

A EVOLUÇÃO URBANA DE INDAIATUBA/SP

THE URBAN EVOLUTION OF INDAIATUBA/SP

Ingrid Rosa dos Santos¹

RESUMO: O presente artigo tem por objetivo retratar a transformação do espaço urbano de Indaiatuba, cidade média do interior do Estado de São Paulo, tendo como base os acontecimentos que geraram alterações da mancha urbana, após um período de mais de cento e trinta anos de estagnação. Como metodologia, analisa-se e destaca os principais fatores da expansão urbana, advindos de sua localização privilegiada e o aproveitamento de oportunidades como a proximidade com Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas e a Rodovia Santos Dumont (SP-75) que corta a cidade longitudinalmente, principalmente após o processo de desconcentração industrial de São Paulo nas décadas de 1960 e 1970 em direção ao interior.

Palavras-chave: Indaiatuba, Transformação Urbana, Espaço Urbano.

Abstract: This article aims to portray the transformation of the urban space of Indaiatuba, a medium city in the interior of the State of São Paulo, based on the events that generated changes in the urban area, after a period of more than one hundred and thirty years of stagnation. As a methodology, it analyzes and highlights the main factors of urban expansion, arising from its privileged location and the use of opportunities such as the proximity to Viracopos International Airport in Campinas and the Santos Dumont Highway (SP-75) that cuts through the city longitudinally. , especially after the process of industrial deconcentration from São Paulo in the 1960s and 1970s towards the interior.

Keywords: Indaiatuba, Urban Transformation, Urban Space.

INTRODUÇÃO²

Indaiatuba teve uma forte aceleração de crescimento nas últimas décadas, mas não relacionado aos ciclos econômicos históricos rurais predominantes à região em que está

¹ Arquiteta Urbanista ; Mestre em Geografia pela Universidade Federal de São Carlos – UFSCar – *Campus* Sorocaba ; ingridrosads@gmail.com.

² A versão primária deste artigo foi produzida como requisito para conclusão do Programa de Iniciação Científica realizado no Centro Universitário Nossa Senhora do Patrocínio – *Campus* Salto/SP, sob orientação da Arq.Me. Renata Segalla no ano de 2017.

presente, como a do açúcar³ e do café. Em ambos os casos, Indaiatuba esteve presente com produção dessas culturas, mas sem nunca atingir números expressivos⁴.

De fato, realmente sua localização e a dinâmica urbana estão diretamente relacionadas à proximidade com o Aeroporto Internacional de Viracopos e da Rodovia Santos Dumont (SP-75), e do momento histórico representado pela desconcentração industrial nas décadas de 1960 e 1970 de São Paulo em direção ao interior, que beneficiaram o desenvolvimento urbano da cidade, propiciando a construção de um cenário favorável à instalação de indústrias e a adaptação para comportar o crescimento populacional das décadas seguintes

Portanto, pretende-se apresentar neste artigo uma evolução do tecido urbano de Indaiatuba abrangendo um período de quase dois séculos, passando por seus primórdios de assentamento até os dias atuais, construído a partir de um levantamento de dados primários e em livros tombo do Arquivo Municipal “Nilson Cardoso de Carvalho”, tendo como resultado um mapa com a evolução da mancha urbana da cidade.

INDAIATUBA : PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

Não se sabe ao certo quando se iniciaram as primeiras aglomerações humanas em Indaiatuba, presente no território na antiga Vila de Itu. O que vêm a ser conhecido é que, por volta de 1777 alguns *fogos*⁵ já existiam na então paragem de Indaiatuba, aumentando gradualmente esta quantidade com o decorrer dos anos.

No século XIX, Indaiatuba tomava a morfologia típica das vilas portuguesas, tendo sua capela dedicada à nossa Senhora da Candelária, curada aproximadamente em 1820, com poucas quadras lineares existentes à sua volta.

Se a aglomeração surgia espontaneamente e, ao longo do tempo, ia galgando diferentes estágios hierárquicos, esse processo ocorria norteado pela Igreja até o momento decisivo da criação do município. Uma concentração de moradas e uma capela, depois capela-curada ou visitada por um padre, quem sabe uma paróquia mais tarde. Um povoado de determinado porte aspiraria constituir uma paróquia ou, denominação que prevaleceu entre nós, uma freguesia. Depois tal freguesia vai almejar a autonomia municipal, que se alcançada, implicará o seu símbolo, o pelourinho, e a sua casa de câmara e cadeia. Símbolo e sede do município deverão se

³ A cidade está localizada no quadrilátero do açúcar do Estado de São Paulo (Mogi Guaçu, Jundiáí, Porto Feliz e Piracicaba).

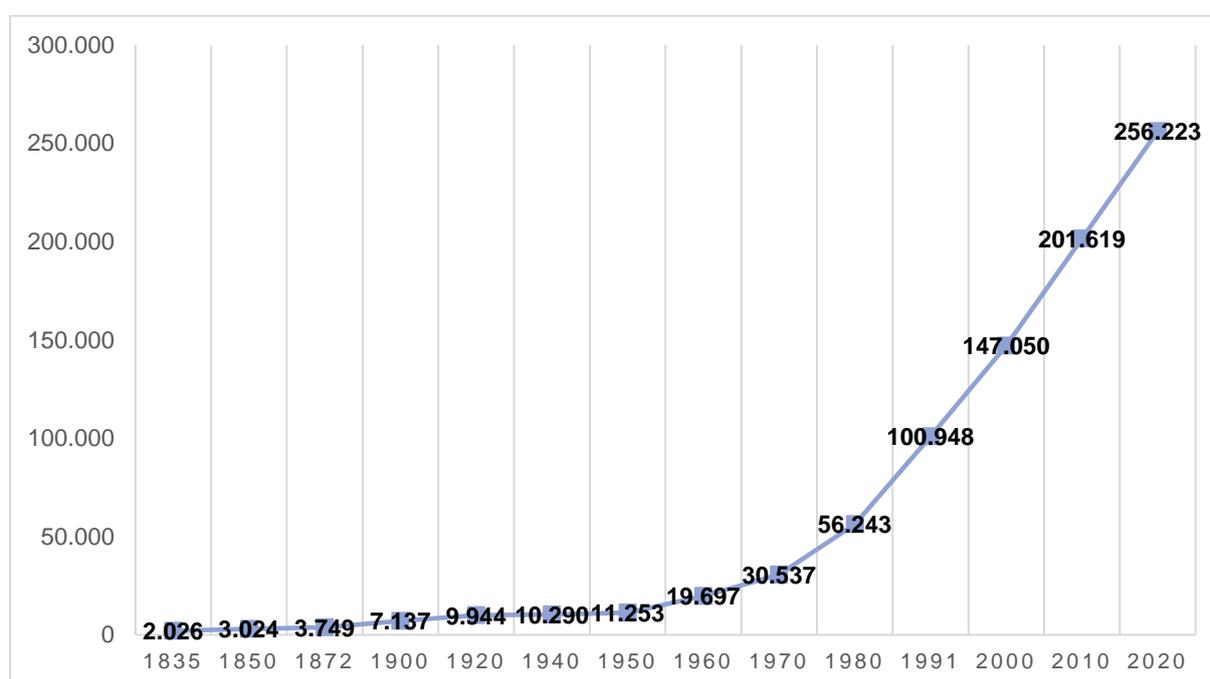
⁴ Campinas produziu 335.550 arrobas de café em 1854⁴, enquanto que Indaiatuba, em 1922, chegava a produção de 130.000 arrobas. Disponível em: <<http://ropresso.blogspot.com.br/2017/09/o-quadrilatero-do-acucar.html>>. Acesso em: 29 dez. 2017.

⁵ Em documentos antigos as casas eram referenciadas como fogos, apud CARVALHO, Cronologia Indaiatubana, 2009: p.16.

compor com o templo preexistente. O ponto privilegiado topográfico já estará ocupado, a área mais prestigiada do lugar definida, o largo principal constituído. (MARX, 1991: p.12)

Seu reconhecimento se iniciou em 1830, com a elevação à categoria de Freguesia através de decreto imperial⁶. De acordo com o livro de tombo da matriz do Padre Pedro Dias Paes Leme, em 1835⁷, constava como habitantes 2.026 pessoas (Gráfico 1).

Gráfico 1: População de Indaiatuba (1835-2017)



Fonte: CARVALHO, 2009; IBGE. Dados organizados pela autora.

Na década de 1840 se iniciou o cultivo de café na região, mas de forma vagarosa quando comparada às cidades à sua volta, como Itu e Campinas. Em 1859 foi elevada à categoria de Vila (Lei Provincial nº12, de 24 de março), podendo eleger sua própria Câmara Municipal. A população da época estava por volta de 3.024 habitantes (CARVALHO, 2009: p.46, apud NARDY,1951). Na década de 1860 as culturas de algodão, cana de açúcar e café predominam na vila. A produção, apesar de diversa, ainda é comparativamente baixa, não chegando à 55.000

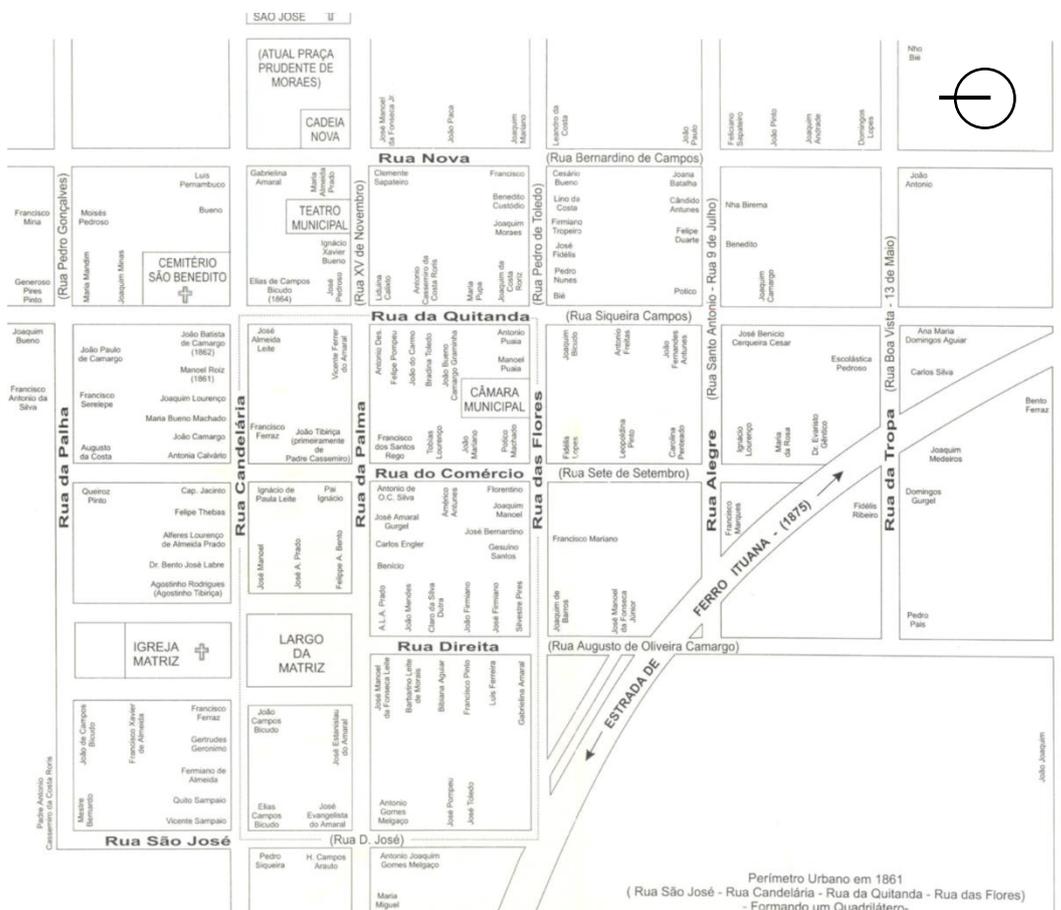
⁶ Decreto Imperial de 09 de dezembro de 1830. Essa é considerada a data de fundação da cidade.

⁷ Op. Cit. Nota 1: p.38.

arrobas produzidas para cada categoria.

A década de 1870 trouxe a ferrovia, impulsionada pela necessidade de escoamento de produtos de outras cidades para São Paulo, estando Indaiatuba numa rota importante para a implantação dos ramais, principalmente de carga, com os trilhos passando pelo centro da cidade (Figura 1). A população de 3.749 habitantes, sendo 2.041 livres e 1.708 escravos, presenciou a Companhia Ytuana de Estradas de Ferro instalar duas estações: a Estação Pimenta (1872) e a Estação de Itaiçi (funcionando desde 1873), mas não oficialmente. Apenas em 1889 que o ramal oficial passaria a operar, instalado longe da área central.

Figura 1: Mapa do perímetro urbano de Indaiatuba de 1860 a 1880.



Fonte: SAMPAIO, S.L.; SAMPAIO, C.C., 1998: p.237-240.

Em 1880 também é a data de implantação da primeira *machina* de beneficiamento de café da cidade, localizada na Fazenda Pau Preto, na época em poder da família Bicudo, que

além de influentes na economia, também participavam da política municipal. Em 1887 a iluminação por lampiões foi instalada nas ruas centrais e em 1888, antes da proclamação da República, foi inaugurada a Casa de Câmara e Cadeia de Indaiatuba, localizada no momento na atual Praça Prudente de Moraes.

Em 1906 foi elevada à categoria de cidade (Lei Estadual nº 1.038 de 19 de fevereiro) e pouco depois, em 1910, teve seu primeiro Código de Posturas aprovado pela Câmara, que muito ativa neste momento, juntamente com uma comissão de moradores liderados por José Emídio de Campos Bicudo, realizaram um acordo com a Estradas de Ferro Sorocabana⁸ para que Indaiatuba tivesse uma estação central. A instalação dos trilhos próximos à igreja Matriz em 1875 evidenciou as intenções de instalação de um ramal central, ocorrida em 1880, suficiente para as operações da Sorocabana, e então, para a elite da época, a existência de um edifício dedicado à Estação Central representaria uma elevação da importância e do *status* do município. Esse acordo trouxe a inauguração da nova estação em 1911, custeada exclusivamente pela cidade seguindo o mesmo estilo arquitetônico adotado em outras estações da época, e obtendo como compensação a construção do pontilhão entre as ruas Pedro de Toledo e Nove de Julho.

Também ocorreram neste período a implantação das linhas de luz elétrica (1913) e da Companhia Telefônica (1916). Outras duas estações ferroviárias menores foram construídas, a Helvétia (1914) e a Francisco Quirino (1919), no bairro Quilombo. Economicamente, Indaiatuba foi a maior produtora de batata inglesa do Estado em 1912 (CARVALHO, 2009: p.105, apud, SOUZA, 1915), seguido pela produção de café, produzido cerca de 90.430 arrobas (índice baixo comparada a produção de outras cidades do interior paulista do mesmo período).

A população da década de 1920 era de 9.944 (IBGE, 1920) quando as primeiras experiências fabris chegaram à Indaiatuba.

A influência da ferrovia foi enorme e, hoje, continua importante na estruturação territorial das metrópoles brasileiras. Não apenas no tocante a direções e intensidade da expansão territorial, mas também quanto à distribuição territorial das camadas sociais, ao desenvolvimento, tamanho e natureza dos subcentros de comércio e serviços, além, evidentemente, de ter influenciado a localização das indústrias. (VILLAÇA, 2001: p.106)

⁸ Durante a administração da ferrovia na cidade, a Estrada de Ferro Sorocabana foi a companhia concessionária que funcionou por mais tempo, mas sua atuação é mais antiga, visto que após a fusão com a Companhia Ytuana (que funcionou entre 1873 e 1892), a companhia atuou com diversos nomes, tal como: Companhia União Sorocabana e Ytuana (1892-1907), Sorocabana Railway (1907-1919), e finalmente Estrada de Ferro Sorocabana (1919-1971), até a criação da FEPASA em 1971.

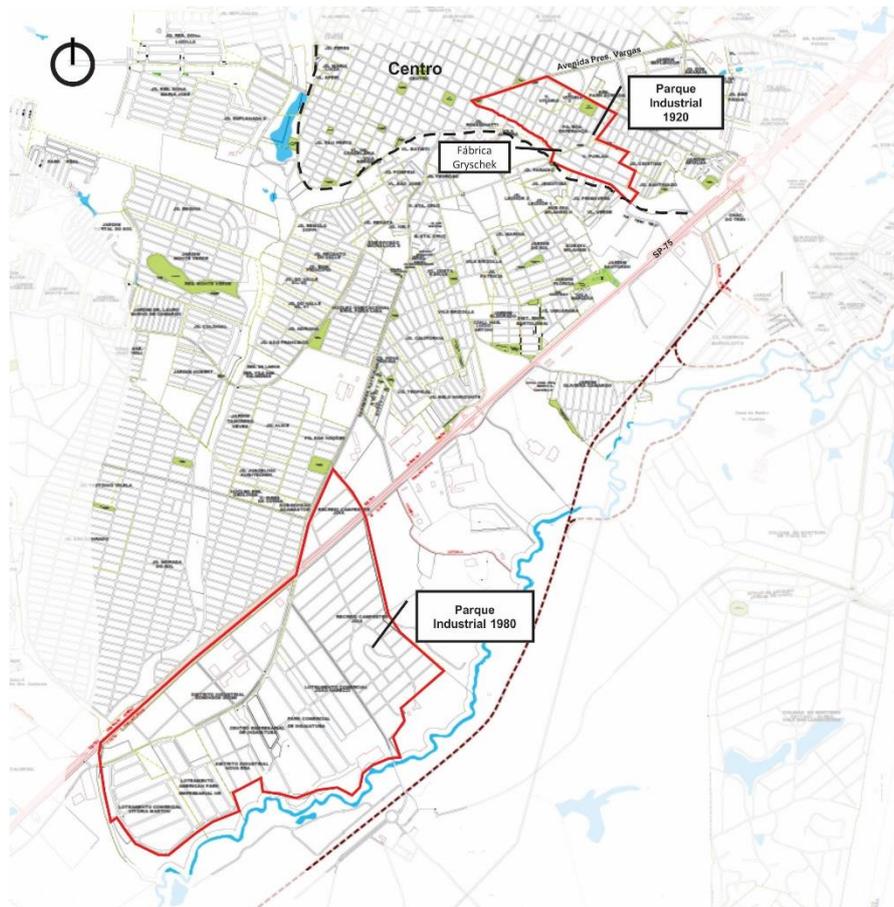
No caso de Indaiatuba, essa primeira vila industrial estava localizada às margens da linha férrea (linha pontilhada na Figura 2), afastada do centro, nos atuais bairros Parque Boa Esperança, Vila Furlan e Vila Vitória I e II, hoje de perfil residencial, e era focada na transformação de madeiras, tendo como maior expoente a fábrica Gryscek que produzia cabos de guarda-chuva e bengalas distribuídas nacionalmente. Apesar de funcionar por pouco tempo, pois faliu em meados de 1930, a existência da fábrica naquele local foi importante por levar urbanização para aquele ponto da cidade, onde antes só passavam os trens.

Em 1933 é construído o primeiro hospital da cidade, o Hospital Augusto de Oliveira Camargo. Segundo as histórias da época, sua localização foi escolhida por Leonor de Barros Camargo, que queria que a cruz e a fachada principal estivessem alinhadas com a cruz da Igreja Matriz, ficando numa área que antes não era vista com bons olhos, após a linha do trem (Figura 3).

Em 1936 a primeira lei (nº12 de 05 de novembro) que tratava sobre o perímetro urbano de Indaiatuba foi aprovada, focado nas diferentes categorias de cobrança de impostos. Neste ponto, se comparando com o perímetro de 1875, nota-se que não houve grandes diferenças no perímetro urbano. Indaiatuba ainda se mantinha praticamente nos mesmos limites de sua elevação à freguesia, “[...] As ferrovias provocam crescimento descontínuo e fortemente nucleado, em que o núcleo ou polo se desenvolve junto às estações” (VILLAÇA, 2001: p.70), com alguns pontos isolados em desenvolvimento. Em 1937 (Lei nº23 de 22 de julho) e em 1939 (Ato nº78 de 16 de setembro) foram realizadas mais duas leis do gênero.

Ainda em 1937 é implantado o primeiro sistema de abastecimento de água, vindo do manancial Cupini, enquanto que a primeira rede de esgotos municipal, o SAAE, foi implantada apenas em 1970 pelo prefeito Mario Candello.

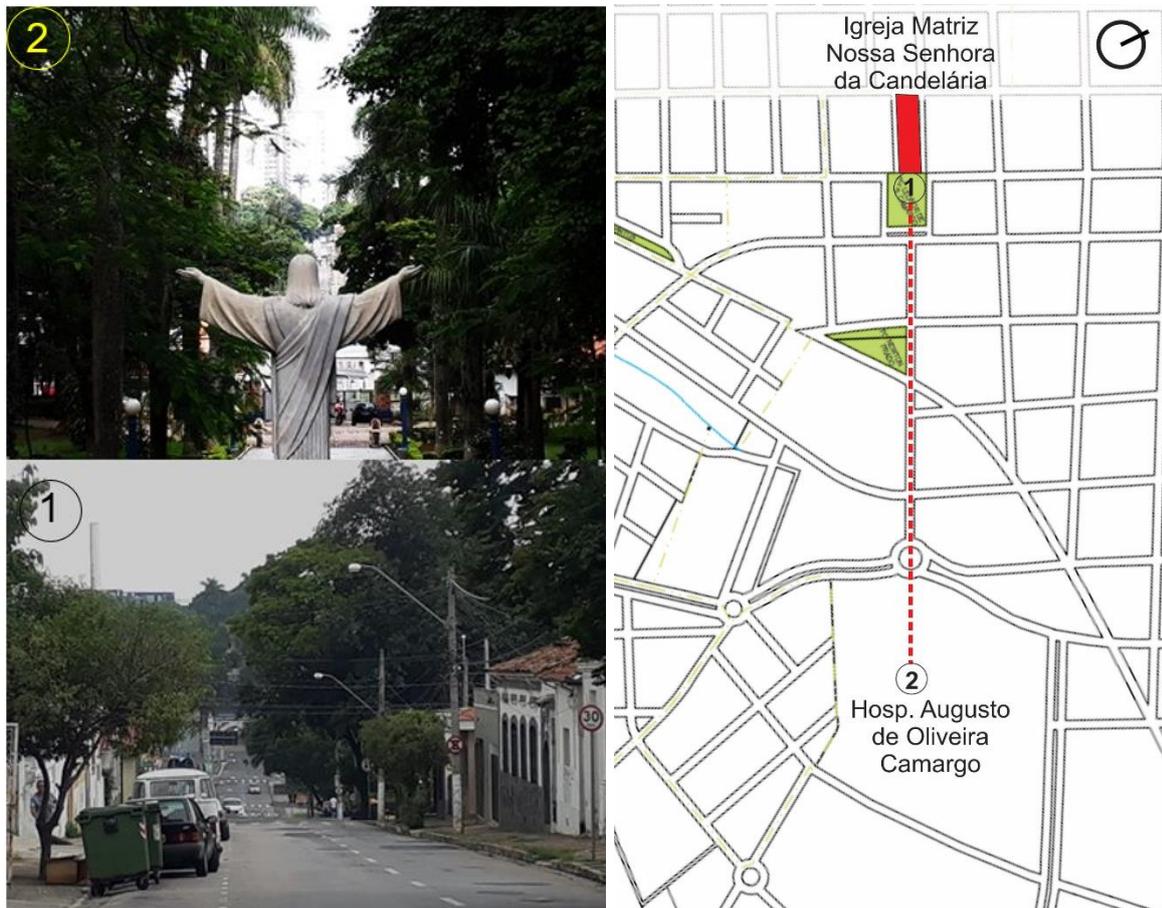
Figura 2: Localização da primeira Vila Industrial (bairros Parque Boa Esperança, Vila Furlan e Vila Vitória I e II) e da fábrica Gryscek, onde atualmente está localizado um condomínio de apartamentos (Torres da Liberdade), e do primeiro Parque Industrial (constituído pelo DI Domingos Giomi, LC Vitória Martini, American Park Empresarial NR, DI Nova Era, Centro Empresarial de Indaiatuba, Park Comercial de Indaiatuba, LC João Narezzi e Recreio Campestre Joia), da década de 1970.



Fonte: Elaborado pela autora.

Nos anos 1940, com uma população de 10.290 habitantes (IBGE, 1940), as indústrias começam a inaugurar na cidade, como é o caso da Cerâmica Terra Vita (ainda em funcionamento) e da Têxtil Judith, localizada então não tão próxima ao centro, mas sim à margem da Avenida Presidente Vargas, um dos limites da cidade e que fazia a ligação com Campinas e Itaiçi.

Figura 3: Perspectiva do Hospital Augusto de Oliveira Camargo (2) e a Igreja Matriz Nossa Senhora da Candelária (1). Eixo entre a Igreja Matriz Nossa Senhora da Candelária (1) e o Hospital Augusto de Oliveira Camargo (2).



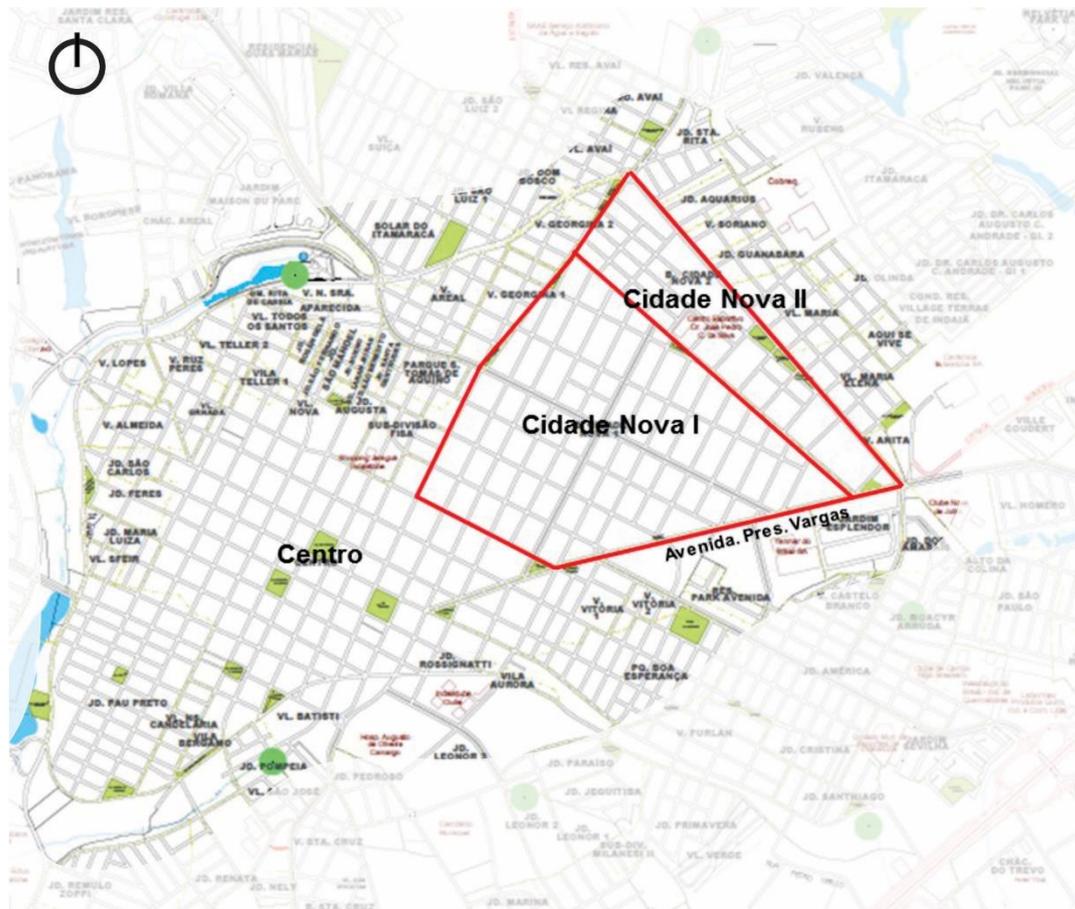
Fonte: Elaborado pela autora.

Apenas na década de 1950 é que novas leis acerca da determinação do perímetro urbano e suburbano da cidade (Lei nº237 de 03 de julho). A administração do prefeito Jacob Lyra decidiu então investir em um novo modelo de urbanização, mesmo com uma população que ainda não chegava a 12.000 habitantes (eram 11.253 segundo o IBGE).

Aprovado em 1951, o bairro Cidade Nova era destinado aos operários das indústrias que vinham se instalando (a Yamar do Brasil é uma dessas). É possível notar a diferença na morfologia observando o tamanho dos quarteirões (os lotes ainda conservavam a medida de 10x40 metros, a mesma da "Cidade Velha"). Com o passar do tempo o negócio tornou-se pouco lucrativo, de modo que diversos quarteirões foram vendidos fechados para empresas (o lucro foi utilizado para asfaltar o centro). A gleba 2 do bairro foi então dividida com uma nova

metragem para quarteirões e lotes, agora com medida de 10x25 metros (Figura 4).

Figura 4: Bairros Cidade Nova I e II em comparação com o Centro.



Fonte: Elaborado pela autora.

É na década de 1960 que podemos observar o primeiro salto em quantidade de população em relação ao censo anterior, chegando a 19.697 habitantes (IBGE, 1960). Nessa década, 18 empresas (que ainda estão em funcionamento, como a Mann Filter) se instalaram na cidade, começando a moldar um perfil metalúrgico que se consolidaria nos seguintes, influenciado pelo Aeroporto de Viracopos em Campinas, construído entre os anos 1950 e 1958 no governo de Ademar Pereira de Barros. Em 19 de outubro de 1960, através da Portaria Ministerial n.º 756, ganhou o status de aeroporto Internacional, o que aumentou muito sua importância na região, por estar a 95 km de São Paulo, e por sua ampliação do aeroporto em 1962 e algumas desapropriações destinadas à implantação da estrada entre Campinas e Salto. Indaiatuba também se tornou mais independente, constituindo sua própria comarca em 1963. A primeira área de expansão industrial é delimitada entre a Avenida Presidente Vargas e a estrada

velha para Itaici, atualmente “desativada” (lei nº 902 de 13 de janeiro de 1966).

A partir de 1966 (lei nº927 de 06 de setembro), o prefeito da época, Romeu Zerbini, encomendou estudos da situação atual da cidade em todas as áreas onde o poder público pudesse intervir para a elaboração de um plano diretor que norteara a expansão, denominado “Plano Integrado de Desenvolvimento”. Feito em 1968 pela SD Consultoria de Planejamento Ltda. e o escritório Jorge Wilhelm e Arquitetos Associados, também responsável pelo plano diretor de Curitiba no Paraná, e ainda, com consultoria de Rosa Grena Kliass para as áreas paisagísticas.

O projeto foi aprovado e várias das indicações implantadas através da lei nº1.048 de 17 de janeiro de 1969. Naquele momento, foi apontada a proximidade da cidade com a estrada Campinas-Salto e com o Aeroporto, mas a expansão urbana foi guiada em sentido à cidade de Monte Mor, através da Avenida Presidente Kennedy, no bairro Cidade Nova, que vinha se desenvolvendo desde a década anterior.

Este momento marca o início de uma inflexão no aumento da população, que teve um salto de 55% em uma década (gráfico 1), mas que também é refletida na preocupação com a expansão do solo, representado pela produção do plano diretor e do perímetro urbano que se afasta pela primeira vez do núcleo central (Figuras 6 e 7) e gera uma demanda maior por infraestruturas e melhorias urbanas importantes desenvolvidas na década seguinte.

Em 1970, através do decreto estadual de 21 de dezembro, foi autorizada a desapropriação de diversas áreas para a construção da Rodovia Santos Dumont (SP-75). Essa via de acesso ligando a capital ao interior configurou-se como um dos principais eixos de desenvolvimento do interior, e cortando boa parte do território de Indaiatuba, foi o suficiente para, que em 1976, ser necessária a aprovação de uma lei concedendo estímulos industriais promovendo a mudança destas para os bairros industriais criados à beira da rodovia.

[...] As rodovias – especialmente as expressas – provocam um crescimento mais rarefeito e descontínuo e menos nucleado que as ferrovias. Isso se deve às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de via. Na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia, pode se concretizar em qualquer ponto. (VILLAÇA, 2001: p.70)

A ferrovia perde espaço nessa década, principalmente na área urbana, como foi o caso

da estação central, desativada em meados de 1977⁹, o que não se repetiu em outras áreas onde diversas desapropriações continuaram a ser feitas em favor da FEPASA.

Com uma população cada vez maior, agora com 30.537 pessoas (IBGE,1970), surgiram os primeiros condomínios fechados, com a característica de serem todas de chácaras rurais, de alinhamento próximo à rodovia.

Foram realizados nesta década cinco leis de delimitação do perímetro urbano (1970, 1973, 1974, 1975 e 1978)¹⁰, onde é possível notar o avanço da cidade em direção à rodovia. O perfil metalúrgico se manteve forte em Indaiatuba, sendo instaladas 63 empresas na cidade (ainda em funcionamento), como a General Motors (1972) e a Singer do Brasil (1981) na cidade.

A implantação de grandes empresas e de infraestruras, principalmente rodoviárias, potencializou o surgimento de novos bairros residenciais (Figura 6) e de uma expansão vertiginosa no perímetro urbano (Figura 7) da década e da explosão demográfica, onde o número de habitantes praticamente dobrou (88%).

Na década de 1980 as últimas estações ferroviárias foram desativadas – Pimenta (1985), Itaici e Helvétia (1986), sendo que esta última teve seus trilhos retirados e substituídas pelo braço Helvétia-Guaianãs. A rodovia Santos Dumont foi duplicada no final dos anos 1989 (lei estadual n° 30.217 de 08 de agosto) em função do maior fluxo de transporte de mercadorias pelo interior e do perfil cada vez mais cargueiro no Aeroporto de Viracopos, principalmente após a abertura do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos em 1985, que polarizou o transporte de passageiros por ser mais próximo da capital.

Neste período, contando com 56.243 habitantes (IBGE,1980), o plano diretor de 1968 já não abrangia uma grande parte da cidade que vinha se formando. A aprovação de grandes bairros populares, como é o caso do Jardim Morada do Sol, fez com estes crescessem sem diretrizes urbanísticas, com poucas opções de acesso ao centro da cidade e locais onde estavam serviços básicos como o comércio, transporte e hospitais.

O crescimento não controlado nesses bairros levou a administração municipal em 1989 a iniciar os estudos para um novo plano diretor. Desta vez o arquiteto Ruy Ohtake foi o

⁹ Não foi apenas em Indaiatuba que o modal ferroviário perdeu força, mas sim em todo o país ocorreu o gradual sucateamento das ferrovias em favor da implantação e investimentos maiores nas rodovias.

¹⁰ São as seguintes: Lei n°1.112/1970; Lei n°1.269/1973; Lei n°1.332/1974; Lei n°1.383/1975 e Lei n°1.645/1978.

contratado para chefiar o projeto que hoje tem como maior fruto o Parque Ecológico (Figura 5), inaugurado em 1992, que tomou como partido o córrego Barnabé para criar um parque margeado por vias arteriais que faziam a ligação entre o Jardim Morada do Sol, o centro até a cidade de Monte Mor.

Figura 5: Parque Ecológico, 1992.



Fonte: Fundação Pró-Memória de Indaiatuba. Alterado pela autora.

A população atingiu a marca de 100.948 habitantes, representando um aumento de 79% em relação à década anterior, resultado dos 49 bairros aprovados na década anterior e da explosão demográfica e migratória que se viu atraída para a cidade. Foram aprovadas quatro leis sobre o perímetro urbano (1990, 1991, 1992 e 1993), com pouca alteração textual entre eles. Industrialmente, foram implantadas 166 empresas (ainda em funcionamento), com destaque para a Toyota (1996) e a Unilever do Brasil em 1997.

Em 2000 foi criada a Região Metropolitana de Campinas, que incluía Indaiatuba e segundo o censo, havia 147.050 habitantes. Desta forma, em 2001 foi sancionada a lei nº4.067 de 24 de setembro que instituiu o plano diretor mais atualizado, mas apresentando a cidade de forma genérica e rasa, sem aplicar verdadeiramente as ferramentas contidas no Estatuto da

Cidade (Lei nº10.257 de 10 de julho de 2001).

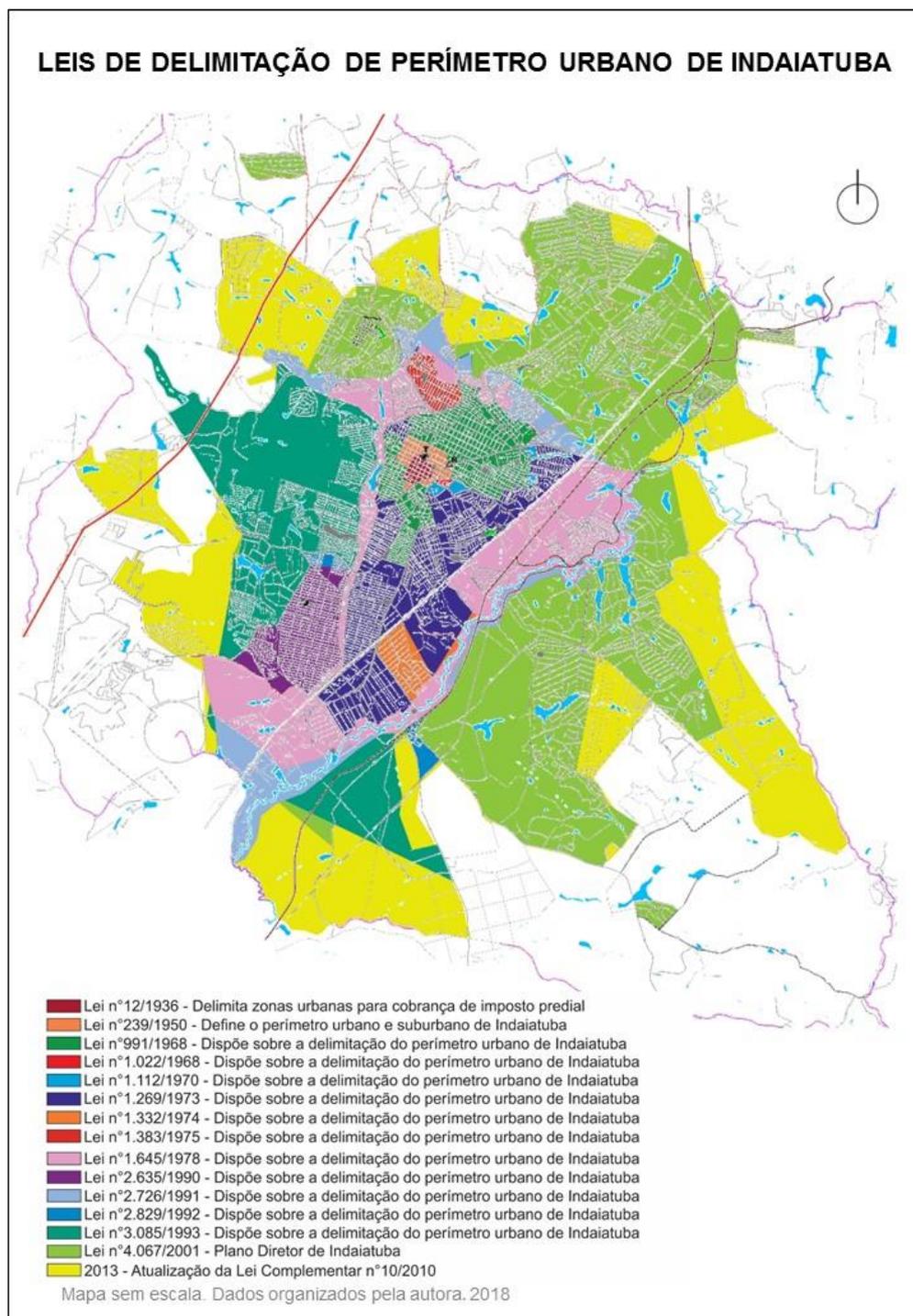
Nesta década, 299 empresas se instalaram na cidade. Novos loteamentos industriais foram aprovados e diversos bairros de classe média. Surgem aqui os primeiros condomínios fechados de alto padrão sem o perfil de chácaras que antes predominavam.

Em 2010 a Lei Complementar nº 10 de 22 de outubro instituiu a lei de zoneamento de Indaiatuba, mantendo os mesmos moldes da lei nº4.067. Esse zoneamento, entretanto, não impediu a formação de grandes vazios urbanos, pois em 2013 foi aprovado o Parque Campo Bonito, um dos maiores empreendimentos voltados para a habitação popular em convênio com o programa “Minha Casa Minha Vida”, distante do tecido urbano existente.

O projeto habitacional foi lançado em outubro de 2013. O local com área de 646.516,49 mil metros quadrados terá 2.048 apartamentos populares da faixa 1 do Programa Minha Casa Minha Vida; 800 casas da faixa 2 do PMCMV e 462 lotes mistos (comercial e residencial) na segunda etapa. (Fonte: Prefeitura de Indaiatuba).

Como a última alteração da lei de zoneamento aconteceu em julho de 2013, não é possível afirmar que a área destinada para habitação social, embora este seja o melhor enquadramento para o bairro. Desde a aprovação até a entrega dos primeiros imóveis em 2016, foram feitos investimentos nas áreas de transporte e infraestrutura que realizassem a conexão com o restante da cidade.

No intervalo entre 2010 e 2017, a população foi de 201.619 (99% desses vivendo em áreas urbanas) para 239.602 estimados pelo IBGE, mantendo aproximadamente o ritmo de crescimento dos períodos anteriores. 205 empresas se instalaram no município, ainda mantendo o perfil metalúrgico e de peças e maquinários.

Figura 7: Leis de Delimitação do Perímetro Urbano de Indaiatuba 1936-2013

Fonte: Elaborado pela autora.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Indaiatuba, apesar de ser uma cidade antiga e que passou por diversos ciclos econômicos rurais, principalmente por sua localização no quadrilátero do açúcar por exemplo, não sofreu

grande influência por parte desses elementos, que não propiciaram mudanças significativas em população, que cresceu muito lentamente, não tendo nem 20 mil habitantes no início da década de 1970, nem impulsionaram a expansão da mancha urbana, ainda presa ao núcleo inicial com poucos bairros afastados.

Entretanto, tudo mudou com a chegada das empresas provenientes da desconcentração em direção ao interior, instaladas ali devido a presença de grandes bairros industriais com fácil acesso à rodovia Santos Dumont (SP-75) e ao Aeroporto de Viracopos. A população passou a crescer de forma galopante a partir deste momento até 2010, onde a quantidade de habitantes aumentou 10 vezes num período de 50 anos, assim como o perímetro urbano que aumentou 382% entre 1870 até 2013.

Esse crescimento demonstra que Indaiatuba têm o perfil de uma cidade industrial, pois foi apenas com ela que esta pôde se desenvolver, sabendo aproveitar as oportunidades advindas de sua localização e investimentos em infraestrutura que a permitem manter e melhorar seu perfil consolidado.

REFERÊNCIAS

CARVALHO, Nilson Cardoso de. **Cronologia Indaiatubana**. Indaiatuba: Fundação Pró-Memória de Indaiatuba, 2009.

KOYAMA, Adriana Carvalho; CERDAN, Marcelo Alves. **Indaiatuba: história e memórias da antiga Freguesia de Cocaes e dos anos que se sucederam desde então**. Campinas: Komedi, 2011.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil: Terra de quem?** São Paulo: Nobel/Edusp, 1991.

NARDY FILHO, F. **A Cidade de Itu; Cronologia ituana**, v. 4., São Paulo: Câmara Municipal de Itu.

PIZA, M. **Os municípios do Estado de São Paulo; informações interessantes**, São Paulo: Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo, 1924.

SCACHETTI, Ana Lúcia. **O Ofício de Compartilhar Histórias – História e memória de Indaiatuba sob a perspectiva de uma periodista**. Indaiatuba: Fundação Pró-Memória de Indaiatuba, 2001.

SAMPAIO, Scyllas Leite; SAMPAIO, Caio da Costa. **Indaiatuba sua história**. Indaiatuba: SP: Rumograf, 1998.

SANNAZZARO, Silvia Teixeira C. **O tempo e a gente**. Indaiatuba: Editora Rumograf, 1995.

SOUZA, T. O. M. **O Estado de São Paulo: físico, político, econômico e administrativo**. São Paulo: Estabelecimento Gráfico Universal.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2001.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil: Indaiatuba**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/indaiatuba.htm>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil: Itaici**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaici.htm>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil: Helvétia**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/h/helvetia.htm>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil: Pimenta**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pimenta.htm>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil: Francisco Quirino**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/franquirino.htm>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil: Pimenta Nova**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pimenta-nova.htm>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

SOUZA, Roberto Prestes de. **O “quadrilátero do açúcar”**. Disponível em: <<http://ropresso.blogspot.com.br/2017/09/o-quadrilatero-do-acucar.html>>. Acesso em: 29 dez. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE: Cidades: Itu. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=352390&search=||infogr%E1ficos:-hist%F3rico>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Diretoria de Geociências. **Evolução da divisão Territorial do Brasil: População por município (1872 a 2010)**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2011. 261 p. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/default_evolucao.shtm>. Acesso em: 21 dez. 2017.

O BAIRRO de Itaici. Indaiatuba: Revista Exemplo Imóveis, 2015. Disponível em: <<http://historiadeindaiatuba.blogspot.com.br/2015/06/o-bairro-de-itaici.html>>. Acesso em: 22 dez. 2017.

A ANTIGA Vila Industrial. Indaiatuba: Revista Exemplo Imóveis, 2015. Disponível em: <<http://historiadeindaiatuba.blogspot.com.br/search?q=parque+boa+esperan%C3%A7a>>. Acesso em: 22 dez. 2017.

O BAIRRO Cidade Nova [e a Igreja Santa Rita]. Indaiatuba: Revista Exemplo Imóveis, 2009. Disponível em: <<http://historiadeindaiatuba.blogspot.com.br/search?q=cidade+nova>>. Acesso em: 22 dez. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE INDAIATUBA. Secretaria de Habitação. **Parque Campo Bonito**. Disponível em: <<https://www.indaiatuba.sp.gov.br/habitacao/campo-bonito/>>. Acesso em: 22 dez. 2017.

Submetido em 25/10/2022 - Aceito em 17/12/2022