



## A expansão urbana de Americana e a questão regional The urban expansion of Americana and regional issue

Geise Brizotti Pasquotto<sup>1</sup>  
Paula Francisca Ferreira da Silva<sup>2</sup>  
Luana de Souza e Sousa<sup>3</sup>, Viviane Garcia<sup>4</sup>  
Mariana Scarpinatte Muniz da Silva<sup>5</sup>

### Resumo

Dentre as cidades da Região Metropolitana de Campinas encontra-se Americana, cidade conhecida pela atividade têxtil. O desenvolvimento de sua mancha urbana possui momentos diferenciados, influenciados pela mudança econômica comercial, especulação imobiliária, infraestrutura viária, organização espacial das indústrias e relação com as cidades adjacentes. Este artigo é um desdobramento de um trabalho proposto na disciplina “Planejamento Urbano e Regional” do curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Paulista, o qual tinha por objetivo abordar o desenvolvimento urbano do município de Americana, a partir dos aspectos que influenciaram tal formação. Este trabalho foi realizado por meio da elaboração e análise cartográfica conjuntamente com a revisão bibliográfica pertinente. Ressalta-se a importância do material cartográfico, o qual foi elaborado pelas autoras, a partir de dados de fontes primárias.

**Palavra-chave:** Americana, Região Metropolitana de Campinas, desenvolvimento regional, mancha urbana, expansão urbana.

### Abstract

Among the cities of Campinas Metropolitan Region is Americana, city known for textile activity. The development of its urban spot have different moments, supported by the commercial economical change, speculation, road infrastructure, spatial organization of the industries and connexion with adjacent cities. This paper is a deployment of a proposed work in Urban and Regional Planning discipline of architecture and urbanism course from “Universidade Paulista”, which aims to address the urban development of Americana from the aspects that influenced such formation. This work was conducted through cartographic develop and analysis with the relevant literature. It is noteworthy the cartographic material importance which was prepared by the authors based on data from primary sources.

<sup>1</sup> Doutoranda do Programa de Pós-Graduação da USP, Professora Adjunta da UNIP. End. Avenida Enzo Ferrari, 280 - Campinas/SP E-mail: geise.pasquotto@usp.br

<sup>2</sup> Doutoranda do Programa de Pós-Graduação da USP, End. Rua Maranhão, 88 - São Paulo/SP, E-mail: paulafrancisca@usp.br

<sup>3</sup> Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UNIP. End. Rua Dolores Duran, 311 - Americana/SP, E-mail: lssousa.arq@gmail.com

<sup>4</sup> Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UNIP. End. R. Vicente Isaias da Silva, 196 - Sumaré/SP, E-mail: viviane.gar@gmail.com

<sup>5</sup> Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UNIP. End. R. Augusto Sacratin, 261 - Americana/SP, E-mail: mariana.scarpinatte@hotmail.com

**Keyword:** Americana, Campinas Metropolitan Region, regional development, urban spot, urban expansion.

## 1. Introdução

A correlação entre municípios em um mesmo sistema faz surgir a necessidade da criação de relações político-administrativas que superem o obstáculo da fragmentação e descentralização gerenciais e possam atuar de forma eficaz nos campos econômico, social e urbano (SEMEGHINI, 2006, p. 8-10). Para tanto, foram instituídas na década de 1970, as primeiras regiões metropolitanas brasileiras definidas conforme critérios populacionais (magnitude da aglomeração urbana e conurbação) e correlação socioeconômica e funcional entre determinados municípios.

No Brasil, existem 26 regiões metropolitanas institucionalizadas, abrangendo 390 municípios e 39% da população total do país (SUGIMOTO, 2008, *online*). A partir da Constituição de 1988 houve um aumento no número de regiões metropolitanas instituídas pelo governo estadual de São Paulo. Em 19 de Junho 2000, a Região Metropolitana de Campinas - RMC foi criada pela Lei Complementar Estadual nº 870, com dezenove municípios<sup>6</sup>, onde residiam 2,3 milhões de habitantes (SEMEGHINI, 2006; p. 5). Os municípios consolidados como RMC desempenham uma estrutura socioeconômica representativa no país (CANO; BRANDÃO, 2002, p.13). Em 2014, por meio da Lei nº 1532, o município de Morungaba foi adicionado, totalizando 20 municípios na RMC.

A RMC faz parte do chamado "Complexo Metropolitano Expandido" também conhecida como Megalópole do Sudeste Brasileiro (QUEIROGA, 2005), que ultrapassa os 29 milhões de habitantes e que configura aproximadamente 75 por cento da população do estado (Figura 1). A RMC forma uma grande rede urbana, com a maioria de seus municípios conurbados, e essa rede, segundo Soares (2003, p. 82) é influenciada pelo capitalismo e apresenta-se como “uma estratégia na acumulação de capital, que tem como expressão as cidades, dotadas continuamente de meios técnicos científicos, entre eles [...] um sistema de comunicação e meios de transporte que permite a expansão do mercado” e assim facilita a distribuição de informações e mercadorias para as outras cidades da região. Segundo Cano e Brandão (2002, p. 338), o espaço é resultado de “dinâmicas do meio ecológico e dos sujeitos sociais, por estruturas e

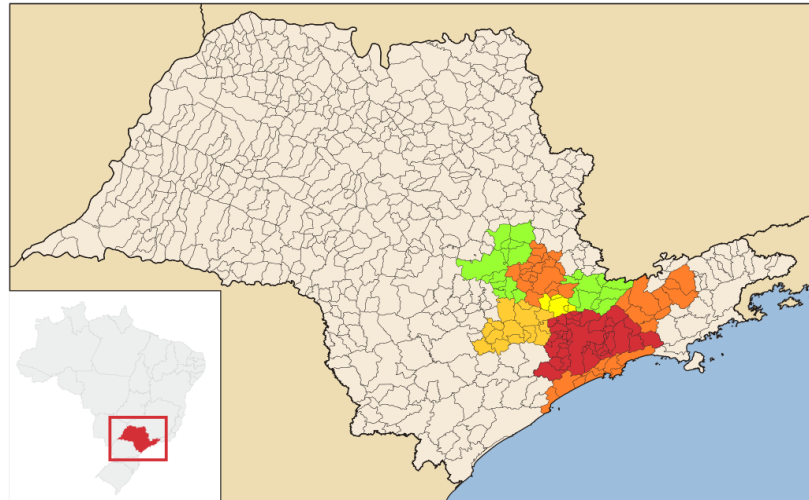
---

<sup>6</sup> Campinas, Sumaré, Americana, Indaiatuba, Hortolândia, Santa Bárbara D'Oeste, Valinhos, Itatiba, Paulínia, Vinhedo, Cosmópolis, Nova Odessa, Monte Mor, Jaguariúna, Artur Nogueira, Santo Antônio de Posse e Engenheiro Coelho.

movimentos, por coisas fixas e fluxos”. Estes fluxos, como o transporte de mercadorias e de pessoas, tem um papel estruturador no espaço urbano (VILLAÇA, 1998).

**A macrometrópole, suas regiões e áreas de expansão no estado:**

- RMSP, núcleo da área/região metropolitana legalmente definida
- Áreas metropolitanas da Baixada Santista (costa sul), Campinas (norte), Aglomerado Urbano de São José dos Campos (leste)
- Microrregião de Jundiá
- Microrregião de Sorocaba
- Áreas menores por vezes incluídas no Complexo Metropolitano Expandido: Microrregião de Bragança Paulista, Microrregião de Piracicaba e as cidades de Limeira, Rio Claro e Araras.



**Figura 1 – Censo Demográfico**

Fonte: Marcos Elias de Oliveira Júnior, 2011 (wikimedia commons)

Para a estruturação deste fluxo de mercadorias e pessoas, na RMC tem-se um amplo sistema de rodovias, com destaque para a Rodovia Anhanguera<sup>7</sup>, dos Bandeirantes, Santos Dumont e Dom Pedro I. Vale ressaltar que a Rodovia Anhanguera, que possui 453 Km e atravessa grande parte do território da RMC (Figura 2), possui papel fundamental na estruturação da região e em seu desenvolvimento econômico, pois apresenta além do escoamento rápido e de fácil acesso a diversas cidades (destacando-se São Paulo), grandes concentrações industriais.

<sup>7</sup> A partir da antiga rota do bandeirante Anhanguera, é construída em 1921 a intitulada Estrada Velha de Campinas (São Paulo-Campinas) e na sequência, constrói-se o trecho Campinas-Ribeirão Preto que passa pelo município de Americana, inaugurado em 1922 (estrada não pavimentada e de pista única).



**Figura 2 – Rodovia Anhanguera**

Fonte: Renato M.E. Sabbatini, 2008 (wikimedia commons)

Na Região Metropolitana de Campinas, uma das cidades que se consolidou a partir do desenvolvimento industrial, com apoio fundamental da Rodovia Anhanguera, foi o município de Americana. Segundo Caiado e Pires (2006, p. 282), ele é apontado, como o principal subcentro da região, - após o município de Campinas, sede da RMC e principal centralidade-, com uma intensa influência sobre os municípios vizinhos de Santa Bárbara d'Oeste e Nova Odessa. Ainda para Caiado e Pires (2006, p. 293), esse subcentro é conhecido como um importante pólo têxtil da região, já que as três cidades formam o segundo núcleo de localização industrial.

O município de Americana mostrou um crescimento populacional constante nos últimos 40 anos, tendência observada em toda a RMC, com exceção de Sumaré, com um crescimento variável (IBGE, 1970-2010).

O município possui um dos mais altos IDHM's da RMC (Figura 3) e está em quarto lugar na maior renda percapita (830,00 reais - rendimento nominal mediano mensal segundo dados do IBGE, 2010). Entretanto, é interessante observar, que no índice Gini<sup>8</sup> a cidade encontra-se em 13o lugar, com 0,47 (Tabela 1), o que mostra uma desigualdade social mediana em relação aos outros municípios da região.

---

<sup>8</sup> Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de 0 a 1, sendo que 0 representa a situação de total igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda, e o valor 1 significa completa desigualdade de renda, ou seja, poucas pessoas concentram a maior renda.

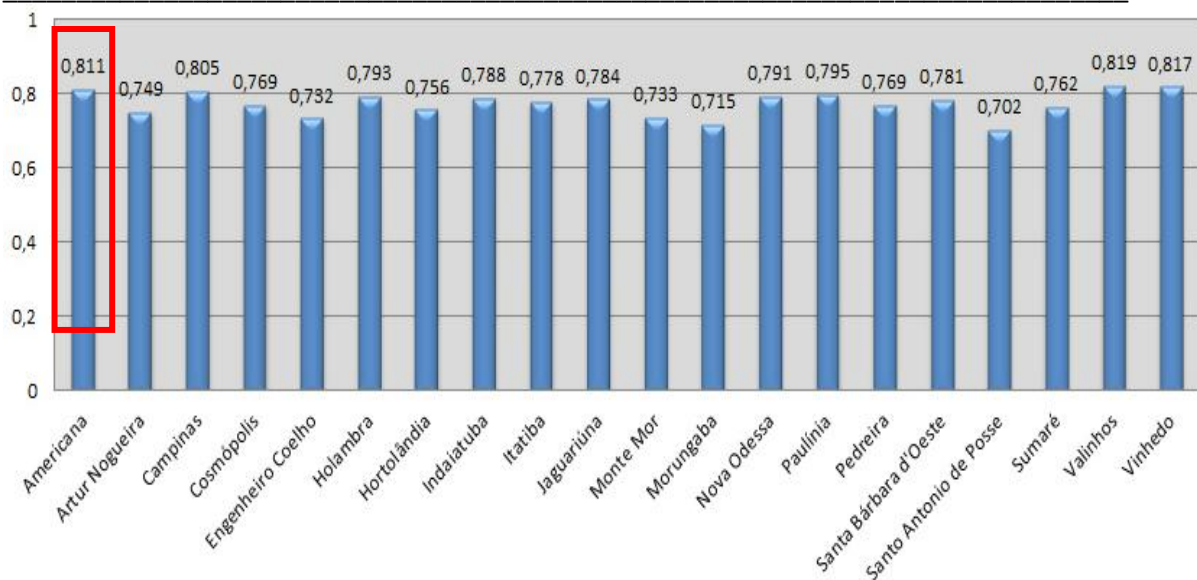


Figura 3 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (dados 2010)  
 Fonte: Elaborado pelas autoras com dados do atlasbrasil.org.br

Tabela 1 - Índice Gini

Índice Gini					
1º	Santa Bárbara D'Oeste	0,41	11º	Artur Nogueira	0,46
2º	Nova Odessa	0,41	12º	Indaiatuba	0,47
3º	Morungaba	0,41	13º	<b>Americana</b>	<b>0,47</b>
4º	Hortolândia	0,41	14º	Paulínia	0,48
5º	Pedreira	0,42	15º	Itatiba	0,48
6º	Cosmópolis	0,42	16º	Jaguariúna	0,49
7º	Santo Antonio de Posse	0,44	17º	Vinhedo	0,53
8º	Monte Mor	0,44	18º	Valinhos	0,54
9º	Sumaré	0,45	19º	Holambra	0,54
10º	Engenheiro Coelho	0,45	20º	Campinas	0,56

Fonte: Elaborado pelas autoras com dados do atlasbrasil.org.br, 2013

### 1.1| Procedimentos metodológicos para o mapeamento da expansão urbana de Americana, Santa Bárbara d'Oeste e Nova Odessa

A coleta de dados iniciou-se por meio de informações e arquivos cedidos, principalmente, pelos órgãos municipais de cada cidade. No município de Americana, a Unidade de Cadastro Técnico Municipal (UCTM) disponibilizou uma tabela, que apresentava o crescimento populacional por loteamentos em cada ano. Além disso, a UCTM forneceu mapas (em arquivo digital) dos sistemas de áreas verdes, da hierarquização viária, do zoneamento, das áreas de planejamento, do macrozoneamento e do crescimento urbano. O Plano Diretor Municipal (Lei 4.597, de 1º de fevereiro de 2008), o Informativo Sócio-econômico e o Plano Municipal de Habitação – Diagnóstico Técnico de 2008 foram obtidos através do portal virtual da cidade. Também foram

consultados a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE) e o Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU). Verificou-se que o mapa do crescimento urbano fornecido não apresentava todos os loteamentos, desta forma, este mapa foi complementado a partir da tabela (de loteamentos aprovados por ano) e quando ocorria divergência de informações, estas foram confirmadas por meio de dados do SEADE, do Plano Municipal de Habitação e do PITU, corroborando no mapa da expansão urbana utilizado neste artigo.

Na cidade de Santa Bárbara D'Oeste, o setor de Cadastro Técnico da Prefeitura disponibilizou uma tabela com a relação anual de todos os loteamentos aprovados pela prefeitura e mapas de diretrizes viárias, de diretrizes de uso e ocupação, de diretrizes de preservação ambiental, de equipamentos públicos e de instruções da política urbana. Como não havia uma cartografia do crescimento do tecido urbano, foi utilizado como base o mapa de diretrizes viárias, onde foram localizadas as áreas de crescimento urbano em cada década a partir da tabela (com os anos de aprovação dos loteamentos). Estas informações de expansão do território foram complementadas com dados do Código de Obras e Urbanístico do Município (Lei nº 2.402 de 7 de janeiro de 1999).

O Setor de Obras da prefeitura municipal de Nova Odessa forneceu um mapa base, em arquivo digital. Porém, as informações obtidas não foram suficientes para o desenho do crescimento urbano do município, desta forma, tornou-se necessária a análise da imagem do livro de Reis (2006, p. 102), que apresenta o crescimento da RMC. Esta figura foi digitalizada e sobreposta ao mapa da prefeitura, para ser realizado o desenho da expansão urbana de Nova Odessa por décadas. Para confirmação das informações do desenho deste mapa, foi também consultado o *wikimapia*.

Todo material foi analisado e compatibilizado para a elaboração dos mapas de expansão da mancha urbana das três cidades. O presente artigo foi então realizado a partir da análise deste material cartográfico, juntamente com a revisão bibliográfica pertinente sobre o processo de expansão urbana de Americana, assim como de sua região metropolitana. Destaca-se a importância da análise do material cartográfico elaborado pelas autoras sobre a expansão urbana, devido à escassez da bibliografia sobre o desenvolvimento urbano de Americana.

## **2. Evolução da mancha urbana de Americana**

O texto a seguir descreve os principais aspectos históricos, sociais e econômicos, associados ao crescimento da mancha urbana do município de Americana.

Em relação à expansão urbana são identificados neste artigo três momentos: i) até a década de 1940, quando o tecido urbano cresce em sua maior parte de forma contínua, ii) da década de 1950 a 1980, quando há parcelamentos desconectados do tecido urbano já constituído, gerando vazios e iii) de 1990 a 2000, a ocupação ocorre de modo periférico, em áreas adjacentes ao tecido urbano já existente.

#### Crescimento até a década de 1940 | a expansão contínua do território

Fundada em 1875, a então Vila Americana teve o surgimento de seu primeiro núcleo urbano aos arredores da estação ferroviária (Cia Paulista de Vias Férreas e Fluviais), inicialmente chamada de Estação Santa Bárbara, inaugurada no mesmo ano de fundação da cidade. Ainda neste ano foi inaugurada a primeira tecelagem do município, começando assim o processo de industrialização de Americana, pois até então a economia local era basicamente a agricultura, com destaque para o cultivo de melancia, com novas técnicas agrícolas, como o arado a tração animal, trazidas pelas famílias sulistas estadunidenses.

Consta que a vila teve seu desenvolvimento efetuado de maneira muito mais rápida que outras contemporâneas do interior de São Paulo, graças à sua situação como ponto de passagem da produção agrícola de Piracicaba e Santa Bárbara d'Oeste, além daquela de sua própria lavoura. Havia trens diários para Campinas e para a própria capital do estado, garantindo o crescimento do pequeno núcleo pelo contato cultural e comercial com essas cidades maiores (LIMA, 2002, p.44).

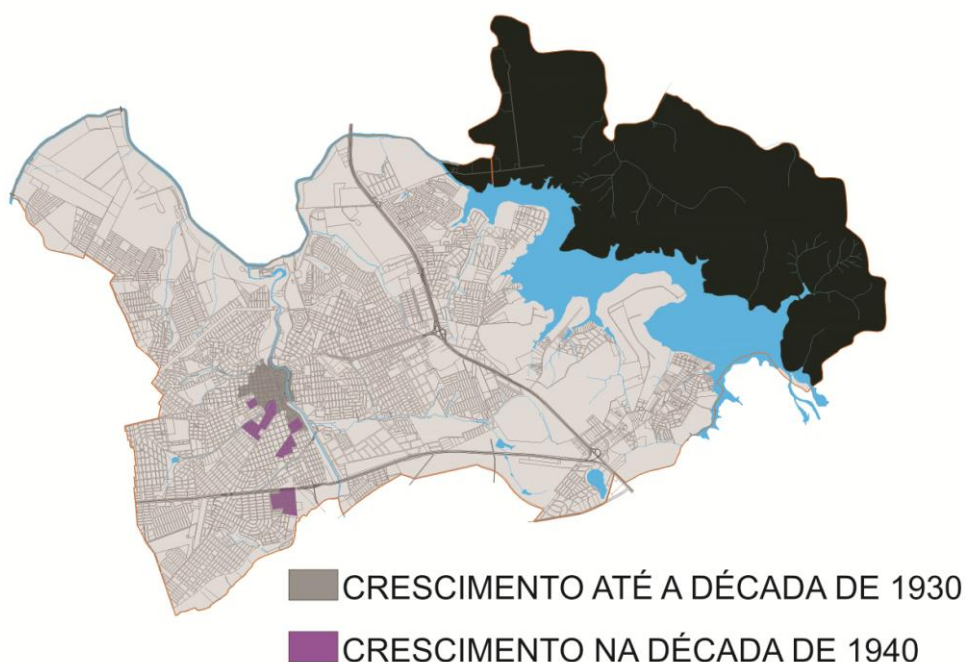
Por meio da análise da **Figura 4**, percebe-se que até a década de 1930 o tecido urbano de Americana caracterizou-se por um crescimento contínuo e concentrado nos arredores da estação ferroviária. A ferrovia foi o principal agente indutor do crescimento da mancha urbana, já que até então as áreas rurais eram maioria e, conseqüentemente, o trabalho no campo.

Devido ao processo de industrialização e modernização da área rural das cidades, a mão de obra no campo já não era mais tão utilizada. A atividade têxtil destacou-se nesse processo de industrialização do município de Americana, desde a formação do núcleo urbano, - fato que impulsionou o crescimento socioeconômico da cidade-, tornando-o um município importante para a região. Ainda nesse período, a cidade recebeu melhoramentos urbanos, como a remodelação da Avenida Dr. Antônio Lobo (que na época era a principal avenida da cidade, e hoje continua sendo uma importante conexão entre o centro e os bairros mais periféricos), três novas praças (a Praça da Matriz de Santo Antônio; a Praça Quinze de Novembro, próximo ao mercado

central; e a Praça Basílio Rangel, onde hoje é o “Calçadão” da cidade), a pavimentação de outras vias e a construção de um jardim público central (onde hoje é a conhecida Praça Comendador Muller que abriga a biblioteca municipal) (LIMA, 2002, p. 49).

A partir da década de 1940, a expansão industrial acelerou-se no município, principalmente no setor têxtil, com o surgimento dos fios artificiais, que virou a principal atividade econômica da cidade de Americana, conhecida hoje como a “Princesa Tecelã”. No entanto, com a Segunda Guerra Mundial, a principal indústria da cidade, a Carioba, foi vendida e sofreu com a decadência, passando a fazer parte da estrutura da indústria local (TRENTIN, 2008).

Novas indústrias têxteis (pequenas e grandes) foram se instalando na cidade e segundo Trentin (2008, p. 36) o “grau de independência quanto ao ciclo de produção dentro do próprio município aumentou, sem precisar recorrer a São Paulo”. A iniciativa privada foi a maior responsável pelo progresso da cidade, devido ao crescimento das indústrias (LIMA, 2002, p.51). Essas novas empresas foram se instalando principalmente no sentido Sudoeste, próximo a via que conecta Santa Bárbara d’Oeste, município mais antigo que Americana, transpondo a ferrovia e o Ribeirão Quilombo que “corta” a cidade ao meio. Quanto à expansão do tecido urbano observa-se na Figura 4 (p. 150) parcelamentos nesta direção, destacando-se uma área não contígua ao tecido já urbanizado, que indica o processo predominante nas próximas décadas.



**Figura 4 – Mapas da Evolução da Mancha Urbana de Americana até a Década de 1940**



---

Fonte: Elaborado pelas autoras / Mapa base: Prefeitura Municipal de Americana

Houve nesse período ainda a inauguração da segunda<sup>9</sup> usina hidroelétrica de Americana, com a construção da Represa do Salto Grande, e a primeira legislação em torno do ordenamento da cidade. Esta tentativa deu-se em torno do conflito entre residências e indústrias, que acarretavam problemas de barulho decorrente dos teares e trânsito de cargas (LIMA, 2002, p.52).

Estabelecia-se a divisão da cidade em 4 zonas: Zona central, onde se impedia a instalação de novas indústrias ou a readaptação de seus prédios, exceto na Av. Campos Salles e na Av. Cillos; Zona intermediária, onde se impede a instalação de novas indústrias, mas aceita-se a reforma, ampliação [...] de indústrias existentes; Zona residencial, exclusivamente, e Zona industrial, exclusivamente (LIMA, 2002, p.52).

Nesse contexto, percebe-se que a expansão industrial desse período influenciou diretamente no surgimento de outras atividades, o aumento da população, a expansão da ocupação do espaço urbano e a economia local diferenciada (TRENTIN, 2008, p.33).

#### Década de 1950 a 1980 | O crescimento territorial por meio de vazios urbanos

A década de 1950 foi marcada pelo crescimento populacional e econômico, gerando maior crescimento industrial do que a década anterior. Nesse período foi introduzida nas indústrias têxteis a produção de fibras e tecidos sintéticos, com modernas instalações e capital estrangeiro. A empresa mais expressiva instalada na época foi do grupo milanês Fibra.

O crescimento populacional triplicou, gerando uma população urbana de 9.425, enquanto a população rural quase se mantém como da última década, com 6.658 habitantes. Com este grande crescimento, aumentou-se cada vez mais a densidade populacional do município, contribuindo com o processo de expansão da sua malha urbana.

Junto a esse intenso crescimento a especulação imobiliária ganha força e conduz a implantação das áreas industriais em locais mais lucrativos para as empresas, em áreas afastadas do centro. Segundo Lima (2002, p. 57) este processo induziu as políticas públicas a levarem melhorias de infraestrutura a esses locais.

---

<sup>9</sup> Em 1911 é inaugurada uma usina particular do bairro de Carioba que fornecia energia para Americana e também para as cidades vizinhas de Cosmópolis, Santa Bárbara D'Oeste, Nova Odessa e Sumaré, chamada na época, Rebouças (LIMA, 2002, pp. 47-48).

Neste período a mancha urbana começou a se expandir predominantemente de Noroeste a Sudoeste, devido à dispersão das indústrias, que induziu a ocupação de novos núcleos urbanos. Percebe-se na **Figura 5** (p.154) um predomínio de novas áreas distantes do tecido urbano já constituído, com algumas áreas ao longo das rodovias. Segundo Trentin (2008, p. 42) “o sistema viário passou a ser visto como mais eficiente na época e as ferrovias passaram a ser deixadas de lado”.

Apesar do aumento do valor da terra, os edifícios despontaram de forma rápida, modificando a paisagem da cidade. Americana ainda não apresentava um Plano Diretor definido para o município e convida-se o engenheiro Prestes Maia para a elaboração do mesmo. Americana carecia de orientações que representassem um plano futuro para a cidade, com vias de ligações entre os bairros; definição das zonas comerciais, industriais e residenciais; áreas livres destinadas à educação, aos parques e jardins; regulamentação das terras, lotes e glebas, valorizando a propriedade (LIMA, 2002, p. 58).

A partir de 1955 e ao longo da década de 1960, surgiram novas relações de trabalho, provindas do comércio internacional de bens agrícolas e agroindustriais e do avanço tecnológico da agricultura. Isso teve repercussão nas atividades urbanas, pois novas formas de comercialização e consumo foram introduzidas. Americana, seguindo o exemplo de outros municípios, com o forte crescimento econômico, apresentou também maior crescimento populacional e industrial (TRENTIN, 2008, p. 40). Percebe-se que o crescimento na década de 1960 é radial fragmentado, com a formação de diversos vazios urbanos e a transposição de maneira inicial da Rodovia Anhanguera. Nesse contexto de crescimento econômico, Trentin (2008, p. 43) afirma que “Americana sofreu mudanças representativas em sua configuração espacial urbana e também em seu setor industrial [...], sendo possível estabelecer o avanço industrial como elemento direcionador da urbanização”.

Com esse forte crescimento industrial, houve um grande volume de novos loteamentos, que visavam atender à acentuada demanda populacional. A partir deste momento, pode-se notar o crescimento da mancha urbana e a diminuição das áreas rurais da cidade. A grande quantidade de loteamentos em expansão nesse período demandou a necessidade de ordenar a expansão urbana, para que se evitassem os vazios urbanos e as descontinuidades (TRENTIN, 2008, p. 43). Foram propostos para Americana vários tipos de “modelos de cidades” e Prestes Maia propôs uma cidade-jardim. Porém, não foi muito aceito por ser um modelo de contenção, pois se imaginava

que a cidade poderia ter uma dimensão de cem mil habitantes rapidamente, tornando-se uma cidade “centro regional” (LIMA, 2002, p.62).

O fim da década de 1960 e início de 1970 configurou uma nova fase para Americana, que começou a receber grande número de migrantes vindos da metrópole paulista para atender às empresas instaladas, principalmente ao longo das Rodovias Anhanguera e Luiz de Queiroz, caracterizando um novo momento de industrialização e urbanização local, com industriais transnacionais, relacionadas à logística.

Na década de 1970, foi consolidado o primeiro Distrito Industrial de Americana localizado a Nordeste da cidade, entre a Rodovia Anhanguera e a Represa Salto Grande (TRENTIN, 2008, p. 74). Nesse local instalaram-se as indústrias de grande porte como a Goodyear, Santista, Ripasa e outras (GOBBO et al., 1999, p. 56).

Em Americana esse período foi considerado tempos de prosperidade e expansão, com grande oferta de empregos gerados pelas indústrias que chegavam à cidade nessa época. Este crescimento também foi percebido em outras cidades da região, como Paulínia, Valinhos, Sumaré e Indaiatuba.

A análise dos indicadores socioeconômicos do município de Americana, comparada com os de outras cidades da Região Metropolitana de Campinas, demonstrou a importância econômica do município para a região. Neste período, considerado o auge da produção têxtil da região, Pires e Santos (2002, p. 68) afirmam que “a população de Americana se duplica, passando de 66 mil para 122 mil habitantes; Nova Odessa e Santa Bárbara crescem 2,5 vezes, passando de 8 mil para 21 mil e de 31 mil para 76 mil habitantes, respectivamente”. Americana destaca-se como a segunda maior população da RMC, sendo Campinas a primeira com 375 mil.

Para Negri (1996, p. 139) o crescimento não contínuo do município desencadeou um “caos urbano”, com o crescimento desordenado, a poluição, a deseconomia de aglomerações, em consequência da concentração populacional.

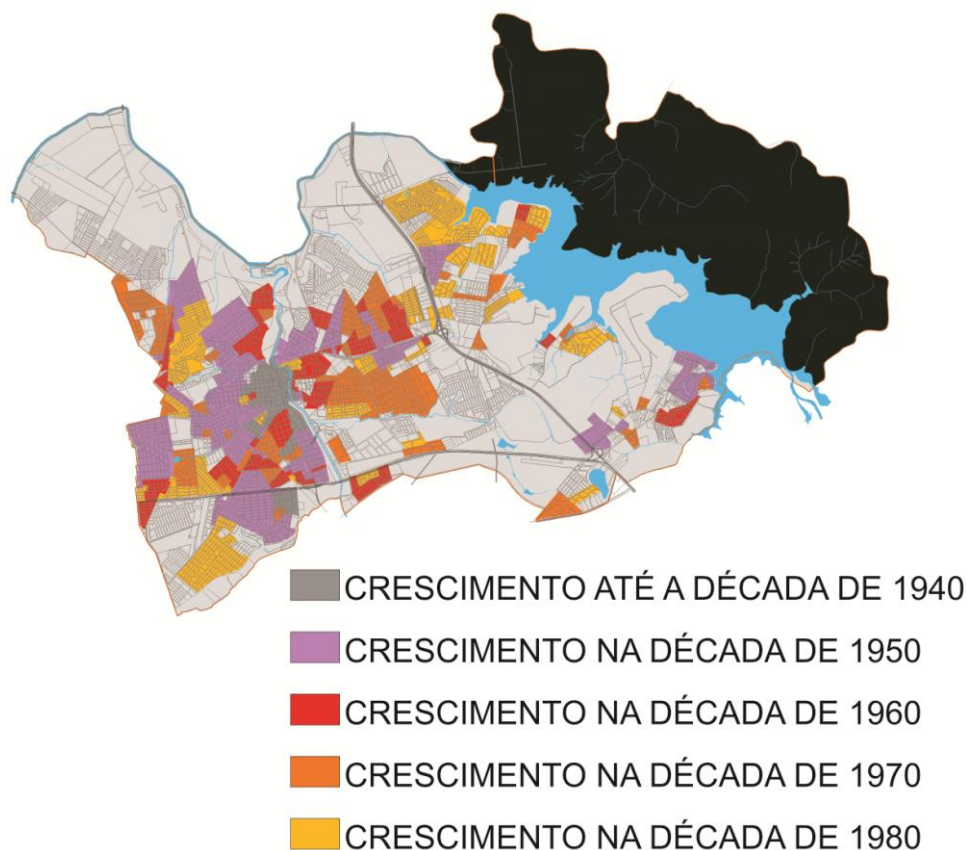
O acelerado desenvolvimento urbano e industrial gerou problemas sociais e econômicos que repercutiram diretamente sobre a população na época, afetando principalmente a qualidade de vida urbana. Pode-se dizer, portanto, que existe um limite para o desenvolvimento saudável da cidade; no entanto, quando extrapolado, graças aos bons fluxos econômicos existentes, o desenvolvimento fica comprometido, em razão das influências negativas dos problemas gerados pelo excesso de concentração populacional decorrente da expansão urbano-industrial (TRENTIN, 2008, p. 52).

Com base nesse crescimento, nos anos 1970, inicia-se a regulamentação de uso e ocupação por meio do zoneamento na cidade, sendo estabelecida a regra de que as zonas deveriam ser de baixo gabarito. Juntamente iniciam-se as definições, as medidas dos lotes, a distribuição dos bairros, os usos, os gabaritos, a altura de muros, as vagas de

garagem. Nesse contexto, foi criado o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Americana.

A partir principalmente desta década, Americana, assim como diversos outros municípios da Região Metropolitana de Campinas (RMC), pode ser percebida em um processo de dispersão urbana regional. Segundo Reis (2006), este processo ocorreu principalmente como resultado da descentralização industrial e também por haver uma grande mobilidade populacional. O tecido urbano foi caracterizado no processo de dispersão por haver um “esgarçamento crescente do tecido dos principais núcleos urbanos, em suas áreas periféricas” e estes núcleos urbanos, entremeados por vazios, conectam-se entre si. O município de Americana, vinculado principalmente ao setor têxtil, cujo auge se deu entre as décadas de 1960-1980, influenciou diretamente na configuração do desenho urbano do município.

A malha urbana neste período repete o processo radial anterior, porém mais periférico e descolado da malha urbana consolidada. Destaca-se também a ocupação entre a Anhanguera e a Represa do Salto Grande, porém com o crescimento desse processo (Figura 5, p. 154).



**Figura 5 – Mapas da Evolução da Mancha Urbana de Americana da década de 1950 a 1980**

---

Fonte: Elaborado pelas autoras / Mapa base: Prefeitura Municipal de Americana

Na década de 1980 Americana conseguiu manter seus índices de crescimento urbano e industrial. A população alcançava 150 mil habitantes, sendo o 2º maior centro urbano da RMC, superado apenas por Campinas.

Em vista da desconcentração industrial direcionada a municípios de porte médio, Americana continua nessa década de crise econômica a apresentar aumento populacional e crescimento no número de estabelecimentos industriais, e o número de pessoas ocupadas na indústria tende a aumentar em consequência da instalação de empresas de maior porte advindas da metrópole (TRENTIN, 2008, p. 53).

Iniciou-se na Região Metropolitana de Campinas o processo de metropolização, onde as indústrias, comércios e serviços, cada vez mais, foram se instalando ao longo das rodovias, fora dos grandes centros urbanos, criando uma ligação intermunicipal e impulsionando a unificação do mercado de trabalho.

Na expansão da malha urbana na década de 1980 ocorre a ocupação de vazios gerados anteriormente na malha consolidada, porém, destacam-se dois grandes setores: uma área a Nordeste transpondo a Rodovia Anhanguera e um eixo de ocupação de Noroeste a Sudoeste. Com este processo de intensificação da expansão urbana, nota-se a conturbação com as cidades vizinhas de Santa Bárbara D’oeste e Nova Odessa (Figura 5, p.154). Conforme Caiado e Pires (2006, p. 282), Americana apresenta-se como “centro sub-regional, cuja dinâmica impactou diretamente no crescimento de Santa Bárbara D’Oeste e Nova Odessa”.

#### Décadas de 1990 a 2000 | o pequeno crescimento às margens do território

Na década de 1990 inicia-se a instalação de condomínios e loteamentos fechados<sup>10</sup>, bem como a ocupação urbana nos distritos industriais, principalmente ao redor de estabelecimentos de grande porte. Os loteamentos e condomínios foram se instalando horizontalmente no município. Alguns em áreas mais afastadas do centro da cidade, outros mais próximos, alguns sem nenhuma preocupação com os recursos da natureza, gerando problemas ambientais. Além desta ocupação mais espaiada, paralelamente percebe-se nas áreas mais centrais, o processo de verticalização das moradias.

---

<sup>10</sup> A informação sobre a implantação de condomínios e loteamentos fechados no município de Americana foi obtida através de entrevista com técnicos da Prefeitura e a mesma foi localizada no mapa da década referente, conforme consta da Figura 2.

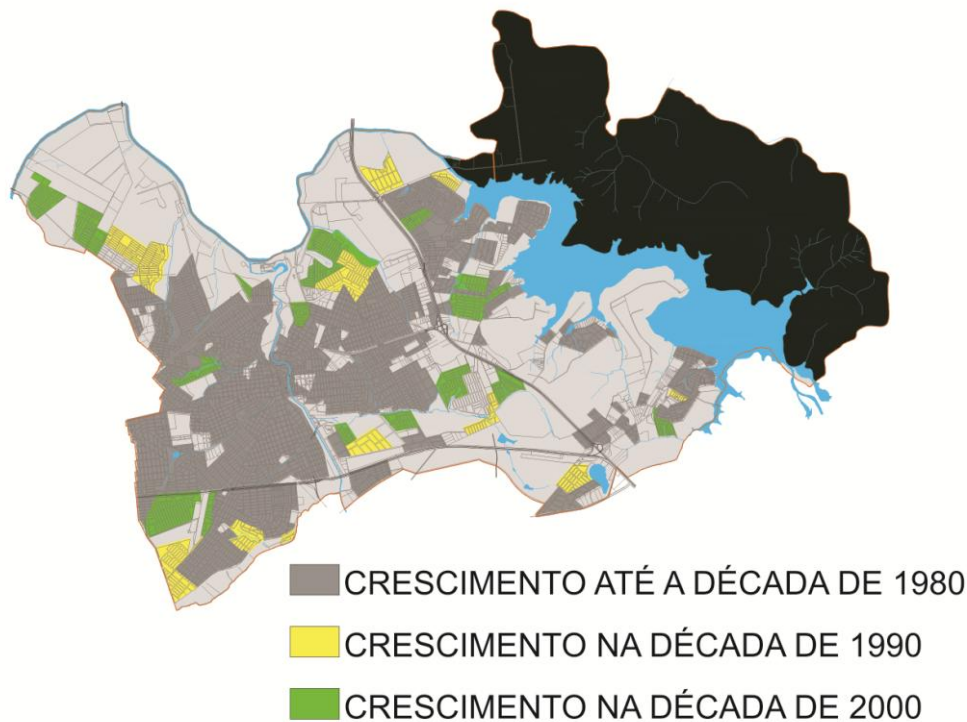
O setor têxtil entrou em crise a partir desta década e atingiu a região de Americana, acarretada principalmente pelo sucateamento do parque industrial e a abertura do mercado de tecidos estrangeiros, com destaque para os asiáticos. Neste contexto, muitas indústrias foram fechadas e outras transferidas para o Distrito Industrial. Conforme Trentin (2008, p. 108), “essa situação influenciou na dinâmica de uso da terra local, pois acabou arrefecendo o ritmo de crescimento acelerado, principalmente em relação à expansão da mancha urbanizada”.

Neste período o crescimento do tecido urbano foi bem menor do que nas décadas anteriores e concentrado nas extremidades da cidade, em dois eixos: Noroeste a Nordeste e Sudoeste a Sudeste.

Na década de 2000 Americana apresentou uma área de 133 km<sup>2</sup> de município, sendo 92 km<sup>2</sup> de área urbana ocupada, 32 km<sup>2</sup> de área rural e 9 km<sup>2</sup> distribuídos na vasta represa de Salto Grande, e sua população, neste período, atingiu os 182.593 mil habitantes (IBGE, 2000).

O fator localização, associado à presença de importantes eixos viários, favoreceu a expansão urbana e o aumento populacional dos municípios do entorno de Campinas, adquirindo características de região metropolitana com grande influência além de seus limites territoriais (TRENTIN, 2008, p. 62).

Nos anos de 2000 as áreas de expansão do tecido urbano são semelhantes às da década anterior, com exceção das áreas além da Rodovia Anhanguera (Figura 6, p.157).



**Figura 6 - Mapas da Evolução da Mancha Urbana de Americana de 1990 a 2000**

**Fonte: Elaborado pelas autoras / Mapa base: Prefeitura Municipal de Americana**

### **3. Americana e a relação regional**

A partir de 1970 a Região Metropolitana de São Paulo partilha seu dinamismo econômico e populacional com o interior do estado, destacando-se a região de Campinas. Os mais importantes fluxos migratórios ocorrem na região metropolitana de São Paulo em direção aos seguintes polos do interior: Campinas, Sorocaba, São José dos Campos, Ribeirão Preto, Bauru e São José do Rio Preto (BAENINGER, 2002, pp 97-102). Houve uma diminuição da relação entre o componente migratório e o crescimento absoluto da população metropolitana, porém a migração continua sendo importante na dinâmica demográfica regional, onde ocorre a predominância da migração intrametropolitana (BAENINGER, 2002, pp 97-152).

Como exemplo desse processo pode-se destacar os fluxos de pessoas de Campinas para Sumaré e, mais recentemente, para Hortolândia e Indaiatuba. Outra migração com destaque na RMC são os fluxos originados em Americana, que sendo considerado o segundo polo econômico regional, acabou por criar sua própria periferia, constituída por Nova Odessa e Santa Bárbara d'Oeste (BAENINGER; GONÇALVES, 2000) com quem realiza as principais trocas migratórias. Pode-se observar (

Tabela 2) que Americana apresenta o segundo maior número de entradas depois da sede da RMC, tanto em 2000, quanto em 2010.

[...] os dados de entradas e saídas em cada um dos municípios da RMC mostram cerca de 650 mil deslocamentos em 2010, número duas vezes maior do que o registrado no Censo de 2000. Tal quadro confirma ademais a forte relação entre localização do emprego e da população uma vez que são os municípios de Campinas, Americana e Paulínia que concentram a maior parte dos fluxos e também dos empregos. (FREY e DOTA, 2013, p. 241).

Em relação ao deslocamento para outra cidade, Santa Bárbara D'Oeste é a terceira (18,5%) e Nova Odessa é a quarta cidade (15,9%) que apresenta maior percentual da relação população (com mais de 15 anos) x saída. Estes dados mostram que Americana recebe uma grande população flutuante enquanto a população de Nova Odessa e Santa Bárbara D'Oeste migra diariamente para outras cidades.

**Tabela 2- Deslocamento Pendular e Índice de Eficácia de Pendularidade (IE) segundo Municípios da RMC em 2000 e 2010.**

Cidades	2000					2010				
	População		Deslocamento Pendular			População		Deslocamento Pendular		
	Total	A partir de 15 anos	Entradas (E)	Saídas (S)	IE <sup>11</sup>	Total	A partir de 15 anos	Entradas (E)	Saídas (S)	IE
Americana	182.593	139.529	23.221	10.537	0,38	210.638	172.205	36.607	25.433	0,18
Artur Nogueira	33.124	23.796	443	3.034	-0,75	44.177	34.104	1.277	8.702	-0,74
Campinas	969.396	736.787	84.392	27.253	0,51	1.080.113	871.343	151.815	55.666	0,46
Cosmópolis	44.355	32.279	791	4.319	-0,69	58.827	45.254	2.725	10.205	-0,58
Engenheiro Coelho	10.033	7.164	717	388	0,30	15.721	11.720	1.598	1.881	-0,08
Holambra	7.211	5.341	2.198	260	0,79	11.299	8.774	4.308	1.580	0,46
Hortolândia	152.523	105.996	3.225	30.489	-0,81	192.692	147.423	14.919	49.559	-0,54
Indaiatuba	147.050	108.011	1.840	5.987	-0,53	201.619	159.351	8.719	14.802	-0,26
Itatiba	81.197	60.323	2.197	2.557	-0,08	101.471	80.418	5.334	7.255	-0,15
Jaguariúna	29.597	21.908	2.247	1.486	0,20	44.311	34.904	8.999	3.460	0,44
Monte Mor	37.340	26.109	740	3.468	-0,65	48.949	37.100	2.738	8.472	-0,51
Nova Odessa	42.071	31.127	5.377	4.934	0,04	51.242	40.894	8.657	10.650	-0,10
Paulínia	51.326	37.813	7.433	2.830	0,45	82.146	63.573	19.770	11.706	0,26
Pedreira	35.219	26.337	562	1.174	-0,35	41.558	33.230	1.061	3.046	-0,48
Santa Bárbara D'Oeste	170.078	125.480	4.135	23.175	-0,70	180.009	144.806	11.666	34.466	-0,49

<sup>11</sup> O Índice de Eficácia de pendularidade (IE) é um indicador que varia entre -1 e 1, sendo que valores próximos a 1 representam concentração de entradas no município, ou seja, recebe muitas pessoas de outros municípios e, valores próximos a -1 indicam ocorrência de saídas do município. Os valores próximos a zero denotam equilíbrio entre entradas e saídas e pode representar área de maior circulação de pessoas. O indicador não avalia o volume das entradas, apenas mostra a relação entre entrada e saída de pessoas de quinze anos ou mais em um município, seja por motivo de estudo ou de trabalho. O IE para cada município da RM de Campinas foi calculado a partir da seguinte fórmula:

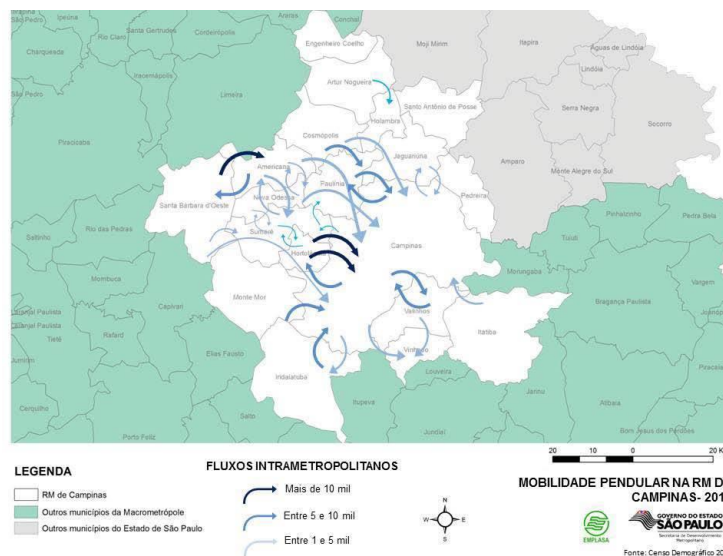
$$IE = \frac{E - S}{E + S} \quad \text{onde: } E = \text{n}^\circ \text{ de pessoas que entram no município e,} \\ S = \text{n}^\circ \text{ de pessoas que saem do município}$$



Santo Antônio de Posse	18.124	13.174	430	1.230	-0,48	20.650	15.858	1.124	2.739	-0,42
Sumaré	196.723	140.102	5.856	32.534	-0,69	241.311	186.020	13.840	54.020	-0,59
Valinhos	82.973	63.546	2.576	8.654	-0,54	106.793	86.683	13.041	19.574	-0,20
Vinhedo	47.215	35.803	5.132	3.996	0,12	63.611	51.000	10.830	9.245	0,08
<b>RMC</b>	<b>2.338.148</b>	<b>1.740.625</b>	<b>153.512</b>	<b>168.305</b>	<b>-0,05</b>	<b>2.797.137</b>	<b>2.224.660</b>	<b>319.028</b>	<b>332.461</b>	<b>-0,02</b>

Fonte: Tabela adaptada de Frey e Dota (2013), tabelas 2 e 3.

Segundo Caiado e Pires (2006, p. 289) os movimentos pendulares entre Americana, Santa Bárbara d’Oeste e Nova Odessa “compõem o segundo maior volume de viagens entre municípios da RMC”. No mapa abaixo é possível observar (Figura 7) que existe uma relação intensa de viagens diárias por transporte coletivo entre as três cidades analisadas.



**Figura 7 – Viagens diárias por transporte coletivo**  
 Fonte: Emplasa/Governo do Estado de São Paulo/Censo Demográfico 2010.

A expansão urbana de Americana, entre as décadas de 1940 e 1960, ocorreu principalmente no sentido da cidade de Santa Barbara d’Oeste<sup>12</sup> devido ao seu desenvolvimento industrial. Além disto, podem ser observados novos bairros residenciais para trabalhadores de empresas, tanto de Americana, quanto de Santa Bárbara d’Oeste. Esse crescimento no sentido Americana – Santa Bárbara d’Oeste se deu principalmente ao longo das chamadas Avenidas Santa Bárbara e São Paulo. Já no sentido contrário, Santa Bárbara D’Oeste – Americana, esse crescimento aconteceu ao longo do eixo da Rodovia Luiz de Queiroz (SP – 304).

<sup>12</sup> Santa Bárbara d’Oeste é a cidade mais antiga entre as três analisadas, sua fundação data do início do século XIX. Devido a sua localização privilegiada em relação aos cursos d’água. O seu desenvolvimento agrícola destacou-se na região, principalmente até os anos de 1970, quando a industrialização despontou na região.

A relação entre esses municípios é percebida também a partir da conurbação dos seus bairros. Nesta área limítrofe na cidade de Santa Bárbara D'Oeste é "habitada em sua grande maioria pela população que trabalha e possui forte ligação com esse centro vizinho" (CAIADO, 2002, p.115). Nesta área existe também uma grande concentração de favelas com uma distribuição espacial heterogênea dos equipamentos sociais e infraestrutura.

Na década de 1970 também ocorre o processo de conurbação no limite Sul do município de Americana com Nova Odessa, porém este se apresenta com menor intensidade. Nova Odessa<sup>13</sup> faz limite com Santa Barbara d'Oeste, porém não tem conexão viária com a mesma, utilizando Americana como rota de passagem para se conectar à cidade, por meio da rodovia, que será intitulada em 1986 de Luiz de Queiroz (SP – 304). Este acesso era um facilitador para o escoamento de mercadorias e pessoas devido a sua conexão com a Rodovia Anhanguera, induzindo a ocupação conhecida como parque industrial (bairro de Nova Odessa).

Diferente das outras cidades da RMC, Nova Odessa não apresenta crescimento significativo no eixo da Rodovia Anhanguera, observa-se somente algumas empresas e um pequeno bairro, que surgiu entre 1970 e 1980 (período de maior crescimento da cidade).

Desta forma, a relação regional entre as três cidades pode ser percebida pelo movimento diário de trabalhadores, principalmente pela cidade de Santa Bárbara D'Oeste e Nova Odessa para Americana e espacialmente, por meio do processo de conturbação mais intenso entre Santa Bárbara D'Oeste-Americana. Orientando essa relação é importante destacar a Rodovia Luiz de Queiroz, que promove a ligação das três cidades (**Figura 8**, p. 161).

---

<sup>13</sup> O município de Nova Odessa é o mais novo dentre os três estudados, foi fundado em 1905. Em 1935 passou a ser distrito de Americana e foi emancipado em 1960, período em que iniciou sua urbanização, por este motivo mostra-se mais dependente dos municípios vizinhos, os quais já se apresentavam mais consolidados.

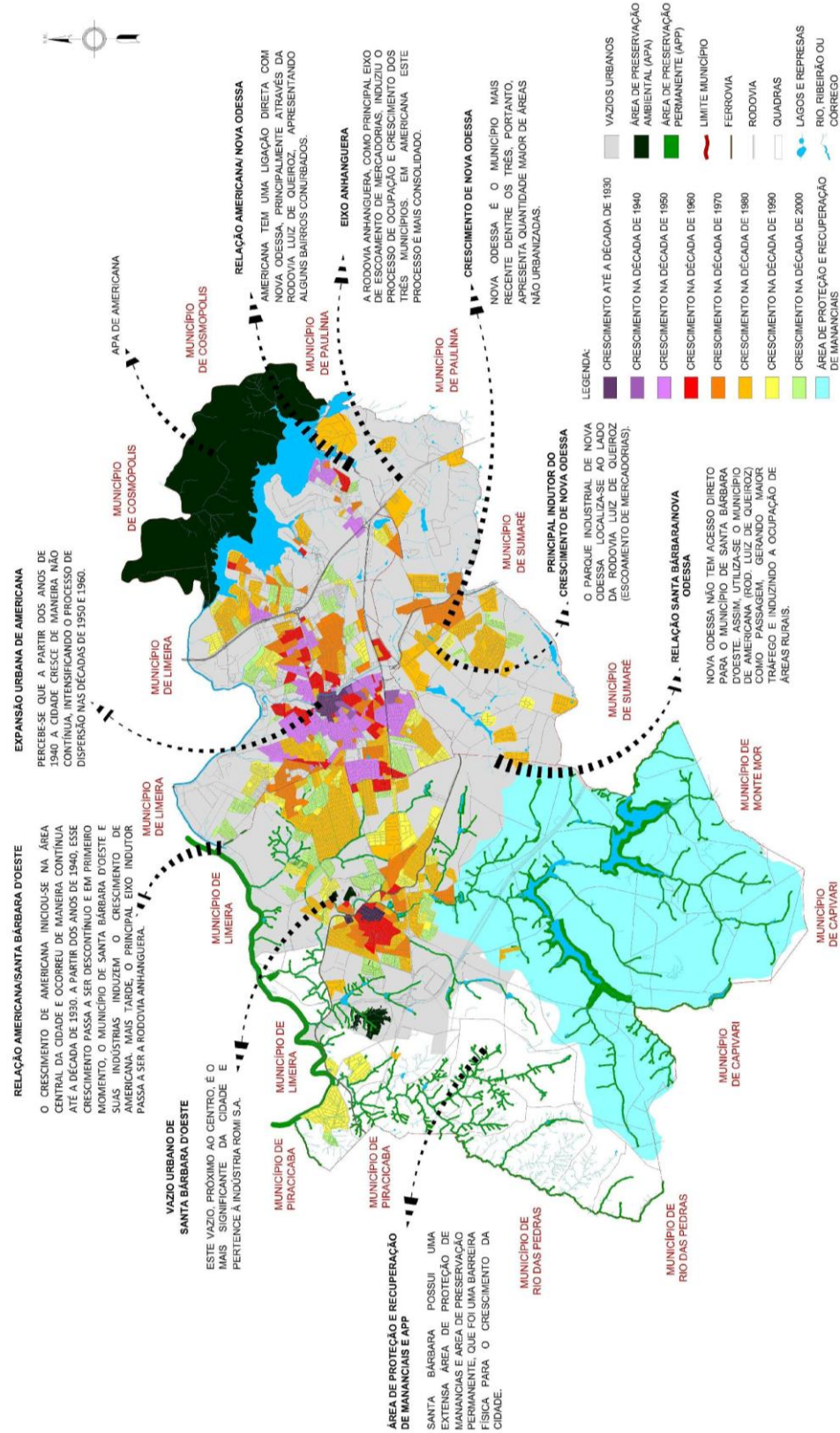


Figura 8 – Mapa da Evolução da Mancha Urbana dos Municípios de Americana, Santa Bárbara d'Oeste e Nova Odessa.

Fonte: Elaborado pelas autoras / Mapa base: Prefeituras Municipais dos respectivos Municípios

#### 4. Considerações finais

Diante dos dados coletados e do mapeamento de tais informações, foi possível pontuar alguns aspectos locais de Americana e também de sua relação regional.

Quanto ao processo de expansão urbana do município de Americana, percebe-se que o mesmo ocorreu de forma predominantemente contínua até 1940. Já a partir da década de 1950, observa-se um crescimento majoritário por meio de tecidos não adjacentes, caracterizado por três formações: i) a expansão radial fragmentada, ii) a ocupação dos vazios gerados por parcelamentos anteriores, iii) ocupações em sua maioria industriais Nordeste e Sudeste ao longo da via que se tornaria a Rodovia Anhanguera.

Na década de 1950, destaca-se o grande número de parcelamentos. Nota-se a criação de vazios urbanos pela expansão de tecidos não contíguos às áreas ocupadas anteriormente. Observa-se um direcionamento da expansão da área central, especialmente no setor Oeste. Inicia-se o processo de ocupação ao longo da Rodovia Anhanguera, de caráter industrial, e próximo da Represa de Salto Grande. Na década de 1960 ocorre uma menor expansão urbana, pois havia uma grande oferta de terrenos vagos decorrentes do parcelamento anterior. No entanto, continua de modo radial fragmentada, porém com predomínio de ocupação a Leste. Entre a Rodovia Anhanguera e a represa Salto Grande observa-se também alguns parcelamentos, porém, menores do que na década anterior. Na década de 1970 observa-se o mesmo tipo de crescimento anterior com a ocorrência de vazios urbanos, sendo destaque grandes áreas parceladas a Leste e com aumento do número de parcelamentos entre a Rodovia Anhanguera e a Represa do Salto Grande. Na década de 1980 observa-se que alguns parcelamentos ocupam vazios gerados anteriormente e destacam-se grandes áreas de expansão a Nordeste e Oeste.

Nas décadas de 1990 e 2000 a ocupação é bastante limitada, pois grande parte do parcelamento do município já foi realizada. No entanto, ressaltam-se grandes glebas que permanecem vazias esperando uma maior valorização, algumas inclusive às margens da Rodovia Anhanguera.

No aspecto regional, foi possível identificar o grande movimento pendular dos trabalhadores entre Americana, Santa Bárbara d'Oeste e Nova Odessa, pois concentra o segundo maior polo industrial da RMC e a conturbação entre tais cidades.

Diante da análise do processo de expansão urbana do município de Americana e de suas cidades do entorno imediato, pode-se concluir:

- i. Destacou-se no processo de crescimento do município de Americana a geração de vazios a partir dos anos 1950 e de sua ocupação nas décadas posteriores, ou seja, a especulação imobiliária fez parte do desenvolvimento da cidade. Áreas com infraestrutura urbana pública, -assim como rede de água, esgoto, luz, coleta de lixo, transporte público-, foram observadas sem ocupação, os chamados “vazios urbanos”, áreas que aguardavam sua valorização para serem posteriormente ocupadas.
- ii. A dependência de Nova Odessa e principalmente de Santa Bárbara D’Oeste mostra-se pelo processo de movimento pendular à Americana, além de em seu desenvolvimento inicial possuir diversos bairros conurbados, onde o regional encontra-se conectado não só pelas redes de mercadorias e de pessoas, mas também fisicamente, composto no território.
- iii. A Rodovia Anhanguera foi estruturadora do processo de ocupação da região. Americana sempre se destacou pela indústria têxtil, portanto, o escoamento facilitado de mercadorias foi essencial para seu desenvolvimento. Os municípios de Nova Odessa e Santa Bárbara d’Oeste apoiavam-se na Rodovia Luiz de Queiroz para mútua conexão e também por ser uma via de acesso à Americana. Vale ressaltar que esta via escoava para a Rodovia Anhanguera, assinalando seu caráter estruturador.

### Referências bibliográficas

BAENINGER, Rosana. (2002) A População em Movimento. In: FONSECA, Rinaldo Barcia; DAVANZO, Aurea M. Q.; NEGREIROS, Rovena M. C. (orgs.). *Livro Verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas*. Campinas: Editora da UNICAMP.

BAENINGER, Rosana; GONÇALVES, Renato Franco de Paula. (2000). *Novas espacialidades no processo de urbanização: a região metropolitana de campinas*. XII ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS.

CAIADO, M. C. S. & PIRES, M. C. (2006) Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros. In: CUNHA, J. M. da C. (org.). *Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação*, Nepo/Unicamp, Campinas [Online]

[http://www.nepo.unicamp.br/textos/publicacoes/livros/vulnerabilidade/arquivos/arquivos/vulnerab\\_cap\\_10\\_pgs\\_275\\_304.pdf](http://www.nepo.unicamp.br/textos/publicacoes/livros/vulnerabilidade/arquivos/arquivos/vulnerab_cap_10_pgs_275_304.pdf)

CAIADO, Maria Célia Silva (2002) Município de Santa Bárbara D’Oeste. In:

CANO, W.; BRANDÃO, C. A. *A Região Metropolitana de Campinas: urbanização, economia, finanças e meio ambiente*. Campinas, SP: Editora Unicamp.

- CANO, W.; BRANDÃO, C. A. (2002) *A Região Metropolitana de Campinas: urbanização, economia, finanças e meio ambiente*. Campinas, SP: Editora Unicamp.
- FREY, Henrique; DOTA, Ednelson Mariano. (2013). O Censo de 2010 e as primeiras leituras sobre a mobilidade espacial da população na Região Metropolitana de Campinas. In: *Mediações*, Londrina, v. 18 n°. 1, pp. 226-243.
- GOBBO, C. et al. (1999) *Preservando nossa história*. Edição do autor, Americana.
- IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [Online] [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)
- LIMA, D. M. (2002) *Americana em um século: a evolução urbana de uma cidade industrial de porte médio*. Annablume: Fapesp, São Paulo.
- NEGRI, B. (1996) *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)*. Ed. da Unicamp, Campinas. pp. 242
- PIRES, M. C. S.; SANTOS, S. M. M. (2002) Evolução da Mancha Urbana. In: FONSECA, R. B. et al. *Livro Verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas*. Unicamp, Campinas.
- QUEIROGA, E. F. (2005). A Megalópole do Sudeste Brasileiro: a formação de uma nova entidade urbana para além das noções de macro-metrópole e de complexo metropolitano expandido. *XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, Salvador.
- REIS, Nestor Goulart. (2006). *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes.
- SEMEGHINI, U. C. (2006) *Gestão metropolitana, possibilidades e limites: a experiência de Campinas*. 2006. Tese (doutorado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. Campinas-SP.
- SOARES, B. R. (2003) Cidade e metrópole: notas de um debate. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos; LEMOS, Amália Inês Geraiges (orgs.). *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. Contexto, São Paulo.
- SUGIMOTO, Luiz (2008) Entraves e alternativas para a gestão das metrópoles brasileiras. In: *Jornal da Unicamp*. Disponível em <[http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp\\_hoje/ju/fevereiro2008/ju385pag06.html](http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp_hoje/ju/fevereiro2008/ju385pag06.html)> Acesso em 12 de Março de 2011
- TRENTIN, G. (2008) *A expansão urbano-industrial do município de Americana-SP: geotecnologias aplicadas à análise temporal e simulação de cenários*, 239f. Dissertação de Mestrado (Pós Graduação em Geografia) – Unesp, Rio Claro. [Online] In: [http://www.athena.biblioteca.unesp.br/exlibris/bd/brc/33004137004P0/2008/trentin\\_g\\_me\\_rcla.pdf](http://www.athena.biblioteca.unesp.br/exlibris/bd/brc/33004137004P0/2008/trentin_g_me_rcla.pdf)
- VILLAÇA, F. (1998) *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. Studio Nobel, São Paulo.

Data de Recebimento: 15/10/2013

Data de Aprovação: 14/04/2014

Para citar essa obra:

PASQUOTTO et all. A expansão urbana de Americana e a questão regional. In: **RUA** [online]. 2014, no. 20. Volume II - ISSN 1413-2109. p. 143-165. Consultada no Portal Labeurb – Revista do Laboratório de Estudos Urbanos do Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade.

<http://www.labeurb.unicamp.br/rua/>

Capa:

**Laboratório de Estudos Urbanos – LABEURB**  
**Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade – NUDECRI**  
**Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP**  
<http://www.labeurb.unicamp.br/>

**Endereço:**

LABEURB - LABORATÓRIO DE ESTUDOS URBANOS  
UNICAMP/COGEN / NUDECRI

CAIXA POSTAL 6166

Campinas/SP – Brasil

**CEP** 13083-892

**Fone/ Fax:** (19) 3521-7900

**Contato:** <http://www.labeurb.unicamp.br/contato>