. Os números mostram que o movimento de passageiros crescia ano a ano. No quadro abaixo isso fica muito claro.

O primeiro trecho da nova ferrovia deveria ligar Campinas a Santa Bárbara, atravessando a região do Quilombo formada pela bacia desse ribeirão que nasce perto de Campinas e deságua no rio Piracicaba, próximo a Santa Bárbara.



Estação de Rebouças construída em 1875

BILHETES VENDIDOS EM REBOUÇAS

Ano	1ª classe	2ª classe
1909	1 419	11 605
1911	1 494	13 549
1912	2 499	16 094
1913	3 665	19 370
1914	3 764	20 690

Fonte: Relatórios da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais

Em 1913, Rebouças importou 858.860 quilos e exportou 11.223.398. Só em 1915, exportou 23.149 sacas de café, 10.383 quilos de açúcar, 3.000 quilos de fumo e 86.567 litros de aguardente.

Apesar da grave crise na Europa, sacudida pela Guerra (1914-1918), parece que a ferrovia brasileira não foi tão afetada. A nova Estação de Rebouças foi construída exatamente

te nesse período. O relatório da Companhia – fonte primária deste relato – diz textualmente referindo-se a 1916: “Construiu-se e abriu-se ao tráfego a nova estação de Ibó, na linha de Santa Rita. Construíram novos edifícios de estação em Rebouças e Leme. Reformou-se completamente a estação de Tatu. Adaptou-se o posto telegráfico de Jacuba para Estação” (p.13).

A estação de Ibó, no município de Santa Rita do Passa Quatro, não existe mais. Dela não sobrou nada. A de Leme, inaugurada em 1877 na fazenda da família Leme, teve seu prédio derrubado e depois reconstruído em 1916, no mesmo ano que a Estação de Rebouças.

O Relatório de 1917, referente a 1916, menciona “os efeitos depressivos da crise que o mundo inteiro

vem atravessando”, mas não se refere especificamente a Rebouças. Comparando-se com os anos anteriores, os dados não foram tão desastrosos, pois aumentou o tráfego de animais, em especial de bovinos, que dobrou em relação ao ano anterior. A produção e o tráfego de cereais também cresceram. Na verdade, a guerra embarçava a importação de equipamentos ferroviários de manutenção, que se tornaram mais caros, mas a economia local foi capaz de resistir.

PERFIL DA VILA DE REBOUÇAS

Por volta de 1915/1916 a população de Rebouças girava em torno de 4 mil habitantes, sendo que no núcleo central não passava de 450, distribuídos em 65 prédios e algumas ruas

A pergunta surge de pronto: por que a Companhia Paulista construiu uma estação nova em Rebouças em 1916?



Estação de Rebouças construída em 1916

e travessas. O perfil da vila era mais rural que urbano. Sua produção de café, por exemplo, era bem maior do que de Americana, e a de aguardente era bem expressiva: 90 mil quilos em 1911, e 147.110 em 1912. (A ferrovia levava em conta o peso, não o volume da mercadoria). Parece, portanto, que a crise que afetava o país pela guerra, não atingiu tanto Rebouças.

A crise de Rebouças vai ser sentida mais tarde, quando cai a produção do café e ele se desloca para o oeste paulista. A economia local se recompunha devagar com a grande produção de algodão, mas logo teve suas lavouras devastadas pelas geadas de 1918¹.

1 Talvez aqui comece a estagnação de Rebouças que se prolongou até por volta de 1950, quando teve início sua industrialização. Mas nem a indústria, nem a emancipação política conseguiram dar um rumo à cidade, organizando-a em direção ao verdadeiro desenvolvimento econômico e social. Nesse contexto de crescimento vertiginoso a partir dos anos 70, o pior fator do insucesso da cidade foi sua fragmentação territorial motivada pela aprovação indiscriminada de loteamentos e pela inabilidade dos seus governantes, como é sobejamente sabido.

O LOCAL EXATO DA ATUAL ESTAÇÃO

O edifício atual da estação é bem mais amplo que o primitivo, como dissemos. E parece que não foi construído exatamente no mesmo lugar do anterior, mas alguns metros à frente, na direção de Nova Odessa. É bem provável que a antiga estação foi construída no começo da Estrada de Monte Mor, de tal maneira que quem viesse descendo por ela, desembocasse diretamente na porta da Estação. Não é crível – já o dissemos – que a Companhia Paulista tivesse demolido a antiga e ficasse sem estação até que a nova fosse construída.

O armazém de cargas perdurou até os anos sessenta, quando foi demolido. Parece que com a queda da produção agrícola, o surgimento das rodovias e a conseqüente decadência das ferrovias, o armazém não tinha mais função².

2 A nova Estação de Rebouças ficou em 30:964\$300 (trinta contos, novecentos e sessenta e quatro mil e trezentos réis). O calçamento do pátio da Estação ficou em 8.840\$100. A Estação de Leme ficou em 23:851\$280. A adapta-

A ESTAÇÃO DE REBOUÇAS HOJE

A primeira empresa que construiu a ferrovia em Sumaré foi a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, que durou até 1971. Nesse ano, a FEPASA substituiu a antiga Companhia Paulista. Em 1998, ela foi federalizada e incorporada à RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A., que depois passou a ser administrada pela FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A. Mais tarde, a FERROBAN teve seu controle assumido pela ALL - América Latina Logística, que desde 2015 é controlada pela RUMO LOGÍSTICA, cujo proprietário é o Grupo Cosan.

O conjunto ferroviário de Sumaré abrange a Estação, a Subestação e as residências dos antigos ferroviários. Todo esse complexo é atualmente patrimônio cultural de Sumaré, tombado pelo CONDEPHAAT e pelo CONDEPHAEA. ●

ção do Posto Telegráfico em Jacuba para estação em 1916 e o novo armazém para a Estação ficaram em 13:538\$100.



Os Trilhos de São Paulo: Economia e Ferrovias em São Paulo por Odilon Nogueira de Matos



A história do Brasil pode ser contada de muitas formas. As faces do desenvolvimento do país, da colônia até os dias atuais é permeada por uma série de fundamentais episódios e características que ajudaram a fazer do Brasil o país que conhecemos.

O historiador Odilon Nogueira de Matos, personagem célebre na historiografia brasileira,

professor e pesquisador competente e admirado, versado nas mais diversas áreas do estudo histórico se atenta a um desses momentos e trata-o com grande competência na obra que analisamos aqui.

O livro *“Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira”* traz um panorama de um período de intensas transformações na sociedade, na política e na economia brasileira. O professor Odilon consegue, nesse livro, oferecer ao leitor um amplo e minucioso relato da construção de uma das fases mais importantes da economia brasileira, o ciclo do café, o “ouro verde”, que passou a ser o carro chefe do desenvolvimento econômico brasileiro entre os séculos XIX e XX.

Como já é de conhecimento geral, a cultura cafeeira foi parte fundamental da história brasileira, ditando os rumos da economia, da política, da sociedade e da tecnologia em nosso país no período mencionado. Era em torno do café e não mais da cana de açúcar, ou do ouro, que se reuniam os interesses e os interessados no crescimento econômico brasileiro.

Com um produto que não tinha as mesmas exclusividades de cultivo que da cana, o café teve uma expansão rápida em direção ao interior do país, sobretudo nos estados de São Paulo e Minas Gerais, onde o cultivo ganhou corpo e importância estratégica. Para atender todas as exigências que a economia cafeeira demandava quando à sua rotina de produção, dividida entre o plantio, o cuidado, a colheita, o armazenamento, o transporte interno ou em direção aos portos e à exportação, era necessário que



o Estado saísse de sua inércia e se equipasse com uma infraestrutura viária suficiente para que o produto chegasse aos portos, vindo do interior, com rapidez e eficiência. Nesse período o Brasil como um todo possuía um sistema de comunicação e transporte, seja ele por terra ou pelos rios, bastante deficitário. Muitas regiões contavam com poucas e pobres ligações com o litoral, com a capital e entre as principais cidades. O panorama do estado de São Paulo não era diferente e o que era produzido no interior encontrava grande dificuldade em ser escoado para o litoral. Esse panorama dificultou e atrasou em muito a evolução econômica, no país como um todo, mas, sobretudo no estado de São Paulo, crescer nesse período.

A economia brasileira já havia passado por diversos ciclos econômicos se utilizando de diferentes modos de mão de obra. A extração de Pau Brasil e nela o uso inicial da mão de obra indígena foi o primeiro passo de nossa economia. Concentrado basicamente no litoral, devido à abundância do produto e da dificuldade de penetração no interior nos primeiros tempos de colônia, o Pau Brasil colaborou

para que o desenvolvimento econômico brasileiro se fizesse junto ao litoral. Com a Cana de açúcar, décadas depois, o centro nevrálgico da economia se consolidou no nordeste, ainda no litoral, mas agora avançando um pouco mais ao interior. O Ciclo do Ouro dá continuidade a esse movimento de adaptação da economia ao espaço interior do país, até então colônia de Portugal.

Com o início do cultivo do café essa realidade se consolidou. Adaptado aos climas do interior brasileiro, sobretudo do interior paulista e mineiro, o café fez do interior da região que hoje entendemos por sudeste uma região economicamente dinâmica e interessante para investimentos, e crescimento demográfico e econômico. Para acompanhar esse progresso e o crescimento da economia do interior, motivados pelo cultivo do café e suas consequências, era mais que necessário, era urgente que se fizesse uma ampla reformulação e uma rápida modernização no sistema de transporte brasileiro, tanto de pessoas como, e principalmente, de mercadorias.

O café produzido no interior deveria ir ao porto de onde seria man-

dato para a Europa e outras regiões, com o máximo de velocidade e eficiência, tanto por conta da qualidade do produto, perdida muitas vezes por demoras e más condições de armazenamento, quanto para a diminuição dos custos.

Para esse intento, várias foram as tentativas feitas, junto a governos estrangeiros, empresas, envolvendo ora esforços do Estado, ora de particulares, indivíduos visionários com Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, importantíssimo personagem da história deste país, que colaborou em enorme medida para a modernização da mentalidade brasileira, para as tratativas e implementação das ferrovias no país e para o progresso econômico do Brasil.

O estado de São Paulo fez parte desse processo com seu pioneirismo característico. Homens e empresas do estado juntaram seus esforços para que uma terra cortada pelos trilhos do progresso fosse uma realidade. Fundaram-se diferentes empresas e várias linhas férreas foram assentadas, rasgando o solo paulista de interior rumo ao litoral. Surgiram conhecidas empresas que até hoje fazem parte do imaginário e da memória do povo. A Sorocabana, a Mogiana, a Alta Sorocabana, Norte, Central, Araraquarense são alguns exemplos de resultados de grande importância dos esforços desses pioneiros. Numa paisagem tão diversa quanto a do nosso país, a implementação das estradas de ferro teve suas dificuldades e uma hercúlea mobilização foi necessária para superar esses obstáculos.

Das montanhas e serras onde os trens tiveram que se adaptar, com o uso de mecanismos que colabo-



As estações de trem se tornaram nascedouros de cidades. Exemplo disso é Sumaré, que cresce à volta da estação e se consolida em grande parte por causa de sua ligação férrea com o resto do estado.

rassem para tracionar sua subida ao alto de regiões íngremes e, pelo outro lado, controlassem as decidas. Várias melhorias foram aplicadas ao longo do tempo para que os trens cobrissem, com máxima eficiência e ligassem com maior velocidade as diversas regiões.

Com essa estrutura sendo montada e funcionando, os números da economia cafeeira aumentam consideravelmente, levando a regiões antes pobres e despovoadas, novos núcleos populacionais, nova dinâmica econômica e a preparação de uma estrutura urbana que pudesse suprir as necessidades das linhas. As estações de trem se tornaram nascedouros de cidades. Exemplo disso é Sumaré, que cresce à volta da estação e se consolida em grande parte por causa de sua ligação férrea com o resto do estado.

Convém lembrar também que, se a primeira mão de obra estrangeira a ser usada no Brasil, o escravo africano, chegou ao país por meio dos portos e seu transporte para as fazendas do interior era bem complicado, a estrutura ferroviária colaborou muito com a nova

dinâmica da mão de obra do Brasil quando, nos fins do século XVIII e por todo o século XIX, imigrantes europeus e de outras regiões chegavam às regiões às quais foram designados através da malha ferroviária.

Essa relação entre o imigrante e a ferrovia se tornou um símbolo do país. Com o crescimento econômico advindo da adoção da nova mão de obra, das modernizações na infraestrutura e o aumento de efetividade das comunicações no país, o livro discute o assunto e o autor aborda de maneira sensível e crítica a questão da importância da ferrovia, da lógica ferroviária para o crescimento econômico e até estratégico do país.

Ao analisar o crescimento das estradas de ferro em solo paulista no século XIX, em seguida aborda seu ocaso, uma vez que o trem é paulatinamente abandonado na entrada do século XX, substituído pela ampla necessidade de expansão da malha rodoviária para atender a nova lógica dos automóveis. Assim sendo, segundo o autor, o país que teria tanto a se beneficiar

com uma ampla rede ferroviária, que unisse os rincões mais distantes desta massa continental a que chamamos Brasil, acaba por jogar às traças essa tradição e perde a chance de se equiparar a potências mundiais que ainda hoje utilizam desse meio para transporte de passageiros e mercadorias, garantindo um bom fluxo nas rodovias, um transporte efetivo e rápido de mercadorias e uma opção bastante viável a passageiros.

Após toda essa ampla análise, o que fica do livro do professor Odilon Nogueira de Matos é uma lição de como fazer e tratar a pesquisa histórica, o reconhecimento da importância da memória da ferrovia para o país, em especial para as cidades que ainda as possuem e o imenso valor que deve ser dado à memória do nosso país em seus mais variados aspectos e nuances. Além disso, fica para nós um importante legado sobre a história econômica de nosso estado, sua participação na vida nacional e sua importância para o país, fato mais que sabido e reconhecido. ●



Alaerte Menuzzo

Agricultura e Pecuária de Sumaré

A Agricultura teve um papel importante no desenvolvimento de Rebouças-Sumaré. Foi em função dela que surgiu a Estação Ferroviária em 1875, instalada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro com o propósito de transportar a produção das propriedades rurais da região para o porto de Santos. Nesse aspecto Monte Mor foi fundamental para que a alta direção da ferrovia decidisse pela criação da Estação na localidade conhecida como Quilombo. São escassas as referências à produção agrícola dessa localidade antes de 1867, embora se inserisse no importante centro econômico de Campinas, a “capital agrícola de São Paulo” e uma das mais prósperas do país. Essa região, com destaque para os municípios de Santa Bárbara, Piracicaba, Limeira e Rio Claro, produzia muito açúcar, algodão, café e gado.

O café, que era a principal riqueza econômica do Brasil, era cultivado em Fazendas e Sítios da região do Quilombo. Existem referências sobre as seguintes Fazendas: **Candelária**, de 400 alqueires; a **Quilombo**, com 560 alqueires; a **Palmeiras**, com mais de 300 alqueires; a **Paraízo**, com 350 alqueires; a **Sertãozinho**, com 200 alqueires; a **São Luiz**, com 140

alqueires; a **São Francisco**, com 256 alqueires; a **Barreiro**, com 320 alqueires;

Existem também referências sobre propriedade menores, chamados de Sítios: o **Tabuão**, localizado no triângulo formado hoje pelas rodovias Anhanguera, Virginia Viel Campo Dall’Orto e Avenida da Amizade; o **Pinheiros**, que além de café tinha algodão e escravos; o **Velho**, provavelmente onde está hoje o centro de Nova Veneza e o **Pindaúva**, mais tarde Fazendazinha, comprada em 1917 pelos Dall’Orto;

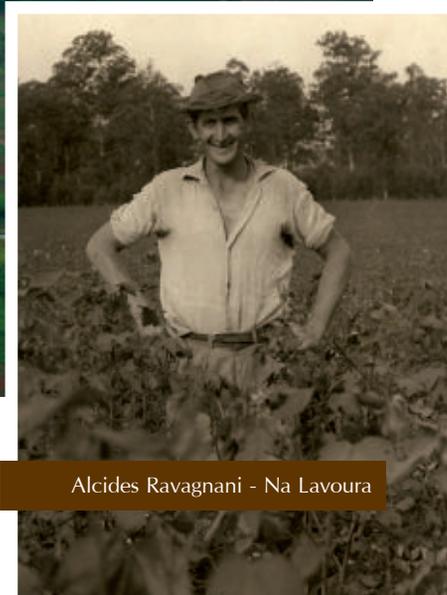
Em 1900 Rebouças despachou 11.844 sacas de café pela ferrovia; em 1901, o total subiu para 16.386.

A publicação “*A CIDADE DE CAMPINAS EM 1901*” informava que existia na região de Rebouças os seguintes produtores de café: José Piartre (herança), Alfredo Teixeira, Francisco E. Pacheco e Silva, Francisco de O. Campos Neto, José de Queiroz Aranha, Manoel Carlos Aranha, Maria Carolina de Arruda Barros, Marciano Xavier de Almeida, Martiniano Pacheco de Moraes, Nicolau e Miguel Bocart, Pedro Ferreira de C. Andrade. Eram todos brasileiros, portugueses ou descendentes.

A produção cafeeira que chegou a 56,60% das exportações brasileiras na década 1871-1880, começou a dar sinais de declínio no final do século XIX. A superprodução começava a trazer danos para os agricultores, através da queda de preços e formação de constantes estoques. Outro problema também atormentava o produtor: a utilização da mão-de-obra escrava, que foi proibida a partir de 1888.

O governo federal interveio na produção garantindo preços e incentivando a imigração. Para trazer imigrantes criou condições para atuarem como colonos dos grandes proprietários rurais ou proprietários de pequenas glebas de terras, em áreas oficiais retalhadas. No caso de Rebouças, áreas de antigas fazendas, como Paraízo, Fazenda Velha, Pinheiros, Sertãozinho, São Bento e São Luiz foram compradas pelo Governo do Estado e transformadas em núcleos coloniais, divididas em lotes e vendidas a imigrantes italianos, russos, alemães, letos, portugueses e outros.

Dessa forma, as Fazendas Paraízo, Pinheiros e Sertãozinho se transformaram no **Núcleo Colonial Nova Odessa**; a Fazenda São Bento no **Núcleo Colonial Nova Veneza**.



Alcides Ravagnani - Na Lavoura

Dessa forma, nas primeiras décadas do século XX, o mapa de Rebouças mostra a existência de pequenas propriedades, oriundas desses Núcleos, vendidas pelo Governo Estadual para os imigrantes que vinham cada vez em maior número para o Brasil. Quem passa a figurar como produtores agrícolas, são as famílias Basso, Belintani, Biondo, Bosco, Breda, Catozzi, Cia, Coltro, Dall'Orto, De Nadai, Fantinatti, Franceschini, Pedroni, Marchissollo, Marmirolli, Marson, Minarello, Miranda, Montagner, Novelletto, Pedroni, Quaglio, Ravagnani, Vasconcellos, Viel e outros.

A instalação de Estação de Rebouças em 1875, pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi o reconhecimento da importância econômica da região, com suas fazendas. O café era o principal produto. Detalhe importante: o advento da ferrovia acelerou não só o crescimento da lavoura, como também atraiu novos proprietários para Rebouças – imigrantes ou de investidores de cidades vizinhas. De 1875 a 1900, mais de 50 sítios ou terrenos foram comprados em Rebouças, principalmente nos arredores da Estação.

Como dissemos, o café era o prin-

cipal produto agrícola de Rebouças, que também produzia algodão e cana-de-açúcar. No final do século XIX Campinas era o maior centro produtor de café do país.

Outra atividade ligada ao campo era a extração de madeira, abundante na região. Um dos grandes produtores de madeira era a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, com o seu Horto Florestal, que produzia eucalipto para seu uso (postes e dormentes, principalmente) e venda para terceiros. Existiam meia dúzia de engenhos que produziam açúcar, rapadura e aguardente.

Em 1918, houve uma grande geada que prejudicou os cafezais da região. Compensando o prejuízo, os pequenos agricultores passaram a plantar algodão, que exigia menos tempo e cuidado. Em 1915, a Estação de Rebouças embarcou 10.382 quilos de açúcar e 86.567 litros de aguardente. Infelizmente não existem números concretos da produção de algodão.

O café, depois da geada, começou um ciclo de declínio: em 1923, Rebouças exportou 8.093 sacas; em 1926, caiu para 4.615 e 2.621 em 1927. A crise econômica mundial de 1929 colocou um ponto final nesse ciclo.

O ALGODÃO

Da década de 1930 em diante, até meados da década de 1970, o principal produto agrícola de Rebouças-Sumaré passa a ser o algodão. Existia um “cinturão branco” no entorno da cidade, que produzia o algodão em pluma em grande escala. Na época da colheita do produto, ou da “apanha do algodão”, muitos moradores da cidade ficavam por semanas a fio na área rural para ganhar alguns trocados a mais.

Sumaré nessa época tinha uma Cooperativa de Agricultores - ficava na esquina das Ruas Justino França com Antonio do Valle Mello. O principal personagem que trabalhava atrás dos seus balcões era Rinaldo Marson, filho de família tradicional, que também se destacava nas Festas de Santana, como leiloeiro. As festas de igreja nessa época sempre contavam com muita ajuda dos sítiantes, que eram os principais

proprietários de imóveis no município.

O algodão produzido era comercializado através de um intermediário, que foi vice-Prefeito da cidade: Modesto Lanatti. Antes dele, quem comprava e beneficiava algodão era um descendente de imigrantes norte-americanos, chamado Joseph Pleasant Fenley, que tinha um estabelecimento na esquina da então Rua 7 de Setembro com a Rua Antonio do Valle Mello. A empresa respondia pelo nome de J. P. Fenley & Cia. Ltda. Na década de 1960, foi instalada uma unidade da SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro) em nosso município, na Via Anhanguera, onde hoje é a HONDA. Naquele local eles compravam e armazenavam o algodão produzido em Sumaré e região. Seu gerente era Ionas Lopes Pereira, que também mudou-se para Sumaré com a família e aqui criou raízes. Seus auxiliares diretos eram Oswaldo Nucci e José Roberto De Nadai.

Foi na época do algodão que Sumaré ganhou uma Casa da Lavoura – inaugurada no dia 18 de outubro de 1957. Um engenheiro agrônomo foi destacado para gerenciar essa repartição estadual – Décio Ribeiro Borges. Além de orientar os agricultores em técnicas de plantio, ele se debatia com as pragas que sempre aconteciam nessa lavoura. Foi uma dessas pragas (Bicudo do Algodoeiro) que comprometeu as lavouras existentes e inviabilizou de vez seu plantio no município.



Alceu Rohwedder entre outros na lavoura

O TOMATE ESTAQUEADO

O Tomate Estaqueado começou a ser plantado em Sumaré na década de 1960. Depois do algodão e da pecuária leiteira, o tomate tomou conta de toda área rural do Município. As áreas mais exploradas eram as que faziam divisa com Monte Mor e Santa Bárbara D'Oeste.

Na época do algodão o desenvolvimento das lavouras era de alçada dos próprios donos da terra. Na fase seguinte da agricultura de Sumaré, que foi a do tomate estaqueado, a lavoura passou a ser feita principalmente por arrendatários. Os proprietários arrendavam parte de seus sítios para esse tipo de atividade. O motivo principal é que a mesma terra utilizada não serve para vários plantios, por causa das pragas.

Antigos proprietários falam que Antonino Breda foi o pioneiro dessa lavoura. Na época que isso aconteceu ele tinha uma propriedade no Bairro do Paraíso. Mas há quem fale, e defenda, que Álvaro Stein tenha sido o primeiro a cultivar essa lavoura. De qualquer forma, Antonio e Álvaro ganham o laurel de terem sido os primeiros agricultores de tomate em Sumaré. Não podemos deixar de

mencionar o Alceu Rohwedder, um contabilista e ex-vereador, que abandonou a política para trabalhar com o pai Guilherme na lavoura. Ele saiu numa foto, com o pai e o ex-Prefeito José Miranda, numa lavoura em sua propriedade; ela foi publicada na Monografia Histórica de Ulisses Pedroni e Benedito de Assis Araújo, em 1966.

O agricultor que arrendava as terras desenvolvia a lavoura com meeiros. Esses trabalhadores, como o próprio nome diz, trabalhavam em meação, ou seja, ganhavam um percentual do lucro da lavoura. Trabalhavam sozinhos ou com familiares. O Banco do Brasil e o Banco do Estado de São Paulo, o Banespa, tinham setores da Rural, que financiavam as lavouras. Nessa época alguns “tomateiros”, como eram chamados os plantadores de tomate, passaram a ocupar papel de importância na cidade, não só lidarem por muito dinheiro, mas também por empregarem muitas pessoas, como meeiros.

Os plantadores contratavam com os Bancos a exploração e comercialização da lavoura, e também um seguro chamado Proagro. Também contratavam uma fiscalização externa, de comum acordo

**Detalhe importante:
o advento da ferrovia
acelerou não só o
crescimento da lavoura,
como também atraiu
novos proprietários para
Rebouças – imigrantes ou
de investidores de cidades
vizinhas.**

com o Banco, através de um engenheiro agrônomo, que na maioria das vezes era de Monte Mor. Em seguida vinha a fiscalização das agências de Sumaré.

O tomate estaqueado trouxe muito dinheiro para o município. Muitas empresas que exploravam o comércio de sementes fizeram de Sumaré um laboratório de novos experimentos. O município vendia tomate para os principais centros consumidores do País e exportava para o Mercosul.

Foi nesse clima que aconteceu a FESTO ou a FESTA DO TOMATE, nas antigas dependências da Agrofértil. Na mesma ocasião aconteceu um Encontro Regional de Produtores de Tomate, realizado nas dependências do Centro Esportivo Vereador José Pereira. Teve a colaboração da Prefeitura Municipal, patrocínio do Banco do Brasil e organização da Associação dos Agricultores de Sumaré. Esse encontro reuniu técnicos do CATI de Campinas, da Escola Luiz de Queiroz de Piracicaba e de outros lugares do nosso País. Foi um encontro de altíssimo nível, que elevou o nome de Sumaré às alturas. A Festa do Tomate completou esse quadro. Sumaré ficou conhecida como a capital nacional do tomate.

Nos dias atuais o Tomate Estaqueado tem pouca expressão. O alto custo da terra inviabilizou sua atividade em Sumaré. Antigos e novos plantadores preferem fazer lavouras em municípios onde o custo do arrendamento é mais baixo.

Hoje, a principal atividade agrícola de Sumaré é a cana-de-açúcar – característica de toda a região.

A PECUÁRIA

A Pecuária não teve a mesma expressão que a Lavoura em Rebouças-Sumaré. Com a fragmentação das grandes propriedades, a zona rural passou a viver de lavouras de café, algodão, tomate estaqueado, cana-de-açúcar, milho, arroz, feijão e outros produtos de menor expressão. Muitos desses cultivos eram explorados como cultura de subsistência.

O gado de corte foi explorado timidamente. Um dos maiores criadores foi Manoel de Vasconcellos, que tinha uma grande fazenda onde hoje é o residencial Vila Flora.

Quase todas propriedades rurais de Sumaré mantinha um pequeno rebanho de gado leiteiro, que abastecia a família do proprietário. Com o tempo, o excedente começou a ser comercializado para usinas da região – os tambores eram embarcados na linha férrea. Vendo esse crescente volume de leite sair da comunidade para outros centros, a Família de Atilio Foffano resolveu montar um Laticínio em Sumaré, beneficiando e vendendo o leite. Suas instalações ficavam num prédio próprio construído nas proximidades da linha férrea. O sucesso do empreendimento atraiu a atenção de laticínios poderosos, que pressionaram os proprietários a vendê-lo. Foi o que aconteceu: a empresa foi vendida e a cidade deixou de ter esse empreendimento. Muitos agricultores mantinham um pequeno rebanho em suas propriedades, como gado leiteiro; o excedente da criação era vendido regularmente como gado de corte para pecuaristas de todas regiões do Estado. Nessa época, existiam diversos intermediários que viviam

desses pequenos negócios.

Outra atividade importante da Pecuária sumareense foram as Granjas. Existiam às dezenas no Bairro do Matão. Sua produção era vendida para Campinas e outras regiões do Estado, principalmente para a capital. A concorrência, o custo da terra e a cara manutenção do negócio foi minando a exploração e dessa forma as pequenas granjas foram desaparecendo aos poucos.

Ainda no segmento de ovos, dois grandes empreendimentos marcaram a vida de Sumaré no campo: a Granja Ito e a Granja Sumaré. A primeira, que tinha sede em Santo André, montou um grande empreendimento na Via Anhanguera e em Hortolândia. Acabou falida. A Granja Sumaré, de Satoshi Ito e descendentes, existe até hoje e possui várias unidades em funcionamento. ●

REFERÊNCIAS

_____. *"Uma História de Sumaré – Da Sesmaria à Indústria"* – Francisco Antonio de Toledo;

_____. *"A Cidade de Campinas em 1901"* – publicação existente no Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas; *"A SANBRA em Sumaré"* – Júlio José Campigli



Associação Pró-Memória

Satoshi Ito do Japão para Sumaré



Satoshi Ito e os cinco filhos

Ele estava a 20 quilômetros de Hiroshima quando a cidade foi destruída pela bomba atômica lançada pelos Estados Unidos em 1945, matando 140 mil pessoas. O horror dessa tragédia foi o que levou o jovem imigrante Satoshi Ito a deixar sua terra natal e vir para o Brasil 9 anos depois. Em 19 de novembro de 1954 ele chegou ao Brasil e foi morar em Santo André, perto da capital paulista. Nessa cidade trabalhou alguns anos na matriz da Granja Ito, de onde veio para Sumaré em 1960, continuando como empregado na filial situada no quilômetro 107 da Rodovia Anhanguera, por dez anos, chegando a gerente administrativo. À procura de novas tecnologias, Satoshi foi para os Estados Unidos – na Pensilvânia – onde aperfeiçoou e aprendeu muito sobre a sexagem de pintinhos e assimilou novas ge-

néticas ligadas à área que no Brasil ainda não existiam.

Em 1965 fundou sua própria granja, denominada Granja Sumaré, na atual Rodovia Virgínia Viel Campo Dall'Orto, km 1,5, no Jardim São Francisco, numa área de 12 alqueires.

Em Sumaré Satoshi iniciou as atividades de avicultura com 500 frangos apenas e com trabalho manual na confecção de ração e outros serviços. Com muita dedicação e ajuda dos filhos a empresa foi crescendo ao longo dos anos até tornar-se uma das mais expressivas do país.

Nos primeiros anos em Sumaré, até 1970, a Granja produzia frangos para corte. A partir de então, começou a produzir pintinhos e vendê-los para criadores independentes no Estado de São Paulo e de outros estados vizinhos.

A partir de 1985 teve início a pro-

dução de ovos e de ração. Tratava-se de uma produção mais racional com rigoroso controle de qualidade, aviários climatizados, gaiolas amplas, visando um produto de excelência. Hoje a Satoshi Ito tem um plantel de 2 milhões de aves de postura e 400 mil pintinhos e frangos. A produção diária de ovos atinge cifras impressionantes.

RAÇÃO E MILHO

O diferencial da empresa é o uso de tecnologia moderna no maquinário e a aquisição de milho produzido em Sumaré e região. Esse é um fator importante que concorre para aprimorar a qualidade do produto final, pois a ração consumida pelas aves, é feita principalmente com o milho. Esse cereal é adquirido diretamente do produtor, preservando assim sua qualidade original. Em

seguida o milho é tratado, beneficiado, submetido a processos de secagem e armazenado. É um diferencial notável.

Além do milho, a ração tem como base trigo, soja, vitaminas e sais minerais, completando o complexo alimentar das aves que acabam produzindo ovos de superior qualidade.

A granja consome em média dois mil sacos de milho por dia, ou seja, 720 mil sacos por ano.

NOVAS TECNOLOGIAS

Nas granjas tradicionais do Brasil havia o problema do canibalismo entre as aves quando elas, se confinadas em espaços não muito amplos, bicavam-se provocando ferimentos, que podiam até levar à morte. Conhecendo o problema, Satoshi trouxe dos Estados Unidos novas técnicas para proceder à debicagem e incentivou o seu uso no Brasil. A debicagem consiste em cortar a ponta do bico da ave, sem que isso prejudique sua alimentação. Essa técnica foi se espalhando e hoje é amplamente praticada.

Outra melhoria no setor foi o aperfeiçoamento da técnica de sexagem. Identificar o sexo de um pintinho recém-nascido era trabalho difícil, com poucos profissionais habilitados. Satoshi estudou sexagem no Japão e nos Estados Unidos, trouxe e ajudou a divulgar novas técnicas no assunto. Hoje é uma profissão que atrai poucos candidatos por ser difícil de praticá-la, embora seja bem remunerada.



EMPRESA FAMILIAR

A Granja Sumaré é uma empresa familiar cujo patriarca é Satoshi Ito, hoje com 81 anos, lúcido e determinado. Bom administrador e com visão empresarial moderna, foi capaz de construir um pequeno império com a ajuda dos filhos. Além da granja do Jardim São Francisco, há mais duas unidades em Sumaré: a Granja Paraíso na Estrada do Portão Pesado e a Granja Sumaré nas Chácaras Primavera. Casado em primeiras núpcias com Mineko Ito,

tem os filhos Eiji, Hideki, Mitiko e Saburo. Com o falecimento da esposa, Satoshi casou-se com Yoshie Kumagai Ito, com quem teve o quinto filho, Ryushin. Eles ajudam o pai a administrar e dinamizar a empresa, tornando os produtos cada vez mais aceitos e respeitados no mercado. Uma característica notável é que a Satoshi Ito sempre está se atualizando e introduzindo o que há de mais moderno na produção de ovos e no cuidado com o meio ambiente, seguindo o exemplo das granjas da Europa, da Ásia e dos Estados Unidos. ●



Julio Jose Campigli

A SANBRA em Sumaré



SAMBRA 1979

SANBRA - Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro, estava instalada em 14 Estados brasileiros e no Estado de São Paulo tinha filiais em cerca de 24 municípios.

A filial de Sumaré ocupava uma área de 280,50 m² (duzentos e oitenta metros quadrados e cinquenta décimos quadrados), localizada na altura do Km 110 da Via Anhanguera, pista sul. Em 1985 ela foi declarada de utilida-

de pública e desapropriada pelo Governo do Estado de São Paulo (governo Franco Montoro), através do Decreto nº 24.585, de 30/12/1985, destinada às obras de retorno operacional da balança no Km 110.

Sua existência deveu-se ao declínio da lavoura cafeeira no município e o algodão passou a ser a principal atividade econômica sumareense. Sumaré teve estabelecimento de beneficiamento do algodão, inicialmente com a J.P. FENLEY e depois com a SANBRA.



INÍCIO

Devido ao crescimento do plantio de algodão, um empresário – Fábio Maia – montou em Sumaré máquinas para beneficiar o produto, mas após aproximadamente um ano de trabalho, veio a falecer e a partir deste momento, a SANBRA adquiriu as máquinas, desenvolvendo sua produção, e iniciou seu trabalho durante os anos 1970 e 1980.

A SANBRA era firma especializada em produtos de origem agrícola, tais como: óleo vegetal, artigos comestíveis, além de trabalhar com o próprio algodão. Assim, a SANBRA investiu não só no setor de comercialização, mas no setor de transformação trabalhando com a fabricação de óleo de caroço de algodão e pasta para o gado. A unidade de Sumaré, apenas operava na comercialização da pluma do algodão. Os caroços eram destinados a outras filiais do Estado de São Paulo, como também à empresa MINASA, localizada no município de Sumaré, no Bairro Matão.

Na década de 1970, a produção paulista (incluindo Sumaré) atingiu grande importância com participação significativa no total nacional, tanto na pauta de exportações quanto no fornecimento têxtil do Estado paulista. No Estado de São Paulo, notadamente em Sumaré, o plantio era feito de modo intenso, com participação expressiva de pequenos e médios produtores. Esta participação foi composta pela pequena e média propriedade, com emprego de grande número de trabalhadores rurais como mão-de-obra e no final remunerava o produtor.

Também deve-se observar que no *BRASÃO do município* aparecem dois ramos de produtos agrícolas, um do café e o outro é do algodão, destacando assim a importância desses produtos agrícolas na economia sumareense.



Esta fórmula garantiu que, entre períodos de alta e baixa da cultura no mercado interno e externo, ela se desenvolvesse garantindo a permanência desta atividade em boa parte das propriedades.

O algodão plantado em Sumaré era do tipo *herbáceo*, de fibra mais curta (em relação ao do Nordeste brasileiro), porém mais produtivo e plantado anualmente. O algodão herbáceo ou lenhoso, com altura variável, é dotado de ramos vegetativos e ramos frutíferos. As folhas são pecioladas, inteiras ou recortadas. As flores se abrem a cada 03 a 06 dias entre 09/10 horas da

manhã. Os frutos - chamados de “maçãs” quando verde e “capuchos” após a abertura, são diferentes do tipo arbóreo, de fibras mais longas, característico do Nordeste Brasileiro.

A SANBRA fornecia sacaria para o agricultor embalar o algodão, além de dinheiro para pagar a produção.

Normalmente o algodão era do tipo 5 ou 5,5 que rendiam bom preço ao produtor. Já, os fardos de algodão que apresentassem diversos tipos de impurezas, como cascas, pequenos gravetos, umidade, faziam o algodão perder o tipo e consequentemente, o preço. Portanto era a SANBRA que classificava o tipo de algodão.

Uma grande conquista foi quando a SANBRA passou a fornecer ao produtor sumareense uma máquina *secadora*, pois o fardo algodoeiro quando apresentasse umidade, o produto perdia valor e, com a secadora, o produto passava a ter maior valor de mercado, dando maior rentabilidade ao produtor.

A SANBRA possuía 04 descarçadores, mas trabalhava apenas com a pluma, enviando os caroços de algodão para outras filiais que fabricavam o óleo vegetal de caroço de algodão (eram famosas as marcas: ÓLEO SALADA, ÓLEO PRIMOR, MARGARINA DELÍCIA CREMOSA, MARGARINA FLOR, MARGARINA MILA, SABÃO ESPUMANTE...), como também fabricava ração animal (torta de algodão). A empresa MINASA foi a grande compradora de caroços de algodão para a fabricação de óleos comestíveis. A pluma era para consumo interno e exportação.

AGRICULTORES E DECLÍNIO DA LAVOURA

Em Sumaré, várias famílias se dedicaram ao plantio do algodão, tais como: família Viel (Nelson e Jurandir), a família Ravagnani, família de Orestes Ongaro, família Basso, Callegari. Fora do município destacaram a família de Joaquim Gomes (na atual Hortolândia), família Paviotti (em Monte Mor), família Oliveira (em Nova Odessa e Americana).

A família Viel tinha plantação algodoeira no Sítio Santa Antonieta (onde é hoje o Parque Vergílio Viel e Jardim Jatobá) e também no Sítio São Francisco (onde atualmente se localiza a Selmi). Também arrendavam algumas propriedades, como no Bairro da Várzea (em Paulínia). Normalmente colhiam uma média de 450 a 500 arrobas por alqueire. Outras vezes compravam a produção de diversas famílias sumareenses, tais como: Noveletto, Ravagnani, Armando de Vasconcellos, Santo Basso e outros. Nos anos de 1980, chegaram a colher 24.000 arrobas de algodão em suas propriedades. Outras famílias trabalhavam como corretoras, como representante comercial autônomo, tal como o Sr. Alcides Ravagnani, que comprava algodão de diversos produtores, tais como: Milton Ongaro, Vitor Basso, Noveletto, Joaquim Gomes, Paviotti, Oliveira e vendia para a SANBRA com preço entre 20,00 a 25,00 cruzeiros por arroba. Outro corretor de expressão era o Sr. Modesto Lanatti, que foi vice-Prefeito de Sumaré.

DOENÇAS DO ALGODÃO

A plantação de algodão sofreu o ataque de diversas pragas. Inicialmente foi o **curuquerê**, espécie de lagarta que atacava os pés algodoeiros. Após o curuquerê, surgiram diversos ácaros, com grande destaque para o **ácaro rajado** (que para muitos produtores veio junto com a plantação de tomate), mas, a praga mais devastadora foi a praga do **bicudo** (por volta dos anos 1980). Esta praga foi o “tiro de misericórdia” na plantação algodoeira, porque era de difícil controle.

O **bicudo-do-algodoeiro** é um besouro da família dos curculionídeos, de coloração cinzenta ou castanha, com mandíbulas afiadas utilizadas para perfurar o botão floral e a maçã dos algodoeiros. Seus ovos, larvas e pupas se desenvolvem no interior dos botões florais e nas maçãs. O ciclo de vida do ovo até a fase adulta é completado em cerca de 20 dias e podem ocorrer de 04 a 06 gerações durante uma safra, o que acarretava o uso de grande quantidade de inseticidas, muitas vezes sem obter resultados.

Esta praga fez com que a produção algodoeira se reduzisse de modo bastante significativo e assim a produção em Sumaré foi reduzida drasticamente e o algodão deixou de ser rentável.

Durante os “**anos de ouro**” do algodão, ele foi apelidado de “**OURO BRANCO**” e em 1944, durante o plebiscito para a alteração do nome Rebouças para Sumaré, um dos nomes sugeridos pela população foi o de Ouro Branco, em função da grande produção algodoeira em Sumaré, porém não teve votação

necessária, ganhando o nome de uma orquídea a região - Sumaré.

Também deve-se observar que no **BRASÃO do município** aparecem dois ramos de produtos agrícolas, um do café e o outro é do algodão, destacando assim a importância desses produtos agrícolas na economia sumareense.

GERENTES DE SUMARÉ

Com a instalação da SANBRA em Sumaré, vários gerentes aqui aportaram, dos quais destacamos as pessoas de Ionas Lopes Pereira, José Roberto De Nadai e Osvaldo Nucci, que se integraram à sociedade sumareense de modo bastante participativo em vários setores. Ionas, que tinha uma fazenda na região do Paranapanema, foi um dos fundadores da Loja Maçônica “Deus, Justiça e Amor”, de nossa cidade.

José Roberto foi membro ativo do Lions Clube de Sumaré e um dos fundadores e diretores da CASA DE APOIO, instalada ao lado do Hospital Estadual “Dr. Leandro Franceschini”.

Osvaldo Nucci, reside em Americana e prestou relevantes serviços a SANBRA. ●



Ferrovias, Rodovias e o Desenvolvimento Urbano em Sumaré

A história do nascimento do município de Sumaré já é conhecida. A linha ferroviária e sua Estação foram instaladas na região do ribeirão Quilombo no ano de 1875, construída pelo engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho. Devido a uma trágica enfermidade, o engenheiro-chefe não conseguiu finalizar sua obra, falecendo em maio de 1874, e como uma homenagem póstuma a Estação ganharia seu nome: “Estação do Rebouças”. O bairro e distrito que se desenvolveu ao redor da Estação do Rebouças levaria, também, seu nome para as páginas da História.

Em 1916, a Cia Paulista reconstruiu a Estação sob o formato e modelo arquitetônico que se mantém até hoje. Foi a instalação deste importante ponto da extensa rede ferroviária do Estado de São Paulo, que ligaria a produção agrícola do interior ao porto de Santos, para o mundo, que possibilitou o crescimento e desenvolvimento do populoso município que hoje chamamos de Sumaré.

Nossa cidade, assim como o Estado de São Paulo e a nação brasileira, de modo geral, se desenvolveu a partir da rede ferroviária. Antes da implantação das ferrovias, as trocas comerciais e a comunicação no interior de São Paulo eram tarefas difíceis. Longas distâncias entre os núcleos urbanos e povoados, tortuosos caminhos em meio a relevos acidentados e florestas densas, transporte feito no dorso de animais, carroças ou carregados por escravos. Essas dificuldades consumiam muito tempo de viagem, provocavam inúmeros acidentes e encareciam as mercadorias. No caso de Rebouças, a vida era muito dependente da

cidade de Campinas, conhecida como “a capital agrícola de São Paulo”, e que concentrava o polo de escoamento do que era produzido em nossas lavouras. A estrada de ferro, com seus trilhos, máquinas, vapor e aço, seria a solução para suprir essas dificuldades e modernizar o país.

O historiador Eric Hobsbawn, ao analisar o período que denominou de “Era das Revoluções”, destacou a importância do advento das ferrovias na Europa:

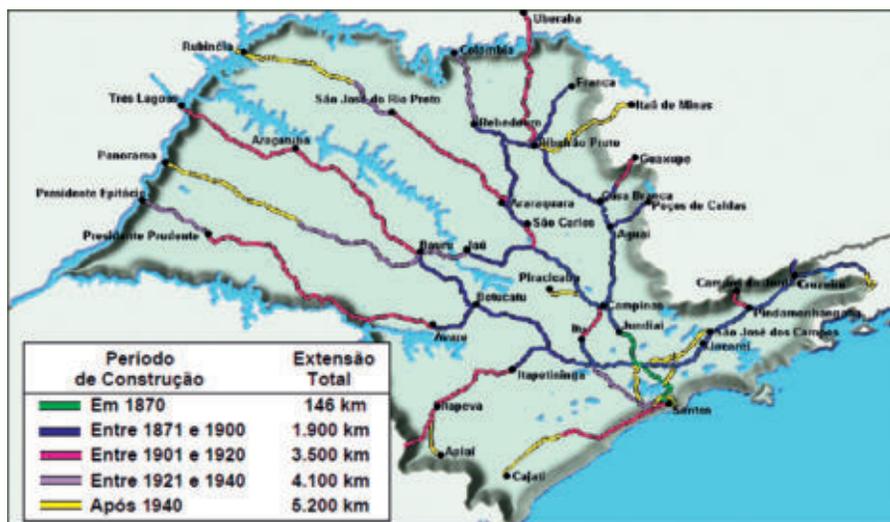
A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, por meio de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBSBAWN, 1977, p. 72)

No Brasil colonial, foi o café o elemento propulsor para instalação da magnitude férrea. O ciclo cafeeiro, como ficou conhecido, perdurou por mais de um século, tendo o café como o principal produto brasileiro de exportação, influenciando fortemente no desenvolvimento econômico do Brasil, com destaque no desenvolvimento dos centros urbanos. O complexo cafeeiro fomentou a constituição de um sistema ferroviário no Estado de São Paulo, que desencadeou uma rede de cidades, permitindo a distribuição de

mercadorias da capital às cidades que estavam sendo formadas e ganhando destaque no interior, assim como o embarque das mercadorias produzidas nesse interior para a capital e, posteriormente para exportação por meio do porto de Santos. Formou-se, então uma rede urbana no Estado de São Paulo, com características diversas, integradas pela agroindústria do café, da cana de açúcar, do algodão e da pecuária, conectadas pela malha ferroviária paulista.

Em meados do século XIX, para substituir a mão de obra escrava do período colonial e tornar possível a cultura cafeeira, o governo brasileiro financiou a imigração europeia. A região de Campinas, pela proximidade com a capital e com o porto de Santos, recebeu centenas de milhares de imigrantes europeus, que consolidaram suas raízes na lavoura de café, algodão e açúcar. Além de aumentar a produção agrícola da região, tais imigrantes fomentaram o surgimento de núcleos urbanos, aumento populacional e o escoamento de mercadorias. Ganhou destaque, também, o uso das ferrovias para o transporte de passageiros.

Após a crise cafeeira, a partir da década de 1930, com a erradicação do café e de sua substituição por outras culturas, desenvolveu-se no estado de São Paulo uma implantação industrial importante, consolidando uma rede urbana densa e ramificada (RIBEIRO, 2009, p.51). A ferrovia começou perder visibilidade e as rodovias assumiram o protagonismo do escoamento da produção, modificando toda a estrutura urbana do Estado. O transporte rodoviário, assim como as empresas automotivas, ganhou



Mapa das ferrovias do estado de São Paulo.

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1379151&page=7>

espaço no cenário brasileiro e paulista. No entanto, a ferrovia, que já tinha sido fundamental na organização de uma rede de transporte, foi a indutora do novo desenho das rodovias, que vão acompanhar os traçados e as cidades que emergiram durante o ciclo do café. Ou seja, as rodovias paulistas acompanhariam o traçado da malha ferroviária, conectando pontos fundamentais de escoamento das produções locais no estado de São Paulo. É o caso da rodovia Anhanguera, por exemplo, cujo trecho Jundiaí-São Paulo foi construído em 1948, e que percorre terras sumareenses, interligando o interior à capital paulista, tendo papel fundamental como eixo indutor da localização industrial.

As rodovias, para além de seguir o traçado posto pelas ferrovias, também ampliariam a mobilidade, a circulação entre diversos núcleos populacionais, favorecendo a comunicação interna e as trocas comerciais. Como destaca o geógrafo Raffestin, “a circulação e a comunicação são as duas faces da

mobilidade. Por serem complementares, estão presentes em todas as estratégias que os atores desencadeiam para dominar as superfícies e os pontos por meio da gestão e do controle das distâncias” (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

As cidades do interior paulista, como no caso da região de Campinas e, especialmente, Sumaré, cresceram e se desenvolveram, nos meados do século XX, nesta lógica da circulação e da comunicação, ou seja, ao longo das rodovias, fomentada pelo intenso processo de industrialização, que se tornou o principal eixo de desenvolvimento local. Sumaré teria, então, papel de destaque em meio a este processo histórico de formação das rodovias. Tendo a Estação ferroviária como berço de seu nascimento e desenvolvimento, Sumaré foi “cortado” em por duas rodovias de grande destaque no cenário brasileiro: a rodovia Anhanguera (SP-330), e a rodovia Bandeirantes (SP-348). Além disso, estamos localizados num verdadeiro “nó de fluxos ro-



Mapa de transportes em São Paulo. A imagem mostra o desenvolvimento da rede rodoviária no estado, que segue padrões similares à malha ferroviária.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Transportes_em_S%C3%A3o_Paulo#/media/File:Mapa_de_transportes_em_S%C3%A3o_Paulo.jpg

doviários” que compõe um complexo e moderno sistema de engenharia, ligando toda a Região Metropolitana de Campinas a qualquer região do estado de São Paulo e, conseqüentemente, todo o Brasil (RIBEIRO, 2009, p. 47). Ganhou destaque neste período também o grande fluxo migratório que desencadeou no crescimento demográfico da região. Sumaré, especificamente, teve um aumento populacional de 341% só na década de 1970/1980, ou seja, de 23.000 passou para 101.000 habitantes (TOLEDO, 2016).

Muitas empresas instalaram suas fábricas ao longo desse fluxo rodoviário, de grande potencial econômico, mantendo a sede, na cidade de São Paulo (IZIQUÉ, 2012, p.73). Segundo o geógrafo Eliseu Sposito, a ideia era reduzir custos de produção que, nos anos 1980, cresciam significativamente na metrópole, fato que fomentou a desconcentração industrial, desenhando-

-se uma nova geografia econômica do estado. Essa nova cartografia ilustra um mapa recortado por eixos de desenvolvimento “orientado pela malha rodoviária e infoviária [infraestrutura de internet], corredores ferroviários e uma hidrovía, em torno dos quais se aglutinam grandes empresas industriais com acesso ao mercado nacional e global por meio de quatro aeroportos de carga e o porto de Santos” (SPOSITO, apud IZIQUÉ, 2012, p.74). Este cenário possibilitou que as grandes regiões metropolitanas do estado de São Paulo – Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos -, juntamente com o interior, formassem, atualmente, o maior e mais diversificado parque industrial do país, com participação de 33% no Produto Interno Bruto Nacional (PIB).

Diante deste contexto, é importante notar como o cenário atual, de grande potencial de desenvolvimento econômico, é fruto de um

processo histórico amplo, intimamente relacionado com aspectos econômicos, políticos e sociais da formação do estado de São Paulo e, conseqüentemente do Brasil. Cabe, portanto, perceber também como a formação do território, com suas vias férreas, rodoviárias, os fluxos (i)migratórios, a oferta de empregos, os empreendimentos industriais e comerciais, foram (e são) importantes eixos do desenvolvimento da nossa cidade. ●

REFERÊNCIAS

IZIQUÉ, Cláudia. *O relevo econômico do interior*. FAPESP, 2012.

HOBSBAWM, Eric. *A Era das Revoluções: Europa 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Flávio Alexandre. *O Roubo de Cargas nas Rodovias do Estado de São Paulo*. Trabalho de Conclusão de Curso, PUC Campinas, 2009.

TOLEDO, Francisco Antonio de. *Sumaré, uma cidade de imigrantes*. Revista Sumaré: Educação e Pertencimento, terceira edição, 2016.



Telma Vermelho

Sumaré e o Eixo do Desenvolvimento Industrial: SOMA, COBRASMA E BRASEIXOS

A Soma, Cobrasma e a Braseixos tem vários aspectos em comum, eram indústrias nacionais, nasceram em Osasco, escolheram a mesma cidade para expandir seus negócios, deixaram marcas registradas na história e no desenvolvimento de Sumaré e encerraram suas atividades no Município.

NASCE EM OSASCO A SOMA: CIA SOROCABANA DE MATERIAL FERROVIÁRIO

Osasco compõe a Grande São Paulo, com seu perímetro urbano se confundindo muitas vezes com a própria capital e com isto na cidade existia grandes territórios ideais para a instalação de empresas, tornando-se um grande parque industrial (COUTO-2003, pág.22).

Na década de 20, especificamente em 1929, período marcado pelos acontecimentos e consequências da I Guerra Mundial, a Cia Sorocabana de Material Ferroviário (SOMA) chega a Osasco juntamente com outras empresas. Nesse período o setor estava aquecido, a malha ferroviária do Estado de São Paulo recebia incentivos federais e vinha se ampliando (COUTO-2003).

A SOMA, começou a funcionar em 17 de Junho de 1929, construída por Mariano Jatahy Marcondes Ferraz, Engenheiro mecânico formado no Ohio Mechanics Institute, de Cincinnati, em Ohio – USA. O Engenheiro Mariano observou que o reparo e a construção de vagões eram um mercado promissor, daí sua iniciativa de criar uma empresa que se tornaria a principal do ramo no Brasil, fabricando vagões em diversas bitolas.

Instalada na Rua Rovari, 47, na cidade de Osasco, foi a primeira montadora de vagões do Brasil. Montava os vagões oriundos dos Estados Unidos para transporte de combustível. O escritório administrativo localizava-se na Rua Angélica na capital paulista enquanto que em Osasco funcionava a oficina. O trabalho era praticamente artesanal, pois não havia mão de obra qualificada naquela época.

Aos poucos a pequena fábrica foi se especializando, tanto na montagem como nas manutenções feitas nos vagões não demorando muito para iniciar a fabricação de seus próprios vagões que eram comprados pelas ferrovias brasileiras e assim fabricavam e reformavam vagões¹.

Em 1932, durante o movimento constitucionalista, a SOMA impressionou a todos com a construção do trem blindado.

1 MOTTA, A.C.C.R. *Cobrasma, A trajetória de uma Empresa Brasileira*, tese doutorado, Universidade de São Paulo FFLCH- Departamento de História, São Paulo, 2006.

No ano seguinte, em meio as questões sanitárias que envolvia o abate de bovinos, os matadouros, os frigoríficos e o transporte não refrigerado², a SOMA entregava o primeiro vagão-frigorífico para a Grupo Frigorífico ANGLO de capital britânico, localizada em Barretos. Era um VQ 21, construído inteiramente nas oficinas de Osasco.

Em 1935, foi a vez de lançar o primeiro vagão tanque brasileiro, iniciando uma nova fase na era da indústria ferroviária do país. E assim a SOMA foi construindo sua história de iniciativas e vitórias comemorando em 1955 a construção do seu vagão número 10.000³. Na década de 1960 a SOMA convence as autoridades paulistas a implantar o autotrem, devido o crescimento da indústria automobilística e da frota de caminhões que começava a criar um impacto negativo no transporte das grandes cidades e nas rodovias existentes no estado de São Paulo.

SOMA EM SUMARÉ

Em 10 de Outubro de 1968, a SOMA começou a operar em Sumaré, numa extensa área denominada “Parque Industrial

2 ARAUJO, C.R.A *Perfil dos Operários do Frigorífico Anglo de Barretos: 1927/1935*, Tese de Mestrado em História, 28.02.203, Biblioteca Digital da Unicamp, disponível em: < <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000290954&cf=y> > acesso em 27.04.2017.

3 Arquivo Pró Memória

Mariano Ferraz” com um milhão e trezentos mil metros quadrados. Inaugura a instalação de usinagem, calderaria, reparação de vagões, rodas e eixos além dos escritórios. Nesta área a SOMA construiu um aeroporto que por muito tempo foi utilizado para pouso e decolagem de pequenos aviões. A SOMA unidade de Sumaré possuía um departamento de projetos que criou esquemas de transporte de produtos como cimento e trigo. Também aumentaram o tamanho dos vagões de combustível que inicialmente tinham uma capacidade de 25 mil litros para 100 mil litros.

Em 1971 a Soma decidiu transferir sua sede social para o Parque Industrial Mariano Ferraz em Sumaré devido a amplitude do local. Neste período já produziam os vagões: tanques, de minérios, lingoteiros, tremonha, vagões de descarga lateral, basculantes, frigoríficos e vagões especiais para usina de aço.

Possuíam oficinas em Sumaré, Campinas, Paranaguá (Paraná) e Ramiz Galvão (Rio Grande do Sul), além de 29 postos de serviços distribuídos ao longo das principais ferrovias do país preparada para dar pronto atendimento e manutenção preventiva aos vagões.

NASCE EM OSASCO A COBRASMA: COMPANHIA BRASILEIRA DE MATERIAIS FERROVIÁRIOS

No final de 1943, participava de uma reunião o banqueiro Gastão Vidigal, economista e proprietário do Banco Mercantil, diretores de

estradas de ferro e de algumas indústrias. Gastão apresentava a ideia da construção de uma empresa de material ferroviário no Brasil para grupos estrangeiros, discutia-se a possibilidade de uma fábrica 100% nacional. Percebeu-se o interesse principalmente dos Estados Unidos de financiar o projeto. Levaram em consideração o desgaste do material rodante durante a segunda Guerra Mundial, o aumento do tráfego e a não reposição desse material, por serem praticamente todo importado. Já existia a indústria de rodas coquilhadas, bem como a de montagem de vagões (SOMA), mas era necessário ainda a fabricação de truques, engates, aparelhos de choque, tração, eixos, entre outros⁴.

Nascia assim em 01 de Setembro de 1944 a Companhia Brasileira de Materiais Ferroviários – COBRASMA, empresa fundada por Gastão Vidigal. A Cobrasma iniciou sua produção e, em menos de um ano, a fundição de aço começava a fabricar partes

4 Câmara Municipal de Osasco disponível em: < <http://www.camarao-sasco.sp.gov.br/osasco/industrias/index7.htm> > acesso em 27.02.2017



para vagões e outras peças para o mercado ávido de material de qualidade. Nesta primeira fase, as peças fundidas e os componentes eletrônicos dos vagões ferroviários eram produzidos por empresas americanas, o plano incluía além da fundição de aço, incluía a produção de sínter, aciaria, laminação forjaria, tratamento térmico e fabricação de aços-liga. Em 1948 acontece a primeira corrida de aço e, em 1949, a Cobrasma atinge o pleno desenvolvimento de sua produção industrial. As peças fundidas e os lingotes alcançam um total de 8.615 toneladas. A Cobrasma foi a primeira empresa brasileira a construir um trem de unidade elétrico Francorail, adquirido pelas Ferrovias Paulistas FEPASA no final da década de 1970 dentro do seu plano de remodelação do sistema de subúrbio da Grande São Paulo e Rio de Janeiro.

Em 1948 acontece a primeira corrida de aço e, em 1949, a Cobrasma atinge o pleno desenvolvimento de sua produção industrial. As peças fundidas e os lingotes alcançam um total de 8.615 toneladas. A Cobrasma foi a primeira empresa brasileira a construir um trem de unidade elétrico Francorail, adquirido pelas Ferrovias Paulistas FEPASA no final da década de 1970 dentro do seu plano de remodelação do sistema de subúrbio da Grande São Paulo e Rio de Janeiro.

SOBRE O GRUPO COBRASMA:

FORNASA

Em 1950 A Cobrasma assume o controle acionário da Fornasa



Visão Panorâmica da futura fábrica Cobrasma em Osasco
Autoria: Fotógrafo Klaus Werner Fonte: HAGOPGARAGEM.com

S.A. Indústria e Comércio, segunda empresa do grupo, reestrutura a empresa, desenvolve a produção de tubos pretos e galvanizados e de outros, como tubos para permutadores de calor, para caldeiras e para indústria automobilística.

BRASEIXOS

Com a implantação da indústria automobilística no Brasil, a Cobrasma em 1957, funda a Braseixos com 15% de participação da Rockwell Spring and Axle Co, com produção de eixos de carros e caminhões, frontais e traseiros.

BRASPENSAS

Da reorganização da Oficina de Matrizes, planejando-se sua ampliação. Funda-se a Brasprendas Rockwell S.A., originalmente Para-choques Ibesa Rockwell Ltda. Seu objetivo é a fabricação de prensa das simples ou em conjuntos parcialmente montados, tratamento de peças metálicas entre outros, destinadas principalmente à indústria automobilística. Assim, com apenas 17 anos de idade a Cobrasma é formada por um sólido grupo que se completava entre si: **Cobrasma, Fornasa, Braspre-**

sas e Braseixos.

No início do Programa Nuclear, a Cobrasma, em 1970, estava entre as três empresas nacionais selecionadas para fornecer equipamento para as usinas nucleares.

No governo Geisel (1974-1979), com o II Plano Nacional de Desenvolvimento surge a necessidade de amplo crescimento do transporte ferroviário, o governo incentiva e pressiona o aumento de capacidade instalada no setor ferroviário. O cenário era positivo e a previsão era de que de 1975 a 1980 o crescimento da Cobrasma fosse de duas vezes mais do que os trinta anos de sua existência⁵. As empresas ferroviárias brasileiras incluindo a Cobrasma trabalhavam como fornecedoras para o governo que foi se afastando em termos acionários.

COBRASMA E BRASEIXOS EM SUMARÉ

A dúvida entre ampliar a fábrica

5 MOTTA, A.C.C.R. Cobrasma, *A trajetória de uma Empresa Brasileira*, tese doutorado, Universidade de São Paulo FFLCH- Departamento de História, São Paulo, 2006.

em Osasco ou a construção de uma nova fábrica era palco de discussões entre seus diretores. De um lado existia o problema das greves, o sindicato era atuante na capital e as paralizações colocavam em risco os prazos de entregas, dos vagões. Havia o problema de espaço, estocagem, pátio de manobra e ainda divergências entre seus diretores. Mas, de fato, apresentar uma planta de uma empresa do tamanho que foi construída em Sumaré, incentivava a ganhar novos contratos e assim decidiram pela construção de uma nova fábrica. Viviam a era do “milagre econômico”, um período dos planos de desenvolvimento, os PNDs, o compromisso fiscal de recuperar o sistema de transporte ferroviário, enfim era uma época de grandes oportunidades, (MOTTA pág. 229).

No segundo semestre de 1973, Eduardo Luiz Pinto e Silva⁶ foi incumbido pela empresa de selecionar uma área para o projeto de expansão e deveria ser três vezes maior do que a área e Osasco. Sumaré foi escolhida devido a questões de localização geográfica e custo benefício.

A empresa assim se justifica, (Motta, pág. 87) Optou-se por Sumaré, o jovem município da Via Anhanguera, apenas 15 km de Campinas, uma região privilegiada, servidas

6 Luiz Eduardo Pinto e Silva era Diretor de Relações com o Mercado da Cobrasma. Disponível em <http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=juris_cvm_wi&pagfis=7516> acesso em 11.04.2017

por rodovias e estradas de ferro, de primeira classe, que oferecem ligações com os principais escoadouros internos e com os mais importantes “corredores de exportação”. Numa área de cerca de dois milhões de m², o grupo Cobrasma implantou suas novas unidades industriais. Na área da Cobrasma S.A.: Fábrica de vagões e carros de passageiros, ônibus rodoviário e Trólebus.

*Na área da Braseixos S.A.: Fábrica de Eixos para Tratores e Eixos para Automóveis*⁷

Em 1975 era inaugurado em Sumaré o complexo industrial com investimento de US\$180 milhões. A Cobrasma Sumaré instalada no então distrito Hortolândia chegou a empregar mais de 3.600 funcionários.

BRASEIXOS

A Braseixos nasceu em 1957 com o foco na indústria automobilística e fazia parte do Grupo Cobrasma. Domingos Carlos Guerreiro, nasceu em Osasco e começou a trabalhar na Braseixos, em 1972, como analista de programação de fábrica. Acompanhou a construção da nova fábrica Braseixos em Sumaré

7 Jornal O ELO, ANO V Nº51 SETEMBRO DE 1978, P1 apud MOTTA, A.C.C.R. Cobrasma, *A trajetória de uma Empresa Brasileira*, tese doutorado, Universidade de São Paulo FFLCH- Departamento de História, São Paulo, 2006. Disponível em <docreader.net/DocReader.aspx?bib=juris_cvm_wi&pagfis=7516> acesso em 11.04.2017

até sua inauguração em 1975. A área da Braseixos em Hortolândia era de 17.000m². Guerreiro nos conta que se mudou para Sumaré em 20 de janeiro de 1976 com sua esposa, ano que nasceu seu primeiro filho. Após uma rotina que já durava três meses saindo da cidade de Osasco até Sumaré, retornando apenas a noite para sua residência, para no dia seguinte logo pela manhã novamente seguir rumo Sumaré. Não existia a Rodovia dos Bandeirantes, a viagem era longa e cansativa, vinham de Kombi da empresa junto com outros executivos. Esta rotina durou o tempo necessário para acompanhar as obras da fábrica. Enquanto a construção não ficava pronta, foram montados barracões que funcionava como escritórios administrativos a fim de acompanhar a construção da nova fábrica.

A especialidade da Braseixos em Sumaré era fabricação dos eixos traseiros automotivo, explica Domingos, como Opala, Chevette, pick-up e o eixo de trator Ford que era um seguimento mais pesado.

“Mudar para Sumaré era uma decisão muito séria, a empresa deu um incentivo financeiro, mas deixar sua estrutura e família para trás a fim de iniciar uma nova história em outro lugar não é uma decisão muito fácil. É difícil chegar numa cidade sem referência alguma, precisando alugar casa e sequer conhecer alguém para ser seu fiador, era de fato uma questão a ser avaliada com muito cuidado” explica Guerreiro.

A fim de homenagear as famílias osasquenses que aqui chegaram, foi dado o nome “Osasco” a uma rua próximo a Avenida Rebouças e Avenida da Saudades. “Várias

famílias vindas de Osasco construíram suas casas naquele lugar e tiveram a satisfação de ver o nome de sua cidade natal transformado em nome daquela rua especificamente, isto foi algo muito gratificante”.

Ao ser perguntado sobre qual foi sua primeira impressão sobre a cidade de Sumaré, Guerreiro nos diz que encontrou em Sumaré pessoas simples e honestas onde o “fio do bigode” valia mais do que papel e promissórias assinadas. Trabalhar na Braseixos, sempre foi muito agradável e gratificante, permaneceu até o fim na empresa. Por ironia do destino acompanhou mais uma vez a mudança da fábrica: agora era o retorno da empresa que um dia viu nascer em Sumaré para Osasco. Aposentou-se no cargo de Diretor Superintendente de Planejamento e Controle de Produção e optou em continuar morando em Sumaré onde vive até hoje.

Sempre quando encontra com alguém de Osasco que ainda mora em Sumaré é uma alegria e satisfação que chega a emocionar Guerreiro e para isto reúnem-se em encontros e churrascos onde relembram as muitas histórias vivenciadas juntos na Braseixos e Cobrasma. Domingos Guerreiro hoje é um grande empresário de Sumaré presidente da Associação Comercial da cidade.

DO TRILHO DO CRESCIMENTO À DECADÊNCIA INDUSTRIAL...

Na década de 1980 a Cobrasma era uma das maiores empresas do setor ferroviário no Brasil, tinha 120 mil metros de prédios administrativos e galpões industriais

em um terreno de quase um milhão de metros quadrados. Contudo, no final do século passado o transporte ferroviário foi abandonado pelo governo que passou a investir no transporte rodoviário sendo desastroso para este tipo de indústria.

A **COBRASMA** entrou em crise, pois dependia do pagamento das encomendas feitas pelo Estado para subsidiar a malha ferroviária do país (COUTO, pág. 131). A crise se agravou com a suspensão, em 1980, do pagamento das encomendas pelo governo. A partir daí as demissões cresceram anualmente.

Mesmo assim, a Cobrasma decidiu investir em novas frentes, como o setor de ônibus. Em maio de 1983, a filial de Sumaré (SP) lançou o **Trinox**, um ônibus rodoviário em



O Trinox da Cobrasma
Fonte: Blog Cobrasma entre amigos

ação inoxidável, capaz de transportar 42 ou 50 passageiros, sobre chassis SCANIA K-112 TL (com motor SCANIA DS-1115 13-03 turbo-compressor). Até o final de agosto de 1986, a Auto Ônibus Manoel Rodrigues, com sede em Avaré (SP), incorporaria à sua frota o primeiro **ônibus Cobrasma**, de estrutura e revestimento em chapas de aço inoxidável.

A partir de 1985 a Cobrasma de Osasco operava com apenas 30% da capacidade e, em 1995, a fábrica de Osasco fechou todas as suas

instalações. Foi oferecido ainda como parte do pagamento de dívidas com o governo, o parque industrial. Herdado por funcionários que receberam a área como garantia do pagamento de dívidas trabalhistas, a solução foi alugar alguns dos galpões da antiga Cobrasma Sumaré⁸.

Apesar da investida, em 28 de fevereiro de 1990, a Cobrasma anuncia a desativação da fábrica de carrocerias de ônibus rodoviários CX-201 e CX-301, saindo do setor⁹. Em 1995, abre concordata, em 1996, a unidade **BRASEIXOS** de Hortolândia fecha suas portas, em 1998, a Cobrasma tem suas atividades fabris encerradas.

Já a **SOMA** em Sumaré alterou sua razão social para Soma Equipamentos Industriais S.A. Antes de ter suas atividades encerradas tentou-se desenvolver em seu Parque Industrial a Silo granel, empresa especializada na construção de Silos para a agricultura.

Falida a SOMA passou a ser administrada por síndicos nomeados pela justiça, suas instalações foram depredadas, abandonadas e invadidas sendo palco ainda hoje de disputas judiciais. A Soma Equipamentos Industriais, de Sumaré, abriu concordata em 1990 e falência em 2004. ●

8 Jornal A Economia, 29.11.2011 disponível em: <<http://economia.ig.com.br/industria-do-trem-renasce-em-hortolandia/n1597382443114.html>> acesso em 28.02.2017

9 BLOG COBRASMA ENTRE AMIGOS disponível em: <<http://cobrasma.blogspot.com.br/2014/11/cobrasma-saiba-um-pouco-mais.html>> acesso em 13/03/2017



Alguns Aspectos do Desenvolvimento Têxtil de Sumaré: **Textil Gifran e Texcolor S/A.**

O ramo têxtil, que foi o ramo industrial pioneiro no Brasil expressivamente após a Segunda Guerra Mundial substituindo importações, teve seu crescimento acelerado no país porque os navios não conseguiam atravessar o Oceano Atlântico trazendo tecidos e confecções da Europa e então surgiu a necessidade de se criar um ramo industrial para abastecer e vestir o povo. Naquela época as principais necessidades eram a vestimenta e comida. Não havia todos esses aparatos que se consome atualmente. A renda familiar era destinada somente para isso, pois na época não havia nem automóveis no Brasil, pois eram todos importados, então o caminho para a industrialização foi o ramo têxtil. Em Sumaré predominaram duas grandes tecelagens Têxtil Gifran e a Texcolor. Em entrevista a à Associação Pró Memória, Plínio Giometti Filho fala sobre a grande

Têxtil Gifran e Aref Farkhoul fala sobre a brilhante Texcolor S/A, duas potências da indústria têxtil que levaram o nome de Sumaré para todo o Brasil.

TÊXTEL GIFRAN

Plínio Giometti Filho nasceu em Campinas, mas como ele mesmo salienta, por que não havia maternidades em Sumaré na época, e se considera um sumareense autêntico. Seu pai, Plínio Giometti e sua mãe, Maria Aparecida Pinto Giometti vieram para Sumaré em 1931, ano em que nasceu Plínio, em 7 de abril.

Têxtil Gifran foi uma empresa fundada pelos irmãos Primo Plínio, Gino, Natalino e o cunhado Justino França, na década de 1940. Inicialmente chamava-se Tecelagem Elvira (nome da avó de Plínio) e depois surgiu uma outra empresa com esse nome, que já ti-

nha o registro, e então passou a ter o nome fantasia de Têxtil Gifran da empresa Giometti e França e Cia. Ltda.

A empresa começou e foi se desenvolvendo com o tempo. Começou fazendo tecidos de rayon, trabalhou bastante com moda e era uma empresa que, dentro das possibilidades, sempre esteve no topo do desenvolvimento da área. E a Gifran conseguiu com o progresso que teve durante a sua existência, chegar a ser líder, no mercado de decoração. Isto porque naquela época ela estampava com máquinas rotativas, teares modernos, mas a grande vantagem competitiva para o desenvolvimento da Gifran foi que ela sempre procurou formar a sua mão-de-obra, por isso uma grande parte de seus funcionários entraram e se aposentaram na Gifran e outros montaram suas próprias tecelagens. E na época a empresa também tinha uma pe-



Textil Gifran década de 1960

quena escolinha com uma média de dez alunos, moças ou rapazes, acima de catorze anos, registrados como menores, que aprendiam as atividades da empresa. Esse programa tinha um custo para a empresa, mas sempre foi compensado porque as pessoas acabavam se desenvolvendo lá dentro e aprendendo a profissão com funcionários mais experientes. E no mercado, todo mundo estranhava porque a Gifran inovava com tecidos de alta moda na decoração europeia. A Gifran tinha as suas fontes na Europa e trazia as ideias para o Brasil e as adaptava para o mercado brasileiro com a matéria prima nacional, tanto na área de tecelagem, quanto na área de tinturaria, estamparia e foto estampa. Por volta do final dos anos 50 a Gifran começou a estudar a criação de uma tinturaria e estamparia em um porte bem amplo e essa ideia prevaleceu e formou-se a Texcolor que era constituída por quatro empresas, a Gifran, Feres Salim de Campinas, Mokarzel e

Cury Zákia, e foi construída no Jardim Santa Terezinha em um terreno que era de propriedade de José Maria Matozinho, sob a presidência de Plínio Giometti. A empresa possuía um maquinário de primeiro mundo, inclusive naquela época o Sr Edmundo Salim viajou para a Alemanha e comprou uma máquina de acabamento para a empresa. Por volta do final dos anos 60 a Gifran achou melhor fazer uma tinturaria e estamparia própria e começou a desenvolver esse projeto, que foi na parte de cima da Rua Justino França e foi inaugurada em 1968, cujo prédio serviu para a primeira FEAPS enquanto empresa foi inaugurada no final de 1969. Os outros sócios da Texcolor acharam por bem vender a empresa Texcolor para a família de Rafic Farkhoul, considerando um grande empreendedor na área têxtil. Plínio Giometti, o pai de Plínio, nosso entrevistado, sempre foi o presidente da Gifran e da Texcolor enquanto subsidiada pela Gifran,

que era composta por Plínio Giometti e Carlos França, filho de Justino França na área contábil. Plínio começou a trabalhar na Gifran como auxiliar de escritório, e foi se desenvolvendo, até que com o passar do tempo passou a cuidar da parte industrial, inclusive desenvolvendo um grande trabalho de pesquisa ao participar 17 dias em uma feira internacional em Paris com o grande amigo Fuad Assef Maluf, que era um empresário muito acima de seu tempo e participava da feira com dois de seus gerentes. Após participarem da feira em Paris, Fuad e seus gerentes foram para a Alemanha para a importação de máquinas para sua empresa. Assef Maluf e Filhos e Plínio foram para Milão fazer um novo trabalho de pesquisa, por que lá era um dos centros de moda e decoração mundial e em seguida foi para Londres onde realizou outro trabalho de pesquisa, onde se desenvolvia um determinado tipo de tecido denominado composê, que possuía vários padrões

que obedeciam a mesma linha, trazendo todas as novidades para a Gifran que já trabalhava com esse tipo de tecidos.

A Gifran chegou a possuir a média de 650 funcionários, porque era uma empresa que trabalhava 24 horas, com exceção da tecelagem, devido ao barulho. Com a chegada dos teares mais modernos a tecelagem também passou a trabalhar dia e noite. A Gifran possuía clientes em todo o Brasil, mas exportava muito pouco porque toda a produção era colocada no mercado nacional e era a empresa líder do mercado na área de decoração intermediária. A Têxtil Gifran se expandiu tanto que chegou a ter três filiais em Sumaré.

No período de 1985, devido aos custos, a empresa resolveu reunir tudo, inicialmente a parte de tecelagem e a empresa adquiriu um terreno na Avenida Fuad Assef Maluf e com o projeto aprovado deu-se início a essa construção.

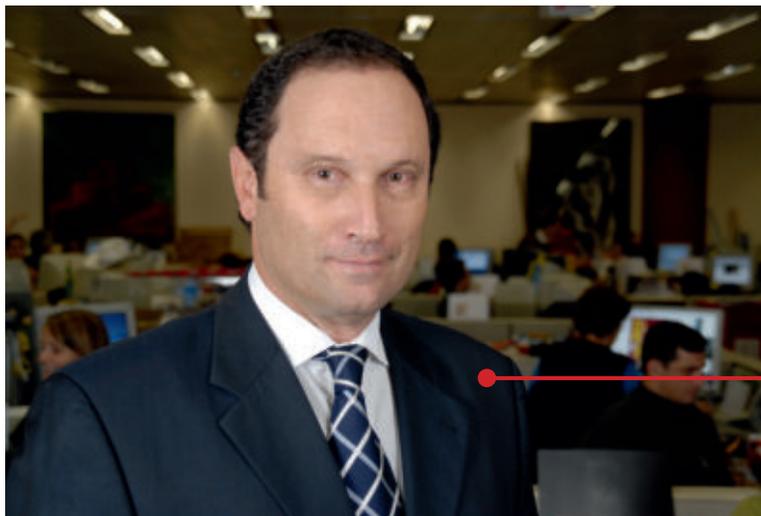
No entanto, a Gifran sempre se desenvolveu com recursos próprios e seu próprio capital e os empréstimos normais de negócio, mas para dar esse passo, onde ela seria uma empresa de porte muito maior chegou-se a uma conclusão que era necessária a busca de um capital externo. A empresa teve um empréstimo aprovado do Badesp – Banco de Desenvolvimento do Estado de São Paulo mas a diretoria chegou à conclusão que era melhor não aceitar o empréstimo e vender o negócio e cada sócio pegar a sua parte. Plínio Giometti, o presidente, nessa época estava com 76 anos de idade e eles começaram a estudar como vender o negócio. Foi quando surgiu o grupo da Têxtil Elizabeth, ligado ao gru-

po Vicunha, e que necessitava na época de uma linha de decoração como a Gifran fabricava e acabou por fechar o negócio entre outras tantas propostas.

A conclusão da venda veio porque com as pesquisas de Plínio na Europa, ele percebeu que o maquinário para os novos padrões e tecidos eram muito mais sofisticados, e não compensaria um investimento de capital externo, cujos custos seriam muito altos, além de uma outra estrutura gerencial contratando novos gestores para a empresa. Plínio Giometti foi um sonhador que nunca se acomodou e sempre buscou novos negócios, nunca pensando em si mesmo, mas sempre pensando no desenvolvimento dos negócios e na geração de novos empregos. Plínio, entre outras coisas era o procurador da família, fez parte da comissão de festejos do Centenário de Sumaré, da comissão e arrecadação de fundos para a construção da Maternidade de Campinas e do Estádio Brinco de Ouro da Princesa, por ser torcedor fanático do Guarani Futebol Clube e fez parte do Rotary Club por mais de 50 anos.

TEXCOLOR S/A

Aref Farkhoul nasceu dia 20 de agosto em São Paulo, e lá estudou em colégio de padres e em sua vida acadêmica frequentou a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP que concluiu a duras penas por trabalhar ao mesmo tempo. É arquiteto e depois fez mais duas pós graduações em Arquitetura e Negócios Imobiliários e, o Exército também contribuiu para a sua formação. Aref é Oficial do Exército, fez a NPOR e tornou-se tenente de Cavalaria e considera que sua vida no Exército foi extremamente interessante para conhecer a vida no país, a disciplina, a ordem, a vontade de fazer as coisas, não ter medo de nada, o que torna a vida militar muito importante para a formação de um homem. Aref é filho de Rafic Farkouh, com quem aprendeu a trabalhar e permaneceu durante muitos anos à frente dos negócios. Rafic faleceu precocemente aos 76 anos, vítima indireta de um assalto. Sua mãe, Lucy Srur Farkouh, ambos descendentes de sírios e libaneses, mas nascidos em São Paulo e



pais de cinco filhos, Aref, Silvana, Renata, Cláudia e Antônio Luis. Aref, por ser o filho mais velho, se tornou o braço direito do pai nos negócios em Sumaré.

A família possuía uma indústria têxtil em São Paulo e a cidade estava ficando congestionada, o que a tornava um local pouco propício para a indústria. Seu pai comprou a tinturaria que se chamava Texcolor, que era de propriedade de Plínio Giometti e outros empresários campineiros, em dezembro de 1971, e na época Aref era estudante. Em maio de 1973 Rafic sofreu um enfarte e Aref veio para Sumaré para assumir a empresa da família e tomou gosto pelos negócios e passava parte da semana em Sumaré e um tempo em São Paulo para terminar a faculdade.

Quando Aref veio assumir a fábrica de Sumaré não tinha experiência nenhuma de negócios, apesar de visitar com frequência, trabalhando com o pai nas férias, na fábrica da família em São Paulo. Durante essa época, Aref aproveitava para fazer artes em tecidos e vender na Praça da República, na Feira de Artesanato, sempre se divertindo com empreendedorismo. A Texcolor foi uma estamparia fundada por quatro sócios: Plínio Giometti, Edmundo, Feres Salim e Mokarzel e tinha estreita ligação com a Têxtil Gifran. Todos eles tinham indústrias têxteis e fizeram uma tinturaria em sociedade para atender as suas tecelagens, mas tratava-se de um negócio que poderia não dar certo, pois é comum haver conflito entre sócios, o que aconteceu e a empresa acabou sendo vendida para a família Farkouh, que a transformou em uma tinturaria e estamparia, que

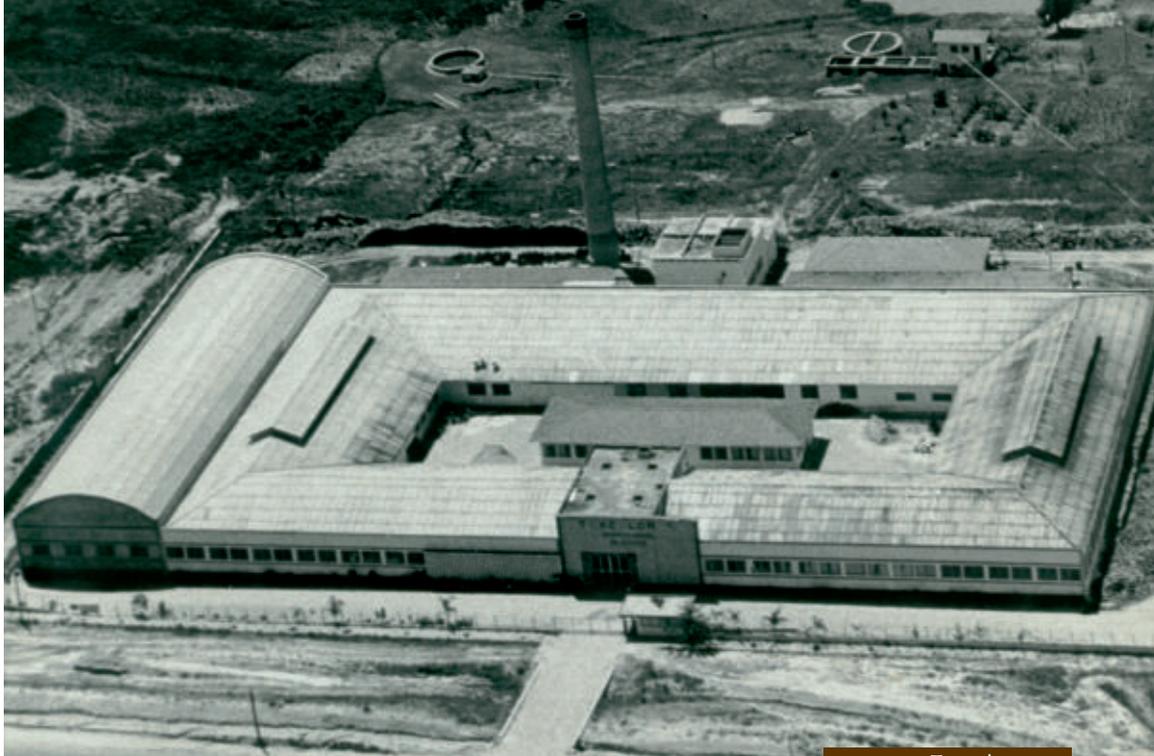
investiu muito na empresa e trouxe a fábrica de São Paulo para cá e se tornou, após alguns anos na maior e mais completa tinturaria e estamparia do Brasil. O terreno era grande, foram ampliadas as instalações e a empresa chegou a ter em média 800 funcionários. A empresa processava tecidos até 3 metros de largura estampava tecidos, malhas e outros serviços. Até que em 1980 a empresa diversificou os negócios e entrou para o ramo de tecelagem, fiação, cama, mesa e banho.

A Texcolor tornou-se uma empresa totalmente verticalizada. A parte de estamparia e a parte de cama, mesa e banho possuía uma marca boa de produtos, incluindo edredons, lençóis, toalhas de banho, roupões, toalhas de mesa entre outros.

O segmento têxtil começa na fiação, quando se pega o algodão em rama e o transforma no fio. O fio é tecido, beneficiado, estampado e se transforma em confecção. Este é o ciclo têxtil. A Texcolor fazia todo esse ciclo, pois era muito importante naquela época a empresa ter o ciclo completo para se tornar independente de outros fornecedores que não davam para a empresa a economia de escala. Foi um período em que existiam os impostos em cascata como a CPMF e cada vez que se vendia de um para o outro o produto era onerado. Por isso era mais interessante o ciclo têxtil completo interno de produção. Portanto, até o recheio do edredom era fabricado pela Texcolor. Isso tornava a empresa mais ágil, podendo inovar com produtos em poucos dias, e apresentar novidades sem depender de outros fornecedores.

Aref veio para Sumaré em 1972 e dormia em uma casinha na vila de operários da Texcolor e para ficar mais próximo ainda da fábrica ele fez um quarto dentro da Texcolor e passou a dormir dentro da fábrica. Ele achava isso interessante por que ficava ouvindo a vibração das máquinas à noite e, às vezes, quando dava insônia ele percorria a fábrica entre as máquinas para ver o que estava acontecendo. Aref comenta que se naquela época não tivesse vindo para a fábrica teria feito carreira na arquitetura, pois hoje ele exerce a sua profissão de arquiteto e construtor.

Mas lembra que ficou 24 anos na Texcolor até a fábrica ser vendida para a catarinense Teka. Aref sente pena do que aconteceu com a Texcolor porque era uma fábrica boa e saudável, com cinco fábricas, uma inclusive nos arredores de São Paulo, tinha a fiação onde hoje é a Unimed, a tecelagem na rodovia e a parte de confecção e acabamento mais no centro da cidade e era muito bonita. A empresa exportava para muitos países, vendia para o Brasil inteiro e depois, em 1995, por problemas de sucessão familiar e a saúde do pai, acabaram optando por vender. E, lamentavelmente, a empresa compradora que tinha o seu eixo forte em Blumenau acabou não aproveitando direito o que comprou e houve uma destruição de capital enorme, um choque cultural em termos administrativos com a transferência do melhor maquinário para Blumenau e um descaso com a filial de Sumaré que acabou se deteriorando e fechando. Hoje se tem no coração da cidade um imóvel com mais de 60.000 m² que não possui uma destinação, está deprecado, arrui-



Texcolor

nado e com problemas judiciais. A Texcolor processava em torno de 1200 toneladas de algodão e poliéster por mês, com 800 funcionários quando a empresa foi vendida houve grande número de desempregados. Aref conta que até hoje encontra antigos colaboradores na rua, vê com alegria que a maior parte conseguiu ainda outras colocações e agradece que esse desemprego não aconteceu na atualidade onde o Brasil conta com 12 milhões de desempregados, o que dificultaria uma recolocação no mercado. A Texcolor quando foi comprada pela família de Aref já começou trabalhando com teares a jato de ar, o único setor que a empresa começou com equipamentos antigos mas logo em seguida evoluiu foi a estampa. A empresa possuía um salão antigo com mesas de estampa com um processo de silk screen super manual, lento e caro que ainda hoje existe para pequenas produções de alta qualidade. A primeira geração de máquinas da Texcolor ainda utilizava os quadros de silk screen,

depois vieram as máquinas rotativas e mesmo hoje tudo está superado depois que surgiu a estampa digital que funciona como as impressoras de computador mas de grande porte

Aref atenta que no geral ainda existem outros grandes grupos têxteis que se espalharam para outros estados como Santa Catarina, Minas Gerais, mas aumentou muito a participação dos importados. E a região metropolitana de Campinas sofreu muito com a crise têxtil, que em São Paulo não existe mais e foi substituída pelas múltiplas confecções como acontece no bairro do Brás. Mas o perfil da moda também mudou e se tornou mais ágil, e agora existem milhares de marcas produzindo vários modelos por ano muito rapidamente e a participação do têxtil no consumo e na renda caiu muito.

Durante muitos anos foi o que predominou na região de Campinas, São Paulo, e era a maior indústria brasileira. Com o tempo essa indústria começou a crescer

na Coreia, na China e nos países do Oriente onde existe mão-de-obra mais barata ainda e contavam com uma tecnologia mais avançada e conseguiam colocar tecidos no Brasil, muito mais baratos. E os importadores começaram a trazer esses produtos, a indústria têxtil entrou em uma crise, começou a cair a rentabilidade, começaram a fechar as empresas e foram anos difíceis. Naquela época Aref começou a perceber que esse processo era irreversível, que iria piorar muito e perceber que o melhor era se concentrar no ramo imobiliário e começou a construir imóveis para locação. Aref visualizou essa crise tendo em vista outros países que passaram por esse mesmo ciclo de industrialização que sempre envolvia o têxtil mas depois ia para outros ramos. Com seu talento visionário hoje ele trabalha com empreendimentos imobiliários e continuou a investir em nosso município com vários negócios de grande porte. ●



Pedro Piazzentin Neto

A Expansão Urbana e os Planos Diretores

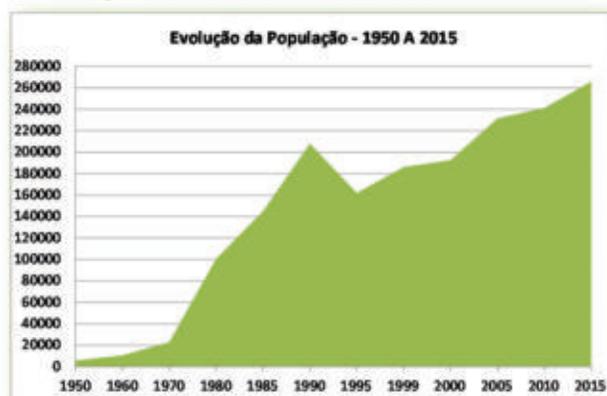
No Município de Sumaré, a falta de planejamento e a gestão urbana produziram grandes desigualdades e distorções no uso dos espaços, em especial a partir da década de 1970. Desde seu surgimento, em meados de 1875, até a década de 1960, o desenvolvimento do Município foi, até certo ponto, equilibrado em termos de crescimento populacional e de expansão de sua malha urbana. A Estrada de Ferro, a Rodovia Anhanguera e a implantação de grandes indústrias sobre o território foram os indutores deste desenvolvimento inicial. Nas décadas de 1970 e 1980, o município apresentou vertiginoso crescimento de sua mancha urbana, aumentando em mais de 70% sua área ocupada, com proporção significativa de sua população vivendo em áreas de ocupação e em loteamentos com precária infraestrutura física e social. A expansão periférica, também chamada de “espraiamento”, foi fomentada principalmente pela aprovação desordenada e indiscriminada de loteamentos entre 1976 e 1982, em locais desprovidos de infraestrutura básica e de equipamentos públicos e comunitários. O município de Sumaré apresentou um

crescimento populacional de 16% ao ano, saltando de 23.000 para mais de 100.000 habitantes somente na década de 1970.

Nesse período os loteamentos eram implantados conforme o desejo do empreendedor, sem a devida infraestrutura. O mercado imobiliário, com a conivência do Poder Público local, ditava as regras. Desta maneira, os bairros foram se formando sem rede de esgoto, sem pavimentação, sem iluminação, com abastecimento precário de água e sem equipamentos públicos (escolas, unidades de saúde, praças, etc.). Tal fato, aliado à grande oferta de terrenos, propiciou a venda de lotes a preços baixos, atraindo uma população de baixa renda e sem qualificação profissional, trazendo como consequências graves problemas urbanos e sociais, que permanecem até os dias atuais.

Evolução da População

Projeção ano 2025 - 299.000 habitantes



A expansão urbana indiscriminada atingiu até as áreas mais distantes inseridas na zona rural, como, por exemplo, os loteamentos Chácara Primavera e Parque Dante Marmirolli. O processo de ocupação inadequada decorrente dessa urbanização desenfreada, aliado à ausência de planejamento urbanístico, à especulação imobiliária e a interesses políticos e econômicos, promoveu crescentes danos ao território de uma maneira geral. Con-

Nota: O conteúdo desse artigo foi elaborado no final do ano de 2016 e refere-se exclusivamente ao que foi apresentado pelo autor na conferência “Plano Diretor e Desenvolvimento Urbano” do “IV Fórum Pró-Memória Sumaré: Eixos do Desenvolvimento”, no dia 18 de novembro de 2016.

sequentemente, além do surgimento de enormes vazios urbanos, o município foi constituído sob uma estrutura polinucleada, desarticulada internamente, formada por núcleos autônomos entre si e vários bairros dispersos, que se relacionam com cidades vizinhas em grandes áreas conurbadas, dando à cidade de Sumaré características de periferia regional e de cidade dormitório.

Acrescente-se ainda a exclusão espacial a que foi relegada a classe de baixa renda que, ocupando terrenos com preços menores, foi se instalando em porções da cidade distantes do núcleo central. Com essa prática consolidou-se uma cidade horizontal, elevando-se o custo da instalação de equipamentos urbanos e aumentando-se o tempo no deslocamento cotidiano casa-trabalho e vice-versa. Paralelamente, surgem os mais diversos problemas urbanos, em especial: abastecimento de água deficiente e inexistência de tratamento e destinação do esgoto; ruas e estradas sem pavimentação e sem iluminação; equipamentos comunitários inadequados ou inexistentes; deficiência no transporte público; aumento dos índices de violência e de criminalidade.

Importante elencar outra grave consequência desta forma de ocupação do território: as ocupações de áreas públicas e também particulares. Alguns núcleos são mais antigos (década de 1970), outros recentes (final da década de 1990) e alguns contemporâneos, como é o caso da Vila SOMA, aglomeração urbana ocorrida em meados de 2012 em área particular, e que, segundo dados da Secretaria Municipal de Inclusão, Assistência e Desenvolvimento Social, engloba cerca de 2.500 famílias (aproximadamente 10.000 habitan-

tes). Somadas todas as demandas, seria necessário construir cerca de 6.350 novas unidades para atendimento do déficit habitacional atual de nosso município.

Sem sombras de dúvidas, a Sumaré que conhecemos hoje é resultado das políticas públicas municipais daquele período, ou seja, até hoje sofremos as consequências dos atos do Poder Público governante à época. No entanto, essa forma de crescimento da malha urbana é altamente lucrativa para os especuladores imobiliários, uma vez que ocorre um aumento da demanda de terrenos vazios e uma sequência natural da formação de loteamentos periféricos, o que eleva extraordinariamente os preços destas glebas.

Até meados da década de 1980, o Município de Sumaré não dispunha de mecanismos adequados para conter e ordenar a expansão da malha urbana, ficando à mercê do interesse de seus dirigentes e dos empreendedores. Posteriormente, por força da legislação de Parcelamento do Solo, o Poder Público passou a exigir a execução de todas as obras de infraestrutura, responsabilizando e onerando o loteador. Tais medidas tornaram a implantação de loteamentos menos vantajosa aos especuladores, diminuindo o número de novos empreendimentos habitacionais, porém por um curto período.

O PLANO DIRETOR DE 1992

No final da década de 1980, o município contratou a empresa Ruy Ohtake Arquitetura e Urbanismo para elaborar seu Plano Diretor, que foi aprovado em 1992. Nesse documento foram estabelecidos diversos critérios e diretrizes para a ocupação do território, gerando, em especial,

uma nova Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, além da delimitação de um novo Perímetro Urbano. Todavia, com a emancipação do então Distrito de Hortolândia em 1993, o citado plano perdeu sua essência e foi praticamente descartado, sendo utilizado somente como base para a elaboração da legislação referente ao ordenamento territorial (parcelamento, uso e ocupação do solo), legislação esta que permanece em vigor até a presente data, apesar de desfigurada por inúmeras emendas, alterações e anistias, quase todas de iniciativa do legislativo local.

A NOVA EXPANSÃO PERIFÉRICA

No final da década de 1990 e início da década de 2000, o Poder Público volta a intensificar a aprovações de loteamentos de grande porte (Residencial Real Parque Sumaré, Jardim dos Ipês, Parque Residencial Pavan, Bairro Residencial Bordon) e também Condomínios, a sua maioria nas regiões mais afastadas do centro, repetindo os mesmos procedimentos do passado. Tais empreendimentos não passaram por uma análise mais criteriosa em relação aos possíveis impactos gerados e também não respeitaram diversas diretrizes viárias e urbanísticas previstas pela municipalidade para as regiões as quais foram implantados. O mercado imobiliário volta a direcionar a ocupação do território. As consequências desta política já são conhecidas: surgimento de novos “vazios urbanos”; falta de equipamentos públicos e comunitários em diversas regiões altamente populosas; sobrecarga dos escassos equipamentos públicos existentes; problemas de abastecimento de

água em vários bairros; problemas de mobilidade; impermeabilização do solo de gigantescas áreas; sistema de drenagem urbana ineficaz; dificuldade da municipalidade na gestão das áreas públicas (praças, áreas verdes, etc.). Tal dispersão territorial dificulta ainda mais a já fragilizada fiscalização pelo Poder Público.

Em 2005 uma nova suspensão das análises e aprovações de empreendimentos habitacionais foi imposta pelo Poder Público na tentativa de ordenar e regulamentar o crescimento da malha urbana por meio da elaboração do então novo Plano Diretor. Posteriormente, no período compreendido entre 2009 e 2012, diversos empreendimentos (loteamentos e condomínios) foram aprovados, em especial os voltados para a população de baixa renda, por meio do programa do Governo Federal “Minha Casa, Minha Vida”, como é o caso do Jardim das Águas e do Jardim das Estâncias.

O PLANO DIRETOR VIGENTE (2006)

Com a promulgação do chamado Estatuto da Cidade, o Município de Sumaré se viu obrigado a elaborar um novo Plano Diretor em 2006. Os trabalhos para elaboração do citado plano tiveram início no final de 2005 e foram inteiramente executados pelo corpo técnico da municipalidade, culminando com sua aprovação em outubro de 2006.

O atual Plano Diretor do Município de Sumaré se fundamenta basicamente no controle da expansão urbana, tendo como diretrizes principais a ocupação dos “vazios urbanos” e proteção das áreas de mananciais, bem como a revisão da legislação municipal em rela-

ção ao ordenamento territorial. Resumidamente, suas bases são as seguintes: prevalência do interesse coletivo sobre o individual; proteção e manutenção dos recursos hídricos e da zona rural; adoção e implantação do macrozoneamento; reestruturação do sistema viário; função social da propriedade e da cidade; regularização fundiária e Habitação de Interesse Social.

Apesar de ter definido várias diretrizes e possibilitado a utilização de diversos mecanismos de controle do uso e ocupação do solo, o Plano Diretor de 2006 não foi devidamente implementado. Destacam-se como pontos positivos e extremamente importantes o controle da expansão urbana com a adoção do Macrozoneamento e a delimitação do Perímetro Urbano, além da definição das principais diretrizes viárias do território. Paralelamente, com a criação da COT (Comissão de Ordenamento Territorial), estabeleceram-se critérios mais rígidos para a análise e aprovação de empreendimentos geradores de impacto. Planos complementares estratégicos foram elaborados, como o Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) e o Plano Diretor Viário. Todavia, diversos assuntos devem ser revistos, adequados e/ou incorporados, em função da dinâmica do crescimento populacional e urbano da RMC.

REVISÃO PROPOSTA EM 2012

Importante ainda elencar que em 2012 a municipalidade contratou a empresa GAB Engenharia Ltda. para elaborar a revisão e comple-

mentação do plano de 2006. Esta proposta, denominada “Plano de Expansão e Indução da Ocupação de Sumaré”, contém uma série de mecanismos visando possibilitar a expansão da malha urbana sobre a zona rural, porém utilizando diversos critérios onerosos para quem desejasse alterar o uso original daquelas áreas. A minuta também contemplava a revisão da lei de parcelamento, uso e ocupação do solo, adequando-a ao contexto das premissas estabelecidas pela administração municipal à época, estabelecendo novos índices de aproveitamento e de ocupação do solo.

O resultado deste trabalho culminou com a elaboração de uma minuta de lei, porém a mesma não chegou a ser apreciada pelo legislativo local e acabou sendo arquivada.

REVISÃO DO PLANO DIRETOR VIGENTE

O Estatuto da Cidade determinou ainda que os planos diretores municipais devem ser revistos e atualizados a cada 10 (dez) anos. Atendendo às exigências da legislação federal, coube ao município elaborar o novo Plano Diretor de Sumaré em 2016. Conforme elencado anteriormente, diversos trabalhos e planos complementares, importantes e fundamentais para a completa implantação das diretrizes mestras do Plano Diretor não foram elaborados, razão pela qual os novos estudos deveriam estar muito bem fundamentados, visando especificamente que o plano fosse autoaplicável, devendo-se observar também a participação popular no desenvolvimento dos trabalhos a regulamentação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade.

RESUMO DA PROPOSTA DE REVISÃO - MINUTA DE LEI 2016

Durante todo o período de desenvolvimento dos trabalhos, houve uma expressiva participação popular de todos os segmentos, tanto nas Leituras Comunitárias como nas Audiências Públicas, bem como por intermédio dos canais disponibilizados (endereço eletrônico e protocolo) e do Grupo Gestor Compartilhado (constituído por representantes das Entidades Cívicas Organizadas), com relevantes apontamentos e contribuições, muitas delas incorporadas à proposta final (Minuta de Lei). Essa efetiva participação popular atendeu aos dispositivos legais estabelecidos na Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), sendo de extrema relevância para legitimação do planejamento proposto para os próximos 10 anos.

Em novembro de 2016, o município de Sumaré encaminhou à Câmara de



Vereadores todo o material elaborado durante o processo de revisão e atualização do Plano Diretor de Sumaré, em especial a Minuta de Lei contendo a proposta final formatada, resultado da análise minuciosa do material produzido nas etapas preliminares. O trabalho foi fruto de um longo processo de planejamento, iniciado em novembro de 2015, que incluiu diversas etapas compiladas nos seguintes produtos, todos disponíveis no site da Prefeitura Municipal de Sumaré:

Produto 01 - Diagnóstico: trabalho de pesquisa, levantamento de dados e análise crítica sobre o município e a região, iniciado no final de dezembro/2015 e finalizado em maio/2016 com a disponibilização do material (textos, gráficos, planilhas e mapas temáticos) à população por meio do site da Prefeitura Municipal de Sumaré.

Produto 02 - Leitura Comunitária da Cidade: trabalho realizado junto à população, onde foi apresentado um resumo dos dados e informações colhidas na leitura técnica, além do escopo das diretrizes que orientaram a elaboração da proposta básica do Plano Diretor, onde foram debatidas as

sugestões da população, de forma democrática e participativa, visando informar e esclarecer a sociedade sobre a importância do Plano Diretor, objetivando incentivar a participação da comunidade na revisão desse fundamental instrumento de políticas públicas, para que o projeto de lei a ser enviado à Câmara expressasse os anseios da população. As Oficinas foram realizadas nos dias 02, 04, 09, 11, 16, 18 e 23 de maio, abrangendo as 06 Administrações Regionais e a Zona Rural do município, contando com a participação de mais de 600 pessoas. Todos os registros das reuniões foram compilados e documentados (textos, gráficos, planilhas, mapas de trabalho, lista de presença, atas, fotos, etc.).

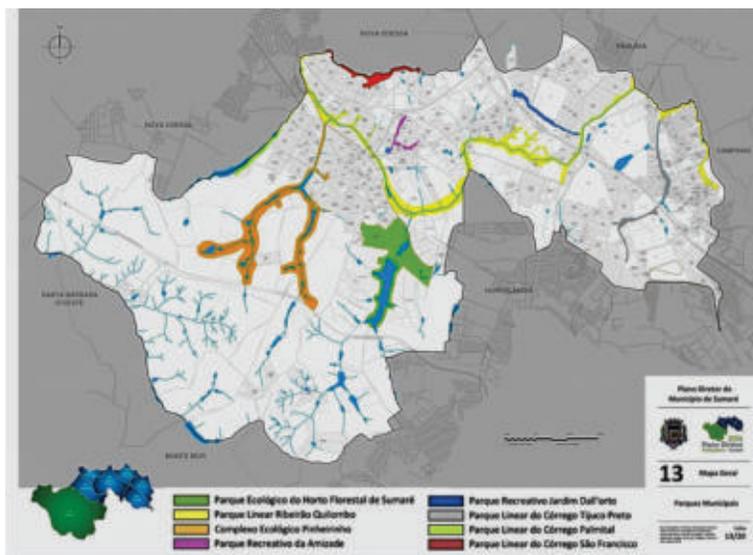
Produto 03 - Proposta Preliminar: as diretrizes abrangeram um horizonte de 10 anos com projeção de 300.000 habitantes para o ano de 2026. Esta minuta já incorpora os instrumentos do Estatuto da Cidade à proposta da municipalidade. Durante o mês de outubro de 2016 foi disponibilizada à população no site da Prefeitura (forma digital) e nas dependências da SEPLAN (forma impressa) para consulta antes da realização das audiências.

Produto 04 - Relatório das Audiências Públicas: contendo todos os registros das Audiências Públicas ocorridas em 22 e 24 de outubro de 2016.

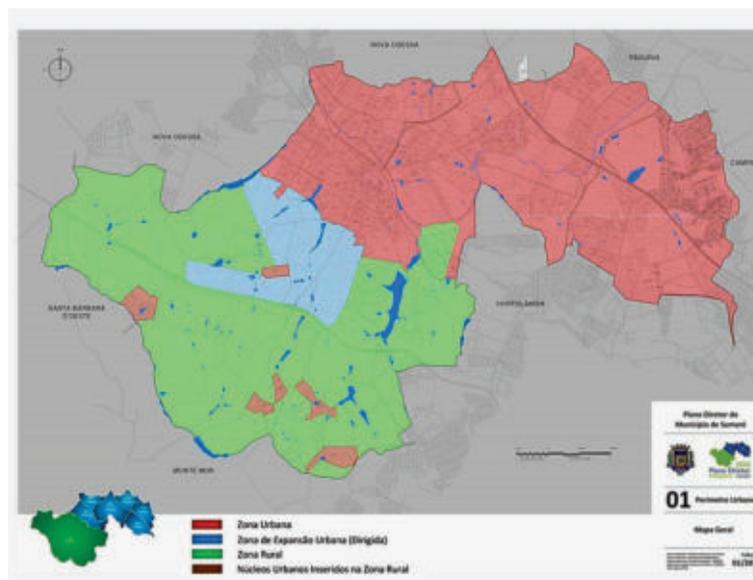
Produto 05 - Minuta de Lei do Plano Diretor de Sumaré: resultado final encaminhado à Câmara Municipal de Vereadores.

A Equipe Técnica, que trabalhou na discussão com a sociedade sumareense, destaca, dentre as maiores preocupações externadas pelos munícipes participantes neste democrático processo de planejamento, a proposta da expansão urbana, o ordenamento territorial, o uso e ocupação do solo, a regularização fundiária das ocupações consolidadas existentes, os vazios urbanos e a gestão democrática do território. Tais questões merecem alguns apontamentos.

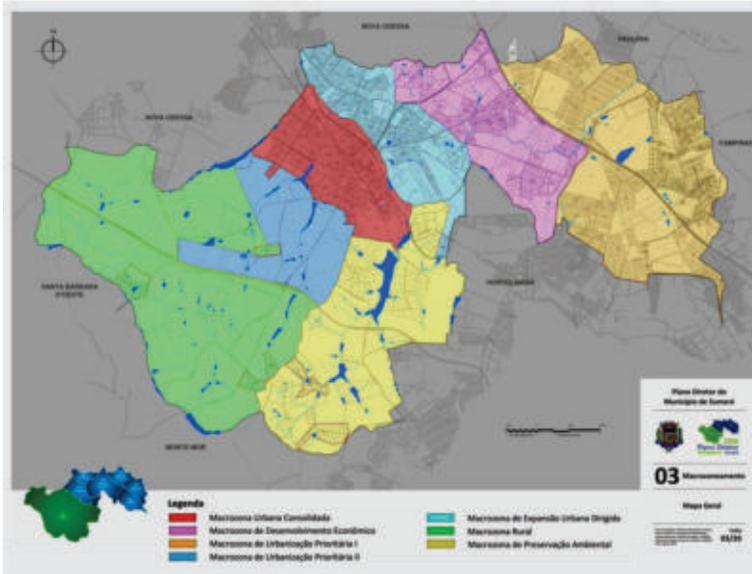
No concernente à expansão urbana, ficou patente a preocupação ambiental em relação à Microbacia do Córrego Pinheirinho, que abastece a Represa do Marcelo. Inobstante os estudos preliminares indicarem a possibilidade de não se expandir o perímetro urbano num primeiro momento, após as informações e pleitos colhidos na fase das Leituras Comunitárias, bem como em razão da localização estratégica do trevo de acesso entre a Estrada Municipal Norma Marson Biondo e a Rodovia dos Bandeirantes, ficou delineada uma expansão com fins preponderantemente industriais, sem olvidar o aspecto ambiental. Estes estudos culminaram na criação da Macrozona de Expansão Urbana Dirigida. Na mencionada Macrozona, as restrições ambientais foram ampliadas e, dependendo da natureza do empreendimento, será exigida, para fins de licenciamento, a elaboração de estudo de impacto ambiental, em respeito ao princípio da prevenção e do poluidor-pagador. Paralelamente, incidirá a outorga onerosa por alteração de uso sobre as propriedades localizadas naquela região que forem objeto de empreendimento.



Ressalte-se que na Macrozona de Expansão Dirigida foi prevista a ampliação do Complexo Ecológico Pinheirinho (criado pelo Plano Diretor de 2006), por meio da delimitação de parques lineares ao longo dos cursos d'água que integram a microbacia do Córrego Pinheirinho, no sentido de preservá-los, recuperá-los e mantê-los, integrando-os de maneira sustentável às futuras áreas urbanas. Merece destaque a criação da Macrozona de Proteção de Mananciais, englobando toda a microbacia da represa do Horto Florestal, objetivando proteger, preservar e recuperar este importante manancial.

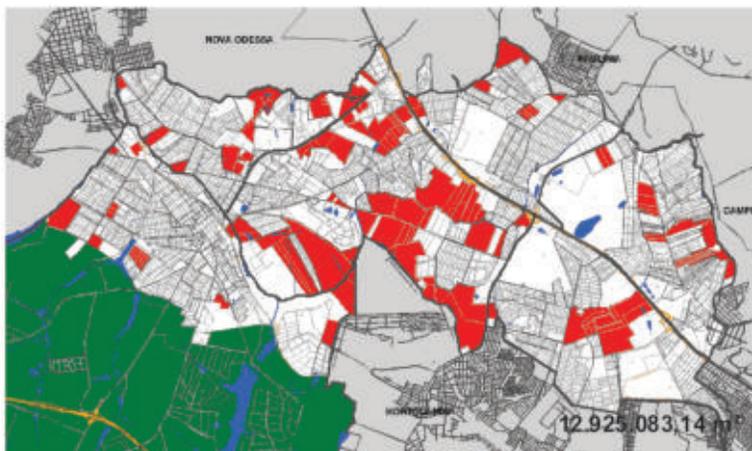


Quanto ao ordenamento territorial, além da definição das áreas urbanas e de expansão urbana, foi incluída no corpo da lei do novo Plano Diretor de Sumaré toda a legislação referente ao parcelamento, uso e ocupação do solo. Incorporando tais mecanismos, o Plano torna-se autoaplicável.



Ainda foi amplamente discutida a questão dos vazios urbanos, que são verdadeiros obstáculos para a integração das diversas regiões do Município. Ademais, os vazios urbanos são reservas fundiárias de caráter especulativo, a grande maioria subutilizada, em detrimento do interesse coletivo. Há em Sumaré mais de 16.000 lotes vagos e mais de 12.000.000 m² de áreas livres inseridas em Zona Urbana. Diante desta realidade foram previstos diversos mecanismos jurídicos e urbanísticos para coibir tal atitude por parte dos proprietários, merecendo destaque o cadastramento de áreas improdutivas como fato gerador de incidência de IPTU, parcelamento e edificação compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo e Desapropriação com Títulos Públicos com resgate de 10 anos, conforme permissivos do Estatuto da Cidade.

Mapa Geral - Vazios Urbanos



Grande parte da população participante ensejou pela regularização fundiária das ocupações urbanas consolidadas existentes no município, de modo a garantir a segurança jurídica na posse dos ocupantes. A Equipe Técnica, sensível às questões fundiárias, incorporou na Minuta de Lei diversos dispositivos visando atender a demanda social, por meio da criação e instituição de ZEIS e de previsão de receitas para custear a política de regularização fundiária de interesse social. Paralelamente, a gestão democrática está assegurada com a criação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e sua efetividade será garantida com a implantação do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano. São de fundamental importância o conhecimento e a análise de todas as etapas (Produtos), pois a correta compreensão da proposta final está intrinsecamente ligada a todo o material produzido. A Minuta de Lei contendo o novo Plano Diretor de Sumaré foi encaminhada pelo Poder Executivo à Câmara Municipal de Vereadores em novembro de 2016 por meio da Mensagem nº029/16. Até a elaboração do presente texto, não tínhamos maiores informações sobre a apreciação e votação da minuta. ●



Roberto Cordenonsi

ACIAS

Como Tudo Começou

A Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Sumaré (ACIAS) foi fundada oficialmente no dia 17 de setembro de 1969. Comemorará 48 anos de existência neste ano de 2017.

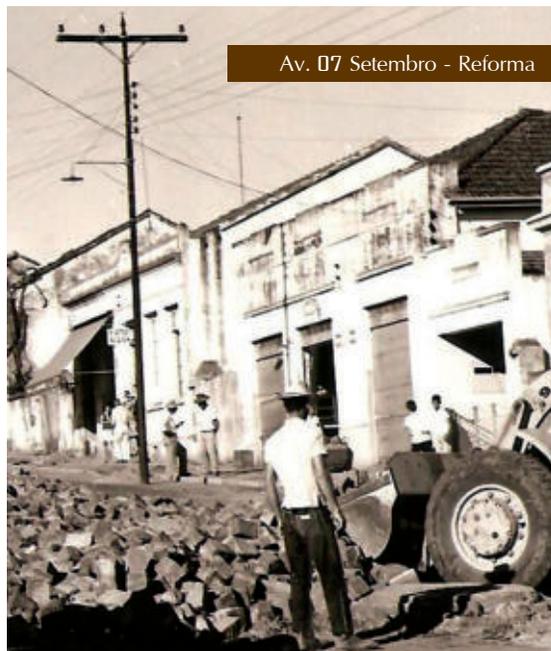
Cinco nomes merecem ser lembrados para comentar o episódio de sua fundação: Roberto Cordenonsi, Valter Pedroni, Oswaldo Benedicto Diaz Ferraz, Oswaldo José Octaviani e José Ireno Zacarchenco.

Roberto veio de Americana para Sumaré, ainda muito jovem. Tinha comprado uma loja na Rua 7 de Setembro do Sr. Alexandre Carlton, que era técnico muito procurado na cidade para consertos de aparelhos eletrônicos. Roberto melhorou o negócio, transformando-o em pequena loja de eletrodomésticos. As vendas eram feitas na base da confiança. Não existia pesquisas sobre o comprador e as vendas se concretizavam com riscos; se fosse para pagamento em parcelas, o sistema utilizado era a ficha de controle ou cadernetas, onde o cidadão efetuava pagamentos nos dias combinados.

Valter Pedroni era filho da terra. Neto de Marcello Pedroni, fez curso do SENAI em Campinas, mas nunca chegou a usar a profissão. Trabalhou em vários empregos fora da cidade e finalmente na Ercasa, a empresa que estava construindo a Estação Rodoviária de Campinas, na Avenida Andrade Neves.

Valter comprou uma loja de tecidos dos irmãos Wilson e Leandro Rossi, também na rua 7 de Setembro. Lá colocou a cunhada Josefina para tomar conta do negócio. Ele e Roberto tinham as mesmas ambições comerciais e preocupações comuns com o sistema de vendas usados no comércio na cidade.

Roberto conhecia a ACIA (Associação Comercial e Industrial de Americana); Valter conhecia a ACIC (Associação Comercial e Industrial de Campinas). Os dois integravam o Lions Clube de Sumaré. Há algum tempo comentavam com o presidente Eduardo Gigo, dono de Supermercado, suas preocupações com a falta de entidade classista na cidade. Em 1969, numa das costumei-



ras reuniões do clube, propuseram a criação de uma Associação Comercial em Sumaré. O presidente da época era Nestor Geraldo Duarte, que concordou com a ideia e criou uma comissão, formada pelo Roberto, Valter e Oswaldo Benedicto Dias Ferraz, dono da “Cidade dos Móveis” (a maior loja do gênero da cidade) para cuidar do assunto.

Foram distribuídos convites para a reunião que aconteceu na antiga sede do Clube Recreativo Sumaré, no dia 10 de setembro de 1969, na rua Antonio Jorge Chebabi, nº 1309. Dela participaram: Roberto Cordenonsi, Oswaldo Benedicto Dias Ferraz, Dionísio Garbelini, João Rubens Gigo, Vanderlei Hartgers, Manoel Bento Marques Gomes, Darcy Lima da Glória, Valter Pedroni, Vilmo Pedroni e Flávio Pedroni. Daí surgiu a Associação Comercial e Industrial de Sumaré, que seria batizada inicialmente como ACIS. Mas entra em cena o prefeito de Sumaré, João Smâ-

nio Franceschini, que dava todo apoio ao movimento. Na assembleia seguinte, em 17 de setembro, que discutiu os estatutos sociais e elegeu a primeira diretoria, João Smânio sugeriu a inclusão do segmento agropecuário na nova entidade, pelo fato de ser muito representativa no município. Houve aceitação unânime, e dessa forma surgiu a ACIAS – Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Sumaré.

As formalidades do registro couberam a uma dupla de advogados, que tinha instalado uma imobiliária na rua 7 de setembro – a ALPHA. Eram eles: José Ireno Zacarchenco e Oswaldo José Octaviani. Com os estatutos da ACIA e ACIC nas mãos, foram eles os responsáveis pela legalização da entidade.

Valter Pedroni foi o primeiro presidente. Dirigiu a ACIAS com esta Diretoria: Roberto Cordenonsi (1. Vice-Presidente), João Rubens Gigo (2. Vice-Presidente), Pedro Fantinato Neto (1. Secretário), Oswaldo Benedito Dias Ferraz (2. Secretário), Eurico Naves Leite (1. Tesoureiro), Osmar Troncoso Junior (2. Tesoureiro), e Luiz Mário de Toledo, Manoel Rosa dos Reis, José Ferreira Quental, Manoel Gomes, Vilmo Pedroni, Armando de Vasconcellos, Vanderlei Hartgers, Manuel Bento Marques Gomes, Flávio Pedroni, Sidney Garcia, Paulo Francisco Ferraz e Natalino Noveletto (como Diretores Adjuntos). Era um grupo eclético, composto de comerciantes, bancários, contabilistas, industriais e agropecuaristas.

Da fundação até a instalação oficial da ACIAS, o Lions Clube de Sumaré teve papel decisivo. Foi no clube que começou o movimento; muitos dos primeiros diretores eram “leões”. Na instalação oficial,



Fachada da ACIAS

seu presidente era o professor Ivo Alves da Silveira.

Em depoimento gravado, Roberto Cordenonsi esclareceu que abdicou da pretensão de ocupar a presidência pelo fato de estar ampliando seus negócios e da sua esposa estar esperando o primeiro bebê. A pequena loja do Roberto, denominada “Eletrônica Central” se tornaria mais tarde um pequeno magazine, com 6 lojas, rebatizada com o nome de “Carajás”.

Terminando o mandato de Valter, estabeleceu-se que o segundo presidente deveria ser um industrial. O nome recaiu sobre o Sr. Octacílio dos Santos Araújo, que tinha se mudado de Mato Grosso (onde ocupou o cargo de Secretário Estadual de Segurança Pública) para Sumaré, para gerir a empresa Industria de Produtos Alimentícios Kibby. Essa empresa estava localizada na rua Mariano Ferraz (onde hoje é a SP-Bio) e tinha como sócios-proprietá-

rios as famílias Haddad e Maluf (de Assef Rachid Maluf e Fuad Assef Maluf).

Já no primeiro ano, Octacílio convocou a diretoria para informar a impossibilidade de continuar no cargo. É que acabava de sair a carta constitutiva do Rotary Club de Sumaré e Octacílio ocuparia a presidência.

Quem assumiu a ACIAS foi Roberto Cordenonsi, que era vice-presidente. Ficou não apenas o restante do segundo mandato, mas 7 anos na presidência. Foi a pessoa que mais tempo comandou os destinos da Associação.

Por que motivo? Ninguém queria ser presidente de uma entidade de ocupava o tempo em demasia e tinha pouca estrutura para funcionar. Segundo Roberto, “fiquei 7 anos não porque gostei do cargo. É que ninguém queria pegar. A menina era feia, ninguém queria nada com ela. Hoje está bonita. Todo mundo quer casar com ela”. ●

DIRETORIA ATUAL

Cargo	Nome
Presidente	Domingos Guerreiro
1º Vice Presidente	Aparecido A Gonçalves
2º Vice Presidente	Wander Lousada Junior
1º Tesoureiro	Cidney Frizzarini Junior
2º Tesoureiro	Rodolfo Azevedo Germano
1º Secretário	Juarez Pereira da Silva
2º Secretário	Cláudio Ap Padovani



Fernando Monteacutti

Sumaré – Os eixos do Desenvolvimento no Novo Século¹

Sabemos que o grande desafio da sociedade contemporânea para esse novo século é a capacidade de se adaptar rapidamente as grandes mudanças promovidas pelas novas tecnologias que a cada dia se apresentam eficientes, mas ao mesmo tempo individualizam nossas ações como agentes de mudanças no meio em que vivemos.

Redes sociais, aplicativos, meios de pagamentos eletrônicos, novas moedas, é tudo muito prático e muito rápido e, essa rapidez com que tudo muda, gera um abismo imenso entre sociedades e classes sociais. Por mais que pareça o contrário.

A capacidade de analisar e promover uma crítica construtiva desse novo cenário global nos dá a oportunidade de entender um pouco dos “por quês” do nosso atraso, seja no cenário privado, seja no público.

Vejamos essa mudança aplicada nos pilares da nossa economia:

SETOR PRIVADO

Aqui é importante dividirmos os setores que norteiam nossa economia (Indústria, Comércio, Serviços, Agricultura e Setor Público)

de forma a detalhar a realidade de cada um deles e poder fazer o desfecho de nossa visão que deixará claro o porquê dessa divisão dos setores:

Grande Indústria – Essa é a que menos sofre com as novas aplicações. Alias, ela nesse momento é a que se beneficia. Apesar das constantes crises enfrentadas por esse setor, pelos altos e baixos constantes do mercado, o fato de serem grandes estruturas e de muitas vezes serem multinacionais, dissolvem os altos custos de acesso as novas tecnologias e se adaptam muito rapidamente usando as mesmas para melhorar seus processos e seus custos.

Imagine que uma empresa que fabrica medicamentos, por exemplo, produz para o mundo todo e qualquer tecnologia ou processo que queira aplicar é dissolvido no custo de toda sua estrutura nas várias plantas fabris, muitas vezes espalhadas no mundo todo.

Além disso, tem acesso mais facilitado a linhas de crédito que permitem muitas vezes que o novo investimento seja diluído em vários anos, ou até décadas.

Grande Produtor Rural – No setor agro não é diferente. Podemos olhar para 10 anos atrás e lembrarmos que há tão pouco tempo, muitas das fazendas dependiam quase que exclusivamente da mão de obra humana para as grandes colheitas. Hoje quase todas substituídas por máquinas, tecnologia avançada como nunca se imaginou. Um plantio de soja que produzirá milhares de sacas, por exemplo, é colhido em horas e a mesma máquina já promove o plantio ao mesmo tempo, com quase nenhum envolvimento humano, hora tão usado. O lado positivo é a capacidade de produzir alimentos e promover o acesso tornando-os mais em conta. Na outra ponta, temos famílias inteiras que não conseguem ter acesso a esses grandes equipamentos, aumentando cada vez mais a distancia entre o grande e o pequeno empresário rural.

Pequeno Produtor Rural – A cada ano o pequeno agricultor se distancia da terra, seja para o cultivo ou para pecuária. A falta de políticas públicas voltadas para as famílias rurais tem afastado cada vez mais famílias que agora sonham em ver seus filhos formados e longe da terra.

1 Nota: O conteúdo desse artigo foi elaborado no final do ano de 2016 e refere-se exclusivamente ao que foi apresentado pelo autor na conferência “Plano Diretor e Desenvolvimento Urbano” do “IV Fórum Pró-Memória Sumaré: Eixos do Desenvolvimento”, no dia 18 de novembro de 2016.

O mais importante em todo esse cenário é o nosso empresário, nosso empreendedor, nosso produtor agropecuário e nosso prestador de serviços, todos eles, entenderem que o papel mais importante desse desenvolvimento e do uso das novas tecnologias está em suas mãos.

Grandes Redes Varejistas – Com o grande avanço chinês no mercado mundial, o que vemos é uma grande e injusta concorrência no mercado varejista. As grandes redes acabam também por acesso a tecnologias e facilidades que o pequeno varejista não dispõe. Ao pequeno é impossível absorver os custos que os grandes acabam por diluir em sua vasta rede de distribuição.

Pequeno Comércio – Esse é o setor que mais emprega no país. Porém, é o que menos se beneficia das novas tecnologias. Muitas vezes por serem caras e o pior, muitas vezes por falta de capacitação e de desenvolvimento pessoal dos empreendedores desse setor. Daí a alta taxa de mortalidade das empresas desse segmento da economia.

Serviços – Esse é o setor que menos sente a grande lacuna que separa os grandes dos pequenos. A capacidade de customizar os processos e de lançar novas tecnologias, normalmente nascem no imenso número de empresas de serviços que crescem a cada dia no Brasil. São diversas as empresas nesse segmento que viram “cases” de sucesso no desenvolvimento de novas soluções.

Essa realidade, infelizmente não se replica quando os “pequenos” entram em cena e dependem muito de ações locais e da boa vontade e envolvimento de setores que promovem o desenvolvimento. Empréstimo de 10 milhões a uma grande empresa é mais fácil do que uma pequena empresa conseguir um empréstimo de 20 mil.

Abaixo temos um cenário da divisão do trabalho gerado por cada setor, o que nos permite fazer uma análise do que de fato representa a nossa cadeia de trabalhos nos segmentos da nossa economia.

SETORES DA ECONOMIA	INDÚSTRIA	AGROPECUÁRIA	COMÉRCIO E ALOJAMENTO	SERVIÇOS E TRANSPORTE	SETOR PÚBLICO
ANO BASE	VALORES EM MILHÕES DE EMPREGOS				
2014	13.242	9.603	21.650	14.520	15.110
2015	12.897	9.478	21.979	14.506	15.346
2016	11.593	9.200	22.026	14.193	15.605

Fonte: PNAD Brasil <http://www.cbicdados.com.br/menu/emprego/pnad-ibge-arquivos-resultados-brasil>

Somados os setores de comércio, serviços, hospedagem, alimentação e transporte, temos mais de 36 milhões de empregos, frente a pouco mais de 11,5 milhões gerados na indústria.

Bem... quando trazemos esses números para a nossa realidade local, temos dois grandes dilemas a discutir: Quando nossa ótica se volta ao **poder público**, entendemos que é necessário que ele evolua e absorva essas tecnologias em favor do desenvolvimento local.

E isso, não se dá apenas através de linhas de crédito, mas da descentralização de serviços, do acesso

ao transporte de qualidade, de formação e capacitação das empresas locais, principalmente dos pequenos negócios, da integração do município e de campanhas constantes de valorização à cidadania. O cidadão tem de se sentir “dono” de sua cidade, caso contrário ele não terá interesse nenhum em vê-la progredir.

Porém, o mais importante em todo esse cenário é o nosso empresário, nosso empreendedor, nosso produtor agropecuário e nosso prestador de serviços, todos eles, entenderem que o papel mais importante desse desenvolvimento e

do uso das novas tecnologias está em suas mãos. Não adianta terceirizarmos a responsabilidade do que acontece em nossos negócios. A participação de todos na vida de nossa cidade e o pilar mestre de qualquer desenvolvimento.

Se não entendermos que somos peças importantes na vida de nossa cidade e de nossos colaboradores, de nada valerá o investimento em tecnologias ou belas fachadas de nossas empresas, porque no fim das contas o que vale é a relação humana. ●



Marlene Giroto

A Contribuição das Farmácias no Desenvolvimento de Sumaré

“A história da farmácia remete à preocupação com a saúde, a doença, aos primeiros remédios, ao aparecimento dos medicamentos e ao surgimento do farmacêutico.” (História da Farmácia)

No início do século passado, Sumaré, melhor dizendo Rebouças, era apenas um pequeno povoado, ainda um distrito de Campinas. O pequeno centro comercial era constituído de pequenos estabelecimentos como: armazém, farmácia, padaria..... que ficavam próximos da estação ferroviária. A maioria dos habitantes moravam na área rural e só vinham à cidade nos finais de semana para ir à igreja, fazer compras, rever parentes e amigos.

Quando retomamos a história, verificamos que o comércio teve papel importante no desenvolvimento dos povoados e das cidades. Não podemos negar que a farmácia fez parte desse processo. Em Sumaré não foi diferente, a farmácia esteve presente nos bons e maus momentos da nossa história, sempre ajudando os cidadãos ilustres ou anônimos em suas mazelas.

Não podemos falar da farmácia sem falar do farmacêutico, pois é este profissional o elo entre o médico e o paciente. No início da nossa história foi uma figura sempre presente, quase um membro da família. Um profissional respeitado, que na falta de médico receitava remédio para os doentes que iam até à farmácia e apresentava problemas de saúde simples. Pois, nessa época não era obrigatório apresentar receita para a compra de remédios. Por isso, os casos simples eram atendidos pelo farmacêutico; só os casos graves eram atendidos pelo médico, quando tinha esse profissional na cidade.

No início do século XX existia em Rebouças apenas uma farmácia. Já em 1955 (duas), 1966 (três), 1975 (oito) incluindo o distrito de Hor-

tolândia, e em 2017 estão cadastradas na Prefeitura de Sumaré 90, entre pequenas farmácias e grandes redes. Algumas fazem parte da história da cidade, entre elas podemos destacar:

- **1908** – O “Almanaque de Campinas” indica a existência de uma farmácia de propriedade de Gorgônio de Castro.
- **1910** – O “Livro de Registros de Contribuintes” registra a abertura de uma farmácia por Miguel Pereira da Silva.
- **1913** – Havia a farmácia de Antonio Versiani dos Anjos, que fechou no mesmo ano.
- **1917** – Consta a existência da farmácia de propriedade de Cinaldo Gomes.
- **1919** – Consta a abertura de uma farmácia por José Camargo Almeida.

● **1924** – Uma nota no jornal diz que Antonio Costa Machado adquiriu a farmácia São Geraldo de Dr. Alexandre Laroça que tinha como sócio Militino Toledo Martins, para quem o Doutor Leandro Franceschini trabalhou lavando vidros de remédios.

● **1938** – A Farmácia São Geraldo pertencia aos irmãos Giometti (Plínio e Gino).

● **1954** – A Farmácia São Geraldo pertencia a **Osmar Miranda**. A Farmácia Sant'Ana pertencia a Palmiro Franceschini.



Osmar Miranda - em frente a farmácia

● **1959** – No dia 06 de junho, Hermenegildo Maiale comprou de Osmar Miranda a Farmácia São Geraldo, a qual é de propriedade da família até hoje.

Falar de farmácia em Sumaré e não fazer referência a Hermenegildo Maiale, mais conhecido como Gildo da Farmácia, é negar a importância do seu trabalho no desenvolvimento da cidade. Quem é esse ilustre cidadão sumareense?

Hermenegildo Maiale nasceu em Santa Cruz das Palmeiras, no dia 13 de abril de 1932, (mas registrado no dia 22), filho de Mario Maiale e Virginia Zampar. Desde pequeno, aos 12 anos

de idade já trabalhava como ajudante lavando os vidros de remédios, em farmácias de conhecidos dos pais. Ali tinha a oportunidade de observar o comportamento das pessoas que entravam e saíam do estabelecimento. Esse convívio lhe trouxe experiência no ofício.

No ano de 1954, veio para Sumaré a convite de Palmiro Franceschini para trabalhar na Farmácia Sant'Ana de sua propriedade. O convite foi aceito com a seguinte ressalva: faria uma experiência de 15 dias e se não se adaptasse voltaria para a cidade de Pirassununga onde morava.

Jovem esforçado que era, em pouco tempo se adaptou ao trabalho e à cidade e fez amigos. O primeiro deles foi Clodoaldo Gomes Barroca (Clodinho), lembra Gildo. *“Ele me levava para todos os lugares que necessitava e me ajudou a conhecer as pessoas de seu convívio, fazendo me sentir bem à vontade”*. Sempre atendendo ricos ou pobres com o mesmo carinho, durante o



Farmácia do Gildo

dia trabalhava na farmácia Sant'Ana e à noite dormia no consultório do Dr. Leandro Franceschini, para prestar atendimento noturno às pessoas que necessitassem, pois nessa época não existia Pronto Socorro nem Hospital.

Com o passar do tempo, seu amor ao trabalho o fez substituir o sonho de ser dentista pelo sonho de possuir sua própria farmácia. Continuou a trabalhar manipulando as fórmulas prescritas pelo médico, aplicando injeções, fazendo curativos, entre outras atividades inerentes à profissão.

O sonho se torna realidade no dia 06 de junho de 1959, quando Osmar Miranda resolve vender a Farmácia São Geraldo, a mais antiga da cidade, e lhe oferece com condições de pagamento, que só um amigo poderia fazer.

Com dedicação ao trabalho e aos seus clientes transformou a farmácia em mais do que um negócio de família. Passou a ser uma extensão da sua casa, onde atendia aos ami-



Rede Farmaxima Gildo

gos, conhecidos e desconhecidos que precisavam dos seus cuidados/serviços. Com o tempo, a Farmácia São Geraldo passou a ser conhecida como a Farmácia do Gildo, pois era a forma como as pessoas se referiam ao seu estabelecimento, e continua até os dias de hoje.

Gildo casou-se com Elia Gigo com quem teve três filhos (Virgínia, Mário e João). Gerenciou a Farmácia São Geraldo até 1989, quando transferiu a administração para os filhos, que deram continuidade ao trabalho exemplar do pai. Mas Gildo continua indo à farmácia todas as manhãs para atender as pessoas que continuam procurando-o.

O Gildo é mais que um bom profissional, é um cidadão participante da vida e da história da cidade. Quando chegou a Sumaré, pode vivenciar a movimentação da comunidade pela emancipação, onde

Não podemos falar da farmácia sem falar do farmacêutico, pois é este profissional o elo entre o médico e o paciente. No início da nossa história foi uma figura sempre presente, quase um membro da família.

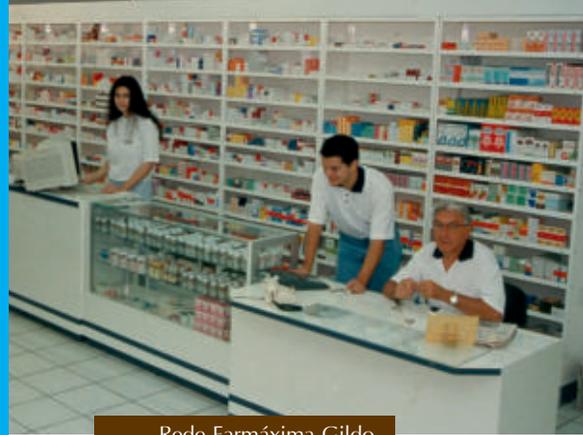
todos haviam se unido em prol de um ideal, que acabava de ser conquistado em 1953.

Participou de todas as eleições municipais da nossa cidade. Viu cada prefeito e vereador cumprirem seus mandatos, presenciou obras serem realizadas, participou do crescimento da cidade e contribuiu para isso. É sócio fundador do Rotary Club de Sumaré e membro atuante. Como rotariano organizou o Banco de Cadeiras de Rodas e o Dispensário Farmacêutico.

“A farmácia do Gildo – e o Gildo – são ponto de referência da cidade. Em Sumaré, Gildo e farmácia quase se confundem. Um nome e uma história.” (Revista Destaque – agosto de 2002).

Em reconhecimento ao seu trabalho, no dia 28 de novembro de 1990, através do Decreto-Legislativo nº 178, foi conferido a Hermenegildo Maiale, o título de Cidadão Sumareense, pela Câmara Municipal de Sumaré.

Em 1995 os proprietários da Farmácia São Geraldo juntamente com empresários do ramo da cidade de Campinas, fundaram a Rede Farmaxima. Passando a se chamar Farmaxima Gildo. É a primei-



Rede Farmaxima Gildo

ra rede de farmácias da cidade de Sumaré, inovando no sistema de associativismo.

Seu exemplo inspirou alguns funcionários a abrirem suas próprias farmácias. Podemos destacar Alairton Marangoni, o Lito (Farmácia do Lito) e Décio Marmioli (Farmácia Central).

“A verdadeira vocação da farmácia é a de ser um estabelecimento prestador de serviços farmacêuticos e não mais um mero ponto de dispensação. Os serviços farmacêuticos orientados para atenção ao paciente, farmacovigilância e uso racional de medicamentos, oferecem melhoria na qualidade da saúde da população.” (História da Farmácia)●

REFERÊNCIAS

- História da Farmácia - www.sbfc.org.br/site/paginas.php?id=2
- Francisco Antonio de Toledo, *Uma História de Sumaré – da Sesmaria à Indústria*
- Revista Destaque – agosto de 2002
- Ema Regina Bianchi Aguiar - texto avulso
- Alerta Menuzzo – texto avulso
- Pró-Memória – documentos/fotos
- Depoimento de Hermenegildo Maiale.
- Secretaria Municipal de Finanças (Marcos)



Lito Drogaria



O Supermercado Gigo

As origens da rede de Supermercados Gigo remontam à década de 1930, quando Hermenegildo Gigo iniciou uma atividade comercial formada por ele e três filhos: Pedro, João Rubens e Eduardo. Hermenegildo era um imigrante italiano, natural de Cavarzere, região do Vêneto. No Brasil, morou em Joaquim Egídio, município de Campinas, antes de vir para Rebouças, no antigo Sítio Sertãozinho. Casou-se com uma filha de Marcelo Pedroni, que tinha uma propriedade vizinha a de sua família: Tereza Pedroni. Desse consórcio teve 4 filhos: Edeolinde, Pedro, João Rubens e Eduardo.

Em Rebouças, Hermenegildo era agricultor. Cansado das incertezas da lavoura, resolveu ser comerciante. Comprou um pequeno armazém de secos e molhados do comerciante campineiro José Ignácio, na Rua 7 de Setembro, onde hoje está instalada uma filial da Casas Bahia. Depois mudou-se para a esquina da Quinta Travessa (atual Rua José Maria Miranda) com a 7 de Setembro, num prédio alugado do sogro Marcelo Pedroni. Esse prédio é hoje ocupado pelo Planeta Chopp. Para concretizar esse negócio, emprestou 3 contos de réis de dona Luzia Pierucci, a quem pagava juros.

Oficialmente o comércio de Hermenegildo teve início em 1º de março de 1932, com o nome fantasia de Casa Gigo. Nessa data a população do distrito era estimada em 5.000 habitantes, a maioria residente na área rural. Também nessa época Hermenegildo era representante da ACIC – Associação Comercial e Industrial de Campinas.

A empresa de Hermenegildo era um Armazém de Secos e Molhados, denominação usual da época para os empreendimentos que vendiam alimentos e uma grande diversidade de produtos não alimentícios. Em Rebouças, nessa época, existiam diversos



estabelecimentos do gênero, localizados em todas as esquinas da Rua 7 de Setembro. O principal concorrente do Gigo era o Armazém dos irmãos Giometti, localizado na esquina debaixo – Rua Dom Barreto, ou Quarta Travessa, com a 7 de Setembro.

O diferencial dessa concorrência, perseguida tenazmente pelo velho Hermenegildo, era a diversidade dos produtos oferecidos. Ao lado dos secos e molhados tinha uma pequena loja que vendia tecidos, roupas, calçados e pequenas utilidades para o lar. O armazém também vendia ferramentas para os sitiantes, gás liquefeito e até colchões. Eduardo, um dos irmãos, lembra que os primeiros colchões eram de capim; depois vieram os de palha e finalmente os de água – um luxo para a época. O Gigo também era representante dos Chapéus Cury, de Campinas.

Os irmãos, que trabalhavam no balcão, anotavam to-

A empresa de Hermenegildo era um Armazém de Secos e Molhados, denominação usual da época para os empreendimentos que vendiam alimentos e uma grande diversidade de produtos não alimentícios. Em Rebouças, nessa época, existiam diversos estabelecimentos do gênero, localizados em todas as esquinas da Rua 7 de Setembro.

dos os pedidos feitos pelos fregueses. No mês seguinte (a maioria das compras eram feitas mensalmente) o freguês encontrava o produto procurado. Além dessa flexibilidade, o Gigo vendia frango na feira de Americana e fazia entregas a domicílio, com bicicletas e carroças.

Na época da Segunda Grande Guerra, terminada em 1945, houve um racionamento decretado pelo Governo Federal de produtos básicos, como açúcar, sal, farinha de trigo e querosene. O armazém teve que se adaptar a esse sistema, fiscalizado com rigor pelo Governo. No ano de 1953, os filhos passaram a comandar o empreendimento, agora sob a razão social de Gigo & Cia., com aproximadamente 20 funcionários.

Em 1956, o Armazém funcionou no outro extremo da Sete de Se-

tembro, esquina com a Rua Bandeirantes, ao ocupar o estabelecimento comercial dos irmãos Norberto e Sebastião Raposeiro, como uma filial – novidade na época.

Em 1962, o Armazém virou Supermercado, num prédio próprio, construído no outro lado da rua. Foi o primeiro de Sumaré e da região de Campinas a trabalhar no sistema de pegue-pague.

Conta João Rubens que o evento foi muito concorrido e a decisão de começar um Supermercado só aconteceu depois de visitar estabelecimentos do gênero em São Paulo. Em 1962, Sumaré era um município ainda com grande concentração de moradores rurais. A adaptação da clientela de Sumaré ao novo sistema foi difícil.

- As pessoas do sítio tinham vergonha em comprar no Supermercado, rememora.

Afinal, autosserviço, mercadorias embaladas previamente eram novidades supermodernas, e o Gigo foi o pioneiro em fazer essa transição com o consumidor de Sumaré.

Essa transição foi previamente planejada e assim mesmo gerou muitas dificuldades para os três irmãos. Os fregueses, principalmente os da zona rural, queriam ser atendidos por um funcionário; queriam continuar no sistema an-

tigo de comprar a prazo, “marcando na caderneta” as compras feitas. Com muita habilidade e treinamento prévio de funcionários, os problemas foram sendo contornados. Quem tinha conta a pagar no Armazém tinha liberdade de pagar como e quando bem entendesse. Dali para a frente teriam que fazer suas compras pagando à vista, sem o atendimento de balcão. Ainda assim, muitos fregueses preferiram deixar de comprar no supermercado para fazer suas compras em outros armazéns da cidade.

Aos poucos o Supermercado foi se modernizando e comercializando produtos diferentes, como eletrodomésticos.

A EXPANSÃO DO GIGO

Numa terceira fase, o empreendimento cresceu com filiais no Jardim Santa Terezinha, em Nova Odessa, em Paulínia, no Bairro São Judas Tadeu, em Campinas e em Hortolândia.



Eduardo Gigo, Pedro Gigo e João Rubens Gigo



No ano de 1964 foi criada uma loja com o segmento de atacado, direcionado para pequenas empresas – minimercados, bares, lanchonetes, restaurantes e outras atividades do gênero. Foi na Rua 7 de Setembro, ao lado do primeiro Supermercado. Em 1965, foi instalada a segunda unidade de atacado, na Rua Costa Aguiar, em Campinas; essa unidade foi transferida para um galpão no Jardim Eulina, em 1975 (Loja 9). Em 1970, foi aberta uma loja em Nova Odessa; em 1977, no Jardim Santa Terezinha; em 1978, em Hortolândia (loja 12). Em 1973, a empresa passou a operar sob a razão social de Supermercado Gigo Ltda., com capital de 900.000 cruzeiros; em 1981, passou a ser Gigo & Cia. Ltda. Não demorou muito e a rede passou a ter ponto de venda na Bolsa de Cereais de São Paulo (Unifirmas) e no Ceasa de Campinas (Unisuper, em 1975). Depois vieram alguns supermercados do sul de Minas Gerais. Nesse meio tempo, João Rubens foi um dos idealizadores e dirigente da APAS - Associação Paulista de Supermercados e ABAD - As-

sociação Brasileira dos Atacadistas e Distribuidores.

O salto seguinte foi mais arrojado: em 1982, foi construído enorme prédio na Rua Joaquim Inácio Valente, para abrigar o Gigo Atacado. Nessa época o grupo tinha mais de 800 funcionários e uma frota de 70 veículos. O Atacado Gigo era um dos 10 maiores do Brasil. Em 1987, foi construído o maior Supermercado do município, na Avenida Rebouças, com o nome de GoodBom.

GIGO e GOOD BOM

Nada parecia deter o avanço do grupo Gigo. Mas o Brasil é Brasil. O Brasil das altas inflações e dos diversos planos econômicos conseguiu deter esse avanço dos irmãos Gigo. A instabilidade econômica foi determinante para que o Grupo começasse a perder etapas importantes; a perspectiva de um crescimento contínuo e organizado começou a ficar cada vez mais distante.

A primeira tentativa de conciliar o crescimento com a realidade econômica da época foi dividir a em-

presa em dois segmentos: atacado e varejo. O varejo ficou com o irmão Eduardo Gigo, que alterou sua denominação para GoodBom. O ramo de atacado ficou com os irmãos João Rubens e Pedro, com o nome Gigo. O varejo diminuiu de tamanho e os negócios ficaram centralizados apenas em Sumaré.

Na derradeira etapa, o segmento de atacado deixou de existir. Atento às tendências do mercado, João Rubens sugeriu o fechamento da unidade, por entender que tal tipo de empreendimento não teria mais futuro. Da sugestão à realidade: Rubens aposentou-se como comerciante, deixando a sociedade para dois sobrinhos, filhos do irmão Pedro. Alguns anos depois o Atacado Gigo encerrava suas atividades, a exemplo de outras empresas similares, em todo o país.

O GoodBom do Eduardo Gigo continuou seu ciclo, fechando algumas lojas e abrindo outras. Transformou-se numa nova rede, com oito unidades, em Sumaré e cidades da região. Está sendo administrado pela quarta geração da família. ●



Glauce Ongaro

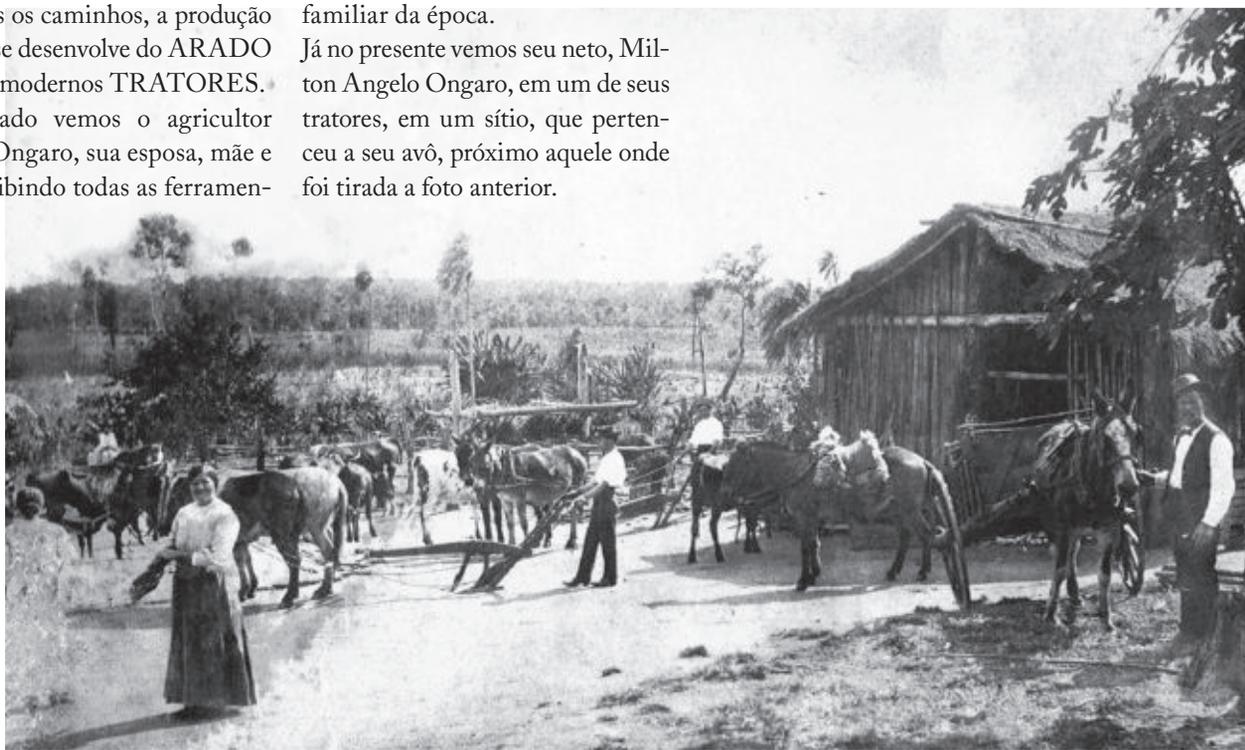
Passado e Presente

AGRICULTURA

Por todos os caminhos, a produção agrícola se desenvolve do ARADO aos mais modernos TRATORES. No passado vemos o agricultor Angelo Ongaro, sua esposa, mãe e filhos exibindo todas as ferramen-

tas usadas na produção agrícola familiar da época.

Já no presente vemos seu neto, Milton Angelo Ongaro, em um de seus tratores, em um sítio, que pertenceu a seu avô, próximo aquele onde foi tirada a foto anterior.



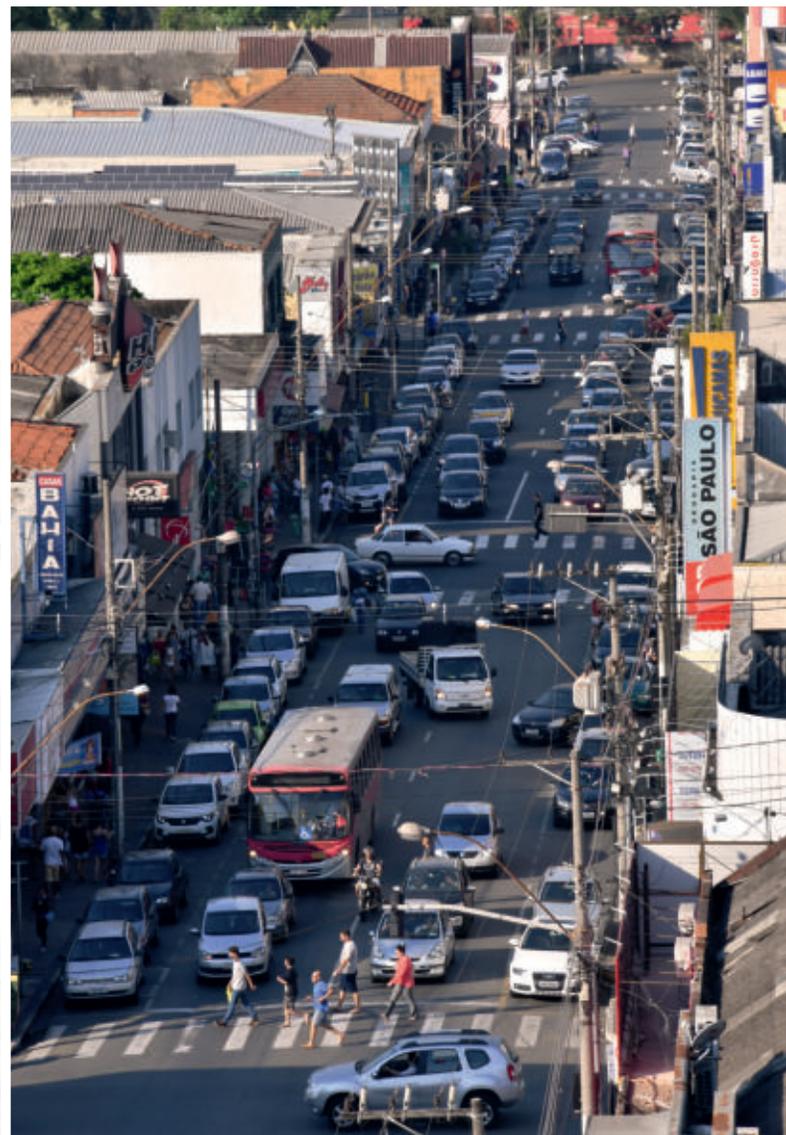
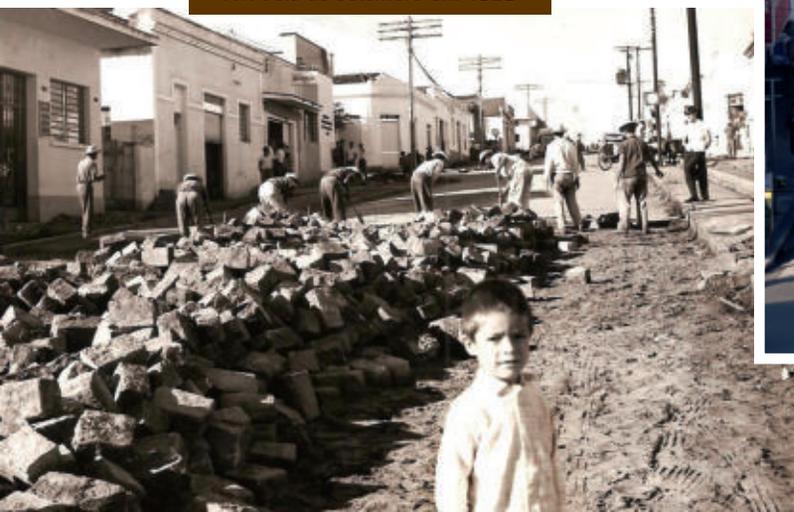


AVENIDA SETE DE SETEMBRO

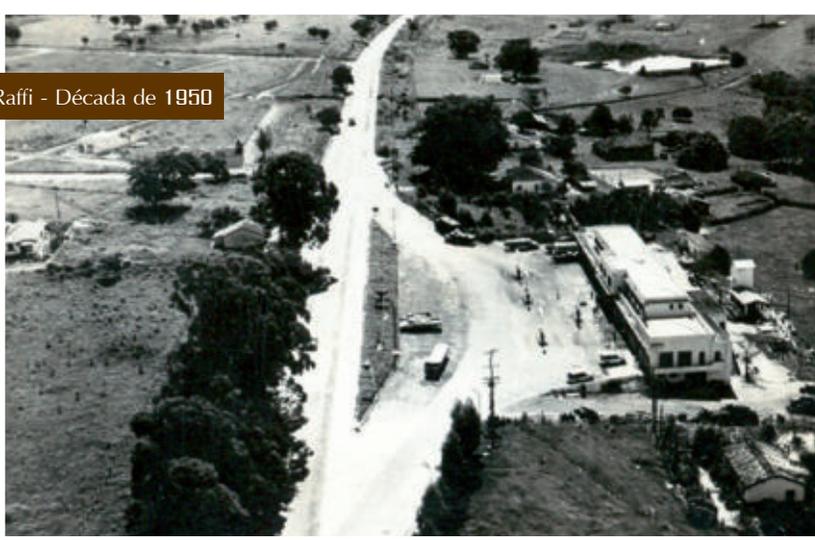
A partir da linha do trem, o que era uma RUA pacata, sossegada e tranquila, sem calçamento, depois com paralelepípedos, passou por uma grande REFORMA e se transformou, ao longo dos anos, em uma movimentada, efervescente e importante AVENIDA: A SETE DE SETEMBRO.



Av. Sete de Setembro em 1959



Auto Posto Raffi - Década de 1950



RODOVIA ANHANGUEIRA

A RODOVIA ANHANGUEIRA, que era apenas um caminho de terra, ganhou asfalto, depois a segunda pista e um entorno economicamente desenvolvido, adensado, rico nos setores industriais, comerciais e de serviços, por onde passa uma desenvolvida frota de caminhões com todo tipo de produtos industriais e agrícolas que saem de nosso município e serão comercializados dentro e fora do país. E pessoas, que pelos mais diversos motivos, vão e vem. ●

Acervo Pré-Memória



Nova Veneza - Vista aérea em 1966

Nova Veneza - Vista aérea em 1959



Auto Posto Raffi - Década de 1950





TOP 10

Ranking internacional destaca Sumaré entre as mais promissoras das Américas

O chamariz teve início na metade do século passado, quando o Município passou a ser um atrativo para grandes indústrias. E hoje Sumaré se destaca entre as cidades mais promissoras das Américas. A revelação foi feita pela revista britânica FDI Magazine (FDI é a sigla em inglês de “*Foreign Direct Investment*”, investimento estrangeiro direto). De acordo com publicação do órgão, a Cidade Orquídea está no top 10 das cidades para receber investimentos estrangeiros, na categoria custo-benefício! A revista, que pertence ao grupo Finan-

TOP 10 SMALL AMERICAN CITIES OF THE FUTURE 2017/18 – COST EFFECTIVENESS

RANK	CITY	STATE	COUNTRY
1	Potosí	Potosí	Bolivia
2	Sobral	Ceará	Brazil
3	Heredia	Costa Rica	Costa Rica
4	Sete Lagoas	Minas Gerais	Brazil
5	Maracanaú	Ceará	Brazil
6	Neiva	Huila	Colombia
7	Praia Grande	São Paulo	Brazil
8	Taubaté	São Paulo	Brazil
9	Jaragua do Sul	Santa Catarina	Brazil
10	Sumare	São Paulo	Brazil

Nota: Matéria publicada no Jornal da ACIAS – edição especial de aniversário de Sumaré - julho de 2017.

Foto aérea da Honda Automóveis em imagem cedida pela Prefeitura de Sumaré



cial Times analisou 209 cidades das Américas com população entre 100 mil e 350 mil habitantes e classificou os municípios em cinco categorias: potencial econômico, capital humano e estilo de vida, custo-benefício, conectividade e ambiente de negócios amigável. Sumaré foi classificada como a 10ª cidade americana de “pequeno porte” com melhor custo-benefício para investimentos estrangeiros. Nesta categoria, a publicação analisou índices como salário médio anual do trabalhador; valor do aluguel para escritórios, indústrias; rede hoteleira; preços de combustível, eletricidade, licenças de construção/installação e taxas de impostos.

“É com muito orgulho e entusias-

mo que recebemos esta notícia: Sumaré presente em um ranking internacional, que mostra para executivos das maiores empresas do mundo nosso enorme potencial para receber investimentos”, destacou o prefeito Luiz Dalben em nota enviada pela assessoria de imprensa da Prefeitura de Sumaré. Além do custo-benefício, Sumaré tem muito mais a oferecer: localização privilegiada – próxima ao Aeroporto de Viracopos, a 190 quilômetros do porto de Santos e cortada pelas duas maiores e melhores rodovias do Estado, a Anhanguera e a Bandeirantes –, o segundo maior mercado consumidor da RMC e a maior área para expansão imobiliária da região. ●

Sumaré foi classificada como a 10ª cidade americana de “pequeno porte” com melhor custo-benefício para investimentos estrangeiros. Nesta categoria, a publicação analisou índices como salário médio anual do trabalhador; valor do aluguel para escritórios, indústrias; rede hoteleira; preços de combustível, eletricidade, licenças de construção/ instalação e taxas de impostos.



Economuseus na Direção do Desenvolvimento Sustentável

Recomendações aos países da “*CONFERÊNCIA INTERGOVERNAMENTAL SOBRE POLÍTICA CULTURAL PARA O DESENVOLVIMENTO*” (UNESCO, Estocolmo, 1998)

1. Fazer da política cultural um dos elementos - chave da estratégia de desenvolvimento;
2. Promover a criatividade e a participação na vida cultural;
3. Reforçar, assegurar e ampliar a política de proteção ao patrimônio cultural tangível e intangível, móvel e imóvel e promover a indústria cultural;
4. Promover a informação sobre a diversidade cultural e lingüística dentro das comunidades e para a sociedade como um todo;
5. Disponibilizar mais recursos técnicos e financeiros para o desenvolvimento da cultura.

Estamos, efetivamente, em meio a uma das mais fantásticas transformações vividas pelo HOMEM ao longo de sua existência planetária. Modifica-se a ordem econômico-social mundial com os avanços tecnológicos, o advento da informática, da telemática e da comunicação social. As camadas menos favorecidas da sociedade, tendo acesso a informações e conhecimentos jamais acessados, lutam por valores e direitos, bem como por espaços no poder constituído. É um novo tempo para o qual *os que militam na área da preservação do patrimônio cultural, também precisam criar modelos alternativos* capazes de garantir a sobrevivência física e cultural dos vários e díspares povos espalhados pelo globo, assim como dos muitos segmentos sociais de uma mesma sociedade, com a dignidade e o respeito que merecem.

Sabe-se que os países constituídos por populações culturalmente diferenciadas modulam nas soluções para enfrentar lacunas educacionais, aumento populacional, carências da saúde pública, variações climáticas abruptas, índices de poluição e principalmente desemprego, fenômeno social que se alastra por todo o mundo, em ritmos e graus diferentes.

Se já é consenso que o *trabalho* dá sentido à vida do Homem, até porque através dele há a potencialização de sua essência criativa e a possibilidade de acesso aos bens de que tem necessidade para viver isoladamente ou em sociedade, *não é muito comum pensar-se que a herança cultural de um grupo social seja um referencial importante para a abertura de frentes de emprego*, as quais permitam a esse mesmo Homem uma realização como indivíduo e coletividade, dando-lhe as condições necessárias ao *resgate da autoestima e ao exercício da cidadania*.

Por outro lado, também, não se considera que no conjunto das soluções tecnológicas encontradas por gera-

ções anteriores para os problemas de sobrevivência em habitats específicos, possam existir modelos valiosos para serem adotados no presente. As inovações tecnológicas da segunda metade do séc. XIX e do XX foram mais agressivas em relação ao planeta e ao próprio Homem do que inúmeras criações, em milênios. E se, efetivamente, *nossa opção é pelo desenvolvimento sustentável a partir de agora, nada mais oportuno do que resgatarmos saberes e técnicas que estão latentes entre nossas populações.*

Sabe-se que a Cultura, em seu sentido sócio-antropológico, *é o conjunto dos modos de fazer, sentir, pensar, que uma população cria ao longo de gerações para enfrentar os desafios da sobrevivência física e social.* Assim sendo, a tecnologia, a culinária, as crenças, os cultos, as danças, a língua, as relações de parentesco, as formas de se relacionar, casar, morrer e até chorar são inventadas, transmitidas e preservadas por um grupo social como a expressão de sua própria Vida. Através delas as pessoas se identificam e se reconhecem entre si e entre outros diferentes. Destituí-las desse patrimônio, portanto, é condená-las ao limbo existencial, podendo lhes acometer, muitas vezes, a tanatomania - mania de morte, a qual se expressa de várias maneiras, desde deitar-se numa rede e não mais comer até morrer, embriagar-se, drogar-se ou partir para comportamento violento e desenfreado onde o que menos importa é continuar vivo.

Tem-se, pois, que *a Cultura não é um produto exclusivo das elites econômicas ou do saber de uma dada sociedade, mas é alguma coi-*

sa produzida por toda a coletividade, apresentando-se diferente em extratos sociais diversos, porém, valorativamente idêntica. Depreende-se daí que *as múltiplas comunidades de uma sociedade devem participar ativamente da criação de um modelo de desenvolvimento que possa valorizar as suas tradições, restituindo-lhes o sentimento de pertencimento.* Por outro lado, sendo o Turismo Cultural, hoje, a maior fonte de divisas na balança comercial dos países, é preciso ter em mente que não será jamais a *uniformização da Cultura* que irá garantir o interesse de uns sobre os outros. Se as sociedades mundiais já partilham de um acervo comum de conquistas tecnológicas, e estão assim criando uma comunidade cultural planetária, tal acontecimento não é suficiente para torná-las idênticas; *cada qual quer manter suas características próprias, determinadas pelos caminhos evolutivos que trilhou.* Tal diferença fará cada uma delas atraente aos olhos das demais e, o mais importante, deverá ser a alavanca para um desenvolvimento endógeno e verdadeiro.

Percebe-se, portanto, *que a preservação da herança cultural tem uma relação íntima com o trabalho e com o desenvolvimento das sociedades* devendo, neste momento da globalização econômica, vir a se constituir num suporte básico e essencial para o salto qualitativo que cada povo necessitará dar no sentido da superação de seus problemas de ordem natural, social e espiritual.

O ECONOMUSEU ou MUSEU-EMPRESA COMO ESPAÇO DE PRESERVAÇÃO, DOCUMENTAÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DA GRANDE E DIVERSIFICADA PRODUÇÃO ARTESANAL, POLO DE ATRAÇÃO TURÍSTICA E DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.

Sendo indiscutível que o desenvolvimento dos povos acontece incluindo questões de ordem econômica, fica claro que as opções pela preservação de recortes da Cultura num momento dado, sempre obedeceu aos interesses do Poder constituído, tendo sido os Museus, muitas vezes, aparatos ideológicos do Estado, perpetuando situações de injustiça social pela sua ação equivocada de tratar e expor os fatos, com a participação consciente ou não de seus profissionais.

Por tal motivo, agrada-me a experiência desenvolvida no Canadá, desde a década de 90, por Cyril Simard e seus seguidores, grande estudioso do artesanato daquele país, como o dos índios iroqueses e dos esquimós. Esse canadense criou o conceito de ECONOMUSEU - Economia e Museologia associadas e orientou a organização de várias unidades, a saber: a Papelaria St. Gilles (de papel artesanal), o Atelier Parré (madeira), a Verrierie (vidro artesanal da região de Québec), a Boulangerie, a Lainerie, a Brasserie, a Beurrerie e outras tantas.

A rede atual, no departamento do Québec, inclui mais de 70 pequenas empresas de produção artesanal não subvencionada em funcionamento, de reconhecida qualidade e autenticidade. Há uma equipe de especialistas que orienta a instalação e acompanha o desenvolvimento das várias propostas trazidas pelas comunidades.

**a preservação da
herança cultural tem
uma relação íntima
com o trabalho e com
o desenvolvimento das
sociedades**

Abertos ao público, os ECONOMUSEUS possuem quatro espaços básicos, a saber:

1. Demonstração pública do processo produtivo;
2. Documentação escrita e audiovisual sobre a matéria prima envolvida na produção dos bens, acessível ao público visitante;
3. Exposição dos utensílios usados na produção ao longo dos anos e das variações havidas nos próprios produtos artesanais;
- 4- Setor de venda.

Todos esses novos museus incluem espaços de animação e de interpretação da produção, com ações típicas da nova museologia e da pedagogia. A venda, no mesmo lugar, permite a autonomia financeira e a não dependência do poder público, de qualquer nível, superando em muito as velhas feiras de artesanato, pois agregam valor aos objetos que neles são obtidos pelos visitantes. Há anos, faço esforço para sensibilizar empresários e intelectuais de meu país, e dos demais países latino-americanos, no sentido da criação de espaços semelhantes para as ricas tradições artesanais de nossos povos. Empresas econômico-culturais localizadas em pequenos imóveis, envolvendo as comunidades no resgate de suas ancestrais tradições, com bons projetos de inovação e marketing adequados, em pequenas cidades do interior ou mesmo em vários bairros das grandes metrópoles; espaços de transmissão da

memória local, gerenciados pelos próprios artesãos ou por cooperativas por eles organizadas, dando vida e exercício pleno de cidadania a tantos marginalizados.

A tarefa não tem sido fácil, pois há um preconceito arraigado entre os que militam na área da Cultura, infelizmente: sentem-se condescendidos quando aliam ação cultural a dinheiro!

Entre as muitas virtudes, o ECONOMUSEU:

1. *Resgata e Preserva o saber acumulado a respeito de uma determinada atividade ou técnica gerada na cidade* a partir da demonstração do processo, da documentação e da exposição às novas gerações. Estas, motivadas, tendem a permanecer em seus lugares de origem reduzindo o já consagrado êxodo para os grandes centros, onde a vida miserável acrescida da marginalização cultural trará a violência;

2. *Promove a identificação da cultura local para a fruição da própria população* que nela se reconhece e a oferece como produto a ser consumido pela sociedade mais ampla e aos visitantes;

3. *O detentor do conhecimento relativo à atividade artesanal é valorizado enquanto um produtor cultural importante, o que lhe garante autoestima, posição social e identidade*, elementos essenciais a um bem estar individual e social;

4. *Abre um novo mercado de trabalho vinculado às atividades culturais* devidamente organizadas, melhorando a qualidade de vida dos habitantes da região;

5. *Permite ao turista ter acesso a um fenômeno que é apresentado de forma inovadora* e consciente, oferecendo à cidade o retorno que dele se espera;

6. *Estimula a circulação de riquezas*, favorecendo a área de serviços básicos.

Parece-me importante assinalar que nos países em fase de desenvolvimento, com grandes contingentes populacionais miseráveis, os quais institucionalizaram a violência como forma de sobrevivência, um tipo de museu como este pode e deve ser estimulado para que a preservação da herança cultural não seja um mero exercício de diletantes das camadas favorecidas, mas efetivamente, uma condição “sine qua non” para o desenvolvimento em bases próprias e sustentáveis.

Num encontro na Costa Rica sobre Museus e Desenvolvimento Sustentável, há anos atrás, representantes do Banco Mundial e do BID falaram do interesse que ambos têm em financiar projetos dessa natureza nos chamados Países Emergentes e que, infelizmente, tais projetos não chegaram às suas mãos.

Finalmente, devo dizer que em 1999 falei sobre esta proposta de MUSEU-EMPRESA a uma platéia de aproximadamente 600 artesãos de todo o Nordeste Brasileiro na cidade de Salvador, BA, num encontro promovido pelo SEBRAE NACIONAL, sendo que a receptividade foi fantástica, inclusive permitindo uma reflexão crítica sobre a própria atuação do órgão governamental. O que me sensibilizou na ocasião, porém, foi sentir os artesãos perceberem a profundidade da análise feita e abraçarem a proposta do ECONOMUSEU como sendo aquela que poderá lhes permitir a continuação da existência, com qualidade e autoestima, podendo comer o pão sem perder a face! ●

Sócios Contribuintes

Adalto Gomes da Silva	Débora Polo Souza	José Carlos Coltro	Nestor Geraldo Duarte
Ademir Lorençatto	Dinora Gigo	José Cunha Filho	Norberto Valentino Fávero
Airton Ataíde Noveletto	Djacir Sanguini	José Dalton Gomes Morais	Orivaldo Caron
Alan Cardeque Simoes de Almeida	Dionísio Kalvon	José Gabriel dos Santos	Orlando Fabbri
Alairton Marangoni	Domingos Guerreiro	José Ferreira Quental	Osmar Miranda Junior
Alda Menuzzo de Jesus	Elizabeth Ap. Serra Tanner	José Fortes D'Almeida	Otávio Moretto
Alessandra Carvalho Mengue	EMEF Antonio Pailotto	José Lins Phenis	Otávio Tomazim
Aléssio Biondo Junior	Eugênio Coltro	José Mancino	Plínio Giometti Filho
Almir Tonheta	Everaldo Ricatto	Julio Alves de Oliveira	Raimundo Jorge Nardy
Andecléia de Fátima Gualtieri	Fábio Araújo Pires	Júlio José Campigli	Renato Ghirardello
Anderson Noveletto	Fabio Guerra	Laércio Ap. Fregatti	Renato Solon Ribeiro Junior
Anete Maria de Azevedo	Fellipe Comine Oschin Alves	Laerte A. Dell'Agnezze	Ronald de Souza Filho
Anisio Cacheta	Francisco Antonio de Toledo	Luciano Ricato	Rosangela de Fátima O. Melo
Antonio Carlos Marangoni	G2 Contabilidade	Luíz Carlos Piazzentin	Sidney Garcia
Antonio Cesar de Vasconcellos	Gilberto Moranza	Luíz Falivene Neto	Sidney Foffano
Antonio Enes Junior	Giovana Menuzzo	Manoel Messias O. dos Santos	Silvia Marques
Antonio Euclides Marcello	Glauce Ongaro Jirschik	Marcio Beltrami	Silvio Cezar Coltro
Antônio José Pinto	Gutemberg Portella	Marcio Eugênio Martins	Silvino Fontana Junior
Aristides Aparecido Donadel	Herman Yanssen	Márcio José Vasconcellos	Suely Ongaro
Arivaldo Marangoni	Hermenegildo Maialle	Maria Celeste P. Tardio	Ulisses Pedroni
Benedicto Aparecido Pianoski	Isidra Aina Veiss	Marlene Giroto	Valdomiro Villis Klava
Bruno Izaias da Silva	Jair Menuzzo	Mauricio de Lima Joel	Vânia Martins Crivelaro
Carlos Mengue	Jarbas Teixeira	Mercedes Volterani Galo Duarte	Vilson Oschim Alves
Cesar Barijan	Jasmide Sidnei Cia	Mike Juan de Oliveira Gomes	Wellington Correia de Oliveira
Cesarino Carvalho Junior	João Rubens Gigo	Mildred de Souza Netto	Wesley da Silva de Oliveira
Claudia Alves Rodrigues Pandin	João Alvares	Milton Angelo Ongaro	Wilson José Ravagnani
Claudio Aparecido Padovani	Joel Pizarro	Milton Coltro	
Claudio Exposito Carmona	José Antonio Hespanhol	Mirian Lara Netto	
Claudio Fernando Franceschini	José Antonio Rodrigues	Nelson Elias Cury	

Sócios Empresa

Associação Comercial Industrial e Agropecuária de Sumaré	Imediata Comunicação Visual
Alpe Segurança	Pastelutchu Pastelaria
Danucci Restaurante e Pizzaria	Refrigeração Dobelin
Desktop Internet Services	Têxtil Assef Maluf
DSZ Imobiliária	Veccon Empreendimentos Imobiliários
Eldorado Imóveis	Zagui Informática
Good Bom Supermercados	Márcio Frizoni Motos Ltda

Autores

Adrielle Aline Alloi

Graduada em Pedagogia Plena, cronista e colaboradora da Associação Pró-Memória Sumaré.

Alaerte Menezes

Professor de história pela PUC-Campinas. Ex-Diretor do CONDEPHAEA – conselho do patrimônio histórico artístico e etnográfico de Sumaré. Fundador e diretor patrimonial da Associação Pró-memória Sumaré. Cronista de jornais e revistas de Sumaré. Autor e co-autor de vários livros sobre a História de Sumaré.

Bruno Isaías

Graduado em História pela Universidade do Vale do Sapucaí, foi professor por sete anos junto da Secretaria de Estado da Educação de São Paulo, atuando nas cidades de Sumaré e Hortolândia. Atuou também em âmbito Federal, no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sul de Minas Gerais, Campus Inconfidentes. Diretor Social Adjunto da Associação Pró Memória de Sumaré e membro do Conselho de Cultura da Secretária de Cultura, Esporte e Lazer da Prefeitura Municipal de Sumaré.

Duda Gambeta

Jornalista da ACIAS (Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Sumaré) há 13 anos, é Jornalista no Jornal O Liberal e Jornalista nas Faculdades e Colégio Network. Também é formada em Marketing e tem curso de Radialista pelo Senac (Campinas).

Fernanda Gabriela Biondo

Bacharel e licenciada em História pela UNICAMP. Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Atualmente é consultora UNESCO na Coordenação de Educação Patrimonial do Iphan. É colaboradora da Associação Pró-Memória de Sumaré desde 2012.

Fernando Lopes Monteacutti

Sumareense de coração, 44 anos, formado em publicidade e propaganda. Atuou como

profissional de marketing político em campanhas regionais. Trabalhou por 15 anos na Associação Comercial de Sumaré, ocupou o cargo de Gerente Executivo até 2017. Atualmente é diretor na Multiapp Tecnologia a qual acaba de lançar o Aplicativo Vero, voltado para o empresário e consumidor em geral.

Francisco Antonio de Toledo

Professor de História Formado pela PUC-Campinas. Ex-Presidente do CONDEPHAEA – conselho do patrimônio histórico artístico e etnográfico de Sumaré. Cronista de jornais e revistas de Sumaré. Autor de Cinco livros sobre a História de Sumaré.

Glauce Ongaro

Licenciada em Matemática pela PUC; Premiada em 4º lugar no Mapa Cultural Paulista, categoria fotográfica edição 2005/2006; Diretora Social da Associação Pró- Memória Sumaré.

Julio Jose Campigli

Cronista da Associação Pró-Memória de Sumaré, ex-Secretário de Educação Municipal de Sumaré, Supervisor de Ensino aposentado, e professor Universitário aposentado.

Marlene Giroto

Professora de História formada pela Faculdade de Ciências e Letras Plínio Augusto do Amaral. Pós-Graduada em Gestão Educacional pela UNICAMP. Diretora aposentada. Colaboradora da Pró-Memória de Sumaré.

Pedro Piazzentin Neto

Arquiteto e Urbanista graduado em 1990 pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUCAMP). Servidor concursado, trabalha como Arquiteto e Urbanista na Prefeitura Municipal de Sumaré desde 1991. Integrou a equipe municipal que elaborou o Plano Diretor de Sumaré de 2006 (Lei Municipal nº4250/06) e coordenou a Equipe Técnica de Trabalho em todo o processo de revisão do Plano, ocorrida em 2015 / 2016. Atualmente exerce suas funções junto à Secretaria Municipal de Planejamento.

Regina Márcia Moura Tavares

Antropóloga, graduada e pós-graduada pela Universidade de São Paulo, especialista em Preservação do Patrimônio Cultural. Exerceu atividade acadêmica por 35 anos em sua escola de origem e na PUC Campinas. Docente, pesquisadora, diretora do Instituto de Artes, Comunicações e Turismo, da Comissão do Vestibular, do Museu Universitário e do Centro de Cultura e Arte, atuou no Condephaat, no ICOM-Br., no ICOM-Latam. e continua em conselhos de várias entidades culturais.

Roberto Cordenonsi

Empresário do ramo imobiliário; ex-Vice-Prefeito Municipal de Sumaré; Conselheiro Membro do CONDEPHAEA – conselho do patrimônio histórico artístico e etnográfico de Sumaré; Diretor da Associação Pró-memória de Sumaré e Membro do Lions Clube.

Silvia Marques

Diretora da Associação Pró Memória. Colunista do jornal Tribuna Liberal. Especialista em MBA Executivo de Negócios. Tecnólogo em Administração de Pequenas e Médias Empresas pela UNOPAR Paraná.

Telma Vermelho

Nasceu em Osasco, em 09 de Março de 1964, mudou-se para Sumaré em 18 de Dezembro de 1976, graduada em Bacharel em Teologia e Administração de Empresas, Pós-graduada em Dependência Química, é pastora auxiliar da Igreja do Evangelho Quadrangular e Colaboradora da Associação Pró Memória de Sumaré.

Ulisses Pedroni

Historiador: Co-autor da primeira Monografia Histórica de Sumaré e Co-autor da Segunda História de Sumaré em 1975, pela Edição Focus. Co-autor de livros sobre a História de Sumaré e fundador da Associação Pro-memória de Sumaré. Fundador do Jornal Comarca Árvore Genealógica de seu avô Marcelo Pedroni.



Compondo a História de Sumaré desde 1965



Vôlei Renata.

Nunca deu tanto gosto torcer por um time de casa.



O tradicional time de voleibol masculino de Campinas agora se chama Vôlei Renata e tem o patrocínio do Pastificio Selmi, empresa aqui de Sumaré. Com uma equipe bem montada e o apoio da sua torcida, somos a energia que faltava para o vôlei nacional decolar. Por isso, contamos com a presença em massa de todos os sumareenses que admiram o esporte. Venha vibrar conosco e seja parte deste sucesso.



Vôlei 
Renata

Energia para vencer.

UM BOM NEGÓCIO COMEÇA COM TRÊS LETRAS:



Há mais de
20 anos
ao seu lado.

A **AVM Imóveis** é reconhecida por fazer um trabalho de qualidade e confiança, com a certeza de que nossos clientes sempre são atendidos por profissionais qualificados, dispostos e prontos para oferecer a melhor opção para cada demanda específica.

Contamos com a maior variedade de tipos de imóveis, garantindo que você encontre sempre a opção perfeita para sua moradia ou negócio.

f avmimobiliaria

www avmimoveis.com.br

R. Dom Barreto, 1350, Centro | SUMARÉ - SP ☎ 19 3873 1000

R. Luiz Camilo de Camargo, 185 | HORTOLÂNDIA - SP ☎ 19 3865 4859

LIVRO DE OURO

Agradecemos a todos os apoiadores do **Livro de Ouro da Pró-Memória de Sumaré**, por iniciativa honrosa de seu atual presidente **Roberto Cordenonsi**.

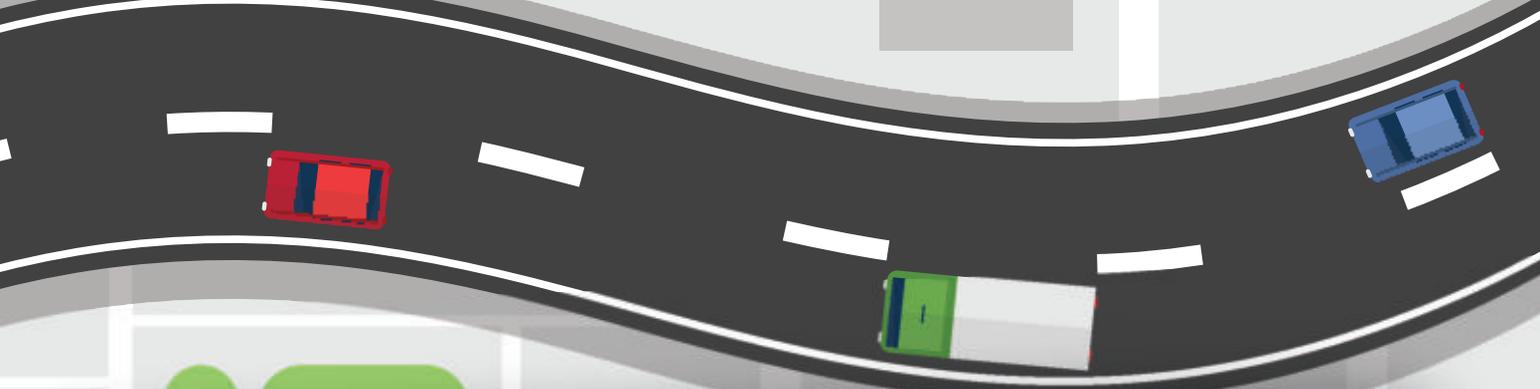
Nossa campanha já iniciou. **Contribua você também**. O objetivo é **arrecadar fundos** para que novos projetos possam acontecer em nome da **recuperação, preservação e divulgação da história de Sumaré**.

**Contribua
você também**

Livro de Ouro
Associação Pró-Memória Sumaré



**ASSOCIAÇÃO
PRÓ-MEMÓRIA
SUMARÉ**



Planta antiga de Sumaré - década de 1960

Foto do acervo Pró-Memória de Sumaré

Apoio Cultural

