

# OS SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES E O PROCESSO DE PRODUÇÃO DA FORMA URBANA NAS CIDADES DE LIMEIRA, PIRACICABA E RIO CLARO

*OPEN SPACE SYSTEMS AND THE PROCESS OF PRODUCTION OF URBAN FORM IN CITIES OF LIMEIRA, PIRACICABA AND RIO CLARO*

**Alessandra Natali Queiroz\***

**Bárbara Sewaybricker Munhoz\*\***

**Diego de Almeida Pereira \*\*\***

**Mariana Tealdi Sant'Anna\*\*\*\***

**Paula Pereira \*\*\*\*\***

**Robson Santos \*\*\*\*\***

## RESUMO

A pesquisa tem por objetivo a compreensão das questões que envolvem os sistemas de espaços livres e a dinâmica de estruturação do espaço urbano na região de Campinas, mais especificamente nas cidades de Limeira, Piracicaba e Rio Claro. Diante do processo de urbanização contemporânea, a realidade atual do tecido urbano brasileiro ainda é pouco conhecida. Em tais análises são fundamentais a constante discussão sobre as características do projeto e da produção e utilização dos espaços livres e edificados, por se relacionarem diretamente ao campo de atuação do arquiteto. Para isto é preciso ter um olhar que perceba as transformações ocorridas na cidade e as justaposições de processos sociais, econômicos,

---

\* Pesquisadora do Grupo Requalificação Urbana e professora doutora da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Rodovia D. Pedro I, km 13, Parque das Universidades, CEP 13086-900, Campinas, SP, Brasil.  
alessandra.queiroz@puc-campinas.edu.br

\*\* Aluna do curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Rodovia D. Pedro I, km 13 – Parque das Universidades, CEP 13086-900, Campinas, SP, Brasil.  
barbara.smunhoz@gmail.com

\*\*\* Aluno do curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Pesquisador – Iniciação Científica. Rodovia D. Pedro I, km 13, Parque das Universidades, CEP 13086-900, Campinas, SP, Brasil.  
diego.ap1@puccampinas.edu.br

\*\*\*\* Aluna do curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Pesquisadora – Iniciação Científica. Rodovia D. Pedro I, km 13 – Parque das Universidades, CEP 13086-900, Campinas, SP, Brasil.  
mariana.tsa@puccampinas.edu.br

\*\*\*\*\* Aluna do curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Pesquisadora – Iniciação Científica. Rodovia D. Pedro I, km 13, Parque das Universidades, CEP 13086-900, Campinas, SP, Brasil.  
paula.p@puccampinas.edu.br

\*\*\*\*\* Aluno do curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Rodovia D. Pedro I, km 13, Parque das Universidades, CEP 13086-900, Campinas, SP, Brasil.  
robson.ss@puccampinas.edu.br

paisagísticos e ambientais que as produziram. No contexto geral da cidade, devemos contemplar estudos e análises que consigam compreender aspectos que vão além do que nos mostra o atual desenho do urbano.

Palavras-chave: Morfologia urbana. Paisagem. Espaços livres. Cidades médias.

### ABSTRACT

*The research aims to understand the issues that involving the open spaces systems and the dynamics of structuring of urban space in the region of Campinas, more specifically in the cities of Limeira, Piracicaba and Rio Claro. Given the contemporary urbanization process, the current reality of the Brazilian urban tissue is still little known. In such analyses the constant discussion about the characteristics of the project and production and the use of open spaces and built ones are fundamental, because they relate directly to the field of work of the architect. For this, there must be a look that realizes the transformations occurred in the city and the juxtapositions of social, economic, environmental and landscape processes that have produced them. In the general context of the city, we must contemplate studies and analyses that can understand aspects that go beyond what the current urban design shows us.*

*Keywords: Urban morphology. Landscape. Open spaces. Medium towns.*

## 1 INTRODUÇÃO: ABORDAGENS CONCEITUAIS

Esta pesquisa abordará como objeto de estudo os sistemas de espaços livres e a dinâmica de estruturação do espaço urbano na região de Campinas, mais especificamente nas cidades de Limeira, Piracicaba e Rio Claro, pertencentes à recém-formada Aglomeração Urbana de Piracicaba<sup>1</sup>.

Busca contribuir com a pesquisa acadêmica de caráter interinstitucional realizada pelo grupo de “Requalificação Urbana” da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas), intitulada “Os Sistemas de Espaços Livres na Constituição da Forma Urbana Contemporânea no Brasil: Produção e Apropriação QUAPÁ-SEL II”, apresentada conjuntamente com o Laboratório Quadros do Paisagismo no Brasil – QUAPÁ – da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP), local onde é sediada a pesquisa.

A análise do objeto de estudo será realizada localmente, sob diversos ângulos, passando pelas esferas técnicas, políticas, econômicas e socioambientais, condicionantes essenciais para sua compreensão. Também deve ser considerada a compreensão das estruturas sociais e a interação destas no espaço.

Ressaltam-se os conceitos sobre produção e consumo do espaço dos autores Manuel de Solà-Morales I Rubió (1997), Rossi (1995) e Campos Filho (1999), as abordagens de Lamas (2007), que tratam da forma da cidade e dos níveis analíticos da paisagem propostos por Queiroga e Benfatti (2007).

Os estudos terão como um dos eixos principais de análise as questões morfológicas do espaço, inseridas às de ordem histórica, social, ambiental, cultural, econômica e política, para obter uma leitura do todo através dos outros níveis particularizantes que o formam, como sugere Lamas (2007, p. 31) nos trechos a seguir:

---

<sup>1</sup> A Lei Complementar Estadual n. 1.178, de 26 de junho de 2012, cria a Aglomeração Urbana de Piracicaba (AU-Piracicaba) e tem por objetivo o planejamento regional para o desenvolvimento socioeconômico e ambiental dos municípios que o envolvem.

Todavia um primeiro grau de leitura da cidade é eminentemente físico-espacial e morfológico, portanto específico da arquitetura, e o único que permite evidenciar a diferença entre este ou outro espaço, entre esta ou aquela forma, e explicar as características de cada parte da cidade. A este se juntam outros níveis de leitura que revelam diferentes conteúdos (históricos, econômicos, sociais e outros). Mas esse conjunto de leituras só é possível porque a cidade existe como fato físico e material. Todos os instrumentos de leitura leem o mesmo objeto – o espaço físico, a FORMA URBANA.

Entretanto, compreender uma cidade é muito mais que estudar suas formas. Segundo Solà-Morales (1997, p. 19), a:

Construção da cidade, de uma parte da cidade, combina ao longo do tempo as distintas operações sobre o solo e a edificação, e a complexidade de seu resultado não é somente a repetição de tipos ou justaposições de tecidos, senão que expressa o processo encadeado em que as formas e os momentos construtivos se sucedem com ritmos próprios [...] um processo materializado em formas estáticas.

Portanto, é notória a relevância do estudo do conjunto de regras que produziram os espaços urbanos, sendo que o passado fornece importantes pistas para a compreensão da cidade atual.

Nesta perspectiva, quando pensarmos nas transformações, deveremos nos remeter ao estudo das forças que atuam na cidade, à forma através da qual se aplicam e como sua aplicação produz mudanças diferenciadas.

Salientam-se ainda, as indagações sobre as inserções dos sistemas de espaços livres no território e o reconhecimento de suas propriedades, investigando o papel desempenhado quanto ao uso e apropriação.

Neste sentido, o segundo eixo analítico da pesquisa permeia a compreensão da paisagem em amplo sentido, tornando-se, juntamente do eixo morfológico, instrumento de compreensão dos processos de apropriação e transformação urbanos.

A paisagem ganha significado no planejamento, no projeto e na gestão de espaços livres, seja qual for sua escala (local ou regional), à medida que induz práticas sociais. Portanto, além de ser produzida, ela também produz.

Os qualificadores e formadores das diferentes paisagens são as ações e o tempo (o agir em determinada periodicidade em que os fenômenos naturais também operam). Assim, apresentam-se diferentes estados da paisagem, uma vez que, no decorrer dos dias da semana, a leitura visual é diversa e dependente das práticas sociais ali presentes<sup>2</sup>.

A arquitetura é a ciência que lida com as transformações urbanas. Os conceitos de forma e paisagem são fundamentais para compreender o meio em que vivemos, dando-nos oportunidade de nele interferir. Ambos os conceitos contemplam o meio físico, a materialidade, a história, o homem e as suas ações. No entanto, ressaltam-se diferenças entre os conceitos de forma e paisagem. No primeiro, a análise acontece

---

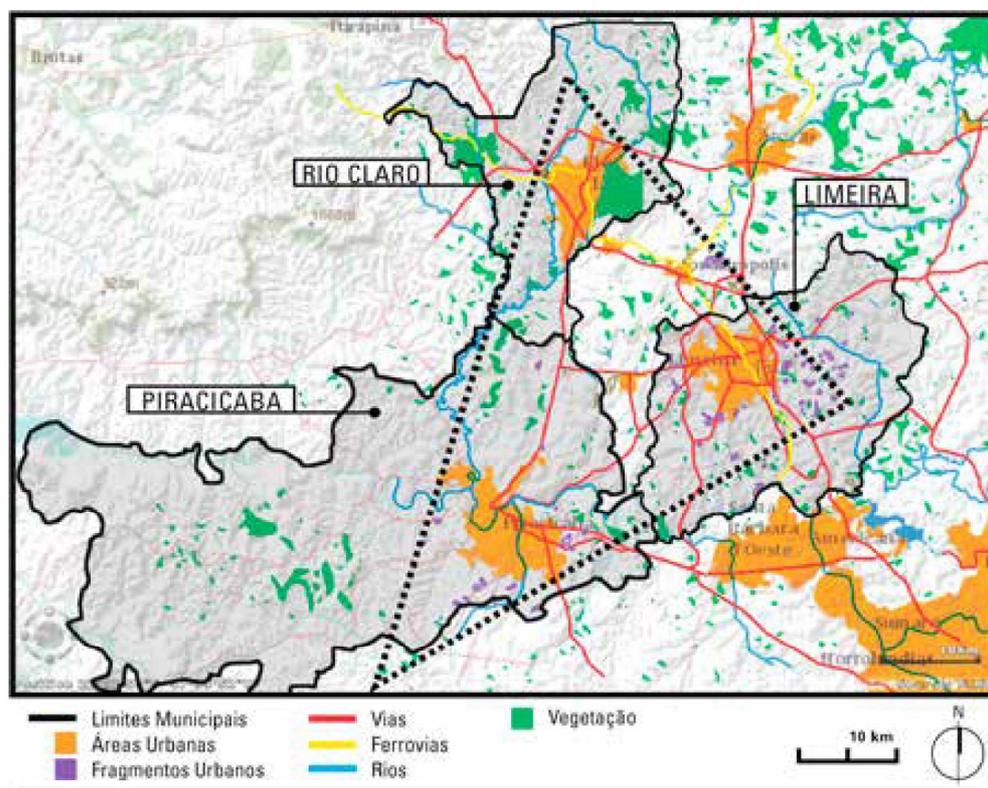
<sup>2</sup> Ver Queiroga e Benfatti (2007).

como se dissecássemos uma realidade a partir de uma fotografia. É estático, um dado material datado no tempo. Captura-se o instante com todas as suas nuances. No segundo, a análise acontece como a do observador de um filme. Captura-se o movimento e a miríade de ações. É o espaço em constante transformação por meio de mudanças instantâneas.

## 2 A FORMA E A PAISAGEM NAS CIDADES MÉDIAS

Limeira, Piracicaba e Rio Claro (figura 1) são consideradas cidades médias ou intermediárias<sup>3</sup>. Abrangem não somente a definição mais tradicional, que considera as características geográficas (dimensões e demografia), mas, sobretudo, os papéis de mediação que exercem em relação aos fluxos entre os territórios (urbano e rural) de suas influências ou, ainda, as intermediações que desempenham entre diversas instâncias espaciais (local, regional, nacional e global).

São cidades do interior paulista envolvidas pelo fenômeno da dispersão urbana<sup>4</sup>, possuindo uma população que adota modos de vida, mobilidade e consumo metropolitanos, “relações diárias intensas com seus vizinhos da área de Campinas”. (REIS, 2006, p. 87).



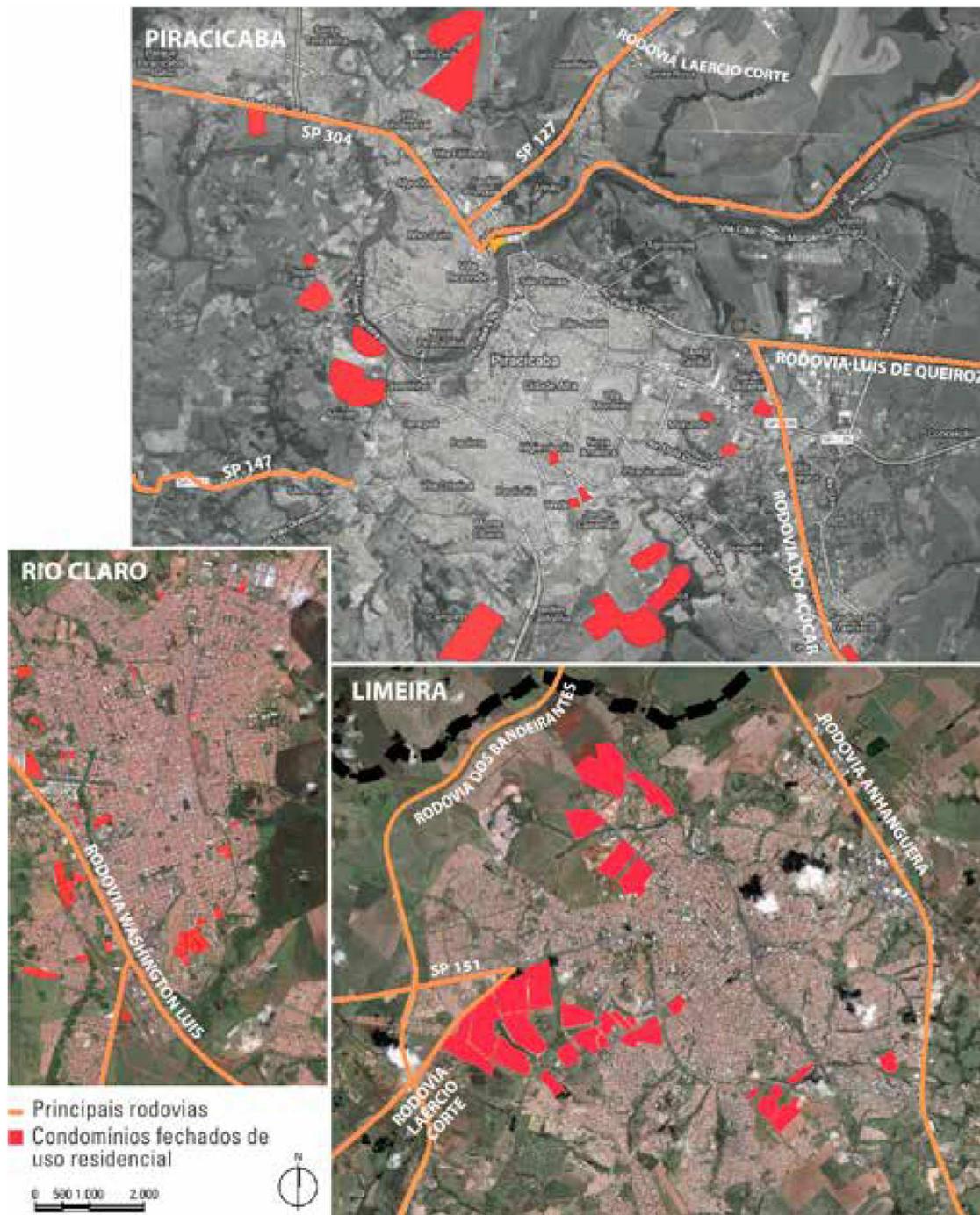
**Figura 1** Delimitação dos municípios destacada por Reis (2006).

Organização: Alessandra Natali Queiroz.

Fonte: ArcGIS Explorer (ESRI).

<sup>3</sup> Na classificação de Sanfiliu e Torne (2004), o termo “cidades intermediárias” define com maior precisão o importante papel que desempenham em âmbito regional.

<sup>4</sup> Este processo, para alguns, como Queiroga (2001), Reis (2006) e Sposito (2004), é denominado dispersão urbana; para outros, como Indovina (1990), Munarin e Tosi (2001), de “cidade difusa”.



**Figura 2** Mapas de loteamentos nas cidades de Piracicaba, Rio Claro e Limeira. Elaboração e edição: Alessandra Queiroz, Diego Pereira, Mariana Tealdi e Paula Pereira. Fonte: Google Earth, 2013. Acesso em: 8 jul. 2013.

As cidades médias vêm apresentando maior crescimento urbano e econômico por estarem incorporadas ao meio técnico-científico e mais próximas das grandes áreas metropolitanas, e, portanto, mais vulneráveis ao processo de expansão macrourbana. Nota-se grande aumento populacional com origem na migração de pessoas de regiões próximas e de outros Estados em busca de trabalho e melhores condições de vida.

Nessas cidades, proliferam loteamentos e condomínios fechados inseridos no tecido, embora alienados do conjunto, constituindo ilhas desconexas do entorno e tornando-se um modelo fechado que não interage com os demais ao seu lado. Contam com vias

de ligação ou “pontes de acesso” a locais específicos de interesse, denotando o surgimento de novos hábitos urbanos e formas de consumo, como o espaço do trabalho, o espaço das compras, o espaço do lazer, não necessariamente situados em âmbito municipal, mas dentro de um espaço geográfico alargado.

A compreensão das cidades, por vezes, ultrapassa a definição de limites administrativos em território ampliado, onde as características de suas frações são como “carimbos” distintos em sua forma, ainda que com a mesma tipologia.

Tais modos de vida, mobilidade e consumo variam conforme o poder aquisitivo. Os deslocamentos aumentam à medida que sobe o nível de renda. São fatores que incentivaram a dispersão das habitações, nitidamente das classes de média e alta renda.

Já a carência ou a ineficiência do transporte público imobilizam as classes que dele dependem. Para os estratos mais pobres, a mobilidade cotidiana é reduzida à escala urbana, ou, no máximo, metropolitana.

De um lado, revela-se o isolamento das classes de renda média e alta pelas vantagens de locomoção e do transporte individual; de outro, as classes de renda mais baixa e a periferia fragmentadas pela dificuldade de acesso ao transporte coletivo.

O investimento governamental é um dos definidores dos diferentes graus de intensidade das mobilidades, tanto na escala intraurbana quanto na escala interurbana, e geram, por sua vez, a fragmentação.

O transporte individual tem crescido exponencialmente não só pelos apelos para o consumo, mas também pela degradação do transporte público. O número de carros nas ruas aumentou, assim como sua relação com o número de habitantes. Estudos estatísticos (SANTOS, 1990) mostram que o transporte individual é mais desvantajoso do que o coletivo, pois consome mais combustível por habitante e transporta poucos passageiros, além de consumir mais espaço e demandar maior investimento, por exemplo, em estrutura viária.

Para elucidar o contexto, analisamos os municípios de estudo utilizando dados de frotas de veículos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). Dos dados totais da população (referentes ao IBGE), 57% a 66% dos habitantes possuem carro; 17% a 24%, motocicleta; 2% a 7%, motoneta; 5% a 9%, caminhonete. Nota-se que, entre os anos de 2002 a 2012, o número de motocicletas e assemelhados cresceu 2,65 vezes, sendo o meio de transporte mais utilizado, depois dos automóveis, por ser mais acessível em termos de custos à população de baixa renda.

Piracicaba é a cidade que possui maior frota deste tipo de veículo por habitantes, seguida de Rio Claro e, por último, Limeira. Ainda neste período constata-se que o número de habitantes por automóvel, cuja média era de 4 habitantes por veículo em 2002 – valor que já se revelava bastante alto –, caiu pela metade, ou seja, para 2 habitantes por veículo, como fica evidente na tabela 1 e na figura 3. É alarmante notar que o número de veículos nestas cidades, assim como em muitas outras no Estado de São Paulo, se equipara ao número de habitantes.

Tabela 1

Localidade	Ano	Frota Total de Veículos	Frota de Automóveis	Número de Habitantes por Automóvel	Frota de Ônibus	Frota de Caminhões	Frota de Motocicletas e Asseme-lhados	Frota de Micro-ônibus e Cami-onetas	Frota de Ve-í-culos de Outro Tipo
Total do Estado de São Paulo	2002	12.025.242	8.555.696	4,43	85.701	492.352	1.450.858	1.221.319	7.601
Total do Estado de São Paulo	2012	23.286.889	14.880.770	2,82	140.654	761.183	4.507.742	2.552.707	13.809
Região Metropolitana de São Paulo	2002	5.999.779	4.596.825	3,97	42.528	201.700	459.146	615.575	4.028
Região Metropolitana de São Paulo	2012	10.847.327	7.563.985	2,64	66.071	293.312	1.531.729	1.248.534	6.520
São Paulo	2002	4.213.988	3.258.262	3,26	28.623	126.688	303.592	443.920	2.385
São Paulo	2012	6.795.228	4.839.921	2,35	40.932	137.052	886.616	810.784	3.558
Campinas	2002	418.548	317.517	3,12	2.925	13.093	37.808	41.551	122
Campinas	2012	788.232	541.102	2,03	5.091	24.296	115.415	90.114	350
Piracicaba	2002	133.391	89.355	3,77	938	6.515	19.608	13.362	65
Piracicaba	2012	251.930	152.714	2,42	1.394	9.576	51.909	28.477	119
Limeira	2002	88.460	58.722	4,33	486	4.190	14.168	9.046	17
Limeira	2012	175.333	105.574	2,65	614	6.747	38.554	19.713	28
Rio Claro	2002	74.311	43.297	3,96	375	2.714	20.240	6.112	9
Rio Claro	2012	137.219	71.853	2,63	447	4.023	45.846	12.283	25

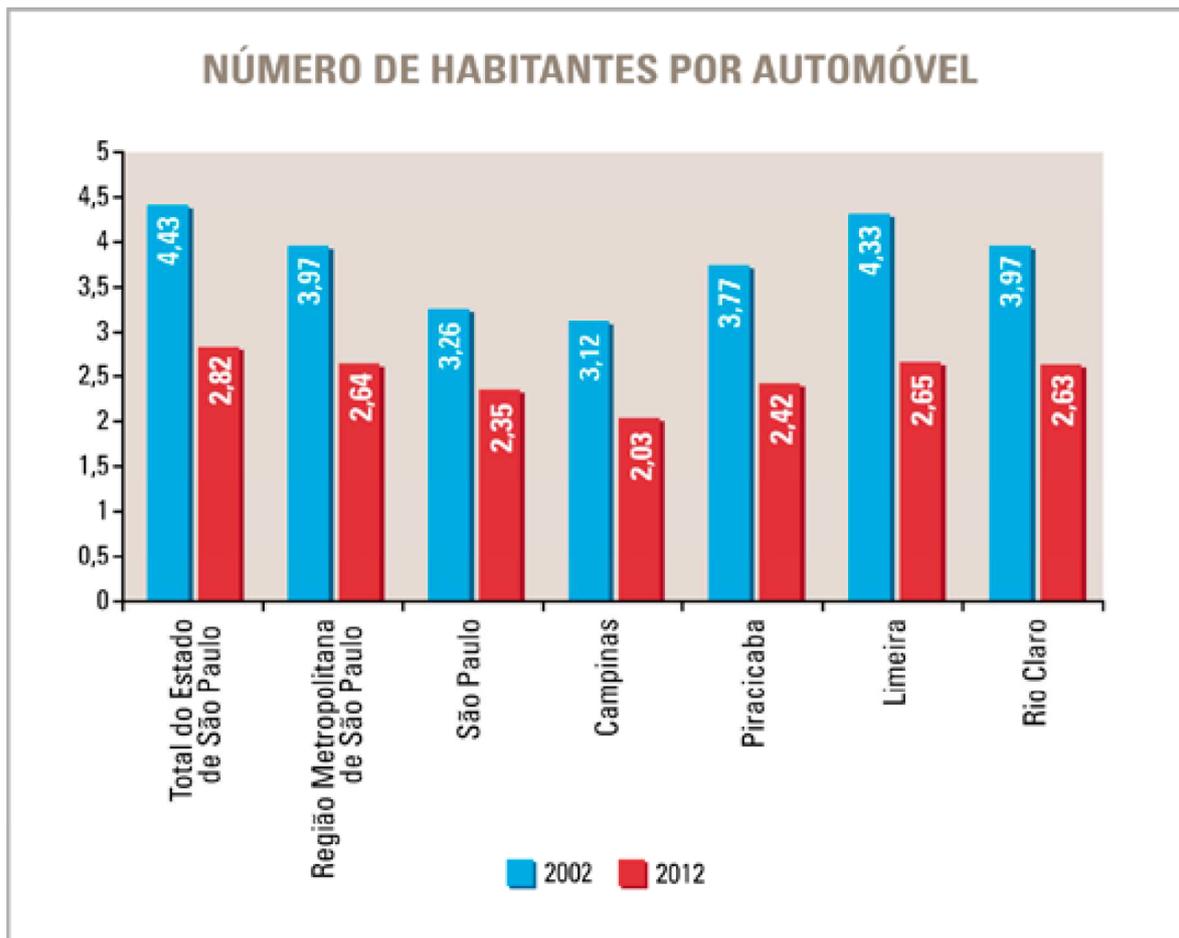
Fonte: SEADE – 2013.

A carência ou a ineficiência do transporte público imobilizam as classes que dele dependem. Gasta-se mais tempo e desloca-se menos com os altos custos das passagens. Quanto mais pobres, maiores os deslocamentos a pé.

O fenômeno da urbanização dispersa, propiciado pelo uso dos automóveis, pela e-urbanização<sup>5</sup> (a era da internet, da introspecção e da abolição da cidade) e pelo surgimento de novas centralidades, como shoppings e centros administrativos, contribui para a desqualificação dos centros históricos urbanos, locais de origem das cidades estudadas.

Nestes centros iniciaram-se as principais atividades econômicas das cidades. Possuem grande valor histórico-cultural e de memória, que passam por vários processos de mudanças, dentre as quais processos de abandono, esvaziamento e degradação.

<sup>5</sup> BERQUE, Augustine. Os rururbanos e a natureza. **LE MONDE diplomatique Brasil**, 4 fev. 2008. Disponível em: <<http://diplomatie.uol.com.br/artigo.php?id=146&PHPSESSID=1c600c9cdba67244676ea7f7398227ad>>. Acesso em: 6 mar. 2011.



**Figura 3** Gráfico comparativo indicando número de habitantes por automóvel de 2002 e 2012.  
Elaboração: autores.  
Fonte: SEADE – 2013.

Os estratos de média e alta renda procuram os shoppings pela facilidade de acesso, estacionamento, agilidade, rapidez, por serem espaços edificadas onde atividades são concentradas num único lugar. A população de baixa renda também procura este padrão de consumo, os centros de compras e lazer, mas a diferença é a forma de transporte e acessibilidade. Os primeiros utilizam carros; a segunda, transporte público. Aliás, o ócio tornou-se “negócio” que movimenta crescentes parcelas da economia. (QUEIROGA, 2001).

Seguindo esta lógica, os centros urbanos são mais frequentemente utilizados nas semanas de recebimento de salário, quando a população busca comércios e serviços mais especializados. As compras e serviços do cotidiano são realizados no próprio bairro, já que o transporte público se torna dispendioso.

Este processo, nítido nas grandes cidades brasileiras, iniciou-se nas cidades médias, fazendo com que o centro histórico tivesse seu uso modificado, atraindo novos grupos sociais. Ocorre uma gradativa modificação da população moradora dos edifícios residenciais, visto que as classes de média e alta renda saem em busca de novas opções de moradia. Em decorrência deste e demais fatores a serem analisados nesta pesquisa constata-se que os centros se tornaram áreas de maior atividade comercial e de serviços.

Com esta perspectiva, os centros históricos das cidades de Limeira, Piracicaba e Rio Claro serão objeto de pesquisa, considerando-se a história urbana e a análise de elementos morfológicos, como o sistema viário, os edifícios, as construções, a arborização e os parques.

O estudo das áreas centrais pode permitir a compreensão dos processos e as dinâmicas urbanas brasileiras através do estudo científico, levando-nos a discutir os padrões da cidade compacta e a cidade dispersa, que, por sua vez, permite repensar sobre os modelos de cidade que queremos. É importante que as cidades ofereçam ambientes mais atraentes e saudáveis e que os recursos sejam explorados com critério.

### 3 OS CAMINHOS DA PESQUISA: A ANÁLISE DE ELEMENTOS MORFOLÓGICOS E PROCESSOS HISTÓRICOS

Segundo Lamas (2007, p. 22), para desenhar a cidade é preciso conhecer a morfologia urbana e a história da forma da cidade. Sem estes conhecimentos o arquiteto se embasaria em práticas superficiais:

[...] o desenho urbano exige um domínio profundo de duas áreas do conhecimento: o processo de formação da cidade, que é histórico cultural e que se interliga às formas utilizadas no passado mais ou menos longínquo, e que hoje estão disponíveis como materiais de trabalho do arquiteto urbanista, e a reflexão sobre a FORMA URBANA enquanto objetivo do urbanismo, ou melhor, corpo ou materialização da cidade capaz de determinar a vida humana em comunidade. Sem o profundo conhecimento da morfologia urbana e da história da forma urbana, arriscam-se os arquitetos a desenhar a cidade segundo práticas superficiais [...]

Os elementos morfológicos do espaço urbano são componentes de uma cidade. A identificação de cada elemento morfológico tem sua devida importância para o estudo da forma urbana. Tal decomposição também decompõe sistemas, não como forma de reduzir a unidade complexa, mas para trabalhar a inter-relação que liga a explicação das partes à explicação do todo, em que um termo não se reduz ao outro.

O traçado das vias é um dos elementos mais claramente identificáveis em todas as escalas, sendo de extrema importância para o estudo da forma urbana. As vias conformam diferentes redes e sistemas e têm o propósito de conectar áreas para diversas atividades, além de serem elementos importantes, que tratam das conexões ou trocas de caráter econômico, social, cultural ou ambiental entre as entidades urbanas.

Os edifícios e as construções são objetos que, quando articulados com o espaço livre por eles definido, formam a cidade. A quadra composta pelos edifícios é o elemento de análise da pesquisa. Nasce desta organização uma obra de arte coletiva, que exprime qualidade estética, sendo, portanto, objeto de grande relevância do estudo.

Assim como as construções, os parques também são elementos de composição das cidades. São tipologias de espaços livres de grande relevância e representam diferentes

funções e conotações ao longo do tempo. Atendem tanto às atividades e necessidades humanas, como reunião, convívio e encontro, quanto às questões ambientais.

Contudo, além dos elementos morfológicos, vale ressaltar o processo histórico de formação e transformação das cidades. Como sugere Lamas (2007, p. 111), “[...] o tempo é fundamental para compreender o território como objeto físico e também para posicionar a intervenção do arquiteto”. A história urbana é a ciência que estuda a vida da cidade e a do homem que nela está inserido através do tempo. Investiga o que foi feito, pensado e percebido quanto a aspectos urbanos, sociais, culturais e políticos. O conhecimento histórico de uma localidade ajuda na compreensão do espaço atual, do ambiente criado, e, portanto, para o entendimento de suas formas urbanas.

Ao analisarmos como foi e o que foi feito, conseguimos compreender e encontrar explicações lógicas para o que vemos hoje. Através do estudo do passado podemos ter uma visão mais apurada da dimensão do processo de desenvolvimento urbano em seus vários períodos.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As formas urbanas, além de estarem associadas a concepções estéticas, culturais, ideológicas e arquitetônicas, também se associam a comportamentos, à utilização do espaço e à vida comunitária dos cidadãos. Portanto, influenciam constantemente a vida e o bem-estar do cidadão.

Esta pesquisa aproxima o olhar sobre a dinâmica de estruturação do espaço urbano, pode gerar novos conhecimentos sobre as cidades do interior paulista e lançar caminhos para requalificações que tragam vínculos dos cidadãos com a cidade.

A produção desse conhecimento nos permite pensar o desenvolvimento e a produção das cidades, na eterna tentativa de solucionar seus problemas. Embora transformadas e aperfeiçoadas, sempre surgem novos problemas e, com eles, a necessidade de novas propostas, produção de mais conhecimento sobre o novo fato urbano e sua problemática social no processo de construção da cidadania.

A leitura e o estudo mais criteriosos podem apresentar base mais sólida às futuras intervenções projetuais, mais condizentes à realidade local. Além de ler e estudar a cidade, o arquiteto possui instrumentos para nela intervir.

A prática da arquitetura está presente no edifício, na cidade e em diferentes momentos e processos (plano e projeto), mediante a utilização do desenho. O arquiteto intervém nos diferentes níveis de produção do espaço e, por este motivo, é tão essencial a discussão entre pesquisadores e profissionais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BERQUE, Augustine. Os rururbanos e a natureza. **LE MONDE diplomatique Brasil**, 4 fev. 2008. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=146>> Acesso em: 13 mar. 2013.
- CAMPOS FILHO, Candido Malta. **Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos**. 3 ed. São Paulo: Nobel, 1999. 142 p.
- GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lei Complementar nº 1.178, de 26 de junho de 2012. Cria a Aglomeração Urbana de Piracicaba (AU-Piracicaba), e dá providências correlatas. **Diário Oficial da União**, Seção 1, p. 1, 27 jun. 2012.
- INDOVINA, Francesco. **La città diffusa all'arcipelago metropolitano**. Venezia: IUAV-Daest, 1990. 298 p.
- LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 4 ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian e Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 2007. 590 p.
- MUNARIN, S; TOSI, M. C. **Tracce di città: esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta**. Fangeli, Milano 2001. p. 221
- QUEIROGA, Eugenio Fernandes; BENFATTI, Denio Munia. Sistemas de espaços livres urbanos: construindo um referencial teórico. **Paisagem e Ambiente: ensaios**. São Paulo: FAUUSP, n. 24, 2007, p. 81-87.
- REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006. 201 p.
- ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1995. 310 p.
- RUBIÓ, Manuel de Solá-Morales y. **Las formas de crecimiento urbano**. Barcelona: Editions UPC, 1997. 196 p.
- SANFILEU, Carmem Bellet; TORNÉ, Josep Maria Llop. Miradas a otros espacios urbanos: la ciudades intermedias. **Scripta Nova**, v. VIII, n. 165, Barcelona, mai. 2004. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-165.htm>> Acesso em: 23 jul. 2009.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. 2004. 508 f. Tese (Livre Docência em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

## AGRADECIMENTOS

Agradecemos à Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas) e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo apoio à pesquisa.

Alessandra Natali Queiroz, Bárbara Sewaybricker Munhoz, Diego de Almeida Pereira,  
Mariana Tealdi Sant'Anna, Paula Pereira e Robson Santos