

JUNDIAÍ (SP): TRANSFORMAÇÕES RECENTES NA PAISAGEM URBANA

JUNDIAÍ (SP): RECENT CHANGES IN THE URBAN LANDSCAPE

Adriana Fornari Del Monte Fanelli*

Wilson Ribeiro dos Santos Júnior**

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar aspectos condicionantes das transformações e as tipologias presentes na paisagem urbana de Jundiaí na região situada às margens das rodovias Dom Gabriel P. B. Couto e João Cereser, nas proximidades da serra do Japi. A partir da conceituação de Magnoli (1982) de espaços livres, e através da análise de informações de diversas naturezas, como legislações urbanísticas, fotos aéreas e visitas *in loco*, pode-se afirmar que Jundiaí, cidade-polo do Aglomerado Urbano de Jundiaí (AUJ), caracteriza-se pela presença de grandes áreas de preservação ambiental, como a serra do Japi, e áreas de conservação de mananciais, que impedem a expansão urbana para os vetores sul ou leste, favorecendo o crescimento da forma urbana no sentido noroeste e oeste. Devido à sua localização, num espaço intersticial entre as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e o Aglomerado Urbano de Sorocaba (AUS), a cidade convive com diversas influências socioeconômicas e espaciais decorrentes do processo de metropolização típico da macrometrópole paulista. Assim, as áreas de preservação ambiental, as presenças de espaços livres não urbanizados de grandes proporções e a sinergia de Jundiaí com a rede de cidades dos Aglomerados Urbanos tornaram-se os principais agentes transformadores da paisagem urbana deste território.

Palavras-chave: Paisagem urbana. Jundiaí. Aglomerado Urbano de Jundiaí. Sistemas de Espaços Livres. Requalificação urbana.

ABSTRACT

The objective of this work is to analyze aspects of transformations and constraints typologies present in the urban landscape of the Jundiaí region situated on the banks of the Don Highway Gabriel P. B. Couto and John Cereser nearby serra do Japi. From conceptualization Magnoli (1982) open spaces and through the analysis of information of various kinds such as urban laws, aerial photographs and site visits, we can say that Jundiaí city polo Crowded Urban Jundiaí (UKA), characterized by the presence of large areas of environmental protection, such as Sierra Japi, and watershed conservation areas, preventing urban sprawl to the south or east vectors, favoring the growth of urban form towards northwest and west. Due to its location, in the interstitial space between the metropolitan areas of São Paulo, Campinas and Sorocaba Urban Cluster (AUS), the city grapples with diverse socioeconomic influences arising from the process and spatial metropolization typical macro-metropolis São Paulo. Thus, the areas of environmental preservation,

* Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (POSURB) da PUC-Campinas. Rodovia Dom Pedro I, km 136, Parque das Universidades, 13086-900, Campinas, SP, Brasil.
amfanelli@uol.com.br

** Arquiteto pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). Docente do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (POSURB) da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Rodovia Dom Pedro I, km 136, Parque das Universidades, 13086-900, Campinas, SP, Brasil.
wilson@puc-campinas.edu.br

presence of non-urban spaces of large proportions and synergy in Jundiaí with network cities of conurbations have become the main agents of change in urban landscape that territory.

Keywords: Urban landscape. Jundiaí. Jundiaí Urban Cluster. Open Spaces Systems. Urban requalification.

1 INTRODUÇÃO

As transformações econômicas e sociais advindas das mudanças no sistema produtivo, observadas desde 1970, impulsionaram a reestruturação¹ espacial das cidades, que se expressa na transição acelerada da sociedade industrial para a sociedade de serviços (EIGENHEER, 2012), na disseminação de novas tecnologias, no aumento da velocidade e dos fluxos de informações. No entanto, as telecomunicações não substituíram o deslocamento de bens, nem ofereceram a mesma qualidade de comunicação dos contatos presenciais e, contraditoriamente, verificou-se aumento significativo da mobilidade urbana e da necessidade de melhoria do sistema de acessibilidade.

O deslocamento de pessoas ou bens, ao gerar dispêndio de tempo, cria uma disputa territorial entre os diversos segmentos sociais pelas melhores localizações na cidade. O tempo passa a ter valor financeiro, ou seja, quanto mais rápida for a logística para o deslocamento de pessoas, produtos e matérias-primas, maiores os lucros obtidos pelos agentes econômicos (VILLAÇA, 2012). Assim, os deslocamentos espaciais sistemáticos, sejam de pessoas, sejam de produtos, tornam o tempo um fator de aumento do lucro e da produtividade no sistema produtivo, valorizando progressivamente a localização espacial – disputa esta acirrada pelo mercado imobiliário, seja na oferta de galpões logísticos ou industriais, ou de condomínios residenciais fechados.

O Aglomerado Urbano de Jundiaí (AUJ) revela, com estas transformações e com as influências induzidas pelo território macrometropolitano, movimentos antagônicos e simultâneos de fragmentação e integração espacial (LACERDA, 2012), facilitados pela ampliação da acessibilidade e mobilidade de pessoas e de bens físicos, uma vez localizado numa posição intersticial na Macrometrópole Paulista, conectado com as Regiões Metropolitanas de São Paulo e Campinas e com o Aglomerado Urbano de Sorocaba (AUS) (figura 1).

Neste contexto, não podemos considerar as áreas urbanizadas contínuas ou dispersas isoladamente (LIMONAD, 2012), e sim como partes de uma rede de cidades, vilas e loteamentos articulados entre si, que trabalham em conjunto, estabelecendo relações sociais, econômicas e espaciais muito estreitas com a região macrometropolitana. (BORJA, 1997).

As transformações dos sistemas urbanos e das centralidades decorrentes do processo de metropolização promoveram importantes mudanças em Jundiaí, verificando-se a recomposição do centro principal, com limites cada vez menos nítidos, e o fortalecimento e surgimento de novas centralidades integrando territórios cada vez mais afastados. As

¹ SPOSITO (2002 apud TOURINHO, 2011) comenta que o termo reestruturação urbana deve ser utilizado num momento em que o conjunto das mudanças no processo de transformações urbana for significativo.

áreas próximas às rodovias, facilitadoras da conexão, da acessibilidade e da mobilidade macrometropolitana, tornaram-se localizações atraentes tanto para os condomínios das classes sociais de alto poder aquisitivo como para a instalação de empresas preocupadas com o rápido escoamento dos seus produtos: “A cidade já não é mais o centro de concentração, de intercâmbio, de centralidade, senão um elemento a mais em um amplo sistema difuso.” (BUSQUETS, 1996).

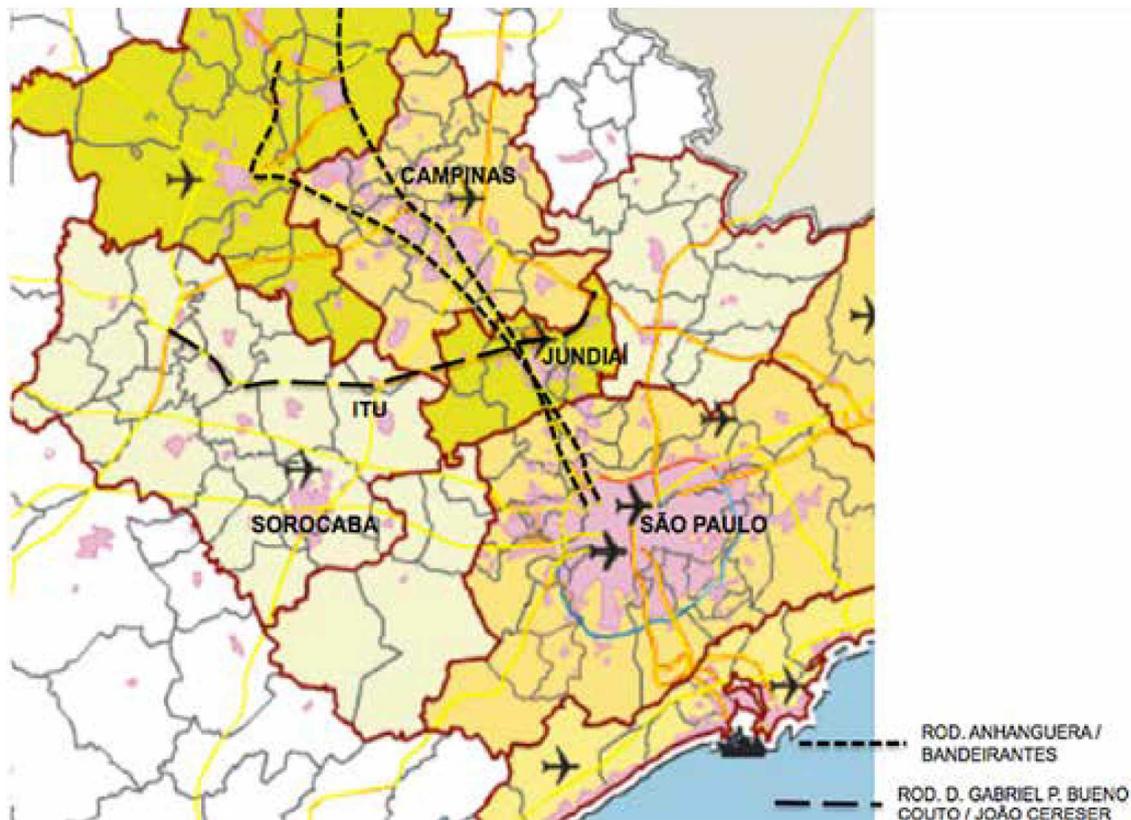


Figura 1 AUJ, AUS, Metrôpole de São Paulo e Metrôpole de Campinas: rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dom Gabriel P. B. Couto e João Cereser.

Fonte: Elaborada por Adriana Fanelli. A partir de mapa base da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa) – 2006. Disponível em: <<http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/>>. Acesso em: 30 jun. 2013.

Constata-se, portanto, uma reestruturação espacial em que se manifesta o caráter perverso de segregação social, tornando as áreas com boas acessibilidades e novas infraestruturas urbanas mais caras e acessíveis apenas às camadas sociais de renda alta. Esta reestruturação resulta num processo em que coexistem a fragmentação espacial das cidades e a integração ou interdependência entre os seus fragmentos, sendo que a recomposição social no espaço urbano e metropolitano contribui para um aumento expressivo da mobilidade.

2 A FORMA URBANA EM JUNDIAÍ E A APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS LIVRES PELO MERCADO IMOBILIÁRIO

Uma característica morfológica importante do suporte biofísico para a definição da forma urbana da cidade de Jundiaí é a serra do Japi. Segundo o estudo de Pradella

(2002), a serra é protegida como reserva biológica por lei municipal; tombamento, por resolução estadual; APA, por lei estadual (figura 2). No zoneamento municipal, a área é classificada como rural; no Plano Diretor, pela Lei Complementar nº 224, de 27 de dezembro de 1996, como Macrozona de Preservação.

Desta forma, podemos considerar a área de preservação da serra do Japi como um dos principais condicionantes para definição da forma urbana, assim como a área de proteção de mananciais da bacia do rio Capivari e do Rio Jundiáí Mirim.



Figura 2 Área de Proteção Ambiental.

Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiáí.

Disponível em:

<http://saladeimprensa.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/porta1.nsf/V03.02/smpm_areadeptoecao?OpenDocument>.

Acesso em: 10 mai. 2012.

Assim como a área de preservação da serra do Japi é um agente produtor da forma e da modificação da paisagem urbana, a influência da sinergia entre as cidades do AUJ²

² O Aglomerado Urbano de Jundiáí (AUJ) é a mais recente unidade regional do Estado de São Paulo, constituído pelos municípios de Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jarinu, Jundiáí, Louveira e Várzea Paulista. O Projeto de Lei Complementar (PLC) 13/2011, que criou o AUJ, foi sancionado pelo governador do Estado de

favorece transformações na paisagem urbana de Jundiá, uma vez que atrai a expansão da cidade no sentido das rodovias, facilitando a acessibilidade a essa rede de cidades.

Percebe-se que, com a instalação da rodovia Anhanguera (1948) e, posteriormente, da rodovia Bandeirantes (1978), houve ampliação do perímetro urbano da cidade (figura 3), impulsionando uma forte expansão urbana na direção noroeste e oeste.

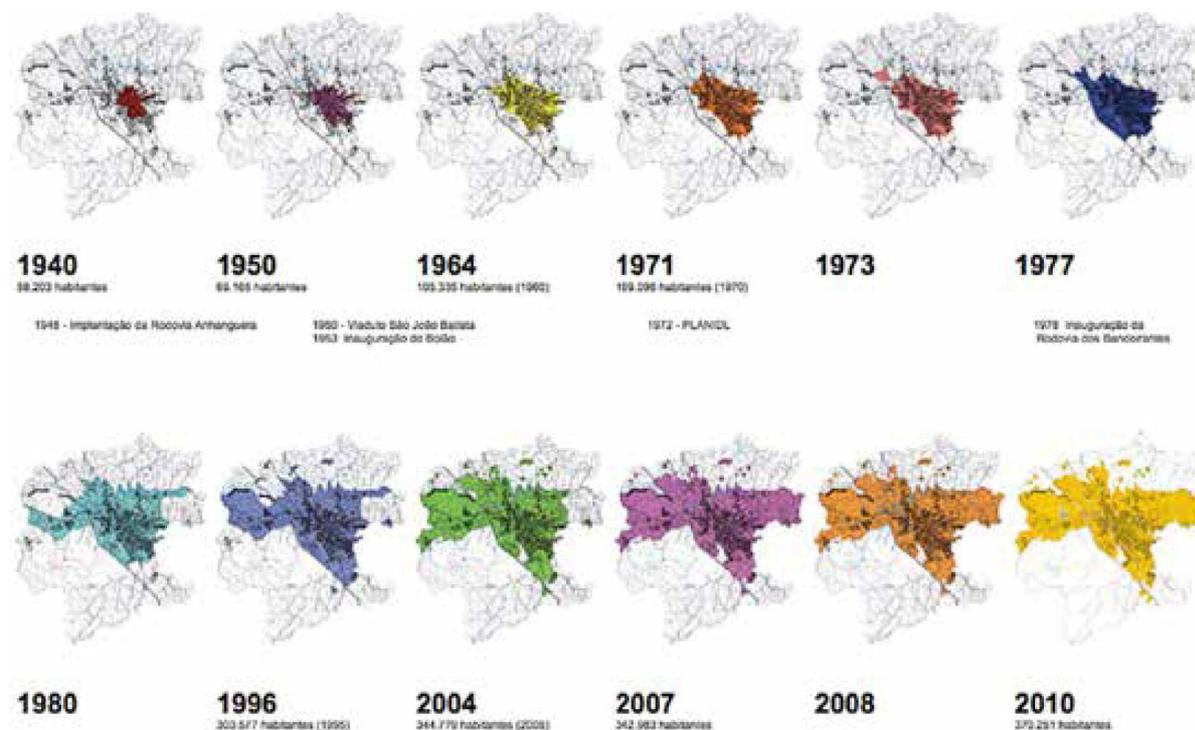


Figura 3 Evolução do perímetro urbano.

Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiá.

Disponível em:

<http://saladeimprensa.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf/V03.02/smpm_mapas?OpenDocument>.

Acesso em: 10 mai. 2012.

Considerando *Espaços Livres* como todos aqueles Espaços Livres de edificação (MAGNOLI, 1982) que poderão ser utilizados no futuro com potencial para mudar a paisagem urbana, nota-se a importância da presença dos mesmos ao longo das rodovias Dom Gabriel P. B. Couto e João Cereser, passíveis de apropriação tanto pelo mercado imobiliário como pelo poder público.

Os espaços livres de urbanização presentes nesta região foram essenciais para o assentamento do Distrito Industrial e para a expansão dos bairros do Engordadouro, Medeiros e Torres de São José (figura 4), favorecendo a apropriação do local não só por condomínios e loteamentos fechados que se privilegiam da proximidade da serra do Japi, como também por residências ocupadas por uma população de renda mais baixa, devido à proximidade com o Distrito Industrial.

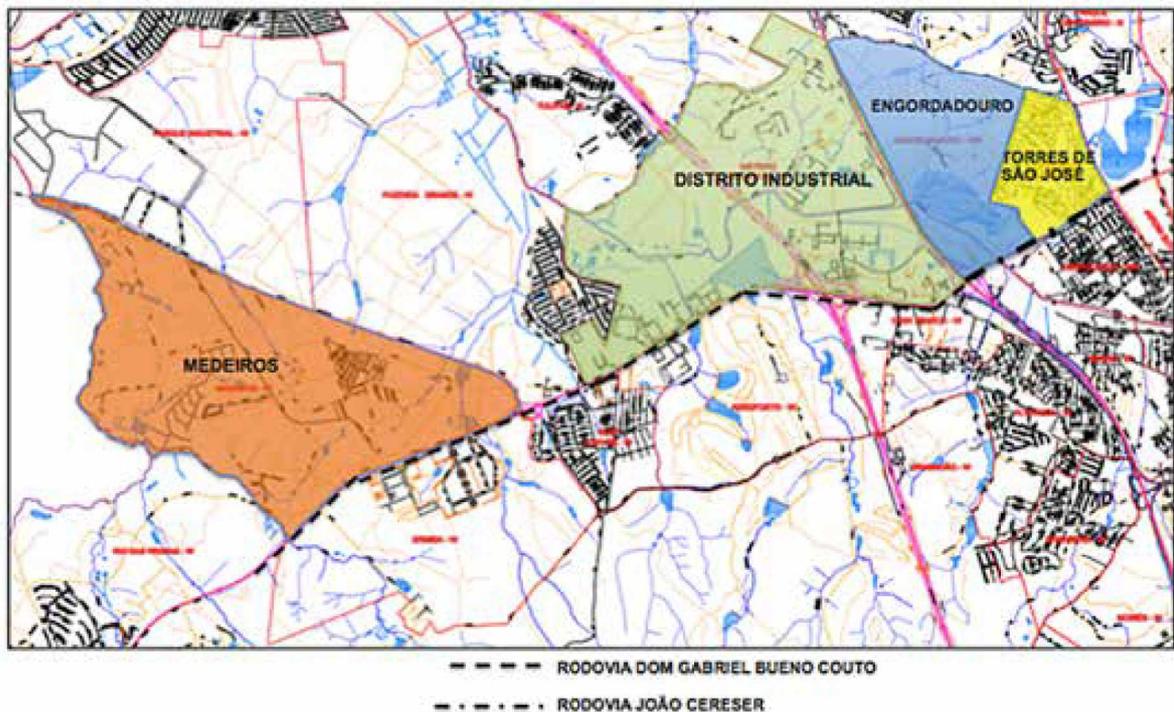


Figura 4 Território de análise do artigo.

Fonte: Elaborada por Adriana Fanelli. A partir de mapa base da Prefeitura Municipal de Jundiá.

Disponível em: <[http://saladeimprensa.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpmA/\\$file/79.pdf](http://saladeimprensa.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpmA/$file/79.pdf)>. Acesso em: 30 jun. 2013.



Figura 5 Localização dos bairros de Jundiá na interseção das rodovias João Cereser e Vereador Geraldo Dias. Foto: Adriana Fanelli – 28 ago. 2013.

Assim, houve expansão da forma urbana e do perímetro urbano de Jundiaí no sentido oeste e noroeste da cidade, e, conseqüentemente, um adensamento populacional importante, nos últimos cinco anos, nos bairros de Medeiros, Engordadouro, Torres de São José e o Distrito Industrial (figura 5) – nos Setores noroeste e oeste de Jundiaí, mantendo fortes conexões de acessibilidade e de troca de informações com outras cidades do AUJ, principalmente ao longo das rodovias João Cereser e Dom Gabriel P. B. Couto.

Estes bairros tiveram aumento de mais de 1.000 novos contribuintes do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) de 2005 a 2010³, enquanto nos bairros centrais não houve aumento significativo, conforme registra o gráfico 1.

Adensamento Populacional 2005/2010

- não houve aumento significativo (IPTU)
- mais de 1.000 novos contribuintes (IPTU)
- mais de 400 novos contribuintes (IPTU)
- superior a 15%

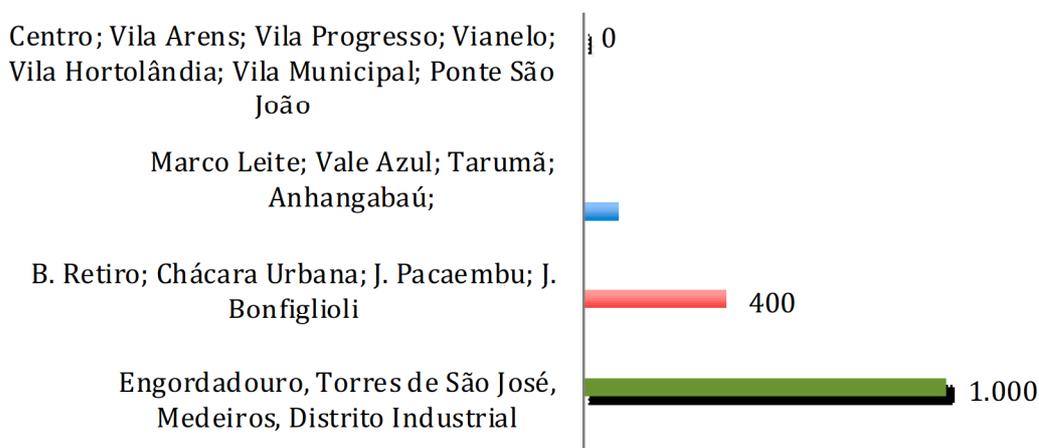


Gráfico 1 Adensamento Populacional 2005/2010.

Fonte: Elaborado por Adriana Fanelli. A partir de mapa base da Prefeitura Municipal de Jundiaí.

Disponível em: <<http://saladeimprensa.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpmA>>.

Acesso em: 30 jun. 2013.

○ crescimento desta região também é comprovado pela paisagem urbana, que sofreu várias transformações (figura 6).

³ Dados fornecidos pelo site da Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em:

<<http://saladeimprensa.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpmA>>. Acesso em: 30 jun. 2013.

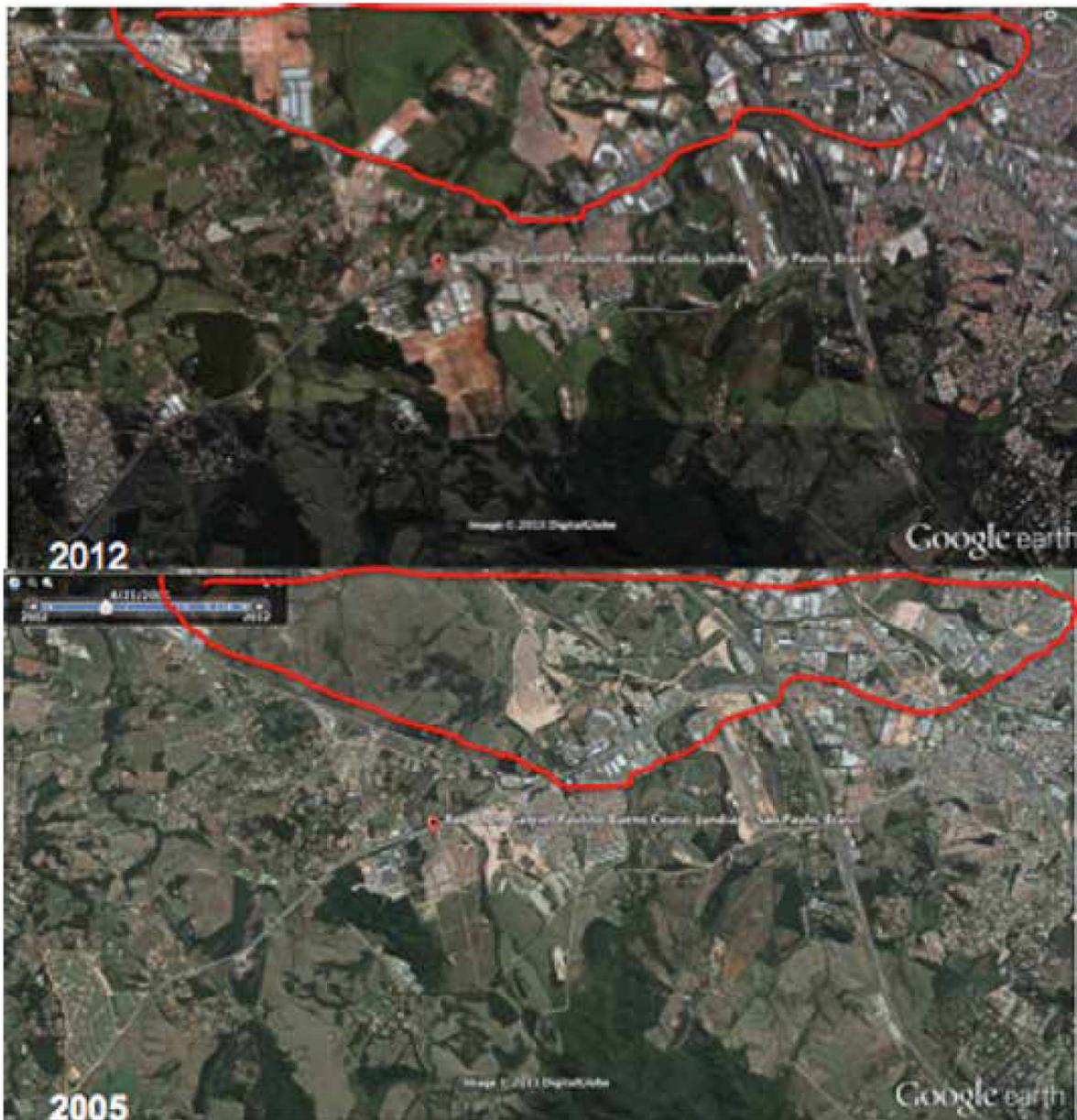


Figura 6 Paisagem urbana no eixo da rodovia Dom Gabriel P. B. Couto (2005/2012).

Modificada pelos autores.

Fonte: Google Earth. Disponível em: <www.google.com/earth>. Acesso em: 10 jun. 2013.

Comparando as imagens aéreas, percebem-se, neste intervalo de tempo, as transformações na paisagem urbana ocorridas ao longo das rodovias citadas, em áreas de espaços livres não urbanizados, ocupadas nesses últimos anos basicamente por empresas logísticas e condomínios fechados.

4 BAIROS DO DISTRITO INDUSTRIAL: MEDEIROS, TORRES DE SÃO JOSÉ E ENGORDADOURO

O Distrito Industrial nasceu na década de 1970, por iniciativa da Prefeitura do Município de Jundiaí, e foi projetado para abrigar um parque industrial em área (figura 7) delimitada pelas rodovias Anhanguera e Bandeirantes, e Dom Gabriel P. B. Couto,

proporcionando boa acessibilidade principalmente às Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e ao AUS. Para facilitar e agilizar a implantação de indústrias neste bairro, foram concedidos incentivos e benefícios fiscais, atraindo mais de 500 empresas.⁴

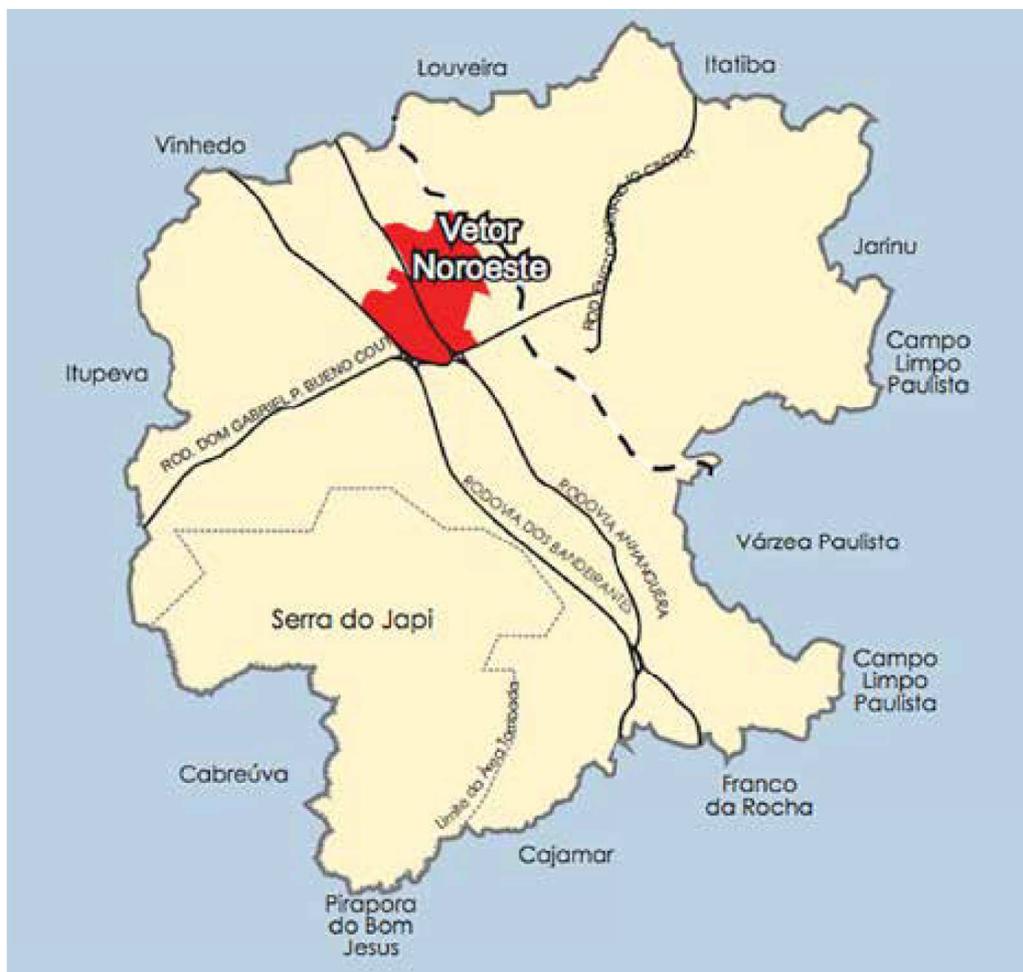


Figura 7 Vetor noroeste de Jundiá – Distrito Industrial e bairro do Engordadouro.

Fonte: Desenho fornecido pela Prefeitura Municipal de Jundiá – 2010.

Disponível em: <[http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpm/\\$file/14.pdf](http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpm/$file/14.pdf)>.

Acesso em: 10 jun 2013.

Em 96,65% do território do Distrito Industrial (figura 8) predomina, hoje, a ocupação industrial; 3,03% de residências; 0,33% de uso institucional e nenhum espaço de uso comercial ou de serviços. A área total deste bairro é de 441,44 hectares, com densidade habitacional bruta de 1,42 habitantes/hectare.

Percebem-se, ao longo da rodovia Dom Gabriel P. B. Couto, duas tipologias diferentes e predominantes em suas margens: de um lado, indústrias e empresas logísticas; de outro, condomínios fechados que procuram a paisagem da serra para atrair novos moradores. Ou seja, assim como as indústrias se apropriam do local pelo fácil acesso às rodovias, o poder imobiliário também se apropria, vendendo a proximidade com a natureza, além da rápida acessibilidade às metrópoles vizinhas.

⁴ Como a Renault/Nissan, Frigor Hans, Parmalat, Coca-Cola, Ambev Sifco, Mahle, Siemens, Foxcon, Itaotec, Rexam, Akzo Nobel, Fidelity Information Services.



Figura 8 Distrito Industrial de Jundiaí (2005/2012).

Modificada pelos autores.

Fonte: Google Earth.

Disponível em: <www.google.com/earth>. Acesso em: 10 jun. 2013.

O bairro do Engordadouro está localizado no vetor noroeste da cidade (figura 9), com predomínio do uso industrial (54,17%), embora o uso residencial seja importante (44,22%). A área total do bairro é de 303,91 hectares, com densidade habitacional bruta de 7,94 habitantes/hectare.⁵

⁵ Informações da Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: <http://cidade.jundiai.sp.gov.br/pmjsite/portal.nsf/v03.02/smpm_conhecabairro?opendocument>. Acesso em: 10 jun. 2013.

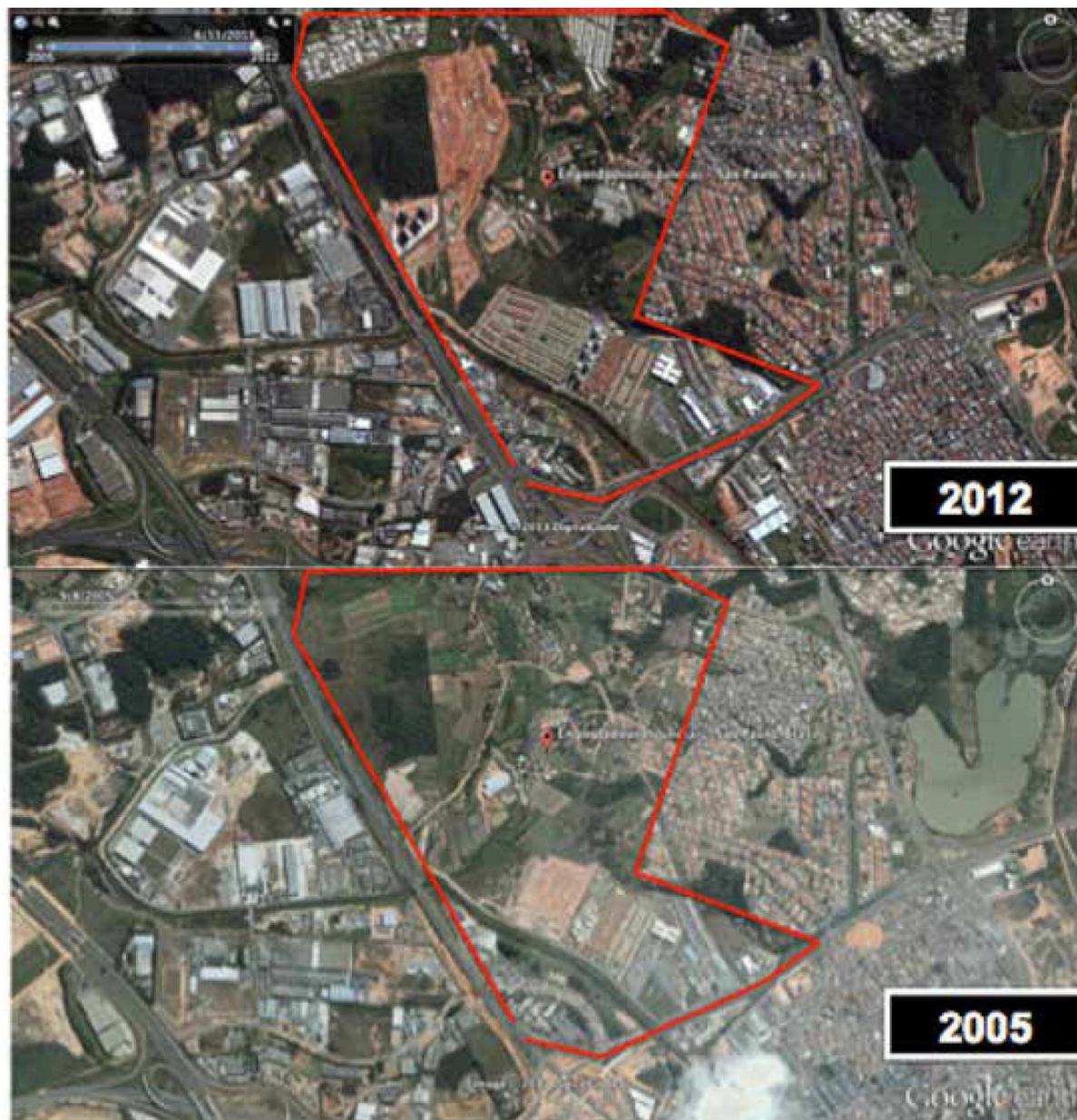


Figura 9 Bairro do Engordadouro, em Jundiá (SP), (2005/2012).
 Fonte: Google Earth.
 Disponível em: <www.google.com/earth>. Acesso em: 10 jun. 2013.

O bairro Medeiros, situado no vetor oeste (figura 10), nos limites das rodovias Dom Gabriel P. B. Couto e Vice Prefeito Hermenegildo Tonolli, teve crescimento muito rápido nos últimos cinco anos, principalmente com o uso residencial, que ocupa 62,23% do território, enquanto o uso industrial ocupa 27,27%, o uso comercial e de serviços 8,96% e apenas 1,54% é ocupado por uso institucional.⁶

⁶ Informações da Prefeitura Municipal de Jundiá. Disponível em:
 <http://cidade.jundiai.sp.gov.br/pmjsite/portal.nsf/V03.02/smpm_conhecabairro?OpenDocument>.
 Acesso em: 10 jun. 2013.

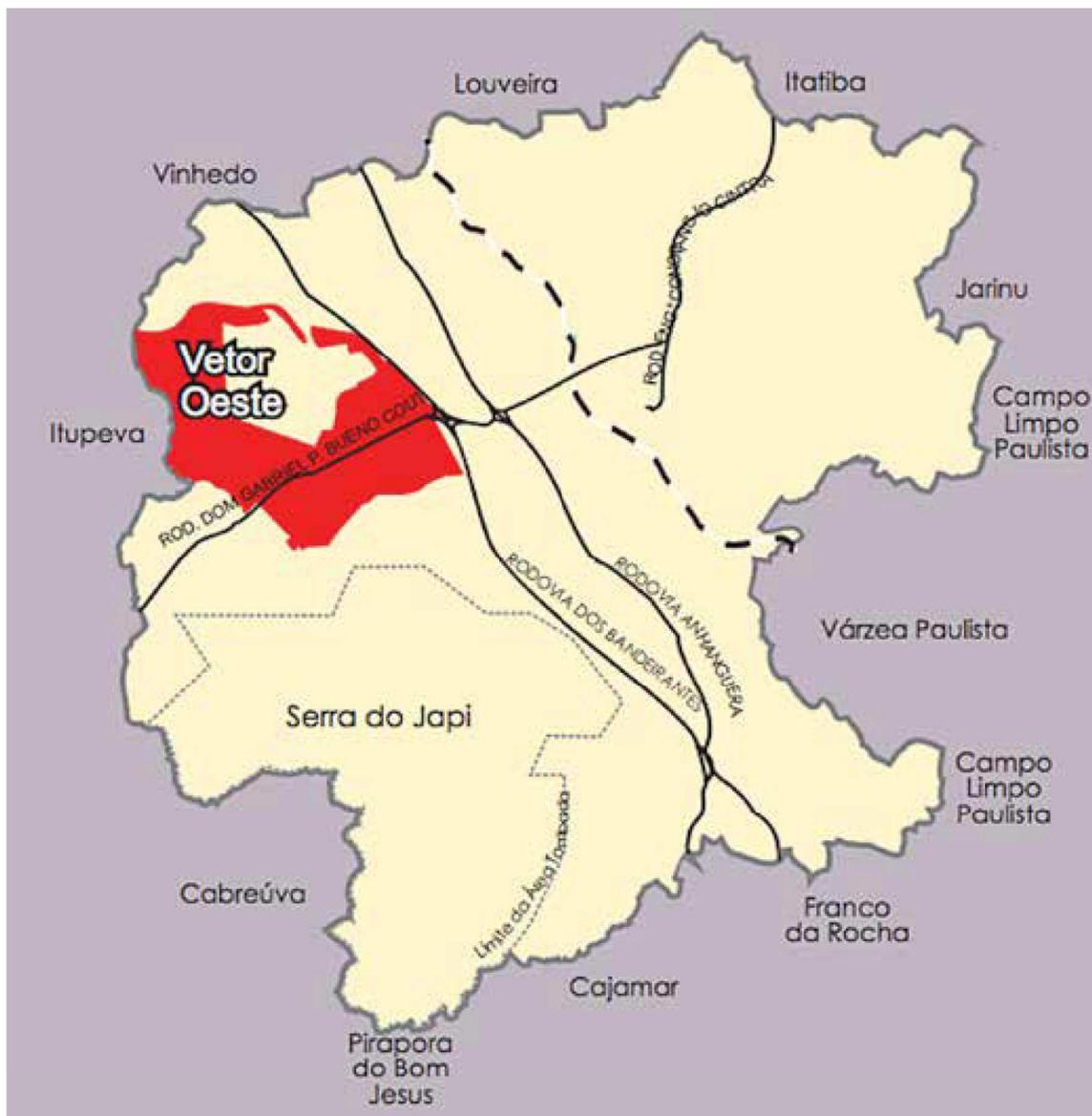


Figura 10 Vetor oeste (bairro de Medeiros).

Fonte: Desenho fornecido pela Prefeitura Municipal de Jundiá – 2010. Disponível em: <[http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpm/\\$file/3.pdf](http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpm/$file/3.pdf)>. Acesso em: 10 jun. 2013.

O bairro Medeiros possui área de 780,11 hectares e densidade habitacional bruta de 4,29 habitantes/hectare.⁷ Pela imagem aérea (figura 11), percebe-se que houve crescimento, nos últimos cinco anos, principalmente de residências, loteamentos e condomínios fechados. A especulação imobiliária, apropriando-se da boa localização entre as rodovias, produziu loteamentos de alto padrão, como o Jardim Santa Tereza, ao mesmo tempo em que o poder público instalou o loteamento Fazenda Grande, destinado à população de baixa renda, entre o bairro de Medeiros e o Distrito Industrial.⁸

⁷ Informações da Prefeitura Municipal de Jundiá. Disponível em: <http://cidade.jundiai.sp.gov.br/pmjsite/portal.nsf/V03.02/smpm_conhecabairro?OpenDocument>. Acesso em: 10 jun. 2013.

⁸ “Por meio da Fundação Municipal de Ação Social (Fumas) foi viabilizada a implantação do parque Antonieta Chaves Cintra Gordinho, o ‘Fazenda Grande’, no bairro Medeiros. O loteamento tem área to-



Figura 11 Bairro Medeiros (2005/2012).

Modificada pelos autores.

Fonte: Google Earth.

Disponível em: <www.google.com/earth>. Acesso em: 10 jun. 2013.

tal de 694.934,10 m², dos quais 418.791,61 m² foram reservados para lotes, com áreas com destinação exclusiva de uso comercial e de serviços. A primeira fase do empreendimento foi entregue em outubro de 2002, com construção de 464 unidades habitacionais geminadas. A segunda fase foi entregue em 2004, com 534 unidades não geminadas, sendo 228 unidades com um dormitório (36,02 m²), 198 com dois dormitórios (44,85 m²) e 108 com três dormitórios (54,37 m²), além de um centro comunitário. Já na terceira fase do empreendimento foram entregues 567 unidades habitacionais não geminadas, sendo 509 unidades com dois dormitórios (44,85 m²) e 58 unidades com três (54,37 m²), além de outro centro comunitário. Em maio de 2009, foram entregues mais 213 unidades habitacionais com dois dormitórios (44,85 m²). Atualmente, são 1.778 casas já entregues e mais 364 em construção." Disponível em: <http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf/V03.02/fumas_habitacao_fazenda?OpenDocument>. Acesso em: 11 jun. 2013.

O bairro Torres de São José também apresentou crescimento de mais de 1.000 novos contribuintes do IPTU entre os anos de 2005 a 2012⁹, e situa-se entre a rodovia João Cereser, que dá acesso a Jarinu e Itatiba, e a rodovia Vereador Geraldo Dias, que dá acesso a Louveira, vetor oeste (figuras 12 e 13).

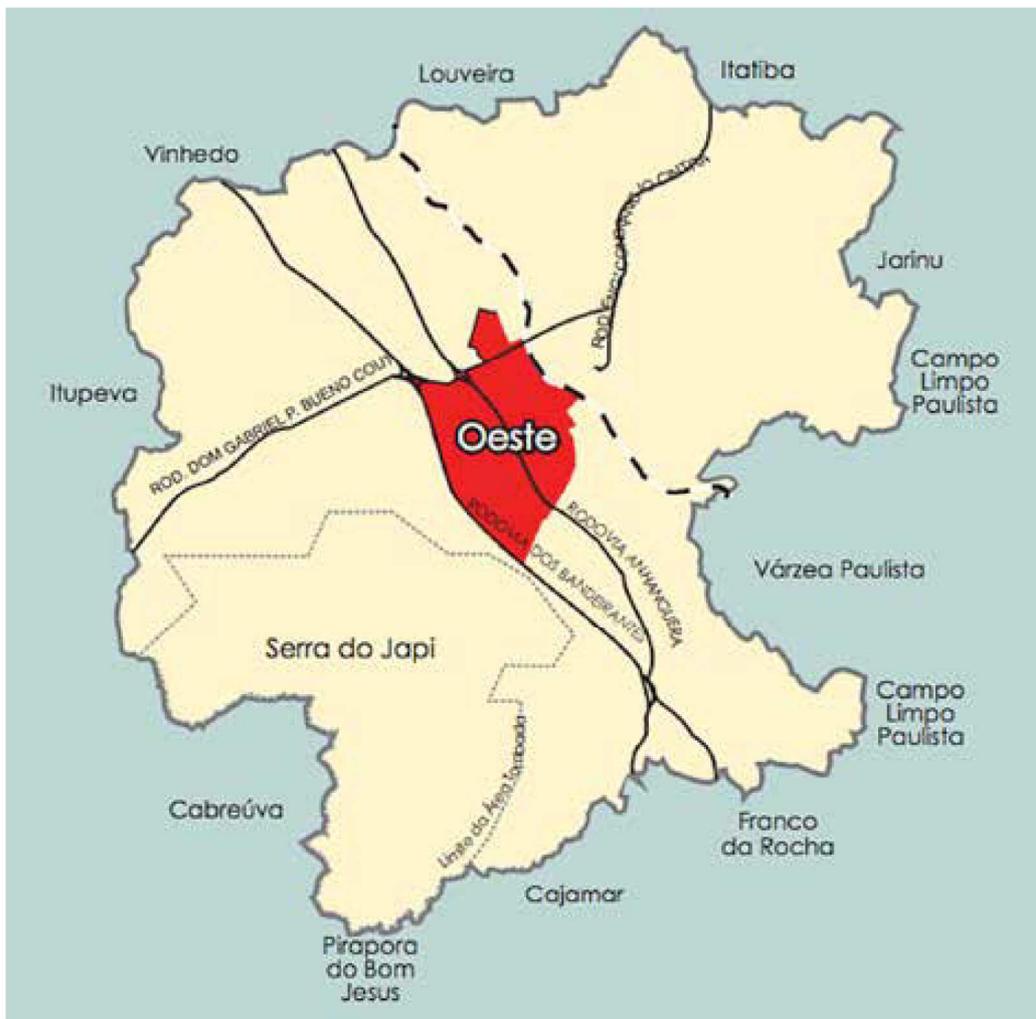


Figura 12 Vetor oeste (bairro Torres de São José).

Fonte: Desenho fornecido pela Prefeitura Municipal de Jundiá – 2010. Disponível em: <[http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpm/\\$file/44.pdf](http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpm/$file/44.pdf)>. Acesso em: 11 jun. 2013.

A área total do bairro é de 116,33 hectares, e a densidade habitacional bruta é de 56,11 habitantes/hectare. A ocupação do solo é predominantemente residencial (87,32%), e o uso comercial e de serviços é de 11,49%. O bairro agrupa cinco loteamentos fechados: Jardim Sales, Parque da Represa, Vila Marlene, Torres de São José e Parque Continental.¹⁰

⁹ Dados fornecidos pelo site da Prefeitura Municipal de Jundiá. Disponível em: <<http://saladeimprensa.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/biblio.nsf/V03.01/smpmA>>. Acesso em: 30 jun. 2013.

¹⁰ Informações da Prefeitura Municipal de Jundiá. Disponível em: <http://cidade.jundiai.sp.gov.br/pmjsite/portal.nsf/V03.02/smpm_conhecabairro?OpenDocument>. Acesso em: 10 jun. 2013.



Figura 13 Bairro Torres de São José.

Fonte: Google Earth.

Disponível em: <www.google.com/earth>. Acesso em: 10 jun. 2013.

5 CONCLUSÃO

A transformação da paisagem urbana em Jundiá está associada ao processo de metropolização da cidade em curso, facilitado pela presença de espaços livres de urbanização no território analisado, pela intensa especulação imobiliária e pela construção de conjuntos de moradias populares pelo poder público. As áreas que mais apresentaram transformações na paisagem urbana estão ao longo da rodovia Dom Gabriel P. B. Couto, no sentido de Itupeva e do AUS.

No entanto, a segregação social promovida pela ocupação do território gerou conflitos. Nota-se, na rodovia Dom Gabriel P. B. Couto, a instalação de diversos condomínios fechados para população de renda média alta e alta nos pés da serra do Japi,

nas proximidades de uma área de preservação ambiental, elemento de forte atratividade para o mercado imobiliário, principalmente no bairro de Medeiros.

Ao mesmo tempo, entre o bairro Medeiros e o Distrito Industrial, configura-se a presença de moradias populares, como é o caso da Fazenda Grande¹¹, área destinada pelo poder público local para este fim, por serem mais baratas e mais distantes do centro da cidade.

Percebem-se basicamente três Unidades de Paisagem urbana ao longo da rodovia Dom Gabriel P. B. Couto: uma formada por lotes com galpões industriais e empresas de logística de grande porte, outra formada por condomínios e loteamentos de alto padrão e a terceira formada por conjuntos habitacionais destinados à população de baixa renda.

Apesar de a região das rodovias Anhanguera e Bandeirantes também oferecer espaços livres de urbanização, dentro do município de Jundiaí, a região que mais sofreu transformações na paisagem urbana nos últimos dez anos foi a região da rodovia Dom Gabriel P. B. Couto, demonstrando a crescente interdependência entre as cidades do AUJ e as cidades do AUS.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y global**: la gestión de las ciudades en la era de la globalización, 6 ed., Barcelona: Editora Taurus, 2002 [1997].

BUSQUETS, Joan. Nuevos fenómenos urbanos y nuevo tipo de proyecto urbanístico. In: **Presente y futuros**: arquitetura en las ciudades. Barcelona: Comitê d'Organització del Congrés UIA. Barcelona: Cal. Legi d'Arquitectes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y ACTAR, 1996, p. 280-287.

EIGENHEER, Daniela Maria; SOMEKH, Nadia. Metrópole contemporânea, fragmentação e exclusão: o eixo Anhanguera/Bandeirantes. II ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO. Teorias e práticas na arquitetura e na cidade contemporâneas: complexidade, mobilidade, memória e sustentabilidade, Natal, 2012. **Caderno de Resumos**. Natal: EDUFRRN, 2012, p. 116-119.

LACERDA, Norma. **Fragmentação e integração**: movimentos de reestruturação espacial das metrópoles brasileiras. CONGRESSO INTERNACIONAL DE AMERICANISTAS, 54, Construyendo Diálogos en las Américas. Viena, Áustria, 2012.

LIMONAD, Ester. Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana? **Revista Formação**, Presidente Prudente: Editora da UNESP, v. 1, n. 14, 2011, p. 31-45. Disponível em: <www4.fct.unesp.br/pos/geo/revista/artigos/Limonad.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2012.

MAGNOLI, Miranda Martinelli. 1982. 116 f. **Espaços livres e urbanização**: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana. Tese (Livre-docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.

PRADELLA, Décio. **Estudo das condições da interface entre duas áreas urbanas de Cabreúva e Jundiaí e a serra do Japi**. Trabalho final apresentado no Curso de Especialização Desenho e Gestão do Território Municipal da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2003.

SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar nº 224, de 27 de dezembro de 1996. Modifica a Organização Administrativa do Poder Executivo Estadual e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado de São Paulo** (DOE), 5 jan. 2000, São Paulo.

¹¹ Informações da Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: <http://cidade.jundiai.sp.gov.br/pmjsite/portal.nsf/v03.02/smpm_conhecabairro?opendocument>. Acesso em: 10 jun. 2013.

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. **Estrutura urbana de cidades médias amazônicas**: análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana. 2011. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012. 292 p.

SITES

Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano. EMPLASA (em linha).

Disponível em: <<http://www.emplasa.sp.gov.br>>. Acessos em: 12 abr. 2012 e 14 abr. 2012.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE.

Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acessos em: 12 abr. 2012 e em 14 abr. 2012.

Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: <<http://www.jundiaí.sp.gov.br>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. SEADE – 2012. Disponível em: <www.seade.gov.br>. Acesso em: 14 abr. 2012.

Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pari.htm>>.

Acesso em: 15 mar. 2012

INSTITUIÇÕES PÚBLICAS

Museu Ferroviário de Jundiaí

Prefeitura Municipal de Jundiaí

Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Jundiaí

Secretaria de Obras da Prefeitura Municipal de Jundiaí

Artigo recebido em 8 ago. 2013.

