

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO**

GIOVANNA FIORANTE PIZZOL DE ALMEIDA

**CAMPINAS SÉCULO XXI: ANÁLISE DAS
TRANSFORMAÇÕES URBANAS 2002 - 2017.**

Campinas / SP

2019

GIOVANNA FIORANTE PIZZOL DE ALMEIDA

**CAMPINAS SÉCULO XXI: ANÁLISE DAS
TRANSFORMAÇÕES URBANAS 2002 - 2017.**

Dissertação de Mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como parte dos requisitos para a obtenção do Mestrado em Urbanismo

Orientação: Prof. Dr. Denio Munia Benfatti

Campinas / SP

2019

Ficha catalográfica elaborada por Vanessa da Silveira CRB 8/8423
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

301.36098161 Almeida, Giovanna Fiorante Pizzol de.
A447c Campinas século XXI: análise das transformações urbanas
2002-2017 / Giovanna Fiorante Pizzol de Almeida.- Campinas: PUC-
Campinas, 2019.
124 f.

Orientador: Denio Munia Benfatti.
Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Centro de Ciências
Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pontifícia Universidade Católica
de Campinas, Campinas, 2019.
Incluem anexos e bibliografias.

1. Urbanização. 2. Planejamento urbano. 3. Urbanização
Campinas - História. I. Benfatti, Denio Munia. II. Pontifícia Universi-
dade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais
e de Tecnologias. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Ur-
banismo. III. Título.

CDD – 22. ed. 301.36098161

GIOVANNA FIORANTE PIZZOL DE ALMEIDA

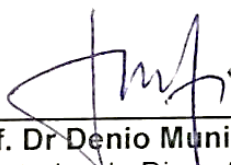
**“CAMPINAS SÉCULO XXI: ANÁLISE DAS
TRANSFORMAÇÕES URBANAS 2002 - 2017.”**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Denio Munia Befatti

Dissertação defendida e aprovada em 25 de fevereiro de 2019 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:




Prof. Dr. Denio Munia Befatti

Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Jr

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa Dra Ana Maria Reia de Goes Monteiro

Universidade Estadual de Campinas

*À minha família, pelo apoio e
incentivo aos estudos, por
dividirem comigo as angústias e me
motivarem sempre.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço imensamente a minha família, pais, irmão e marido por estarem sempre presente na minha vida e me apoiarem em todas as escolhas;

Ao Prof. Dr. Denio Munia Benfatti, pela paciência ao me orientar, me indicar caminhos e me proporcionar reflexões que me tiraram da zona de conforto;

Ao Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior, por ser meu grande incentivador, me acompanhar em todo o percurso acadêmico e fazer me apaixonar pelo meio científico;

À Prof. Dr^a. Ana Maria Reis de Goes Monteiro, pela contribuição com importantes considerações que acrescentaram muito a este trabalho;

Aos Profs. José Roberto Merlin, Laura Machado, Renata Baesso, Manoel Lemes e Maria Cristina Schichi, pelo estímulo, pelas reflexões, pelas importantes considerações e pelas indicações bibliográficas;

Aos amigos que apoiaram e entenderam toda a ausência nesse período, e principalmente aos amigos e mestrandos que me acompanharam nessa jornada, em especial Márcio Barbutti, Laís Salvador, Raphaela Bonaretti, Gabriela Barone e Priscila Gavião;

À PUC-Campinas e a Capes, pelo incentivo à pesquisa científica.

RESUMO

O município de Campinas tem em sua formação histórica, períodos de evolução urbana que apresentam descontinuidades e/ou transformações na espacialidade das ações humanas. A partir dos anos 1990 com a consolidação da estrutura viária urbana e rodoviária atual, temos, inicialmente, uma urbanização que se faz através de novas características, não mais como quadras e lotes em continuidade, mas através da urbanização de glebas maiores em geral formando ilhas de urbanização. O objetivo da pesquisa é analisar as transformações urbanas ocorridas em Campinas no período de 2002 a 2017, bem como suas características específicas e diferenças em relação às formas tradicionais de constituição da cidade e do urbano. A pesquisa divide a cidade em quadriculas, compara imagens nestes dois tempos e caracteriza as transformações ocorridas no período. Utiliza o Google Earth como ferramenta que disponibiliza uma linha do tempo, com imagens aéreas legíveis a partir de 2002. Como resultado apresenta-se tanto as diferentes formas da expansão urbana, assim como as transformações operadas no tecido urbano existente e suas características.

Palavras-chaves: Expansão Urbana, Transformação Urbana, Campinas, Urbanização Contemporânea, Formas Urbanas.

ABSTRACT

The municipality of Campinas has in its historical formation, periods of urban evolution that present discontinuities and / or transformations in the spatiality of human actions. Since the 1990s, with the consolidation of the current road and urban road structure, we initially have an urbanization that is done through new characteristics, no longer as blocks and lots in continuity, but through the urbanization of larger areas generally forming islands of urbanization. The objective of the research is to analyze the urban transformations that occurred in Campinas between 2002 and 2017, as well as their specific characteristics and differences in relation to the traditional forms of city and urban constitution. The research divides the city into squares, compares images in these two times and characterizes the transformations that occurred in the period. It uses Google Earth as a tool that provides a timeline, with aerial images readable from 2002. As a result both the different forms of urban expansion, as well as the transformations operated in the existing urban fabric and its characteristics are presented.

Keywords: Urban Expansion, Urban Transformation, Campinas, Contemporary Urbanization, Urban Forms.

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1- Delimitação de quadrículas de 1kmx1km para estudo das transformações urbana.</i>	4
<i>Figura 2- Aplicação da malha quadriculada sobre a imagem aérea de Campinas no ano de 2002</i>	5
<i>Figura 3- Aplicação da malha quadriculada sobre a imagem aérea de Campinas no ano de 2017</i>	5
<i>Figura 4 - Aplicação da pesquisa na imagem aérea de Campinas, com auxílio das quadrículas, identificando as transformações urbanas ocorridas no período estudado</i>	5
<i>Figura 5 - Vista Aérea de Campinas na década de 1950.....</i>	20
<i>Figura 6 - Região Sudoeste, onde seriam implantado os condomínios MCMV Jardim Bassoli e conjunto habitacional Parque Itajaí em 2002</i>	52
<i>Figura 7 - Região Sudoeste - condomínios MCMV Jardim Bassoli e conjunto habitacional Parque Itajaí, em 2017</i>	53
<i>Figura 8 - Condomínios MCMV Jardim Bassoli à esquerda e espaços públicos do Parque Itajaí à direita.....</i>	54
<i>Figura 9 - E.H.I.S implantados na região sudoeste</i>	55
<i>Figura 10 - Verticalização no entorno do Shopping Dom Pedro</i>	60
<i>Figura 11 - Vazios urbanos onde serão implantados os loteamentos fechados, condomínios verticais e horizontais às margens da Rodovia Dom Pedro I em 2002</i>	62
<i>Figura 12 - Implantação de loteamentos fechados, condomínios verticais e horizontais às margens da Rodovia Dom Pedro I em 2017</i>	62
<i>Figura 13 - Condomínio Vertical Central Park Home Resort, exemplo de verticalização multifamiliar na região Centro-Sul</i>	69
<i>Figura 14 – Conjunto habitacional MCMV, exemplo de empreendimento de interesse social</i>	69

Figura 15 - Região Central – Área da antiga Swift do Brasil S/A (década de 40) em 2002 ...70

Figura 16 - Região Central – Área da antiga Swift do Brasil S/A (década de 40) em 2017 ...71

Figura 17 - Empreendimento MCMV, Rodovia Anhanguera e Loteamento fechado Swiss Park
.....77

ÍNDICE DE MAPAS

<i>Mapa 1 - RMC e os vetores de expansão</i>	<i>14</i>
<i>Mapa 2 - Evolução do Perímetro Urbano de Campinas.....</i>	<i>22</i>
<i>Mapa 3 - Loteamentos rurais aprovados na RMC na década de 1970.....</i>	<i>25</i>
<i>Mapa 4 - Localização dos DICs em relação ao Centro de Campinas.....</i>	<i>28</i>
<i>Mapa 5 - Delimitação dos DICs – Região Sudoeste de Campinas</i>	<i>29</i>
<i>Mapa 6 - Macrometrópole Paulista.</i>	<i>31</i>
<i>Mapa 7 - Localização das principais rodovias e vias expressas urbanas em Campinas</i>	<i>33</i>
<i>Mapa 8 - Malha disposta sobre imagem de satélite de Campinas, 2017, para análise</i>	<i>38</i>
<i>Mapa 9 - Indicação de vazios urbanos, onde foram apontadas as transformações ocorridas no período estudado.</i>	<i>40</i>
<i>Mapa 10 - Transformações urbanas ocorridas em Campinas de 2002 à 2017.</i>	<i>41</i>
<i>Mapa 11 - Distribuição de renda. Distritos de Ouro Verde e Campo Grande. Estudo feito para implantação dos corredores BRT</i>	<i>43</i>
<i>Mapa 12 – Recorte região Noroeste-Sudoeste. Transformações urbanas ocorridas em Campinas de 2002 à 2017.</i>	<i>45</i>
<i>Mapa 13 – Recorte região Nordeste-Sudeste. Transformações urbanas ocorridas em Campinas de 2002 à 2017.</i>	<i>56</i>
<i>Mapa 14 – Recorte região Centro-Sul. Transformações urbanas ocorridas em Campinas de 2002 à 2017</i>	<i>65</i>
<i>Mapa 15 - Planta Genérica de Valores com as transformações urbanas ocorridas de 2002 à 2017</i>	<i>73</i>

ÍNDICE DE TABELAS

<i>Tabela 1- Ampliação do Perímetro Urbano Legal no Município de Campinas entre 1952 e 2000</i>	<i>22</i>
<i>Tabela 2 - Crescimento demográfico de Campinas a partir de 1929.</i>	<i>24</i>
<i>Tabela 3 - Classificação das rodovias por ordem cronológica</i>	<i>35</i>
<i>Tabela 4 - Parâmetros de análise.....</i>	<i>39</i>
<i>Tabela 5 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Adição na região Noroeste – Sudoeste.</i>	<i>47</i>
<i>Tabela 6 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Consolidação na região Noroeste – Sudoeste.</i>	<i>48</i>
<i>Tabela 7 - Empreendimentos entregues pelo PMCMV.</i>	<i>49</i>
<i>Tabela 8 - Faixa dos Empreendimentos MCMV encontrados no levantamento.</i>	<i>50</i>
<i>Tabela 9 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Adição na região Nordeste – Sudeste.</i>	<i>58</i>
<i>Tabela 10 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Consolidação na região Nordeste – Sudeste</i>	<i>59</i>
<i>Tabela 11 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Sobreposição na região Nordeste – Sudeste</i>	<i>59</i>
<i>Tabela 12 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Adição na região Centro - Sul</i>	<i>66</i>
<i>Tabela 13 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Consolidação na região Centro - Sul</i>	<i>67</i>
<i>Tabela 14 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Sobreposição na região Centro - Sul</i>	<i>68</i>

<i>Tabela 15 - Quantificação e identificação dos grandes equipamentos associados ao sistema viário no território campineiro</i>	<i>75</i>
<i>Tabela 16 - Quantificação das transformações urbanas e suas respectivas áreas (em ha). ...</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 17 - Área das tipologias predominantes por região.....</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 18 - Classificação de grandes equipamentos identificados.....</i>	<i>94</i>
<i>Tabela 19 - Empreendimentos Cohab.</i>	<i>99</i>
<i>Tabela 20 - Lotes urbanizados Cohab.....</i>	<i>100</i>
<i>Tabela 21 - Empreendimentos pelo Programa Casa Paulista.....</i>	<i>101</i>
<i>Tabela 22 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: adição na região nordeste - sudeste.....</i>	<i>102</i>
<i>Tabela 23 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: consolidação na região nordeste - sudeste.....</i>	<i>103</i>
<i>Tabela 24 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: sobreposição na região nordeste - sudeste.....</i>	<i>104</i>
<i>Tabela 25 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: adição na região noroeste - sudoeste.....</i>	<i>105</i>
<i>Tabela 26 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: consolidação na região noroeste - sudoeste.....</i>	<i>106</i>
<i>Tabela 27 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: consolidação na região centro-sul.</i>	<i>107</i>
<i>Tabela 28 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: adição na região centro-sul.</i>	<i>108</i>
<i>Tabela 29 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: sobreposição na região centro-sul.</i>	<i>108</i>

LISTA DE SIGLAS

COHAB – Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo;

DICs – Distrito Industrial de Campinas;

E.H.I.S – Empreendimento Habitacional de Interesse Social;

MMP – Macrometropole Paulista;

MZ – Macrozona;

PAC – Programa de Aceleração do crescimento;

PMCMV – Programa Minha Casa Minha Vida;

PUC – Pontifícia Universidade Católica de Campinas;

RM – Região Metropolitana;

RMC – Região Metropolitana de Campinas;

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	01
Metodologia	03
1. CAPÍTULO I.....	06
URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA: CONCEITOS E PERSPECTIVAS	
1.1 – Transição da cidade tradicional para a cidade contemporânea.....	06
1.2 - Dispersão urbana.....	13
2. CAPÍTULO II	18
EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA DE CAMPINAS	
2.1– Campinas, de sua formação até meados de 1950.....	18
2.2– Evolução de 1950 até 1970.....	21
2.3– Evolução de 1970 até início de 1990.....	24
2.4– Expansão urbana recente – a partir de 1990.....	27
3. CAPÍTULO III.....	32
URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA: O CASO DE CAMPINAS NO SÉCULO XXI	
3.1- Levantamento: Identificação das principais infraestruturas que caracterizam a urbanização contemporânea.....	32
3.2- Levantamento: Identificação das transformações urbanas ocorridas de 2002 à 2017.....	37
3.2.1– Região Noroeste/Sudoeste.....	42
3.2.2– Região Nordeste/Sudeste.....	55

3.2.3– Região Centro/Sul.....	64
4. CAPÍTULO IV.....	72
AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS E AS BORDAS DE CAMPINAS	
4.1- As Transformações urbanas e a valorização do solo.....	72
4.2- O deslocamento das atividades para a periferia.....	75
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	79
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA.....	85
7. ANEXOS.....	89

APRESENTAÇÃO

A expansão urbana recente, em diferentes contextos e situações caracteriza-se pela urbanização de glebas maiores, formando unidades urbanas dispersas, por vezes autônomas, fechadas e desvinculadas da continuidade urbana e também dos centros tradicionais. Entretanto, este trabalho faz uma abordagem que, antes de adotar conceitos gerais como verdades absolutas e generalizáveis, propõe um retorno ao território específico, às espacialidades da vida humana e como elas têm ocorrido nas últimas décadas. Entende também que os lugares e os contextos sócio-políticos-espaciais respondem diferentemente ou de formas específicas. Em função desse entendimento preliminar, a pesquisa proposta pretende verificar como, no caso de Campinas, ocorre as transformações urbanas correspondentes ao fenômeno contemporâneo, no período de 2002 2017. Abaixo serão apresentados brevemente alguns dos processos indutores da transição do tecido urbano compacto - predominante na cidade tradicional até a década de 50 - para o tecido urbano disperso atual.

Segundo Domingues, 2009, o processo de urbanização tradicional foi marcado pela intenção de continuidade, determinada pela administração pública e materializada através dos espaços públicos, com lotes regulares e restrições técnicas quanto às tipologias. O objetivo era uma imagem predefinida e cada nova construção surgia como preenchimento ou continuação do existente, como mais uma peça de um quebra-cabeça. No caso de Campinas, pode-se dizer que até os anos 1950 a urbanização, em linhas gerais, se organiza a partir desses processos tradicionais.

Até 1950 a expansão urbana de Campinas se dava de forma mais lenta, a cidade mantinha certa legibilidade possibilitada pela clara relação entre o público e o privado, pela existência de alinhamentos e pelas edificações em seus diferentes tipos de usos, em contato mais direto com a rua. O tecido urbano se configurava basicamente por lotes, quadras e ruas em um sistema aberto e, até certo ponto contínuo.

Já no período recente de sua história urbana, a cidade apresenta um crescimento da área urbanizada que esteve, primeiramente, apoiado e associado à expansão do perímetro urbano (1950-1970), configurando assim o início de um processo mais acentuado de alargamento do perímetro e maior dispersão da urbanização, ainda dentro de uma cidade mononuclear.

A partir dos anos 1990, com a consolidação da estrutura viária e rodoviária atual, alcança-se, mais profundamente, uma urbanização que se faz através de novas características, não mais como quadras e lotes em continuidade, mas através da urbanização de glebas maiores. Esse novo modelo de urbanização aparece, em geral, associado às estruturas de mobilidade diferenciada: vias urbanas estruturais e rodovias que cortam ou contornam a cidade. Essa urbanização é encontrada também, entretanto, em lugares sem vínculos expressos com as estruturas de mobilidade.

Esse trabalho propõe a identificação das transformações ocorridas em termos de expansão urbana e também aquelas transformações internas ao território já urbanizado, ou seja, todas as ações/empreendimentos que ocorreram no território no período considerado. Essas ações/empreendimentos podem ser relativos a diferentes usos – habitacional, comércio e serviços, e industrial - e suas diferentes localizações e distribuição espacial constituem o objetivo específico dessa dissertação.

A pesquisa foi realizada em duas frentes distintas. A primeira trata de uma revisão bibliográfica com o objetivo de, inicialmente, estabelecer um histórico da ocupação da cidade. Enquanto a segunda parte é formada por levantamentos, que identificam as principais infraestruturas que caracterizam esse período mais recente da expansão urbana, no caso, as rodovias; identificam também, as transformações urbanas através de uma leitura comparativa de quadriculas dispostas sob imagens aéreas, que identificam as formas urbanas implantadas no período estudado; e as transformações ocorridas com as atividades que se transferiram de lugar, especificamente os grandes equipamentos que conectam-se (direta ou indiretamente) às rodovias, como por exemplo, os shoppings, universidades, aeroporto e áreas de logística, localizados predominantemente na região Nordeste da cidade.

A dissertação está estruturada em quatro capítulos. O primeiro capítulo traz uma breve conceituação sobre os principais temas abordados na pesquisa, entendendo que o fenômeno urbano contemporâneo, de modo geral, está submetido a forças muito semelhantes nos diferentes lugares, porém, esses lugares não respondem à essas forças da mesma forma, uma vez que estão submetidos à dinâmicas específicas e de certa forma, opostas. O capítulo tem o objetivo de identificar os principais acontecimentos que marcaram a ocupação da cidade, os quais podem ter influenciado a urbanização desse período recente. Sendo assim, será analisado como esses processos acontecem no Município de Campinas, procurando ressaltar também as diferenças intra-urbanas.

O segundo capítulo relata brevemente a história da expansão da mancha urbana de Campinas, desde sua formação até os processos mais recentes que definem sua expansão recente. Será dividido em quatro períodos, sendo o primeiro considerado da formação da cidade até a década de 1950, quando a cidade ainda se organiza a partir de processos tradicionais; o segundo, de 1950 à 1970, quando a cidade amplia consideravelmente seu perímetro urbano; o terceiro de 1970 à 1990, quando ocorre o ‘boom’ populacional; e o quarto período de 1990 até os dias atuais, relatando a dinâmica mais contemporânea da urbanização à partir da chegada do sistema viário metropolitano, no qual a pesquisa encontra-se inserida.

O terceiro capítulo apresenta primeiramente o levantamento das infraestruturas de mobilidade que surgiram no período estudado (2002-2017), as quais possibilitam a dispersão e a expansão urbana, embora não seja sua causa¹. Posteriormente, apresenta a segunda parte da pesquisa, a identificação das formas e das transformações urbanas identificadas na expansão e na consolidação urbana da cidade de Campinas no século XXI, suas localizações, seus diferentes usos e as novas configurações espaciais.

O quarto capítulo traz uma análise dos levantamentos realizados, mostrando tanto as transformações que ocorrem nas bordas do território, como aquelas que ocorrem nas áreas de urbanização mais consolidada. Busca analisar as diferenças sócio-espaciais existentes no território campineiro, bem como a valorização do solo e o deslocamento das atividades que antes se encontravam localizadas na área central, para as bordas do território, que por sua vez induzem e/ou proporcionam as condições para essa expansão periférica recente. E, por fim, são apresentadas as considerações finais.

METODOLOGIA

Como metodologia foi utilizada primeiramente uma revisão bibliográfica, elencando-se autores que tratavam de temas que embasaram essa pesquisa, tanto no sentido de contextualização da evolução urbana e de suas formas predominantes, como também dos autores que tratam mais especificamente dos fenômenos relativos à urbanização contemporânea. A consulta à legislação e a outros trabalhos acadêmicos, além de dar suporte aos conceitos tratados, proporcionou uma maior compreensão do tema proposto.

¹ SECCHI, 2006, pag. 99.

Já a metodologia para identificar e classificar as transformações urbanas foi baseada em estudos realizados pelo grupo de pesquisa QUAPA-SEL², que também estuda a expansão urbana e o sistema de espaços livres.

Foram utilizadas três categorias de análise, as transformações por: “adição”, quando se cria um novo território urbano; “por consolidação” quando se ocupa um vazio urbano; e “por sobreposição”, quando se transforma uma área já ocupada. Esses três conceitos de transformação urbana foram aplicados no território campineiro com o intuito de especificar, no processo de expansão e transformação urbana, as diferentes expressões dessas transformações bem como sua localização.

Para organizar os levantamentos necessários, foi utilizada uma malha de 1km x 1km sobre o tecido urbano campineiro, conforme demonstrado no passo a passo das Figuras 01, 02, 03 e 04, abaixo. Essa metodologia, inicialmente, provém de um estudo feito pelo Green Lab Preservation Leadership Forum, um grupo americano que faz análises espaciais e estatísticas para cidades em processo de expansão urbana e também tem sido utilizada no estudo dos espaços livres e da forma urbana realizados no âmbito das pesquisas do QUAPA-SEL. Além disso, o IBGE e o mapeamento do Google Earth em quadrículas, também foram relevantes na junção de imagens aéreas e marcação de quadrículas já analisadas. A escolha do recorte temporal também se apoia à Plataforma Google, ferramenta que disponibiliza uma linha do tempo com imagens aéreas legíveis a partir de 2002.



Figura 1- Delimitação de quadrículas de 1kmx1km para estudo das transformações urbanas. O tamanho das quadrículas foi determinado a partir da área média dos grandes equipamentos que foram identificados num primeiro levantamento.

² QUAPA-SEL – Inicialmente trata-se da sigla do Laboratório da Paisagem sediado na FAUUSP. A sigla QUAPA significa “Quadro do Paisagismo no Brasil” e atualmente estuda o Sistema de Espaços Livres (SEL) e a forma urbana nas cidades brasileiras. O grupo de Pesquisa de Requalificação Urbana da PUC- Campinas integra este coletivo desde 2006 e participou de dois projetos temáticos financiados pela FAPESP, sendo que o último deles foi finalizado no início de 2018. Um novo projeto temático, do qual esta pesquisa faz parte, está sendo preparado para ser enviado a FAPESP no início de 2019.

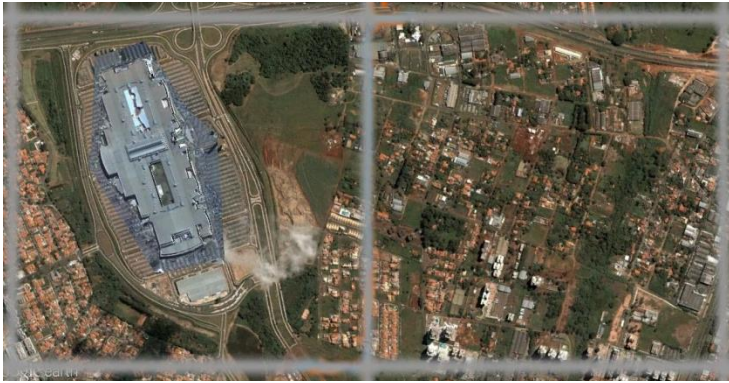


Figura 2- Aplicação da malha quadriculada sobre a imagem aérea de Campinas no ano de 2002, a qual possibilitou a identificação de vazios urbanos, que foram transformados no período estudado.



Figura 3- Aplicação da malha quadriculada sobre a imagem aérea de Campinas no ano de 2017, que possibilitou a comparação com a imagem de 2002.

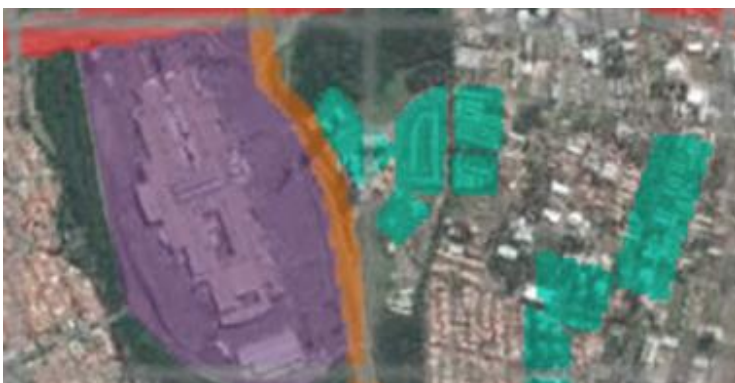


Figura 4 - Aplicação da pesquisa na imagem aérea de Campinas, com auxílio das quadriculas, identificando as transformações urbanas ocorridas no período estudado, através de manchas correspondentes à cada um dos três tipos de transformação urbana.

1. CAPÍTULO I

URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA: CONCEITOS E PERSPECTIVAS

Esse capítulo analisa temas que refletem sobre a cidade tradicional, contemporânea e dispersão urbana. Foram estudados autores que analisam elementos e/ou características da cidade contemporânea, os quais serão apresentados no decorrer da pesquisa. No entanto, nesse capítulo serão abordados três autores que deram maior embasamento na fundamentação da pesquisa, como: Bernardo Secchi, que estuda o crescimento de cidades europeias, focando nos processos que marcam a transição da cidade tradicional para a cidade contemporânea; Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, que estudam características contemporâneas presentes nas cidades portuguesas e Nestor Goulart Reis Filho, que estuda a dispersão urbana no estado de São Paulo, focando na organização da sociedade numa escala regional. O capítulo utiliza tais autores como base para refletir sobre as características da urbanização recente, busca identificar as principais características da cidade tradicional em comparação com a cidade contemporânea, entender como se forma a metrópole contemporânea no território campineiro e as transformações que estão ocorrendo na espacialidade da vida humana³.

Foi abordado inicialmente, a questão da urbanização contemporânea buscando relações com o processo de expansão urbana de Campinas. Posteriormente, no capítulo II, será analisado detalhadamente como ocorreram esses tais processos no século XXI.

1.1 – Transição da cidade tradicional para a cidade contemporânea

O autor Bernardo Secchi, 2006, trata de temas específicos que contribuem para uma reflexão sobre as principais características e/ou processos decorrentes da transição da cidade tradicional para a cidade contemporânea. Trata sobre o crescimento das cidades europeias; sobre as novas configurações familiares e como se estabelecem no espaço urbano; sobre a espacialidade dos equipamentos urbanos, que se formam cada vez mais fechados e exclusivos e, por fim, da obsolescência e desativação dos lugares, dos edifícios e das indústrias. Neste estudo procura-se traçar relações desses temas com a urbanização no município de Campinas.

³ Espacialidade da vida humana: expressão utilizada por SOJA, 2000, para se referir as diferentes formas de ocupação do território.

Um desses temas é aquele que, de certa forma, traz alguma luz ao fato das cidades, principalmente as europeias, terem atingido já desde os anos 1990 certa estabilidade em termos populacionais. Essas cidades não crescem em população, mas continuam com intensa atividade construtiva e também de significativa expansão urbana para os padrões europeus, o que se afasta muito da realidade brasileira. Segundo Secchi, uma das explicações para este fato deve-se às novas formas de convivência e os novos arranjos familiares em relação à moradia, como por exemplo, maior número de pessoas morando sozinhas, idosos, casais jovens, sem filhos, etc.

Embora o autor fale sobre as diferentes composições de núcleos familiares como explicação para o aumento da atividade construtiva portuguesa, este trabalho retoma os dados de crescimento populacional de Campinas, o que justifica parte da atividade construtiva. Porém, não se pode negar que as novas composições familiares também influenciem a intensificação da atividade construtiva. Campinas, por exemplo, em 1960 tinha 219.303 habitantes, enquanto na década de 1970 constava 664.559 habitantes (FUPAM, 2015). Nesse período, das décadas de 1960 à 1970, a área urbana do município foi dobrada, com acréscimo de 96%, somando mais de 60 mil metros quadrados. Já nos dias atuais, segundo dados do IBGE, a população foi estimada em 2018 com 1.194.094 habitantes, sendo sua área urbana, de acordo com o plano diretor de 2006, estimada em 388.900.000m², enquanto que no início da década de 1960 o perímetro urbano encontrava-se estimado em 41.216.000m².

‘Não é de estranhar que o casal com filhos pequenos, ou famílias extensas desejem habitar em uma casa com jardim, imersa no verde, ou que os solteiros ou os casais jovens sem filhos, frequentemente, tenham aspirações mais urbanas; que os idosos desejem permanecer no lugar onde construíram ao longo do tempo o próprio sistema de relações amigáveis e sociais. (...) Nem é de estranhar que a mobilidade consentida pelo automóvel permita a muitas famílias adequar o próprio espaço de moradia à própria condição socioeconômica, ou seja, residir em áreas distantes do centro da cidade, em fragmentos de cidade dispersos pelo campo. O automóvel é o que permite isso, não a causa.’ (SECCHI, 2006, pag. 99).

Outro importante tema tratado por Secchi, diz respeito à nova compatibilidade e especialidade dos principais equipamentos urbanos, cada vez mais exclusivos e com novas demandas de espaço. Os hospitais, por exemplo, são lugares de alta especialização e seu

acesso é controlado, tanto para médicos, quanto para pacientes ou familiares. O mesmo acontece com outros equipamentos, como as escolas, teatros, ginásios esportivos, estádios, igrejas e shoppings. Esses equipamentos coletivos tornaram-se ilhas independentes, sendo, em alguns casos, grandes pólos de atração de públicos específicos, não são mais lugares centrais e de uso extremamente público.

‘O interior é separado do exterior por grades intransponíveis e por muros impenetráveis à visão; no próprio imaginário coletivo, a representação da cidade (...) é mais uma vez, separar e distanciar (...) o que ainda hoje chamamos, graças à inercia da linguagem, equipamento coletivo, antes era verdadeiramente espaço do público. Um espaço que se prolongava para o exterior do edifício, no átrio, na praça e no bairro, da mesma maneira que fora do edifício nasciam e se prolongavam algumas das praticas sociais (...)’ (SECCHI, 2006, pag. 100).

No caso de Campinas, em um passado recente, os shoppings (equipamento privado de uso coletivo), por exemplo, se instalaram em áreas urbanas, porém nas bordas do território, especificamente na região Nordeste. Instalaram-se, em sua maioria, visando à conexão com a rodovia, se relacionando cada vez menos com o centro da cidade tradicional. Já neste último período da urbanização, a partir dos anos 1990, a expansão urbana em seu conjunto e, mais especificamente os loteamentos fechados, os condomínios, e os conjuntos habitacionais passaram a se configurar como unidades autônomas⁴. Surgem então, indícios da transição da cidade moderna para a cidade contemporânea, dos novos espaços requeridos pela nova escala da urbanização, devido à mobilidade permitida pelo automóvel, embora não por sua causa. A vivencia que se tinha nos espaços públicos, como praças e ruas, por exemplo, passam a acontecer no interior desses equipamentos fechados.

Segundo Secchi, esses novos equipamentos acabam dispersos em fragmentos da cidade e formam pólos específicos, como já mencionado, se afastando da ideia de centralidade⁵ da cidade tradicional, onde se concentrava todos os tipos de serviços.

⁴ Unidades autônomas – termo utilizado por Álvaro Domingues, Nuno Portas e João Cabral, para designar uma das novas tipologias encontradas na cidade contemporânea. Os autores afirmam que na cidade contemporânea não há uma imagem predefinida, nem uma logica a ser seguida, são peças autônomas, soltas simplesmente. *‘Os empreendimentos confinam espaços públicos em seus interiores, e comportam-se cada vez mais como peças autônomas.’ (DOMINGUES, 2009, pág. 175)*

⁵ O conceito Centralidade tem origem na geografia, com a TLC (Teoria dos Lugares Centrais de W.Crhistaller, 1933). Concentração/diversificação/aglomeração de funções centrais (comercio e serviços). Não entra nessa classificação, as

A cidade contemporânea, em sua maioria, apresenta dinâmicas metropolitanas, como por exemplo, a multiplicidade de centros e a alta especialização funcional. (SOLÀ-MORALES, 2002 APUD TURCZYN pg 09).

‘Na cidade contemporânea tudo se tornou parque: parque tecnológico, parque de diversões, parque de escritórios, parque temático, etc.’ (SECCHI, 2006, pag. 103).

Percebe-se ainda, naquilo que Secchi observa como fenômeno específico da cidade moderna, as questões vinculadas à obsolescência e desativação dos lugares, dos edifícios e das indústrias. A obsolescência e a desativação fazem parte da história da cidade, sejam como fenômeno de substituição ou abandono, os quais mudam a geografia urbana e as relações sociais inesperadamente. Na Europa, por exemplo, a partir dos anos 1970, ocorreram desativações de fábricas e edifícios situadas nas maiores áreas urbanas e, em geral, como consequência da reestruturação produtiva⁶.

‘Vez ou outra, em razão de novas técnicas de comunicação, a atividade desterritorializa-se, dissolve-se, como uma nuvem (...) desloca-se para diversas partes do mundo (...) às vezes, no entanto, a atividade apenas se transfere, para novos edifícios localizados ou na mesma cidade, modificando-lhe a geografia funcional ou simbólica ou, sobretudo, na cidade difusa.’ (SECCHI, 2006, pag. 107).

Secchi, na citação acima, refere-se à desterritorialização⁷ e à desindustrialização⁸. O primeiro diz respeito à quebra de vínculos e/ou perda de território, enquanto o segundo refere-

concentrações de atividades industriais e de logísticas, por exemplo, uma vez que suas atratividades e inserção urbana (polarização) são bem diferentes, embora possam gerar fluxos igualmente poderosos. Essas atividades geralmente são deslocadas para lugares específicos. Um espaço policêntrico corresponde a uma distribuição mais ou menos especializada. (DOMINGUES, 2009, pág. 41-45).

⁶ “A Reestruturação Produtiva – também chamada de capitalismo flexível – é um processo que se iniciou na segunda metade do século XX e que correspondeu ao processo de flexibilização do trabalho. Sua inserção no mundo capitalista está diretamente associada à Terceira Revolução Industrial – também chamada de Revolução Técnico-Científica Informacional. No Brasil, a reestruturação produtiva iniciou-se somente em 1980, de forma lenta e seletiva, vindo a se ampliar e difundir apenas na década seguinte, com a sucessão de governos democráticos e com o início do processo de liberalização do comércio e investimentos estrangeiros.” (TITTON, Cláudia Paupério, 2011).

⁷ “O processo de desterritorialização pode ser definido como uma quebra de vínculos, uma perda de território, um afastamento dos nossos territórios, havendo assim, uma perda de controle das territorialidades pessoais ou coletivas, uma perda de acesso a territórios econômicos, simbólicos e aos recursos.” (VAZ, Ana Maria Cortez, 2010).

se ao abandono pontual de instalações produtivas em algumas áreas da cidade. Diante dessa breve conceituação, pode-se dizer que a desindustrialização em Campinas ocorre de forma não muito significativa, enquanto a desconcentração industrial ocorre com maior intensidade, ou seja, a saída de unidades produtivas rumo a outras áreas, porém ainda vinculadas ao território campineiro. Pode-se dizer também que com o declínio das atividades industriais localizadas nas áreas centrais, o crescimento de atividades com maior inovação tecnológica, como por exemplo, as empresas de logísticas, passam a se localizar próximo às Rodovias. (NEGRI, 1996; CANO, 1998; SUZIGAN, 2000 APUD Andreotti, 2015, pág. 15)

Os autores Álvaro Domingues, Nuno Portas e João Cabral trazem outra abordagem da cidade contemporânea, mais preocupados com sua viabilidade ou com a construção de alternativas e/ou com o objetivo de introduzir outras racionalidades aos fatos urbanos contemporâneos. Tratam temas como urbanização emergente, mobilidade, hipermobilidade e hipomobilidade, numa referência à estratificação social e conseqüentemente sua localização no território, da cidade alargada e, por fim, da relação desta com as novas infraestruturas. Porém referem-se à realidade portuguesa, o intuito aqui é identificar os principais conceitos utilizados para a análise da urbanização em Portugal e verificar como esses conceitos podem iluminar, ou servir como embasamento conceitual para analisar a urbanização de Campinas. Portanto não se trata de comparar fatos urbanos que, evidentemente se mostram muito distintos, mas de se apropriar de uma forma de abordagem, de leitura das transformações urbanas.

“Esta cidade contemporânea configura-se, cada vez mais, como uma estrutura compósita de ‘cidade’ (ou cidades) reconhecíveis pela sua história, e de ‘urbanizações’ sem história, ou, dito de outro modo, com e sem ‘modelo’ (...)”
(PORTAS, DOMINGUES, CABRAL, 2003, pág. 16-17)

Os autores citados no parágrafo anterior afirmam que, na cidade contemporânea, o termo “cidade” tornou-se polissêmico caracterizando diferentes lugares, aglomerações de vida e formas urbanas:

⁸ “De acordo com Verônica Sales (2007) a noção de desindustrialização refere-se ao decréscimo ou abandono pontual de instalações produtivas em algumas áreas da cidade. As teorias da desindustrialização e da reestruturação produtiva respondem bem às transformações ocorridas nos países desenvolvidos, onde o processo de desindustrialização pode ser medido pela queda da taxa de emprego nas indústrias tradicionais. Já a noção de desconcentração industrial diz respeito à saída de unidades produtivas rumo a outras áreas, ao passo que o centro de comando e gestão dessas unidades permanece na região, mantendo-se como pólo de controle produtivo e administrativo.” (TITTON, Cláudia Paupério, 2011).

“(...) Em face de uma realidade urbana que dificilmente dá pelo nome de cidade – sem abusar da semântica ainda corrente –, é a própria dificuldade de dar nome à ‘coisa’ que se observa nas denominações ou adjetivações da literatura recente (a que nós próprios recorremos nesta publicação), como: emergente, genérica, extensiva, dispersa, difusa, descontínua, fragmentada, mosaico, etc.; ou ainda, sem qualidades, sem modelo, sem lugares nem limites, de baixa densidade, entre-cidades, ex-úrbia, cidade-outra, edge-city, em suma, do urbano (...)” (PORTAS, DOMINGUES, CABRAL, 2003, pág. 16-17)

Pode-se dizer que há uma busca de denominações para caracterizar um fato ainda pouco preciso e complexo, que neste trabalho, chamamos de cidade contemporânea e urbanização dispersa. Campinas, por exemplo, configura diferentes realidades dentro de seu município, como a cidade tradicional, com malha ortogonal e retilínea, que se formou no entorno do centro histórico, e a cidade contemporânea que ainda se configura nas bordas do perímetro urbano, com traçado mais orgânico e desconexo, caracterizado ao sul pela presença da população de baixa renda e empreendimentos habitacionais de interesse social e ao norte pela população de alta renda, pelos empreendimentos privados de comércio e serviços, universidades, shoppings e pela intensa relação com as rodovias.

“(...) E pode ver-se que a maioria das expressões que alinhámos, sem preocupações de exaustividade, procura caracterizar a urbanidade ‘emergente’ por oposição a tantas outras conotações da cidade ‘herdada’ (...)” (PORTAS, DOMINGUES, CABRAL, 2003, pág. 16-17)

Ainda tratando de cidade contemporânea, os autores afirmam que esse modelo de expansão urbana contemporânea não segue a lógica da continuidade, mas da disponibilidade de redes de infraestruturas e, portanto, afeta diretamente as mudanças na forma de habitar e socializar e das novas lógicas de mercado e mobilidade, ou seja, dos novos processos de distribuição de produtos e informações, novas formas de trabalho e novos modos de exercer o papel do cidadão na sociedade. Além disso, essa urbanização mais recente é caracterizada por se apresentar numa pluralidade de escalas e geografias, estando presente além dos limites políticos-administrativos. (DOMINGUES, 2009).

Além disso, analisam também as infraestruturas e sistemas de mobilidade, que passaram a desempenhar papel principal na configuração do novo modelo de urbanização emergente, podendo atuar como elementos condicionantes de seus princípios organizativos:

“(...) a predominância crescente do transporte rodoviário e, em particular, do automóvel, a inovação e a importância dos meios rápidos de transporte, não podem ser vistos apenas como variáveis independentes, mas, antes, como resultados de transformações sociais, de modos de apropriação social de tecnologias que redesenham a configuração territorial dos processos de urbanização, envolvendo a multiplicidade dos seus agentes e funções. (...)”
(DOMINGUES, Álvaro. pág 71)

Na citação acima, os autores falam de variáveis que redesenham a o território urbano. Pode-se dizer que o modo de vida contemporâneo possibilita o acontecer de uma nova espacialidade humana, ou seja, possibilita novas formas de ocupar o território que, geralmente estão associados à meios rápidos de transporte, à transformações sociais e apropriação de tecnologias inovadoras. À esse novo modo de vida, podemos relacionar a descentralização industrial e o deslocamento das atividades para a periferia, como será discutido no decorrer do trabalho. Além disso, pode-se chamar de Hiper mobilidade⁹, a multiplicação das possibilidades de habitar o território, afastando e aproximando simultaneamente os locais de moradia, lazer, trabalho, estudos e serviços. Em contraposição há a hipomobilidade¹⁰ dos que se encontram excluídos, tendo que se adaptar a territórios críticos e afastando-se cada vez mais do campo de escolhas que dispõe essas áreas alargadas. (DOMINGUES, 2009)

Pode-se associar hiper mobilidade à região Nordeste de Campinas, com a população de média-alta e alta renda, que possuem o privilégio do automóvel, do acesso rápido ao sistema rodoviário metropolitano e do acesso aos equipamentos de consumo e serviços como os shoppings e as universidades, por exemplo. Já a hipomobilidade pode ser associada à Região Noroeste-sudoeste, com população de baixa renda, dependente do transporte e dos serviços públicos e consolidada através de empreendimentos de interesse social (E.H.I.S).

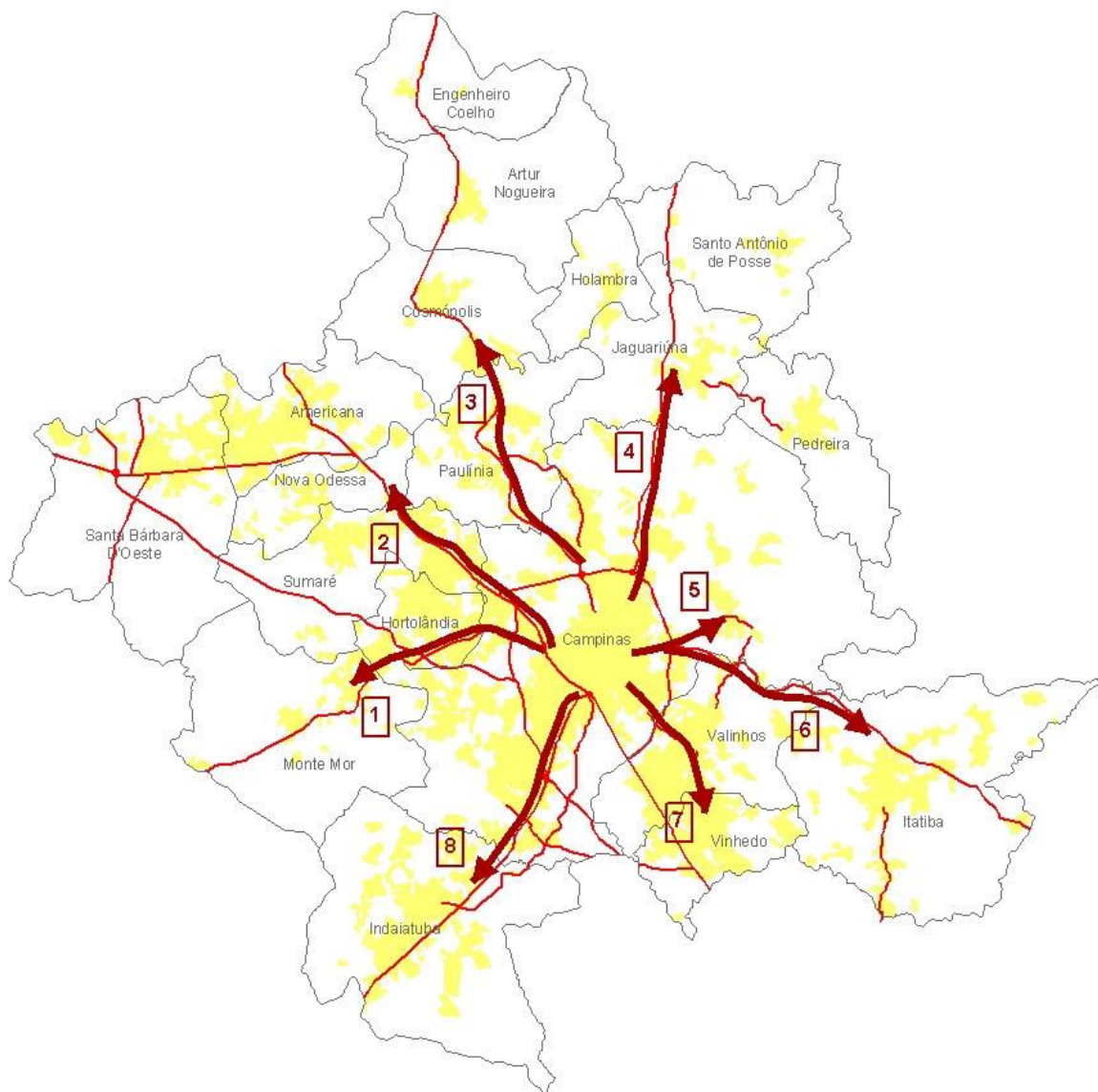
⁹ Hiper mobilidade – termo utilizado na medicina para referir-se às pessoas com articulações muito flexíveis, amplitude de movimento. No urbanismo, é utilizado para referir-se aos deslocamentos mais rápidos e a longa distância, consequentemente possibilitando mais viagens. (ONU HABITAT, 2014)

² Hipomobilidade – termo utilizado na medicina para referir-se à imobilização de um membro por tempo prolongado. Enquanto no urbanismo, é utilizado para designar as dificuldades de deslocamento.





1.2 Dispersão Urbana

O autor Nestor Goulart Reis Filho, 2006, primeiramente caracteriza o processo de dispersão no Estado de São Paulo, chegando às Regiões Metropolitanas, incluindo Campinas. Afirma que a urbanização dispersa apresenta características que dificilmente tornará esse processo reversível, pois a cidade já não apresenta limites definidos. No entanto, a cidade tradicional não desapareceu, apenas convive e se relaciona cada vez com um maior número de áreas dispersas. Campinas, por exemplo, é conurbada¹¹ com outras cidades da Região Metropolitana, mantém relações e possibilita deslocamentos cada vez maiores, potencializando seu caráter regional. Segundo o autor, dispersão urbana é a consequência da organização em escala regional, e por isso, nesse capítulo serão abordados os processos responsáveis por tal organização.

¹¹ Conurbação - Fenômeno urbano da unificação de duas ou mais cidades que, devido ao seu crescimento geográfico, fundem-se umas às outras. O processo de conurbação é um dos responsáveis pela formação das regiões metropolitanas.



Legenda

-  limites municipais
-  sistema viário
-  mancha urbana em 2000
-  vetores de expansão



0 10 20 40 km

Base cartográfica: Embrapa. Interpretação do mosaico de imagens do satélite Landsat ETM 7, 1989 e 2000.

Mapa 1 - RMC e os vetores de expansão. FONTE: PIRES e CAIADO, 2006.

O mapa acima mostra a conurbação entre os municípios da Região Metropolitana de Campinas (RMC). A mancha urbana nos anos 2000 (em amarelo no mapa 01) mostra o início

da dispersão a que Reis se refere, e será esclarecida no decorrer desse capítulo. Essa mancha urbana demarcada no mapa, segundo o Plano Diretor de 2006, apresenta 08 vetores de expansão, os quais acompanham os principais eixos rodoviários.

Reis, 2006, afirma que nas regiões metropolitanas essas áreas dispersas apresentam diferentes formas de ocupação:

‘As áreas dispersas, não homogêneas, correspondem a diferentes formas de uso, que atendem a objetivos específicos e apresentam formas diferenciadas de ocupação. As ocupações industriais estão sempre dispostas ao longo dos principais eixos rodoviários ou a pequenas distancias desses (...). As áreas residenciais tendem a ser localizadas próximas aos entroncamentos dos principais eixos rodoviários ou em suas margens, em locais de mais fácil acesso ou passagem obrigatória. ’ (REIS, 2006, pág. 81)

As áreas residenciais em Campinas, por exemplo, nem sempre se localizam próximas dos entroncamentos viários (será apresentado com maior detalhe nos levantamentos do capítulo III). Nesses levantamentos, foram identificadas ocupações em vazios urbanos localizados próximos ao centro da cidade; a urbanização de áreas derivadas da descentralização industrial, como a substituição de indústrias, e a urbanização induzida por grandes equipamentos, como os shoppings e as universidades. A região noroeste-sudoeste também se expande, numa outra dinâmica, muito mais compulsória às ações do estado na implantação de empreendimentos de interesse social, mas também fazendo parte desse processo de expansão urbana de Campinas.

O autor mencionado acima, afirma também que, uma das consequências da organização em escala regional foi a dispersão industrial, residencial e de comércios, serviços, escritórios e lazer, que passaram a se implantar próximos às Rodovias.

‘Na medida em que o mercado de trabalho passava a ser organizado em escala que superava de muito os limites municipais, atingindo uma escala que podemos chamar de regional, com alta mobilidade no território, a consequência lógica foi à dispersão crescente dos bairros residenciais (...) Técnicos de nível médio e alto passaram a procurar locais para habitação com custos imobiliários reduzidos, em locais afastados dos centros das cidades e mais próximos das indústrias (...). A essa descentralização industrial e residencial, seguiu-se

necessariamente a do comércio, serviços, escritórios e lazer. Para se viabilizarem, esses empreendimentos passam a ser instalados junto aos grandes eixos rodoviários, atendendo não apenas os consumidores e usuários de um município, como no passado, mas também a um universo mais amplo, a uma população muito mais numerosa, dispersa numa escala regional. ' (REIS, 2006, pág. 90)

Reis, 2006, afirma que os profissionais técnicos de renda média, possuidores de automóvel, buscam morar próximos ao trabalho, porém, segundo autores como Ascher, 2001, esse fator se dá muito mais em função da busca por maior mobilidade, o que significa maiores possibilidades de ingressar no mercado de trabalho. Quanto à afirmação do autor sobre a organização em escala regional possibilitada pelo sistema rodoviário metropolitano, para Campinas refere-se somente à região nordeste-sudeste, a qual é favorecida pela hipermobilidade, deixando de fora o outro lado da cidade, cativa da hipomobilidade. O levantamento realizado no decorrer da pesquisa, traz algumas conclusões específicas para Campinas, que diferem um pouco das afirmações genéricas do autor, por se tratar de um trabalho feito após 10 anos da publicação do autor. Será apresentado e rediscutido na apresentação da pesquisa no capítulo III.

Reis defende a ideia de que o esvaziamento das áreas centrais se inicia antes mesmo dos shoppings e dos loteamentos fechados, confirmando o que já foi dito por Secchi sobre a desconcentração industrial ocorrida em Campinas na década de 1970. Afirma também que esse esvaziamento ocorre como consequência da mudança nos hábitos sociais, como por exemplo, a televisão que levou o entretenimento para dentro das residências e o uso do automóvel particular que diminuiu a convivência na rua e no transporte público, além de possibilitar maiores deslocamentos, como dito acima.

Em Campinas, o Shopping Iguatemi, por exemplo, localizado na região nordeste-sudeste e inaugurado em 1980, “nasceu” vinculado ao centro, buscando atender a população dos bairros em seu entorno e vinculou-se à Rodovia Dom Pedro I posteriormente, com a chegada dos outros shoppings. Nesse momento (1980), já haviam se instalado nessa região as universidades Unicamp (1966), o Hipermercado Carrefour (1970) e a PUC (1976). Em 1992 foi inaugurado o Shopping Galleria e em 2002 o Parque D. Pedro Shopping, ambos às margens da Rodovia D. Pedro I, configurando essa nova lógica regional. Esses empreendimentos da década de 90 em diante, representam algumas das formas de expansão

urbana vinculadas ao sistema rodoviário que busca atender um público regional, como a dispersão de comércios e serviços, conforme mencionado acima.

O autor afirma também que as rodovias não beneficiaram somente a indústria automobilística na comercialização de automóveis - uma vez que essas também possibilitaram novas modalidades de transporte público- mas beneficiaram também o transporte de cargas, o transporte de passageiros em veículos de uso coletivo, a descentralização industrial e a regionalização do mercado de trabalho (REIS, 2006). O sistema Rodoviário Metropolitano possibilita o deslocamento individual, porém é responsável hoje por movimentar parte da economia do país, através da distribuição de produtos. Um exemplo do tamanho dessa distribuição rodoviária, é a greve dos caminhoneiros ou crise do diesel, que ocorreu recentemente - em maio de 2018 -, causando uma paralisação geral, como a falta de combustível e alimentos, comprometimento do transporte público, suspensão de aulas e desabastecimento nos serviços básicos como hospitais e postos de saúde, por exemplo.

Por fim, pode-se dizer que Reis (2007, 2006), utiliza metáforas para caracterizar o fenômeno da urbanização dispersa, como por exemplo, esgarçamento do tecido urbano. Quando se observam diversos núcleos urbanizados, separados do principal e entre si por grandes maciços de vegetação e áreas vazias, o território parece um tecido esgarçado, ou seja, possui várias áreas urbanas que não se conectam. Segundo o autor, há também uma outra observação sobre a dispersão urbana, que quando analisada sob a escala regional, o território parece contínuo, porém, na escala intra-urbana ele se apresenta de forma descontínua.

Diante de tais afirmações sobre a expansão urbana de Campinas, pode-se dizer que a mudança no modo de vida, juntamente com o surgimento de grandes equipamentos urbanos privados de uso coletivo e a mobilidade possibilitada pelo sistema rodoviário metropolitano, são os novos fatores que condicionam a expansão urbana de um lado da cidade, região nordeste. Enquanto o outro lado, noroeste-sudoeste, está sujeito às ações do município e do estado, com empreendimentos destinados à população de baixa renda e ainda cativa do transporte público.

2. CAPÍTULO II

EVOLUÇÃO URBANA DE CAMPINAS

Esse capítulo retoma a construção da evolução urbana de Campinas a partir de elementos e marcos específicos relevantes para a reflexão proposta nesta pesquisa. Foram identificados quatro períodos da evolução urbana que não são formados por fatos que determinam com precisão o início e o término de cada período, mas por um conjunto de elementos que configuram alguma descontinuidade ou transformação da forma urbana em relação ao que vinha acontecendo anteriormente.

2.1 – Campinas de sua formação até meados de 1950

O primeiro período, até meados de 1950, é caracterizado pelo crescimento urbano com um tecido predominantemente horizontal. Campinas iniciou sua formação no período colonial a partir de 1722, tornando-se uma das maiores produtoras de café na década de 1830. Devido às dificuldades para exportar o café, por volta de 1870 cria-se a primeira ferrovia. Ao vivenciar a epidemia da febre amarela no período de 1890 a 1897, a cidade foi introduzida ao plano sanitarista de Saturnino de Brito para higienização da cidade. Até 1930 seu crescimento foi modesto, até a abertura de fábricas e o início do cultivo de algodão. Surgiram então, algumas das indústrias com grande importância nacional, como as fabricas de chapéus Cury, lápis Johann Faber e alimentos Swift. Os fatores que favoreciam o desenvolvimento industrial e comercial nessa época são os mesmos que hoje, a confluência de ferrovias e rodovias. (MITICA, 2008)

Em 1934 foi contratado o Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia a fim de estruturar o futuro crescimento da cidade, melhorando seus acessos às rodovias e redefinindo as áreas para o comércio e lazer.

Entre 1945 e 1955 o perímetro urbano expandiu mais de 200%, segundo o Plano Diretor de 2006. Já em 1948 foi inaugurada a rodovia Anhanguera, iniciando o primeiro período de descentralização industrial na cidade, levando as indústrias para as bordas do território urbano. Completando o quadro da época, foi aprovado em 1959 o Código de Obras e Urbanismo, constituindo assim a legislação do urbanismo e confirmando a tendência de verticalização no centro de Campinas.

A expansão urbana de Campinas, apesar de sua historia urbana ter inicio no século XVIII, ocorreu de forma mais acentuada a partir do século XX, com a primeira fase da industrialização. Esse primeiro período de intensa expansão apresenta generosa relação entre

espaço público aberto e privado, seguindo padrões típicos da cidade tradicional – lotes, quadras, alinhamentos das edificações e continuidade urbana. Pode-se dizer então, que até meados de 1950 a cidade cresce horizontalmente e, a partir daí até meados de 1960, verticaliza a área central diante da desconcentração industrial, ocorrendo o que já foi mencionado no capítulo anterior: a obsolescência e desativação dos lugares, como mencionado por Secchi. Essa desconcentração ocorre através da implantação de novas tecnologias de comunicação, que conseqüentemente ocasiona o deslocamento, a mudança ou a desativação das primeiras atividades industriais. (ANDREOTTI, 2015, pág. 13-15)

Nesse mesmo período outro vetor de expansão desenvolveu-se à oeste-sudoeste, em direção à Rodovia Anhanguera (1948) e ao Aeroporto de Viracopos (inaugurado em 1950, ainda pequeno, mas já em funcionamento), com loteamentos e padrões urbanísticos precários, onde a população de baixa renda se instalou, inclusive com ocupações e favelas¹². (PLANO DIRETOR 2016).

¹² O crescimento urbano através de favelas é a expressão mais clara do modelo de desenvolvimento urbano das cidades do século XXI e expõe que: (...) as cidades do futuro, em vez de feitas de vidro e aço, como fora previsto por gerações anteriores de urbanistas, serão construídas em grande parte de tijolo aparente, palha, plástico reciclado, blocos de cimento e restos de madeira. Em vez das cidades de luz arrojando-se aos céus, boa parte do mundo urbano do século XXI instala-se na miséria, cercado de poluição, excremento e deterioração. (DAVIS, 2006, p. 29 APUD TURCKZYN, 2013 p. 25,26).



Figura 5 - Vista Aérea de Campinas na década de 1950. FONTE: Blog Pró Memória de Campinas. Acessado em 19/12/2018.

A imagem acima mostra como se configurava o tecido urbano nesse primeiro período, até 1950, onde a cidade apresentava um crescimento horizontal, porém compacto, com uma malha urbana contínua e legível, com alinhamentos, sem muros e o principal: com as habitações sempre voltadas para a rua dando legibilidade para o pedestre.

Importante ressaltar também que, de 1940 a 1950, houve um aumento de 26.836.000 m² à área urbana, um acréscimo de 217% da área existente em 1940, ou seja, a cidade mais que duplica sua área. Tal ampliação encontra explicações pelo elevado número de loteamentos aprovados nesses dois períodos, sendo na década de 1940 aprovados 81 loteamentos pelos órgãos públicos e na década de 1950 aprovados 322 loteamentos. (PLANO DIRETOR 2006).

Segundo Ricardo Badaró (1996) a área loteada de Campinas em 1953 comportaria três vezes sua população, o que revela uma grande ação de valorização imobiliária, visto que cabia ao empreendedor apenas a abertura do sistema viário e à prefeitura toda alocação das infraestruturas. Nessa ocasião, a urbanização ainda era vinculada ao centro histórico como o principal elemento econômico e referencial da cidade, gerador de empregos. Além disso,

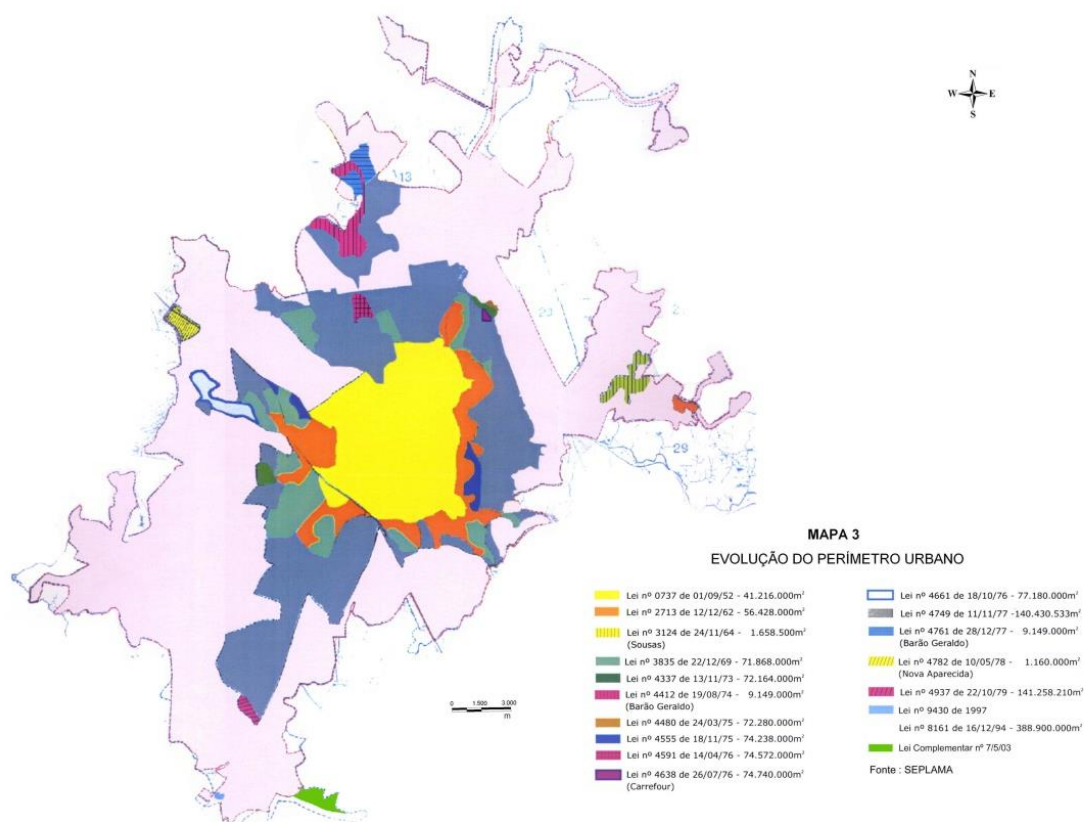
como mostrado no mapa 2 no próximo item, nota-se que o perímetro urbano até a década de 1950 tem a Rodovia Anhanguera como limite.

2.2 – Evolução de 1950 até meados de 1970

O segundo período compreende as décadas de 1950 a 1970, quando ocorre a expansão exagerada do perímetro urbano e a implantação do DIC (Distrito Industrial de Campinas - 1974) ao longo da rodovia Santos Dumont e próximo ao aeroporto de Viracopos. Esse período é caracterizado basicamente pela expansão do perímetro urbano, pelo aumento populacional e pelo início de uma ocupação com características mais dispersas, cada vez menos relacionada com o centro.

Segundo Leonelli, 2018, até os anos 1950 o crescimento urbano de Campinas obedeceu a uma lógica de contiguidade, crescendo ao redor do centro urbano. Foi nesse período que o crescimento começou a se modificar e a expansão urbana se tornou difusa, como já mencionado:

“ (...) a partir dos anos 50 então, o crescimento urbano ocorreu com o predomínio da expansão horizontal e da abertura de novos loteamentos, produzindo uma mancha urbana com grandes vazios e ocupação rarefeita (...) ”
(Campinas, 2006b, p. 105 APUD LEONELLI, CAMPOS, 2018).



Mapa 2 - Evolução do Perímetro Urbano de Campinas. FONTE: Plano Diretor 2006.

Ano	Área do perímetro m ²	acréscimo m ²	%
1952	41.216.000	30.652.000	74
1969	71.868.000	69.390.210	96
1979	141.258.210	227.749.920	160
1981	369.008.130	1.989.870	5
1994	388.900.000	130.000.000	33
1996	410.900.000	11.000.000	2,5
2000	421.900.000		

Tabela 1- Ampliação do Perímetro Urbano Legal no Município de Campinas entre 1952 e 2000. FONTE: Plano Diretor 2006.

Analisando o mapa 2 e a tabela 1 verifica-se que de 1952 a 1969 a ampliação do perímetro ocorreu em áreas lindeiras ao perímetro anterior, acrescentando aproximadamente 30.652.000 m² à área urbana, acréscimo de 70% de área. De 1969 a 1979, ou seja, em um intervalo de 10 anos, foram acrescentados cerca de 69.390.210 m² de área, acréscimo de 96% sobre área de 1969, dobrando a área urbana do município. Já de 1979 a 1981, ocorre também um aumento de 227.749.920 m² de área, equivalente a um acréscimo de 160%. Nos anos seguintes essas taxas caem consideravelmente. O fato de o perímetro urbano ser limitado pela Rodovia Anhanguera até a década de 1950, como já mencionado, altera-se quando passa a envolver, em 1975, o DIC (implantado em 1974) e possui a Rodovia Dom Pedro I como limite.

A Rodovia Anhanguera (implantada em 1948), foi duplicada em 1960 na região Jundiaí-Campinas e em 1961 no trecho Campinas-Limeira, o que impulsionou a urbanização para a região sudoeste de Campinas para ocupação industrial e residencial de baixa renda.

A partir de 1965, inicia-se uma nova forma de expansão urbana, marcada pela implantação de loteamentos populares e conjuntos habitacionais associados aos vazios urbanos deixados pelas expansões do perímetro urbano. Esses empreendimentos foram implantados pelo governo federal através do Sistema Financeiro de Habitação em parceria com a recém criada Companhia de Habitação Popular de Campinas (COHAB), com pouca infraestrutura básica e em descontinuidade com o tecido urbano existente. Essa nova forma de expansão ocorreu na região sudoeste da cidade. (PLANO DIRETOR 2006)

Este intenso processo de expansão na região sudoeste, ocorre na sua grande maioria com tecido horizontal e periférico, isto é, uma urbanização marcada por tipologias térreas, porém ainda com características da cidade tradicional, com a presença de quadras, lotes e edificações voltadas para a rua. Essa dinâmica marcou profundamente o perfil da cidade, provocando consequências urbanas e sociais como a insuficiência e a necessidade de novas redes de infraestrutura urbana, o agravamento dos problemas sociais da periferia e a constituição de espaços segregados, pois os vazios constituíram uma precarização da cidade tradicional. (PLANO DIRETOR 2016).

2.3 – Evolução de 1970 até início de 1990

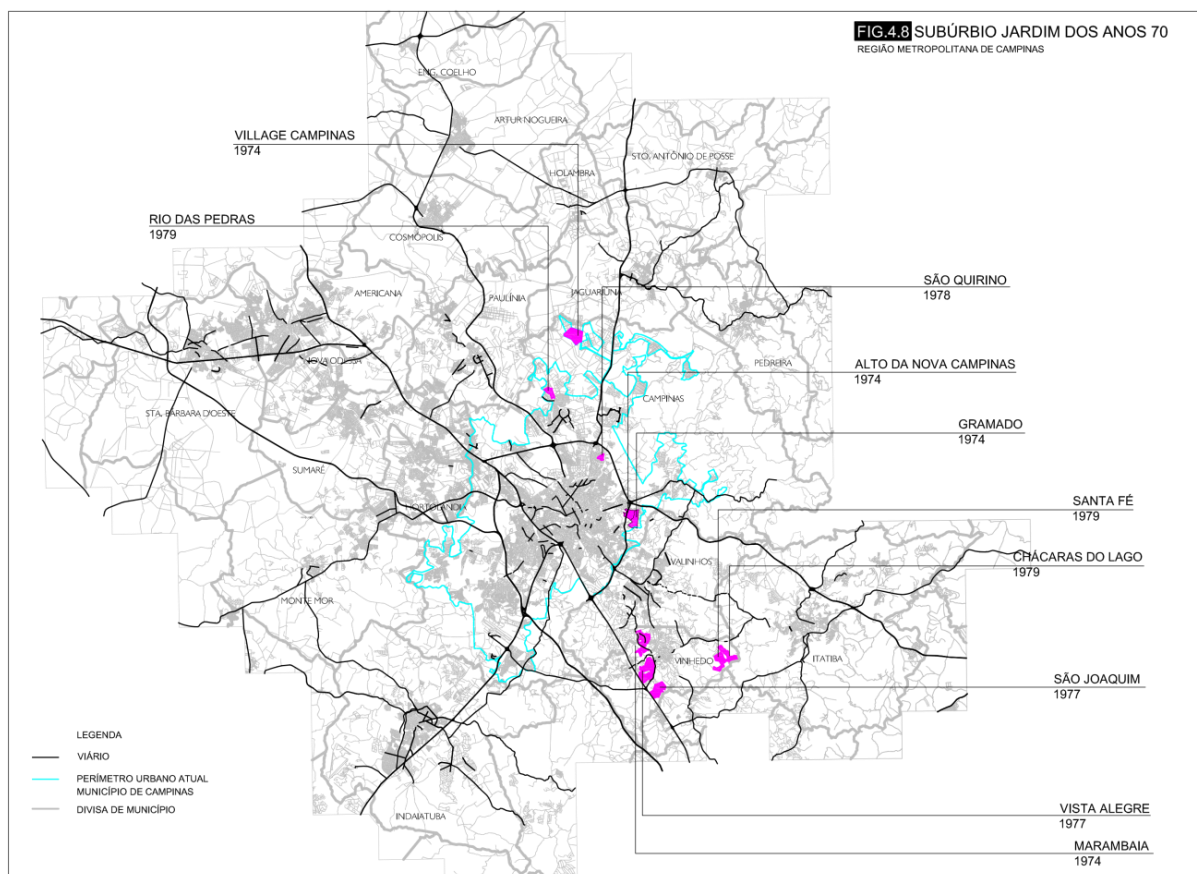
O período da década de 1970 é marcado pelo maior “boom” populacional da história de Campinas, atingindo 664.566 habitantes em 1980, enquanto em 1950 havia 152.547 habitantes. Tal fato foi motivado principalmente pelos movimentos migratórios em direção à região sudeste do Brasil, conforme tabela abaixo. (BADARÓ, 1996)

CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO DE CAMPINAS	
ANO	POPULAÇÃO
1929	112.038 hab.
1940	129.940 hab.
1950	152.547 hab.
1960	219.303 hab.
1970	375.864 hab.
1980	664.566 hab.
1990	847.595 hab.
2000	969.396 hab.
2010	1.074.023 hab.
2018	1.194.094 hab.

Tabela 2 - Crescimento demográfico de Campinas a partir de 1929. FONTE: Relatório P3A - FUPAM USP, 2015.

A Rodovia Dom Pedro surge somente em 1972, tendo por finalidade ligar territórios, mas acabou organizando a urbanização recente e fortalecendo o transporte automobilístico. Já em 1974 surge o Distrito Industrial de Campinas - DIC, localizado ao longo da Rodovia Santos Dumont, próximo ao futuro entroncamento com a Rodovia dos Bandeirantes, que seria inaugurada em 1978. A Rodovia dos Bandeirantes foi implantada visando desafogar o intenso tráfego regional que saturava a Rodovia Anhanguera.

Apesar de ter implantado o DIC em 1974, a Rodovia Anhanguera ainda impulsionava durante a década de 1970 o maior crescimento industrial e populacional de Campinas.



Mapa 3 - Loteamentos rurais aprovados na RMC na década de 1970. FONTE: FREITAS, Eleusina, 2008, pg.143.

Ainda na década de 1970, verifica-se no mapa 03 acima, que surgiram os primeiros loteamentos rurais fechados na região nordeste-sudeste, iniciando a dispersão da população de renda média-alta. Esses loteamentos horizontais fechados passaram a figurar entre as formas de ocupação urbana a partir de 1974 quando surgiram os três primeiros loteamentos fechados: Sítio de Recreio Gramado, Alto da Nova Campinas e Village Campinas. No entanto, o acesso a esses loteamentos não era diretamente feito por Rodovias, como alguns empreendimentos atuais, mas por vias que se ligavam a eles.

Pode-se considerar que esses três loteamentos são as primeiras tipologias em forma de empreendimento fechado, localizados fora do perímetro urbano da época. Foram permitidos através da Lei 4.368/74 que instituiu a figura do “loteamento rural fechado”. A lei permitia o fechamento de loteamentos para “fins de recreação, dotado de excepcionais condições naturais, implementadas com equipamento urbanístico de alta qualidade (Art. 2º)”. A lei previa que os loteadores deveriam submeter a administração das áreas comuns ao regime de condomínio, ao qual caberia a obrigação de desempenhar “todos os serviços, que em princípio, são municipais, em compensação por isenção do pagamento das taxas

correspondentes” (Art. 4º). Esta lei foi revogada em 1980. (FREITAS, Eleusina, 2008, pg. 151).

A Lei federal 6.766/79 ou Lei Lehman, é a lei vigente para reger parcelamento do solo no Brasil. Sobre essa lei e a implantação de condomínios ou loteamentos fechados, Gisela Leonelli tem uma consideração:

“Em nenhum momento da lei federal há a menção de outra categoria de parcelamento do solo como condomínio horizontal ou loteamento fechado. Perante a Lei 6.766/79, a prática destas categorias é evidente burla à regra federativa.” (LEONELLI, 2018)

Algumas das áreas parceladas nos anos 1980, próximas à esses primeiros loteamentos rurais fechados na região nordeste, constituiriam, nas próximas décadas, áreas de concentração de condomínios e loteamentos fechados devido à criação da Lei 6.031/88 que passou a incluir condomínios horizontais como categoria de ocupação do solo somente nas regiões norte-nordeste. (FREITAS, Eleusina, 2008, pg. 151).

A expansão urbana de Campinas entre 1970 e 1980, na região nordeste, passa a se caracterizar pela implantação de grandes empreendimentos. O primeiro deles é o Shopping Iguatemi, inaugurado em 1980, na borda da cidade, mas ainda vinculado ao centro e na continuidade do tecido urbano, buscando atender a população de todos os bairros em seu entorno, situados na região nordeste, como por exemplo, os loteamentos Sítio de Recreio Gramado e Alto da Nova Campinas, mencionados acima. Nesse momento já haviam se instalado nessa região as universidades Unicamp (1966), PUC (1976) e o Hipermercado Carrefour (1970). A Rodovia Dom Pedro surge somente em 1972, a qual tinha por finalidade ligar territórios (ligar o interior com a Rodovia Presidente Dutra – até Jacareí) mas acabou organizando a urbanização recente de Campinas destinada à população de alta renda, e vinculada à organização em escala regional.

Na outra parte do município a ocupação foi destinada à população de baixa renda, localizando-se nas porções sudoeste-noroeste que se consolidava através de E.H.I.S, com a implantação de unidades habitacionais entregues pela Cohab, e formava loteamentos abertos. Os DICs habitacionais também começam a ser implantadas no início desse período, com essas mesmas características de loteamentos abertos E.H.I.S.

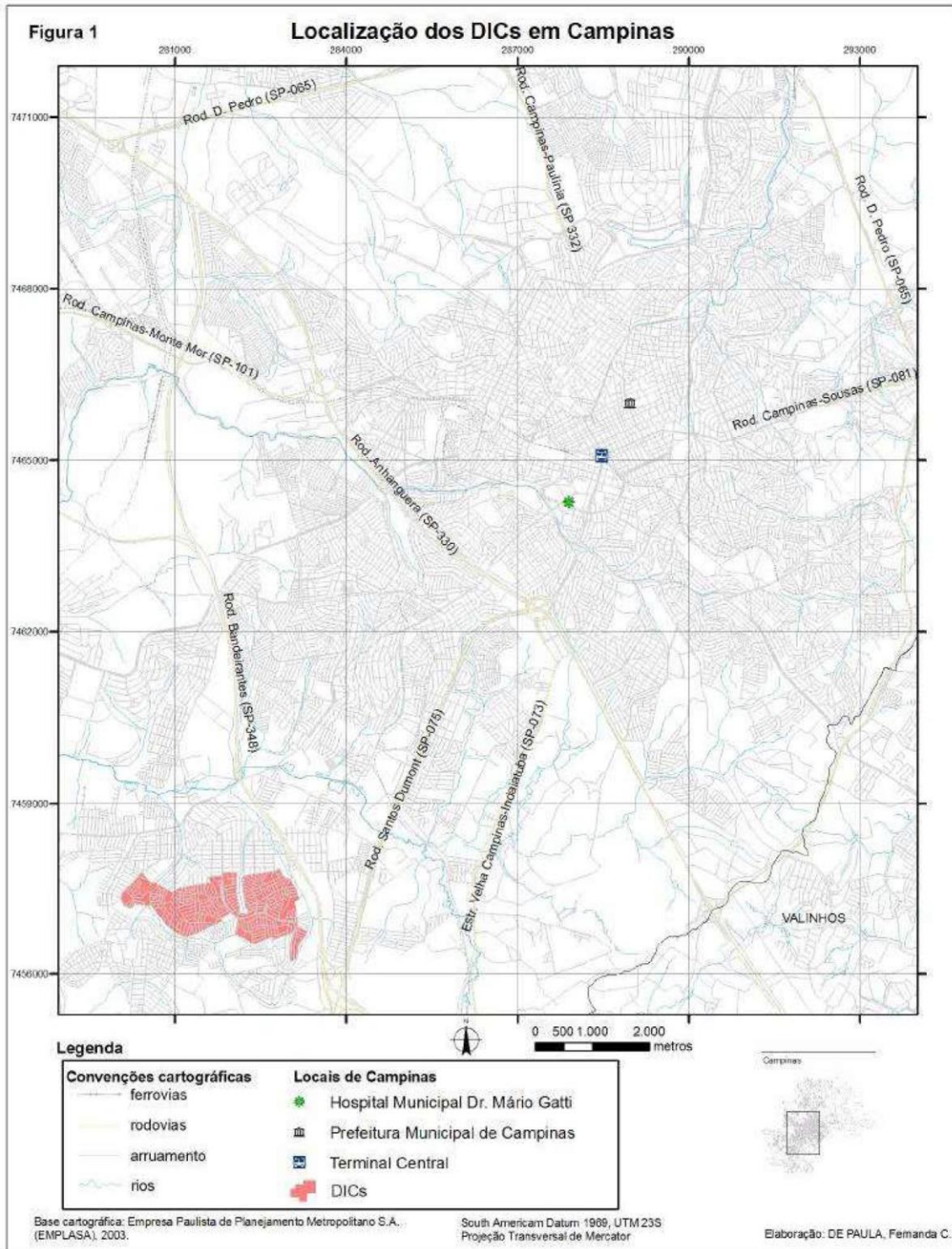
A partir de 1990, quando se consolida o sistema viário metropolitano¹³, esses grandes empreendimentos passam a se implantar ao longo de eixos rodoviários na porção sudeste-nordeste de Campinas.

2.4 – Expansão urbana recente – a partir de 1990

Nesse período (1990) pode-se dizer que a Rodovia Anhanguera era a ‘cordilheira da pobreza’ (FREITAS, 2008), separando à leste ricos com alto nível de escolaridade e à oeste pobres e migrantes. A região noroeste-sudoeste já se consolidava através E.H.I.S (Empreendimentos habitacionais de interesse social) produzidos pela COHAB (regiões de Ouro Verde e Campo Grande), porém essas regiões cresceram sem planejamento e infraestrutura adequados e com forte influência da especulação imobiliária, onde a maioria dos bairros foi construída sem a presença de escolas, postos de saúde ou um sistema de transporte de qualidade.

Segundo De Paula e Marandola, 2003, um morador do DIC relata as dificuldades diante da inserção na malha urbana, o que após a citação podem ser percebidos nos mapas 04 e 05: *“(...) Um morador relatou que, na década de 1980, em dias de chuvas muito fortes, as ruas (de terra) se tornavam intransitáveis e as pessoas eram obrigadas a desembarcarem dos ônibus nas imediações do que é hoje o Terminal Ouro Verde e seguir até o DIC I a pé . (...) A distância em relação ao centro de Campinas, no início dos DICs, não era um problema só de extensão, mas também da eficácia, da qualidade e potencialidade dos meios de se locomover. Quando estas épocas são narradas, fica expresso um sentimento de isolamento em relação ao restante da cidade. Há ineficácia da mobilidade se a dependência dos indivíduos em relação ao restante da urbe for forte, na medida em que o bairro (área de permanência) não satisfaz as necessidades do modo de vida urbano. Os moradores atentam para as dificuldades associadas a esta mobilidade (tanto em sua causa, quanto em sua qualidade) ao citarem a adversidade frente a uma emergência médica: o referencial de pronto-socorro era o Hospital Municipal Mário Gatti, próximo ao centro.” (DE PAULA, MARANDOLA, 2003, pág. 4-5)*

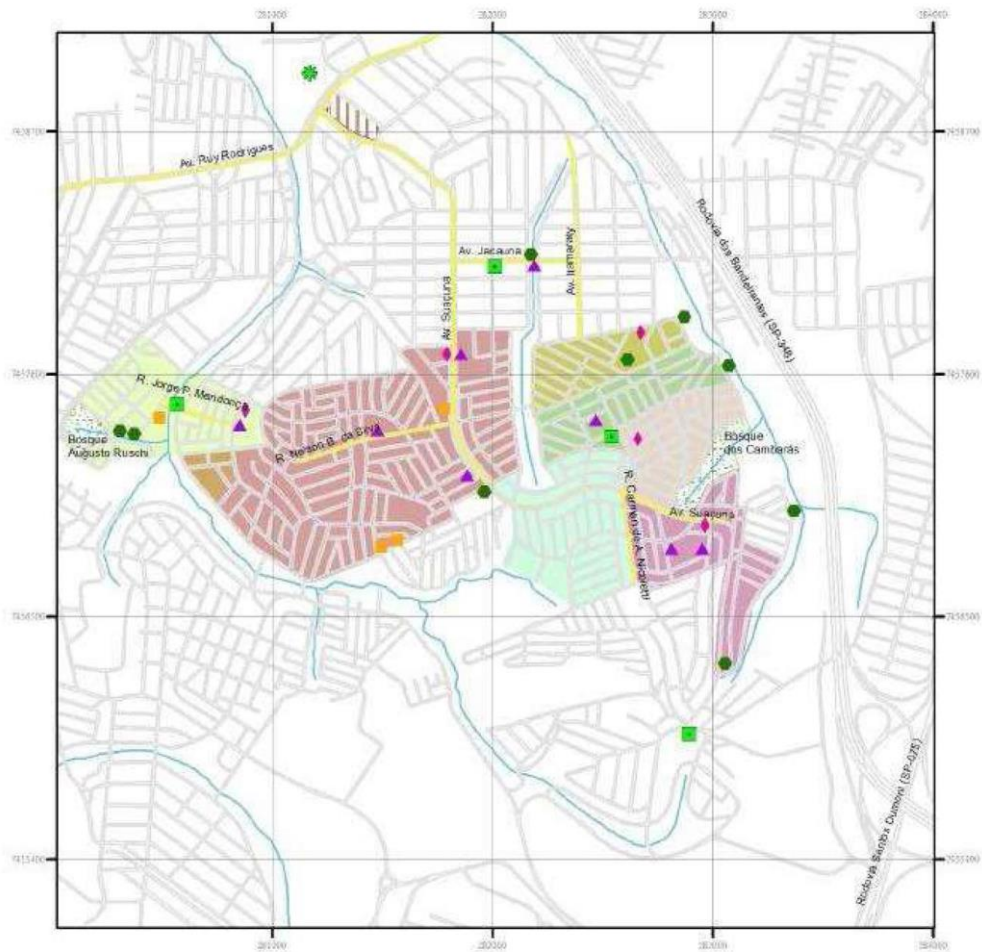
¹³ Até 1990, conforme será apresentado no próximo capítulo, foram construídas 06 Rodovias, as quais configuram hoje o sistema rodoviário metropolitano, pois são responsáveis por conexões entre Regiões Metropolitanas. Configuram além disso, o sistema rodoviário da Macrometrópole Paulista. Essas Rodovias são: Anhanguera, Santos Dumont, Dom Pedro, dos Bandeirantes, Zeferino Vaz e Dr. Adhemar de Barros.



Mapa 4 - Localização dos DICs em relação ao Centro de Campinas. FONTE: DE PAULA, MARANDOLA, 2003.

Figura 2

DICs, Campinas (SP)



Legenda

Convenções cartográficas	Pontos de referência	Áreas verdes	DICs
— Arruamento	● Campo de várzea	■ Bosque	■ DIC IV
~ Córregos	◆ Creche	■ Term. Ouro Verde/ Hortoshopping Ouro Verde	■ DIC V
— Vias principais	▲ Escola	■ DIC I	■ DIC VI
— Vias principais não asfaltadas	■ Posto de Saúde	■ DIC II	■ DIC 5 de Março
	■ Quadra poliesportiva	■ DIC III	■ Cond. func. da Unicamp
	■ Hospital Ouro Verde		

Base cartográfica: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. (EMPLASA), 2003.

South American Datum 1969, UTM 23S
Projeção Transversal de Mercator

Elaboração: DE PAULA, Fernanda C.

Mapa 5 - Delimitação dos DICs – Região Sudoeste de Campinas. FONTE: DE PAULA, MARANDOLA, 2003.

Essa região tem as Rodovias dos Bandeirantes e Santos Dumont como limites e apresenta também uma ocupação industrial que começa a se formar devido a ampliação e transformação do Aeroporto de Viracopos em um terminal de cargas. Já a Rodovia Dom Pedro I, na região nordeste-sudeste, se consolidava através de grandes empreendimentos comerciais, de escritórios, indústrias e shoppings centers, consolidando-se como o eixo mais valorizado do município. Destacam-se também como importantes eixos de dispersão as rodovias Campinas/Mogi e Santos Dumont.

Ainda na década de 1990 ocorreram outras transformações que potencializaram a valorização de áreas próxima às rodovias, desvalorizando as áreas centrais, como no caso da região nordeste-sudeste, através da hiper mobilidade ao dar mais importância ao transporte individual, considerando que neste último período as cidades transformaram-se em “cidade dos automóveis”. Assim, a circulação rodoviária cada vez mais assumiria um importante papel no desenvolvimento das cidades (SOMEKH, Nadia; EIGENHEER, Daniela, 2012).

Acompanhando esta tendência do isolamento da rua e da vida urbana e dos centros de consumo em 1992 foi inaugurado o Shopping Galleria e em 2002 o Parque D. Pedro Shopping, ambos às margens da Rodovia D. Pedro I, configurando uma nova lógica regional e representando algumas das formas de expansão urbana, dispersão e/ou deslocamento do comércio e serviços, os quais até então, encontravam-se localizados no centro da cidade.

Campinas tornou-se sede da Região Metropolitana em 2000, devido à importância de seu sistema viário e às relações com os municípios do entorno, tornando-se uma das principais conexões da Macrometrópole Paulista¹⁴ (EMPLASA, 2000) e sendo concentradora de população, empregos e atividades econômicas. No mapa abaixo, pode-se notar que a urbanização dos anos 2000 configura-se mais dispersa.

¹⁴ Macrometrópole Paulista - MMP é um dos maiores aglomerados urbanos do Hemisfério Sul. Abriga a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), além das RMs da Baixada Santista, Campinas, Sorocaba e Vale do Paraíba e Litoral Norte, as Aglomerações Urbanas de Jundiaí e de Piracicaba e a Unidade Regional Bragantina, ainda não institucionalizada. (<https://www.emplasa.sp.gov.br/MMP>).

Macrometrópole Paulista



Mapa 6 - Macrometrópole Paulista. FONTE: EMPLASA.

Diante da breve conceituação sobre a evolução da mancha urbana de Campinas conclui-se que a urbanização mais recente se expande dispersamente e através de “brechas” na legislação. Além disso, pode-se dizer que a urbanização das décadas de 1990 em diante se conecta cada vez mais com as Rodovias na região nordeste-sudeste, enquanto na região noroeste-sudoeste se conecta às vias de penetração do município, como as Avenidas John Boyd Dunlop e Ruy Rodriguez.

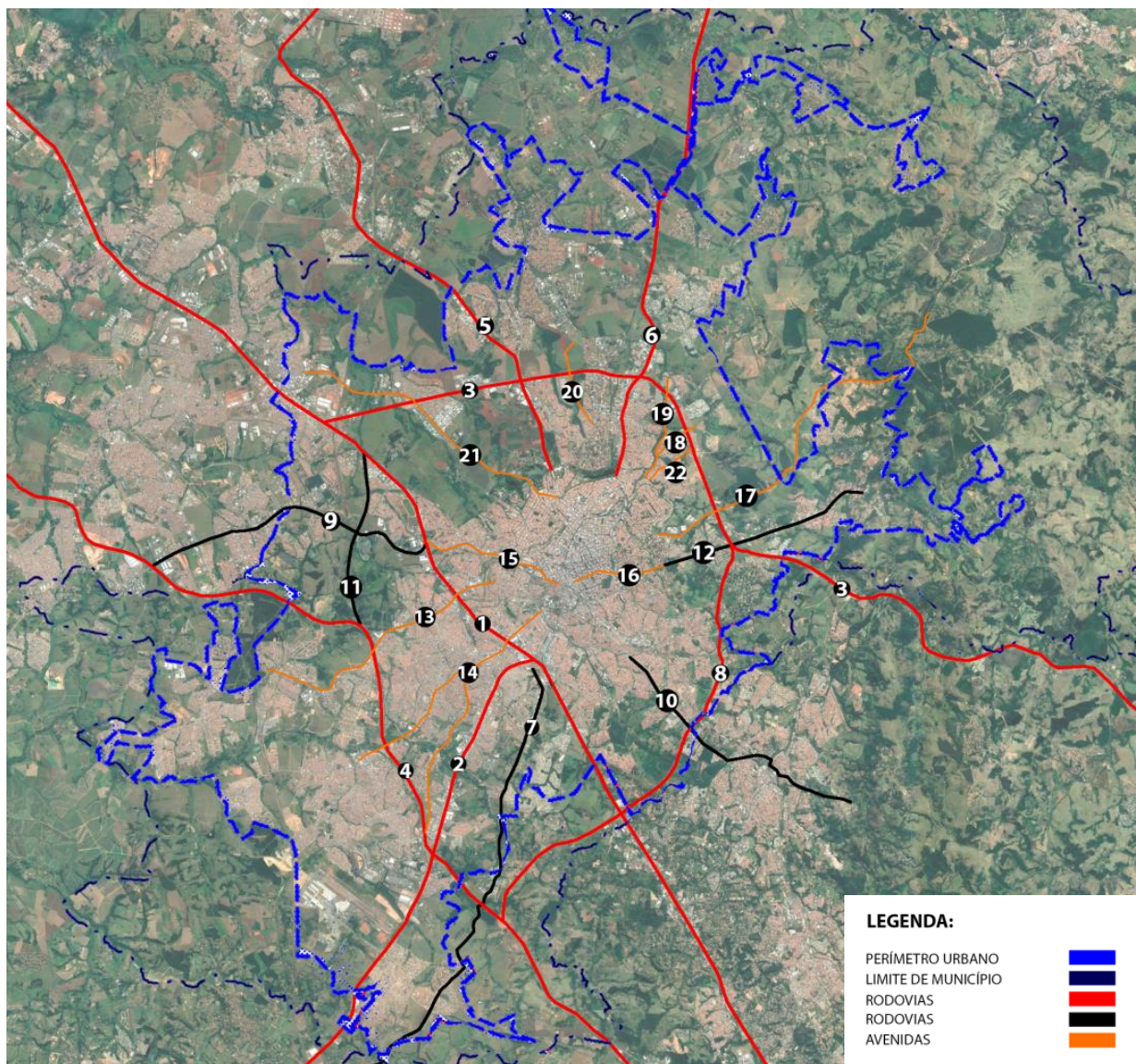
3. CAPÍTULO III

URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA: O CASO DE CAMPINAS NO SÉCULO XXI

Esse capítulo tem como objetivo apresentar os resultados da pesquisa. Está estruturado em duas partes, sendo a primeira, um levantamento das principais infraestruturas que caracterizam e/ou induzem a urbanização contemporânea, e a segunda, a identificação das formas de expansão e transformação urbana ocorridas no período de 2002 à 2017, conforme objetivo da pesquisa apresentado inicialmente.

3.1 – Levantamento das principais infraestruturas que induziram a urbanização contemporânea

Para a montagem de uma qualificação inicial do território foram mapeadas as principais Rodovias e Vias expressas do município de Campinas, como se observa no mapa 07, identificando e qualificando o sistema viário principal de Campinas.



Mapa 7 - Localização das principais rodovias e vias expressas urbanas em Campinas. FONTE: Google Earth alterado pela autora. LEGENDA: Vermelho: Rodovias que fazem ligações regionais, da Macrometrópole Paulista. Preto: Rodovias responsáveis pela ligação intra-urbana, entre Campinas e os municípios conurbados da RMC.

Nº	NOME	CONEXÃO	DATA
1	Rodovia Anhanguera	Eixo de conexão metropolitana, liga a Região Metropolitana de São Paulo à Região Metropolitana de Ribeirão Preto.	1940 (São Paulo-Jundiaí) 1948 (Jundiaí-Limeira) 1960 (duplicação Jundiaí-Campinas) 1961 (duplicação Campinas-Limeira)
2	Rodovia Santos Dumont	Principal acesso ao Aeroporto de Viracopos.	1960 1991 (Duplicação)
3	Rodovia Dom Pedro I	Eixo de conexão entre o interior de São Paulo, Vale do Paraíba, Rio de Janeiro e Porto de São Sebastião.	1972
4	Rodovia dos Bandeirantes	Eixo de importação e exportação entre o Aeroporto de Viracopos e o Porto de Santos.	1978 (São Paulo-Campinas) 2001 (Campinas-Cordeirópolis)
5	Rodovia Professor Zeferino Vaz	Eixo de conexão entre Campinas - Paulínia	1981
6	Rodovia Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros	Eixo de conexão Campinas - Mogi Mirim e Mogi Guaçu.	-----
7	Rodovia Lix da Cunha	Eixo de conexão entre as Rodovias dos Bandeirantes, Anhanguera e Santos Dumont.	1991
8	Rodovia Magalhães Teixeira	Eixo de conexão entre as Rodovias Dom Pedro I, Anhanguera e dos Bandeirantes.	2001 2015 (prolongamento)
9	Rodovia Jornalista Francisco Aguirre Proença	Eixo de conexão Campinas – Monte Mor.	1958 (Pavimentação) 1980 (Primeira Duplicação) 2013 (Duplicada)
10	Rodovia Francisco Von Zuben	Eixo de conexão Campinas – Valinhos.	-----
11	Rodovia Adalberto Panzan	Eixo de conexão entre a Rodovia dos Bandeirantes e a Rodovia Anahaguera.	-----
12	Rodovia José Bonifácio Coutinho Nogueira	Eixo de conexão Campinas – Amparo.	-----
13	Av. John Boyd Dunlop	Eixo de conexão Campinas – Monte Mor. Maior Avenida de Campinas (15 km de extensão)	1953
14	Av. Ruy Rodrigues	Eixo de conexão Centro – Região Sudoeste (Bairro Ouro Verde)	-----
14	Av. das Amoreiras	Eixo de conexão entre o Centro de Campinas e a Rodovia dos Bandeirantes.	-----

15	Av. Lix da Cunha	Eixo de conexão entre o Centro de Campinas e a Rodovia Francisco Aguirre Proença (Monte-Mor)	1970 2007 – remodelada para corredor de ônibus
16	Av. Moraes Sales	Eixo de conexão entre o Centro de Campinas e a Rodovia José Bonifácio Coutinho (Amparo)	1950 1951 – alargamento
17	Av. Mackenzie	Eixo de conexão entre condomínios fechados com a Rodovia Dom Pedro e o Shopping Iguatemi.	----- 2015 – prolongamento
18	Av. Eng. José Francisco Bento Homem de Mello	Eixo de conexão com shopping Galleria e Rodovia Dom Pedro I.	-----
19	Av. Dr. Antonio Duarte da Conceição	Eixo de conexão com a Rodovia Dom Pedro I.	-----
20	Av. Guilherme Campos	Eixo de conexão entre Barão Geraldo, Rodovia Dom Pedro I e Parque Shopping Dom Pedro.	2001
21	Av. Com. Antonio Roccato	Eixo de conexão com o Centro de Campinas.	-----
22	Av. Dr. Carlos Grimaldi	Eixo de conexão com a Rodovia Dom Pedro I.	-----

Tabela 3 - Classificação das rodovias por ordem cronológica.

O intuito desse levantamento é entender a configuração dessas vias no século XXI como estrutura de mobilidade, que dá suporte tanto à expansão, quanto às transformações urbanas das quais trata esse trabalho.

As rodovias são a estrutura física que promove maior acessibilidade, além de possibilitar deslocamentos mais rápidos, beneficiando também o transporte de cargas e a distribuição de produtos¹⁵. Esse conjunto de rodovias constitui diferentes eixos de expansão. Portanto, a dispersão resulta não só da descentralização industrial, intensificada na década de 70, mas da crescente mobilidade da população: “[...] o foco de interesse já não é o centro tradicional, mas o sistema de vias, que dá acesso à várias regiões.” (REIS, 2006, p. 89).

Seguindo a ordem cronológica da construção das rodovias, as rodovias destacadas em vermelho no mapa 07 e na tabela 03 acima, formam o que nesse trabalho chamamos de sistema rodoviário metropolitano, que é configurado pelas Rodovias Anhanguera, Santos Dumont, Dom Pedro, dos Bandeirantes, Zeferino Vaz, Dr. Adhemar de Barros e Magalhães Teixeira. Essas rodovias são responsáveis pela conexão intrametropolitana da RMC, assim desta como as demais regiões e metrópoles do Estado.

¹⁵ REIS, 2006.

A Rodovia Anhanguera, datada de 1948, liga a Capital à região Norte do Estado e abriga um grande número de empresas destinadas a logística. Já a Rodovia Dom Pedro I, foi inaugurada em 1972 e abriga três dos quatro principais empreendimentos comerciais de Campinas, ou seja, é um dos setores mais ricos e mais acessíveis às cidades vizinhas de maior poder aquisitivo, tais como Paulínia, Jaguariúna, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu, Itatiba, Valinhos e Vinhedo. A conclusão do anel viário Magalhães Teixeira, no ano de 2002, reforçou o caráter de pólo regional que a Rodovia Dom Pedro I já tinha, tornando a região nordeste ainda mais acessível para as cidades da região sul. (MITICA, HELIO. 2008 p.236).

A Rodovia Santos Dumont se instala em Campinas em 1980, apresenta predominância de usos industriais em suas margens, privilegiados pelo rápido acesso ao Aeroporto de Viracopos, também localizado nessa Rodovia.

Já a Rodovia dos Bandeirantes, inaugurada em 1978, foi projetada para ser uma rodovia com acessos controlados, sem articulação com o território municipal, limitando o fluxo populacional pelas poucas transposições viárias que interligam a região às demais áreas do município.

A Rodovia Professor Zeferino Vaz faz a ligação de Campinas a Paulínia. Inaugurada em 1981, cruza a Rodovia Dom Pedro I, conectando as cidades. Já a Rodovia Governador Doutor Adhemar Pereira de Barros, também conhecida como Rodovia Campinas-Mogi Mirim, cruza a Rodovia Dom Pedro I e conecta Campinas com as Mogis, chegando até a cidade mineira de Poços de Caldas.

Analisando as infraestruturas de circulação, deve-se pensar no sentido da palavra sistema¹⁶, logo se pensa em hierarquia e assim podemos estabelecer alguns critérios de classificação para tais rodovias, como por exemplo: do ponto de vista da velocidade e da capacidade de integração regional, e até mesmo de sua geometria, a Rodovia dos Bandeirantes é a mais importante, porém como já mencionado, ela não se articula com o território municipal e por isso não influencia a ocupação de seu entorno da mesma forma que as outras Rodovias. Se analisarmos como elemento articulador, a Rodovia Dom Pedro I é a mais importante, pois corta quase todas as Rodovias da região e possibilita acessos a grandes

¹⁶ Conjunto de elementos, entre os quais haja alguma relação. Disposição das partes ou dos elementos de um todo, coordenados entre si, e que formam estrutura organizada. FONTE: <https://www.dicionarioinformal.com.br/sistema/>

equipamentos geradores de fluxos, como shoppings, universidades e centros empresariais, além de articular alguns núcleos residenciais de alta renda.

Analisando as Avenidas, destacadas em azul na tabela 03 e laranja no mapa 08 acima, pode-se pensar a partir do transporte público coletivo, o qual vem influenciando as transformações urbanas nas regiões noroeste-sudoeste, destinadas à população de baixa renda. Nesse aspecto, as principais Avenidas são a John Boyd Dunlop e a Ruy Rodrigues, que tiveram obras iniciadas em 2017 para a implantação dos corredores BRT (Bus Rapid Transit ou Transporte Rápido por Ônibus) de Campinas, com dois corredores que atenderão os Distritos de Campo Grande e Ouro Verde, e a Avenida Lix da Cunha, com a implantação do corredor de ônibus metropolitano (com obras concluídas em 2010), que liga Campinas aos municípios de Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa, Monte Mor e Americana.

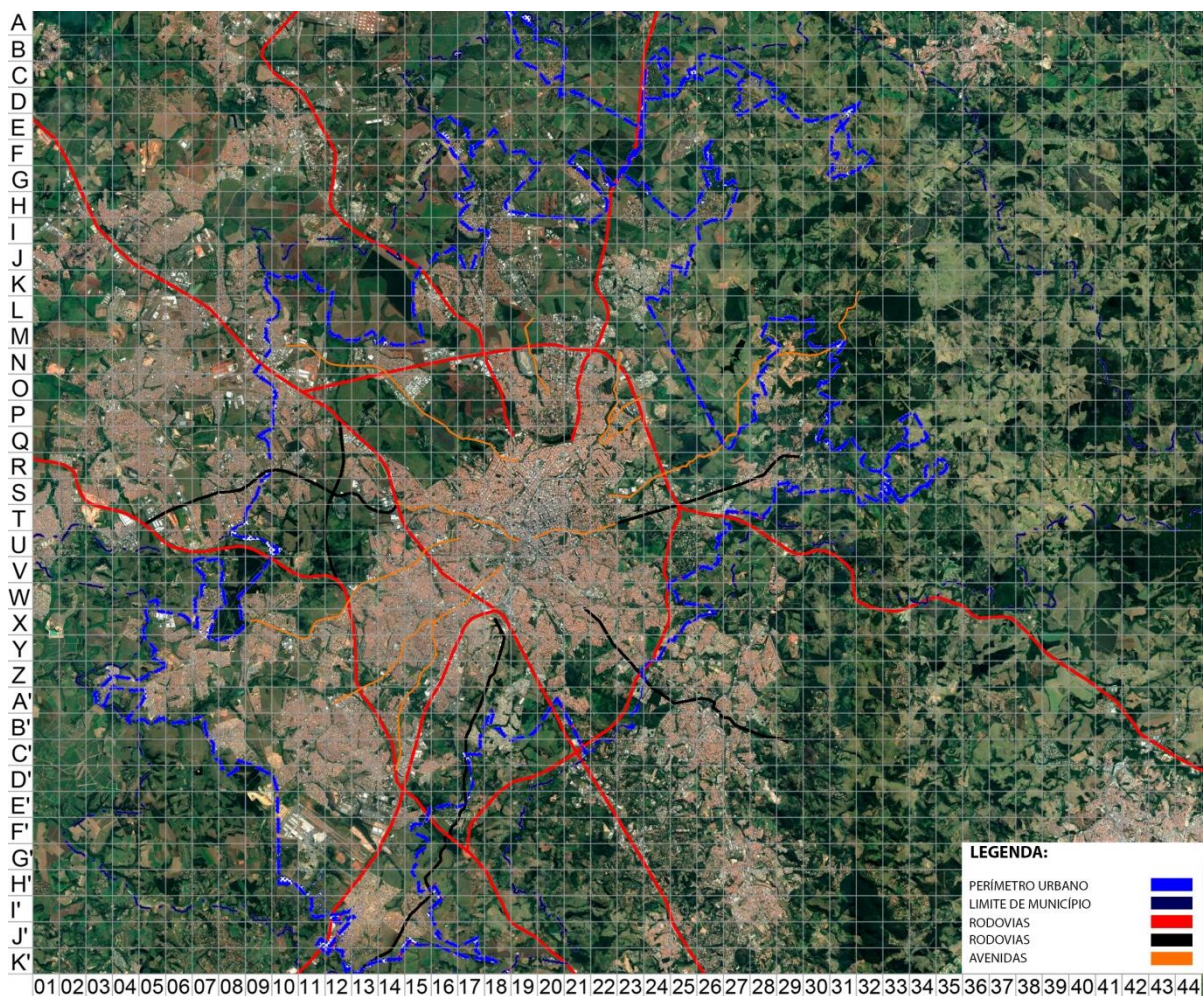
O BRT está sendo implantado nas duas vias de penetração urbana que estruturam essa região, e conseqüentemente possibilitará maior acessibilidade e infraestrutura para a população dos conjuntos habitacionais, que foram implantados distantes, desconexos da malha urbana e com precária e/ou inexistente infraestrutura.

Após essa breve conceituação sobre a construção das rodovias e como elas se configuram na metrópole, o capítulo abaixo apresentará as transformações urbanas identificadas no período proposto.

3.2 Levantamento: Identificação das transformações urbanas ocorridas de 2002 à 2017

Para dar início ao levantamento proposto, todo o território do município foi subdividido em uma malha de 1km x 1km, com o intuito de identificar e dar visibilidade às transformações urbanas que aconteceram nos últimos 15 anos.

Em azul marinho, no mapa 06, abaixo, está demarcado o limite de município, enquanto o azul royal demarca o perímetro urbano. Já em vermelho estão demarcadas as principais Rodovias da RMC responsáveis pela conexão com parte da Macrometrópole Paulista. Em preto estão demarcadas as rodovias que são responsáveis pela conexão de Campinas com as outras cidades da Região Metropolitana, e em laranja estão demarcadas as principais avenidas, responsáveis pelas conexões intra-urbanas.



Mapa 8 - Malha disposta sobre imagem de satélite de Campinas, 2017 para análise. FONTE: Google Earth alterado pela autora.

O mapa acima mostra a aplicação das quadrículas sobre a imagem aérea de Campinas obtida pelo Google Earth. As análises foram demarcadas nessa imagem, e caracterizadas em uma tabela que descreve o tipo de transformação - por adição, consolidação ou sobreposição - e a tipologia decorrente – empreendimento aberto ou fechado, vertical ou horizontal, habitacional, comercial ou industrial¹⁷ -, afim de entender como e onde a cidade se expande e se transforma. Em azul marinho, no mapa 06, está demarcado o limite de município, enquanto o azul royal demarca o perímetro urbano.

Nesse levantamento, não foram consideradas as transformações ocorridas fora do limite de município. Também não foram consideradas as áreas já parceladas e parcialmente ocupadas, como por exemplo, expansão de empresas, consolidação de condomínios ou ocupações em quadras já implantadas.

¹⁷ Vide Anexo 02.

A urbanização se dá através de transformações¹⁸ no território, caracterizando a expansão urbana e também às transformações internas ao território já urbanizado, sejam elas por adição, quando se cria um novo território urbano; por consolidação, quando ocupa-se um vazio urbano deixado pela expansão do perímetro urbano nas décadas anteriores e por sobreposição, quando transforma-se uma área já ocupada, como a verticalização ocorrida na área central. Essas transformações, como mencionado na apresentação, referem-se a todas as ações/empreendimentos que ocorreram no território no período considerado, os quais podem ser relativos a diferentes usos – habitacional, comércio e serviços, e industrial.

Essas transformações são analisadas através de imagens aéreas do Google Earth, que comparam o tecido urbano de 2002 e 2017, sob uma malha de 1km x 1km, conforme explicado na metodologia, e identificadas em mapas, conforme apresentado no capítulo III e tabelas (apresentadas com maior detalhe no Anexo 04).

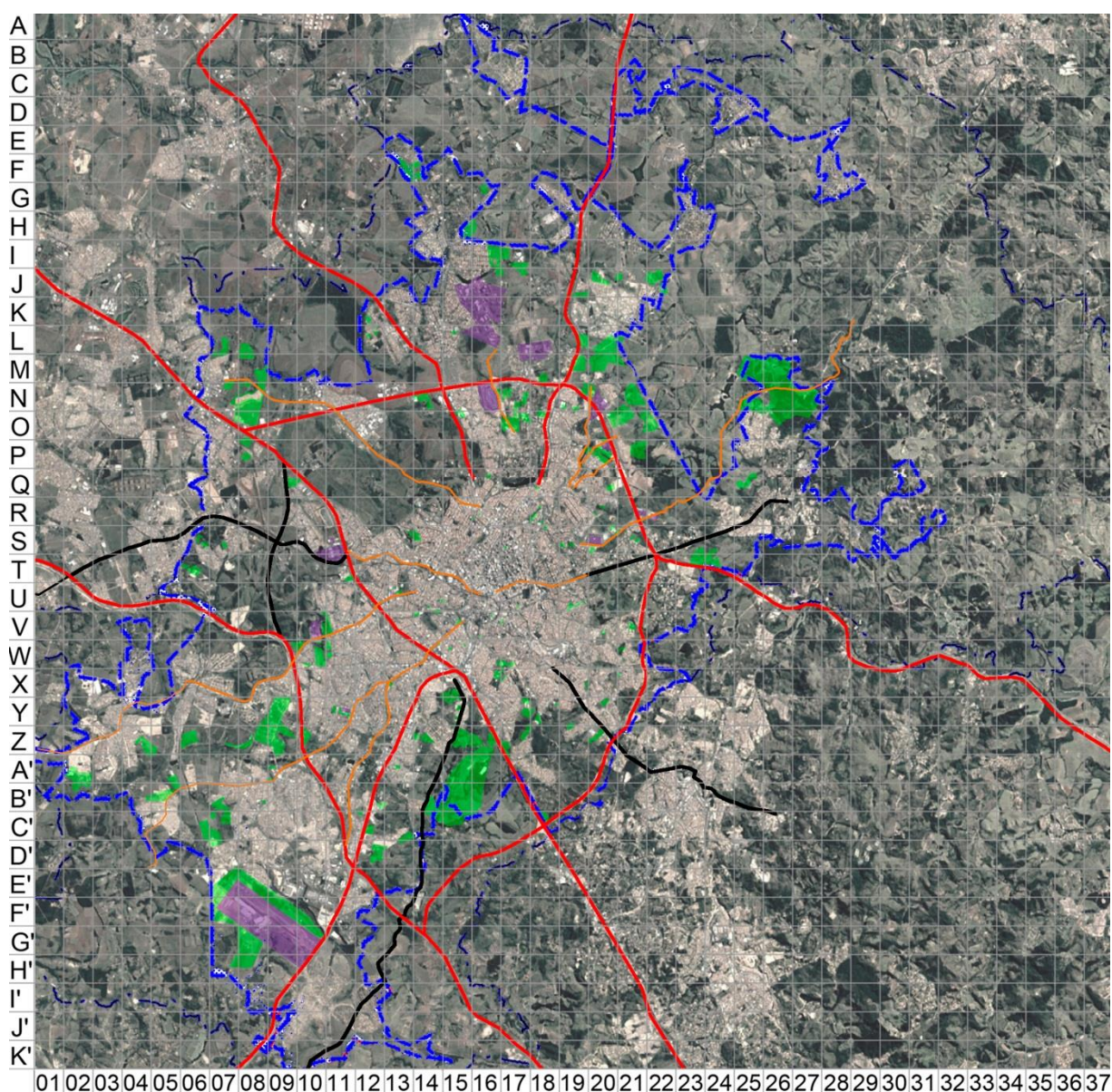
A tabulação dos dados analisados foi baseada em critérios de classificação definidos a partir das formas urbanas observadas no território e das tipologias expressas na LUOS (Lei de Uso e Ocupação do Solo nº 6.031/88) e na Lei nº 10.410/2000, conforme apresentados na tabela abaixo.

HORIZONTAL	VERTICAL
1- Loteamento Aberto	10- Edifício
2- Loteamento Fechado	11- Condomínio
3- Condomínio	12- E.H.I.S
4- E.H.I.S	13- Hotéis
5- Condomínio Industrial/Comercial	14- Condomínio Empresarial/Comercial
6- Ocupações	15- Conjunto de Edificações Horizontais e Verticais
7- Galpões Médios	
8- Galpões Grandes	
9- Grandes Equipamentos	

Tabela 4 - Parâmetros de análise.

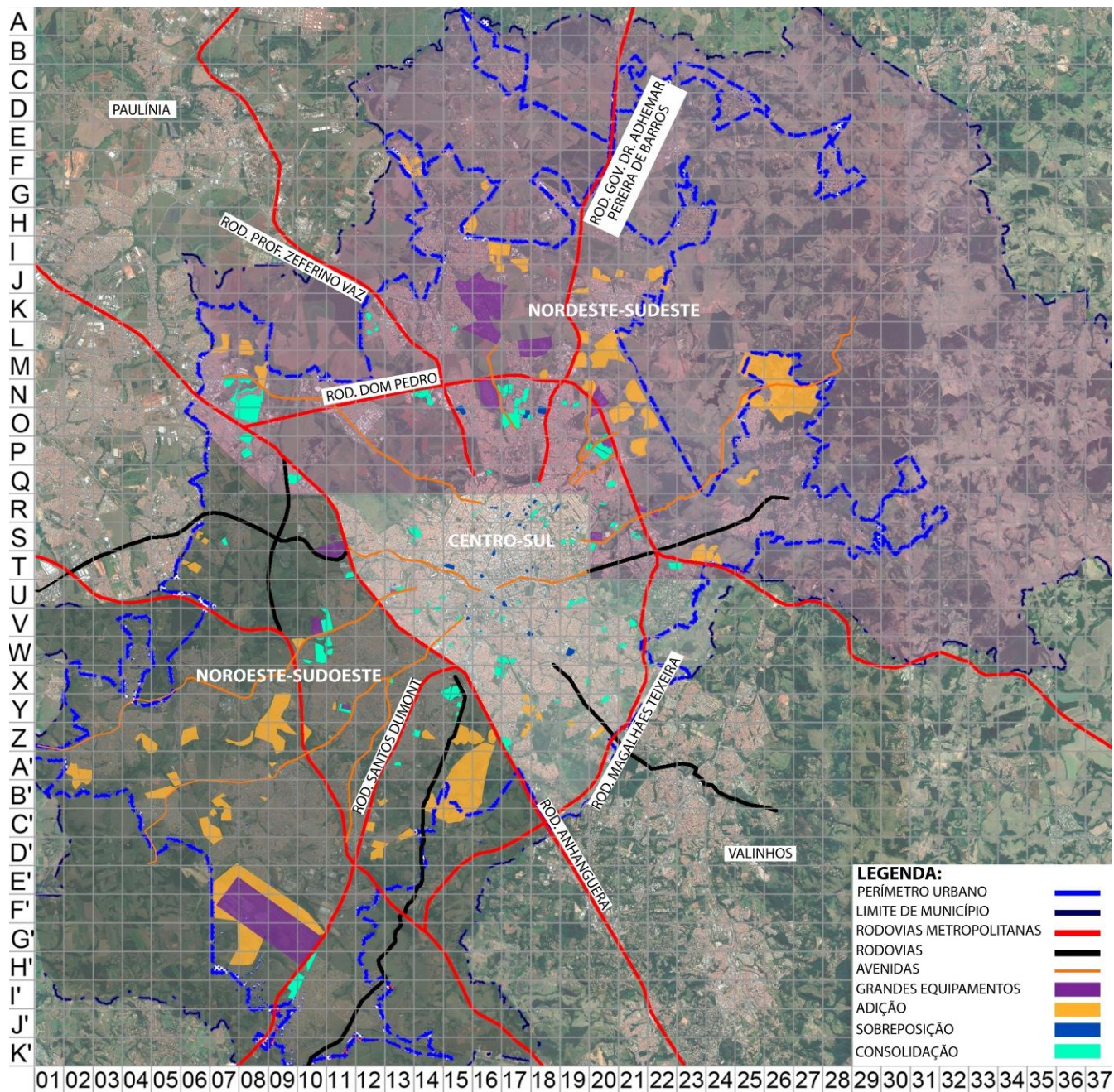
¹⁸ Refere-se ao conceito de transformação urbana Quapá-SEL.

Existem algumas questões legais relativas à permissão da ocupação urbana em áreas rurais de acordo com a Lei 6.031/88, a qual permite a implantação de empreendimentos de interesse social em áreas rurais próximas ao limite de município, e questões legais relacionadas aos tipos de unidades habitacionais que podem ser produzidas nesses empreendimentos que são permitidos pela Lei 10.410/2000. Essas leis, apesar de importantes, serão apresentadas como anexo¹⁹. Após esse breve parêntesis, é exposta, na sequência, a análise dos resultados da pesquisa.



Mapa 9 - Indicação de vazios urbanos, onde foram apontadas as transformações ocorridas no período estudado. FONTE: Google Earth alterado pela autora.

¹⁹ Vide Anexo 03.



Mapa 10 - Transformações urbanas ocorridas em Campinas de 2002 à 2017. FONTE: Google Earth alterado pela autora.

A pesquisa levantou 450 quadriculas e identificou diferenças sócio espaciais que divide a cidade, para análise, em três grandes regiões: região nordeste-sudeste (setor de alta renda com ocupação fortemente associada às Rodovias) com predominância das transformações por adição; região noroeste-sudoeste (setor de baixa renda ligado às vias urbanas de ‘penetração’ do município, as Avenidas John Boyd Dunlop e Ruy Rodriguez), também com predomínio de transformações por adição, e região central (setor mais consolidado da cidade, com grande diversidade de usos e tipologias, ligado às dinâmicas locais, onde predomina população de rendas médias e construções ociosas referentes à reestruturação produtiva.), com predomínio de transformações por consolidação e sobreposição.

No mapa 09, acima, estão demarcados em verde os vazios urbanos que foram objetos de transformações no século XXI. Enquanto que em roxo, estão demarcados os grandes equipamentos, que de certa forma influenciaram a ocupação do território e foram implantados anteriormente, como por exemplo, o Aeroporto de Viracopos à sudoeste, a Unicamp, a PUC I e o Shopping Dom Pedro à nordeste.

Já no Mapa 10, acima, trata-se de um quadro síntese, onde foram identificadas as transformações urbanas ocorridas em Campinas de 2002 à 2017. Observando as manchas apresentadas no mapa, notam-se áreas de expansão que avançam sobre terrenos agriculturáveis, se aproximando do perímetro urbano, que nesse momento como mencionado no capítulo anterior, havia passado por inúmeras alterações, atendendo à lógica de mercado e à implantação desses empreendimentos dispersos. Essas áreas de expansão são demarcadas em laranja, representando conseqüentemente as transformações por adição. Percebe-se também, na imagem aérea, que as Rodovias configuram-se como diferentes eixos de expansão e possibilitam a conurbação com os municípios vizinhos.

Para melhor visualização da dinâmica da pesquisa, serão apresentados abaixo os recortes ampliados de cada região. O levantamento da região noroeste-sudoeste, situado à margem da Rodovia Anhanguera voltada para a periferia, iniciará a análise municipal a fim de entender como se dá a expansão e a transformação urbana recente.

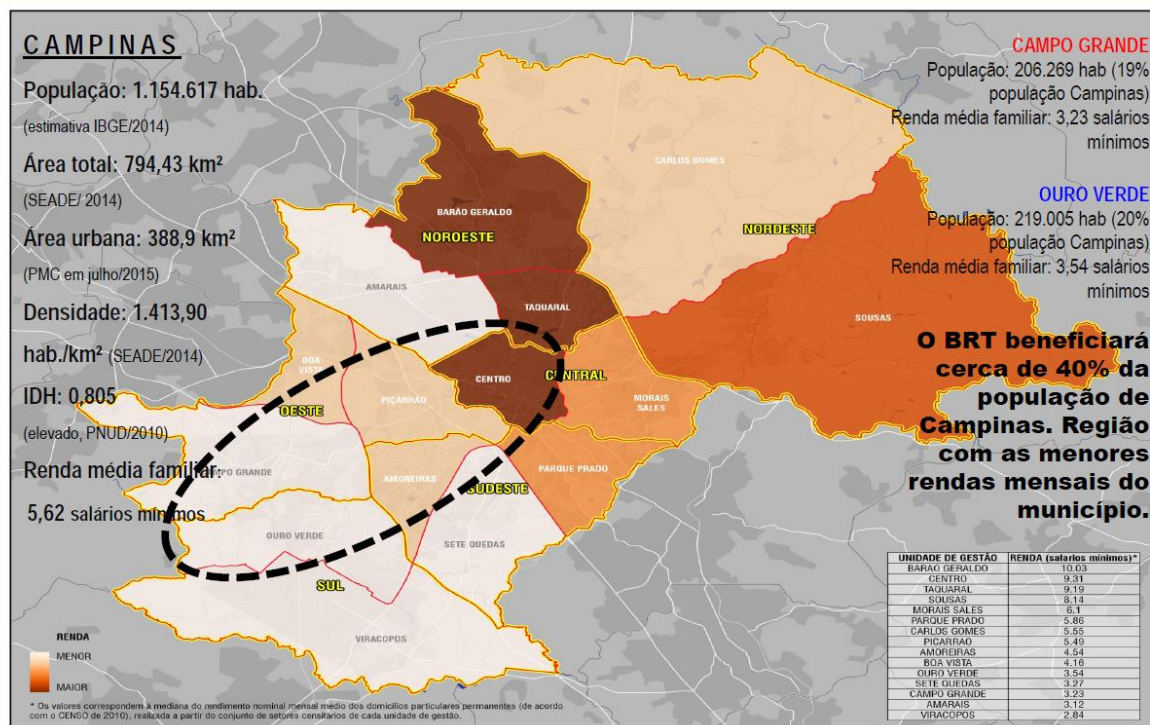
3.2.1 – Região Noroeste/Sudoeste

A região noroeste-sudoeste, localizada a sudoeste da Rodovia Anhanguera, se consolida através de E.H.I.S (Empreendimentos habitacionais de interesse social) produzidos pela COHAB desde a década de 50. Atualmente, tem a noroeste o Distrito de Campo Grande

e a sudoeste o Distrito de Ouro Verde, ambos transformados em distritos em 2015.²⁰ Nesse recorte, a malha urbana não é bem articulada com a malha tradicional e com a área central, além de ser precária em infra-estrutura e equipamentos públicos. (PLANO DIRETOR, 2006)

Ouro Verde é atualmente o distrito mais populoso da cidade, com aproximadamente 240 mil habitantes em 140 bairros. O distrito conta com três terminais de ônibus (terminais Ouro Verde, Vida Nova e Vila União), conta também com um dos principais centros médicos da cidade (Complexo Hospitalar Ouro Verde). Já Campo Grande possui em média 190 mil habitantes distribuídos em 90 bairros. Ambas as regiões, concentram os habitantes mais carentes de Campinas e, conseqüentemente, mais dependentes de serviços públicos. (CORREIO POPULAR. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/09/capa/campinas_e_rmc/208137-campo-grande-e-ouro-verde-superam-15-cidades-da-rmc.html). Acessado em: dezembro de 2018).

²⁰ Distrito: *“Não tem uma estrutura administrativa própria e está subordinado à prefeitura regional ao qual pertence”*. É uma divisão administrativa formada por um ou mais bairros. Já as prefeituras regionais (ou subprefeituras) funcionam (ou deveriam) como o canal mais próximo e direto entre administração municipal e população local. Elas foram criadas em 2002, por meio da lei nº 13.999, a fim de solucionar e realizar ações de zeladoria urbana, como recapeamento de ruas e avenidas, limpeza de córregos, entre outros serviços. *“A prefeitura regional é o governo local daquele território. Cada uma delas é dividida em distritos, podendo ter um ou mais”* (MOUSTAPHA, 2016). Para Ouro Verde e Campo Grande, a transformação em distrito também possibilita mais investimentos públicos.



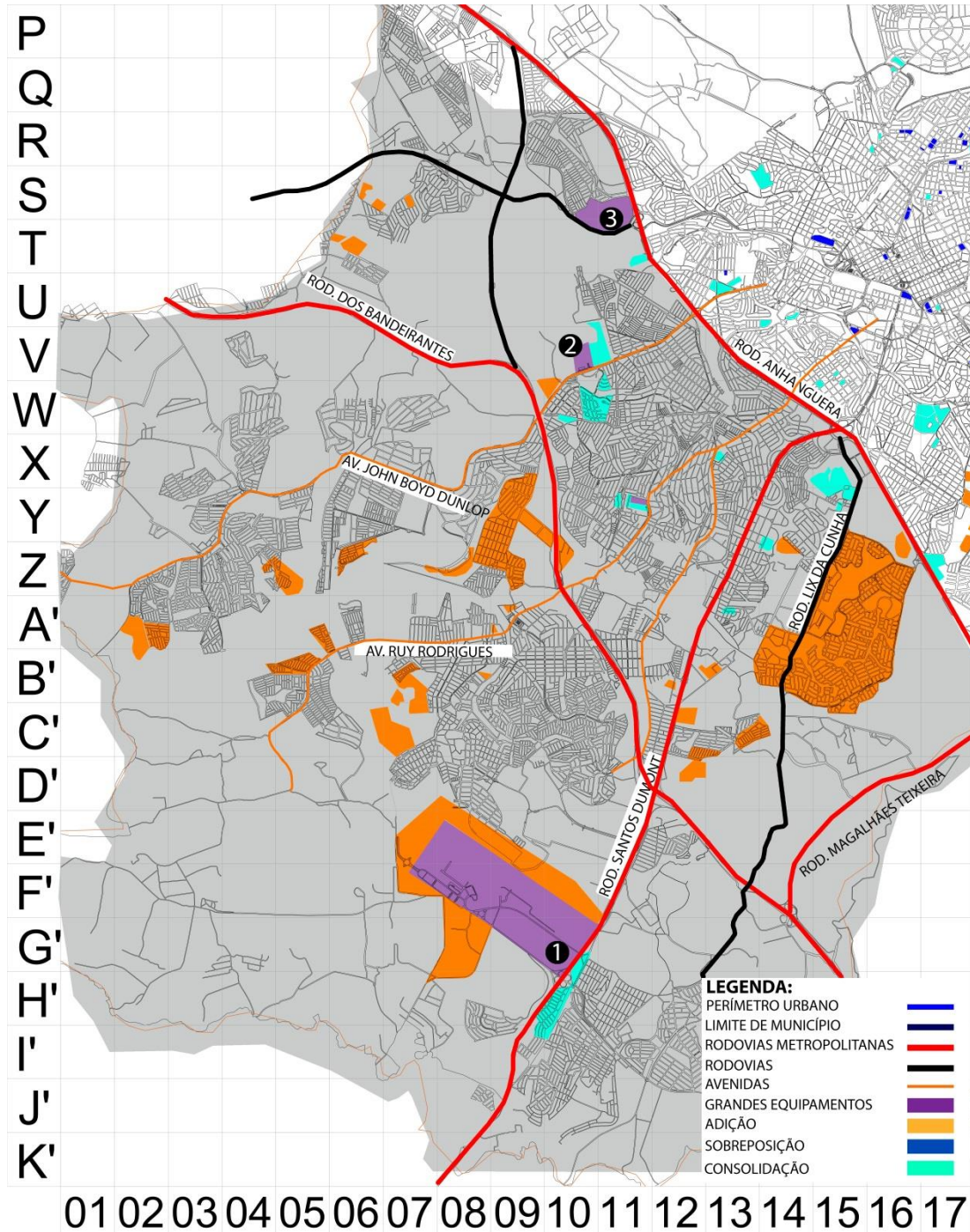
Mapa 11 - Distribuição de renda. Distritos de Ouro Verde e Campo Grande. Estudo feito para implantação dos corredores BRT. FONTE: EMDEC/SETRANSP, 2018.

O mapa 11 acima mostra um levantamento socioeconômico realizado para a implantação dos corredores BRT²¹. Mostra também que esses distritos possuem as menores rendas mensais do município, uma vez que a renda média familiar aqui é de 3,30 salários mínimos, enquanto que a média da cidade toda é por volta de 5,6.

No levantamento, foram identificados alguns equipamentos implantados no período estudado ou em períodos anteriores, como a Fábrica da Bosch (implantada na década de 1950), o Aeroporto de Viracopos (da década de 1960), a PUC II (da década de 1970), o Shopping Unimart e o resort The Royal Palm Plaza (da década de 1990). Há também o Swiss Park Office (2008), o Hipermercado Carrefour (2009) e o Shopping Parque das Bandeiras (2012). A Bosh, o Aeroporto, o The Royal Palm Plaza e o Swiss Park são vinculados ao rápido acesso para as rodovias, enquanto a PUC II, os Shoppings Unimart e Parque das Bandeiras e o Carrefour são vinculados às vias de penetração, conforme tabela do anexo 04.

²¹ BRT (Bus Rapid Transit ou Transporte Rápido por Ônibus) de Campinas, com dois corredores que atenderão os Distritos de Campo Grande e Ouro Verde.

No mapa 12, abaixo, esses grandes equipamentos anteriores à análise foram demarcados em roxo, enquanto os equipamentos que surgiram no período estudado foram identificados de acordo com as transformações, como adição, consolidação ou sobreposição e identificadas de acordo com seu uso, detalhadamente nas tabelas do anexo 04.



Mapa 12 – Recorte região Noroeste-Sudoeste. Transformações urbanas ocorridas em Campinas de 2002 à 2017. LEGENDA: 1- Aeroporto de Viracopos (1960), 2- PUC campus II (1977) e 3- Campinas Shopping (1994). FONTE: Produção própria à partir de Google Earth 2018.

Importante delimitar aqui os limites considerados para definir a região Noroeste-sudoeste, a qual tem a Rodovia Anhanguera como principal demarcação, englobando as regiões lindeiras à ela e voltadas à sul, até a divisa do município.

Nessa região, foram analisadas 172 quadrículas²², das quais 39 apresentaram transformações no período analisado. Dessas 39 quadrículas, 09 foram consideradas como transformação por consolidação, pois ocupam vazios urbanos e 30 como transformação por adição, pois se formam dispersos, criando um novo território urbano e localizam-se, em sua maioria, nas bordas do perímetro urbano. Além disso, pode-se dizer também, que os empreendimentos provenientes da adição, se apresentam dispersos e são estruturados pelas vias de penetração Avenidas John Boyd Dunlop e Ruy Rodriguez quando destinados à população de baixa renda e vinculado à Rodovia Anhanguera quando destinado à população de média-alta renda. Nessa análise inicial, não foram identificadas transformações por sobreposição na região, uma vez que são mais frequentes nas transformações da região central.

Nas transformações por adição, em laranja no Mapa 12, quando cria-se um novo território urbano, predominam os E.H.I.S²³, sendo identificados 10 empreendimentos multifamiliares verticais provenientes do PMCMV e 10 loteamentos unifamiliares horizontais, conforme Tabela 05, abaixo. Nesse período de estudo surgem também dois grandes equipamentos, fechados e de uso coletivo, o Shopping Spazio Ouro Verde e o Hospital Municipal Ouro Verde, ambos localizados na Avenida Ruy Rodrigues.

²² Vide Anexo 04, onde há o levantamento completo, com a descrição de cada quadrícula.

²³ E.H.I.S – Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social, conforme lei nº10.410/2000. Vide Anexo 03.

Transformação	Qtd	Tipologia	Aberto/Fechado	Observações
ADIÇÃO	10	E.H.I.S – H MV	Fechado	Residencial Bassoli
	04	E.H.I.S – Horizontal - Unifamiliar	Aberto	Parque Itajaí
	02	Condomínio – H MV	Fechado	
	10	Loteamento – Horizontal - Unifamiliar	Aberto	Loteamento Porto Seguro
	02	Loteamento – Horizontal - Unifamiliar	Fechado	Swiss Park
	01	Conjunto Empresarial - Vertical	Fechado	Swiss Park Office
	01	Grande Equipamento	Fechado	Shopping Parque das Bandeiras
TOTAL	30			
FECHADOS	16			
ABERTOS	14			

Tabela 5 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Adição na região Noroeste – Sudoeste.

Essa parte da cidade foi ocupada entre os anos 1950 e 1980 de forma dispersa e com imensos vazios entre os fragmentos urbanizados.²⁴ Entre as transformações por consolidação, em azul claro no Mapa 12, quando ocupa-se um vazio urbano, predominam os condomínios habitacionais verticais, localizados próximos à área central e formados à partir de glebas menores, ocupam aqueles vazios urbanos deixados pelas expansões do perímetro urbano e os loteamentos unifamiliares horizontais e abertos, localizados, em sua maioria, entre as Rodovias Anhanguera e dos Bandeirantes, e configurados à partir de glebas maiores, as quais passaram por processo de parcelamento semelhante aos da cidade tradicional, com a presença de quadras e lotes voltados para a rua. Há também, ocupações encontradas próximas à Rodovia Anhanguera e ao Swiss Park²⁵ e à Rodovia Santos Dumont e ao Aeroporto de

²⁴ Cabe ressaltar que a utilização da classificação adição ou consolidação nesta parte da cidade ocorreu com certa dificuldade e também certa dúvida em função das características da ocupação anterior.

²⁵ A Gleba B, hoje Vila Taubaté, está situada na mesma região do complexo de antigas ocupações do Parque Oziel e Jardim Monte Cristo que estão em processo de regularização. A área classificada como “remanescente” da Gleba B corresponde à porção não ocupada do terreno, não desapropriada pela Prefeitura no início do processo de regularização do complexo, e que continuou sob a responsabilidade dos proprietários originais. (<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=12729>, 2012. Acessado em: Janeiro de 2019.)

Viracopos.²⁶ Verificou-se também que, dessas 39 transformações, 21 configuram-se como empreendimentos fechados.

Transformação	Qtd	Tipologia	Aberto/Fechado	Observações
CONSOLIDAÇÃO	02	Condomínio – H MV	Fechado	Poema Residencial e Vivere Residence
	02	Loteamento Unifamiliar	Aberto	
	01	Grande Equipamento	Fechado	Atacadão
	02	Ocupação	Aberto	Parque Oziel /Monte Cristo e Cidade Singer
	01	Galpão Médio	Fechado	
	01	Conjunto de Edificações Verticais e Horizontais	Fechado	
TOTAL	09			
FECHADOS	05			
ABERTOS	04			

Tabela 6 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Consolidação na região Noroeste – Sudoeste.

Foram poucos os processos identificados como transformação por consolidação, nesse recorte da análise, pois a maioria das transformações foram consideradas como adição devido à essa urbanização ocorrer em áreas vazias ligadas ao sistema viário.

A partir dos levantamentos apresentados acima é possível afirmar que nessa região noroeste-sudoeste a transformação predominante foi de adição, sendo identificados 10 E.H.I.S multifamiliar vertical e 10 Loteamento unifamiliar aberto. O que difere é o programa pelo qual foi financiado e a tipologia produzida, ora por lotes unifamiliares, ora por condomínios verticais multifamiliares. Nota-se que nas unidades unifamiliares a ocupação ocorre em lotes e quadras abertas, apresentando certa continuidade com o tecido urbano existente, além das edificações serem voltadas para as ruas. Já os condomínios são fechados, murados e com acesso controlado. Essa comparação fica mais clara quando apresentadas as Figuras 2 e 3. Além disso, nota-se uma tipologia não discriminada pelas leis municipais, as ocupações urbanas irregulares, como por exemplo, a Cidade Singer e a Gleba B, próxima ao Parque Oziel e ao Swiss Park, que atualmente já passaram por regularizações fundiárias²⁷. Nessa

²⁶ Cidade Singer, localizada no Bairro Campo Belo. A região foi loteada na década de 50 e os lotes foram postos à venda. Em 1996 ocorre o início da ocupação organizada pelo MST. (RIBEIRO, 2006)

²⁷ PLANO DIRETOR, 2006.

pesquisa a cidade “ilegal” é tratada com mesma importância que a cidade “legal”, pois ambas apresentam transformações, com dinâmicas e intensidades diferentes, mas com grandes impactos no território.

Esses empreendimentos habitacionais de interesse social são produzidos pela Cohab²⁸ (Companhia de Habitação Popular) a partir de sua atuação em 2009 em parceria com o Governo Federal, através do PMCMV (Programa Minha Casa Minha Vida) destinado à Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social. Existem outros Programas, como os PAC's e a Casa Paulista, mas o PMCMV tem maior impacto nessa análise, por isso será aprofundado. Em geral, o PMCMV acontece em parceria com estados, municípios, empresas e entidades sem fins lucrativos. Atualmente o município de Campinas possui 8.950 unidades contratadas, distribuídas nos seguintes empreendimentos:

Empreendimentos	Total de unidades	Famílias de área de risco	Famílias do sorteio	Data da Entrega
Residencial Jardim Bassoli (Região Noroeste)	2380	2380	--	Abr/2011 a Nov/2013
Residencial Santa Lúcia (Região Sul)	402	402	--	Abr/2012 a Mai/2012
Residencial Porto Seguro (Região Sudoeste)	140	140	--	Abr/2012 a Mai/2012
Residencial Sírius (Região Noroeste)	2620	760	1860	Jul/2012 a Ago/2014
Residencial Vila Abaeté (Região Sul)	1888	06	1882	Jun/2014 a Abr/2015
Residencial Takanos (Região Norte)	600	327	273	Nov/2014
Residencial Vilas de Taubaté (Região Sul)	660	660	--	Ago/2016
Residencial Sta. Luzia (Região Sul)	260	130	130	Ago/2016
Total	8950	4805	4145	

Tabela 7 - Empreendimentos entregues pelo PMCMV. FONTE: http://www.cohabcp.com.br/empre/uhs_campinas.html. Acesso em: 22 de maio de 2018.

²⁸ Empresa de economia mista, que foi criada em 1965 através da Lei 3.213, tendo como acionista majoritária a Prefeitura Municipal de Campinas. Até 2009, a Cohab atuou em parceria com a Prefeitura e algumas empresas, sua maior atuação foi na década de 1970. Os empreendimentos eram entregues com unidades habitacionais prontas, enquanto os lotes urbanizados eram entregues sem unidades habitacionais, as quais deveriam ser construídas seguindo os parâmetros urbanísticos do local.

REGIÃO NORDESTE-SUDESTE			
Quadrícula	Transformação	Descrição	Faixa MCMV
L_07	Consolidação	-----	----
L_08	Adição	Condominio residencial Takanos	01
M_08	Adição	Residencial Vila Olimpia e Jardim Mirassol	01
REGIÃO NOROESTE-SUDOESTE			
Quadrícula	Transformação	Descrição	Faixa MCMV
A'_13	Adição	Rossi Ideal Conquista	02
A'B'_02	Adição	Residencial Jardim Bassoli	01
B'_08	Adição	Residencial Allegria	----
B'_12	Adição	-----	----
D'_12	Adição	Residencial Vila Abaeté	01
S_06/07	Adição	-----	----
T_06	Adição	-----	----
W_10	Adição	-----	----
Y_11	Adição	Residencial Santa Lúcia e Santa Luzia	01
Z_04	Adição	-----	----
Z_06	Adição	Residencial Sírius	01
Z_14	Adição	Residencial Vilas de Taubaté	01
REGIÃO CENTRO-SUL			
Quadrícula	Transformação	Descrição	Faixa MCMV
V_20	Consolidação	Condomínio Parque Canto dos Canários	03
W_21	Consolidação	Condomínios Caiapó I, II e III	03
X_19	Consolidação	Condomínio Spazio Castellon (320 unidades)	03
Y_18	Consolidação	Condomínios Jd. Amazonas	03
YZ_21	Consolidação	Condomínio Village São Joaquim	03
Z_17	Consolidação	-----	----
Z_17	Adição	Condomínios (Rossi)	03
Z_20	Adição	Condomínio Parque Cachoeira das Pedras	03

Tabela 8 - Faixa dos Empreendimentos MCMV encontrados no levantamento.

Analisando a tabela 07 e 08, acima, nota-se a existência de um bolsão de empreendimentos de Faixa 01²⁹, localizados especialmente no sudoeste do município,

²⁹ PMCMV- FAIXA 01: Famílias com renda de até R\$ 1.800,00. Com um financiamento de até 120 meses e prestações mensais que variam de R\$ 80,00 a R\$ 270,00, conforme a renda bruta familiar. FAIXA 02: Famílias com renda de até R\$ 4.000,00. Pode ter subsídios de até R\$ 29.000,00. FAIXA 03: Famílias com renda de até R\$ 7.000,00. Oferece taxas de juros diferenciadas em relação ao mercado. (Caixa Econômica Federal, acesso em 20/12/2018).

havendo uma clara divisão socioespacial delimitada pela Rodovia Anhanguera. (ROLNIK, 2014). Já os empreendimentos de Faixa 03 localizam-se na região centro-sul, próximos ao limite de município e à Rodovia Anhanguera. Pode-se dizer então que os empreendimentos de Faixa 03 se aproximam da área central, enquanto que os de Faixa 01 concentram-se na periferia, às margens da cidade. Embora essa periferia apresente uma dinâmica urbana própria, formando sub-centros como Ouro Verde e Campo Grande, essas localidades ainda são bastante homogêneas e precárias.

Ainda sobre os empreendimentos de interesse social, Rolnik critica o papel desempenhado pelos empreendedores em busca de maiores lucros:

“(...) o programa consolida um modelo onde a oferta de habitação para baixa renda se transforma fundamentalmente num negócio, sendo orientada por uma lógica onde a maximização dos ganhos das empresas privadas atuantes nesse segmento econômico se torna a principal condicionante do modo como os terrenos são escolhidos e de como os projetos são desenvolvidos.” (ROLNIK, 2014)

A autora também fala sobre a escolha dos lugares para implantação desses empreendimentos:

“A escolha dos terrenos pelas empresas segue uma equação complicada, determinada por algumas variáveis fundamentais: o custo do metro quadrado (embutidos os fatores mencionados anteriormente) e as exigências estabelecidas na legislação do programa quanto ao acesso a redes de infraestrutura, equipamentos e serviços. Deve ser periférico o bastante para minimizar a porcentagem do investimento gasta com o terreno, mas não distantes a ponto de não atenderem às exigências mínimas para a aprovação de uma operação, ou demandarem custos adicionais com a expansão de redes de infraestrutura básica. Em entrevista com representantes do setor construtivo, afirmou-se que o valor pago por metro quadrado em regiões metropolitanas pode variar entre R\$ 50 e R\$ 200 reais, sendo inviável a realização de empreendimentos para a Faixa 1 em terrenos que extrapolem esses limites.” (ROLNIK, 2014)

Diante dos dados apresentados acima, pode-se dizer que a Região Noroeste-Sudoeste é desvalorizada e por isso abriga a maioria dos empreendimentos de Faixa 01. Essa desvalorização deve-se à falta de acessibilidade da região, deficiência em infraestruturas e serviços básicos. Esses empreendimentos como já mencionado, se apoiam em infraestruturas existentes, como por exemplo, o arruamento proveniente de outros empreendimentos existentes na região, a fim de reduzir custos.

Apesar do direito à moradia em locais acessíveis e com disponibilidade de infraestruturas básicas como serviços e equipamentos públicos, serem normatizados, foi negligenciado pelo PMCMV, o qual tem parte financiada pelo estado e parte por empreendedores. O programa apesar de representar melhoria nas condições de acesso a infraestruturas básicas (água, luz, saneamento, etc.) para a maior parte das famílias, reforça a segregação urbana existente, produzindo novas manchas urbanas monofuncionais. (ROLNIK, 2014, p. 127-134).

Abaixo, serão analisadas detalhadamente algumas dessas transformações.



Figura 6 - Região Sudoeste, onde seriam implantado os condomínios MCMV Jardim Bassoli e conjunto habitacional Parque Itajaí em 2002. LEGENDA: Vermelho: Condomínio Jardim Bassoli; Amarelo: Parque Itajaí. FONTE: Google Earth.



Figura 7 - Região Sudoeste - condomínios MCMV Jardim Bassoli e conjunto habitacional Parque Itajaí, em 2017. FONTE: Google Earth.

As Figura 6 e Figura 7 exemplificam essas transformações, que foram consideradas como adição na região. São os condomínios Jardim Bassoli, produzido pelo PMCMV de Faixa 1³⁰, destinado a famílias com renda salarial mensal igual ou inferior a três salários mínimos, e o Conjunto Habitacional Parque Itajaí, implantado inicialmente pela Cohab (as quatro primeiras fases aconteceram de meados de 1980 à meados de 1990).

Os condomínios habitacionais de interesse social, produzidos no período estudado, apesar de serem implantados em continuidade com o tecido urbano existente a fim de utilizar infraestruturas já consolidadas, configuram-se em forma de empreendimentos fechados, murados, restritos ao contato público e privado, e constituem a “morte” do espaço público, quando na verdade, deveriam qualificar o desenho urbano. Essa morfologia, além de reforçar a fragmentação do território, contribui para a desurbanidade, conforme apresentado na Figura 4 abaixo.

O Conjunto habitacional Jardim Bassoli, em vermelho na Figura 7, se configura com 18 condomínios verticais fechados, configurando quadras que seguem o mesmo padrão de desenho e tamanho das existentes, confirmando a afirmação do parágrafo acima. Essas quadras variam de 120 à 250m de comprimento e 50m de largura, dificultando o percurso

³⁰ A Faixa 01 desse programa federal como a única que pode ser entendida como habitação de interesse social.

pedonal, principalmente quando configuram ruas muradas. Já o Parque Itajaí, em amarelo, configura-se como loteamento aberto.



Figura 8 - Condomínios MCMV Jardim Bassoli à esquerda e espaços públicos do Parque Itajaí à direita. FONTE: Google Earth.

Até a década de 2000 esses empreendimentos de interesse social (E.H.I.S) ocorrem predominantemente através de lotes unifamiliares, abertos, implantados pela Cohab. (COHAB, acessado em: novembro de 2018). Enquanto a partir de 2009 ocorre predominantemente através do PMCMV, também implantados pela Cohab, predominantemente através de condomínios verticais multifamiliares fechados, conforme dados da tabela 04, acima.

A legislação também induz a urbanização de baixa renda nessa porção do território quando a lei 6.031/88, por exemplo, afirma que os empreendimentos habitacionais de interesse social (E.H.I.S) não podem ser implantados em áreas rurais, exceto nas macrozonas 03 e 05, onde podem ser criados bolsões urbanos. A Macrozona 05 é exatamente a área analisada nas Figura 6 e Figura 7 e até a década de 70, tinha a maior parte de seu território como área rural, sendo exatamente onde foram implantados os primeiros conjuntos habitacionais da região, anteriores ao período estudado.

Nota-se então, que essa região é desprovida de infraestrutura e equipamentos públicos e por isso possui os mais baixos valores de terra, concentrando assim, a maior parte dos

E.H.I.S. No entanto, vem se formando uma centralidade no distrito Ouro Verde, além da implantação do BRT, melhorando a acessibilidade da região, que até o momento era atendida somente pelo Corredor de Ônibus Amoreiras. Além disso, percebe-se no mapa 12, que as transformações por adição predominantes na região, ao mesmo tempo que se colocam em continuidade com a malha existente (utilizando infraestruturas consolidadas), também formam-se dispersos, gerando vazios urbanos entre um empreendimento e outro, conforme Figura 09, abaixo.

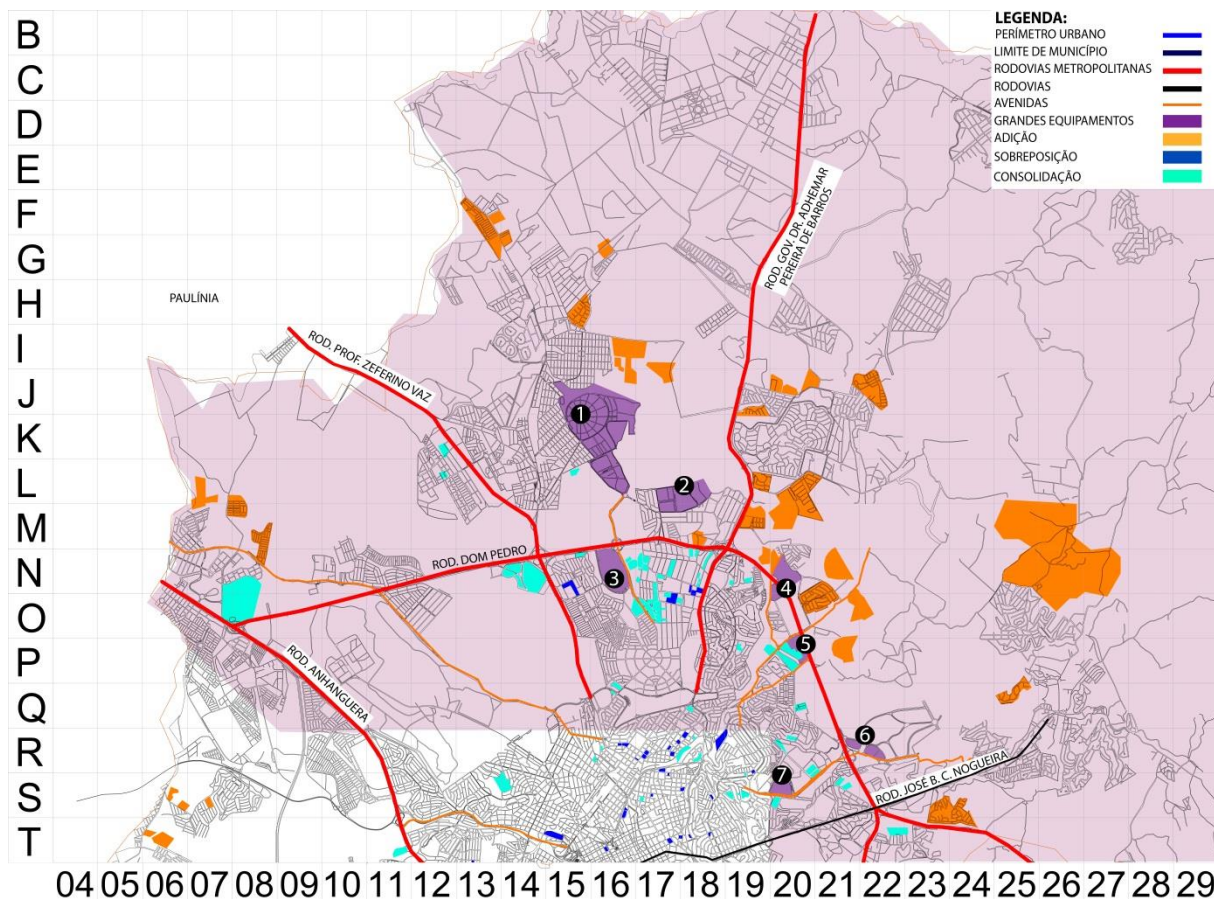


Figura 9 - E.H.I.S implantados na região sudoeste. FONTE: Google Earth. LEGENDA: Laranja: EHIS implantados no período estudado, utilizando infraestruturas provenientes de outros empreendimentos, porém ainda dispersos.

3.2.2 – Região Nordeste/Sudeste

A Região Nordeste-sudeste localiza-se no entorno das Rodovias Dom Pedro I, Prof. Zeferino Vaz e Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros, as quais são eixos de conexões entre Campinas, Paulínia, Mogi Mirim e Mogi Guaçu, respectivamente. Nesse recorte, a malha urbana é bem articulada próxima à área central, e dispersa nas regiões periféricas. Essa região é composta por Grandes Equipamentos de comércio, serviços, indústrias, universidades e shoppings. Esses equipamentos são pólos geradores de fluxos e economia, em sua maioria apresentam-se como unidades autônomas, como por exemplo, o centro empresarial Techno Park, implantado em 2010 e o Shopping Parque Dom Pedro de 2001, ambos com acesso

direto à Rodovia. Além disso, nota-se a presença de grandes equipamentos anteriores ao período de análise de grande importância devido aos fluxos gerados por eles, como a Unicamp implantada na década de 1960, a PUC I e o Hipermercado Carrefour da década de 1970 e o Shopping Galleria da década de 1990. No *Mapa 13*, abaixo, esses grandes equipamentos anteriores à análise, diante de um levantamento prévio, foram demarcados em roxo, pois alguns deles acabaram influenciando essa expansão urbana.



Mapa 13 – Recorte região Nordeste-Sudeste. Transformações urbanas ocorridas em Campinas de 2002 à 2017. LEGENDA: 1- Unicamp (1968), 2- PUC (1976), 3- Shop. Dom Pedro (2001), 4- Carrefour e Samsung (1970 e 2000), 5- Shopping Galleria e Sam’s club (1992 e 2007), 6- Decathlon e Leroy Merlin (2001) e 7- Shopping Iguatemi (1980). FONTE: Produção própria à partir de Google Earth 2018.

Foram analisadas 172 quadrículas³¹, das quais 55 apresentaram transformações no período analisado. Das 55 quadrículas, 24 foram consideradas como transformação por adição, 29 por consolidação e 02 por sobreposição. Verificou-se também que, dessas 55 análises, 50 configuram-se como empreendimentos fechados.

³¹ Vide Anexo 04, onde há o levantamento completo, com a descrição de cada quadrícula.

Antes de iniciar a análise, é importante ressaltar a diferença entre condomínios e loteamentos fechados, uma vez que eles possuem diversas formas e dimensões. Segundo Silva, 2008, nos condomínios horizontais todo o espaço de uso coletivo é propriedade privada. Nos loteamentos, uma parte torna-se lotes privados e outra se integra ao espaço público da cidade, onde os moradores podem conseguir concessão de uso especial. Os loteamentos fechados resultam de um parcelamento, portanto são obrigados a designar áreas públicas, enquanto os condomínios ocorrem em glebas menores onde, por lei, não há necessidade de parcelamento, nem de doação de áreas. Portanto, os loteamentos fechados não podem ser tratados como condomínios fechados. (SILVA, 2005, APUD SILVA, 2008).

Pode-se dizer então que os condomínios ‘nascem’ fechados e são formados em glebas menores, por unidades habitacionais idênticas, unifamiliares, quando horizontal e multifamiliares, quando vertical, porém esses condomínios também podem ser industriais e/ou comerciais e de serviços. Enquanto os loteamentos fechados formam-se em glebas maiores e por unidades habitacionais unifamiliares diferentes, regidas por padrões tipológicos definidos através de regulamentações internas. Nesses empreendimentos de loteamentos fechados a ocupação se dá gradualmente, sendo perceptível o parcelamento. Não se trata de uma diferenciação morfológica, mas sim de lacunas encontradas na Lei 6.766/79, conforme citação:

“Para o promotor imobiliário, o investimento em um condomínio horizontal fechado ou a possibilidade de se fechar um loteamento é mais vantajoso que promover um loteamento seguindo à Lei Federal 6.766/79. O sucesso deste tipo de empreendimento é conhecido pelo Brasil afora e em todas as classes sociais (...) Uma vez permitido, legalizado, aprovado e incentivado pelo poder municipal a proliferação de condomínios horizontais e loteamentos fechados, qual a vantagem de se lotear deixando áreas públicas e sistema viário em empreendimentos abertos? O “lote” em um empreendimento fechado é vendido por um valor superior a um lote de um loteamento que segue a Lei Lehman e o comprador está disposto a pagar pelas vantagens anunciadas deste produto mercadológico, em especial a prometida segurança e o status social.” (Freitas, 2008; Rodrigues, 2006; Silva, 2007; Castello, 2008; Melgaço, 2012 APUD LEONELLI, 2018).

Entre as 24 transformações por adição, predominam os loteamentos unifamiliares horizontais fechados, conforme Tabela 09, abaixo. Essas adições estão localizadas na margem direita da Rodovia Dom Pedro I voltadas para a periferia, e extremamente ligadas às dinâmicas rodoviárias.

Transformação	Qtd	Tipologia	Aberto/Fechado	Observações
ADIÇÃO	12	Loteamento – Horizontal – Unifamiliar	Fechado	
	04	Condomínio – Horizontal – Unifamiliar	Fechado	
	01	Conjunto de edificações Verticais e Horizontais	Fechado	
	02	E.H.I.S – HMV	Fechado	
	02	Condomínio empresarial/comercial – Vertical	Fechado	
	02	Conjunto empresarial/industrial – Horizontal	Fechado	
	01	Loteamento Horizontal - Unifamiliar	Aberto	
TOTAL	24			
FECHADOS	23			
ABERTO	01			

Tabela 9 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Adição na região Nordeste – Sudeste.

Já nas 29 transformações por consolidação, predominam os condomínios unifamiliares horizontais fechados e os condomínios multifamiliares verticais. Além disso, foi identificada ocupação irregular nessa região, próximo ao Techno Park no entroncamento da Rodovia Dom Pedro com a Anhanguera, conforme Tabela 10, abaixo. Essas consolidações localizam-se na margem esquerda da Rodovia Dom Pedro I, ligadas às Rodovias e aos grandes equipamentos (como os shoppings, por exemplo), porém ainda fortemente relacionada com o centro da cidade tradicional, devido à sua forma de ocupação, que ocorre geralmente em lotes, mas também em glebas menores.

Transformação	Qtd	Tipologia	Aberto/Fechado	Observações
CONSOLIDAÇÃO	06	Condomínio – Horizontal – Unifamiliar	Fechado	
	06	Condomínio – H MV	Fechado	
	02	E.H.I.S – H MV	Fechado	
	02	Loteamento – Horizontal	Fechado	
	02	Loteamento – Horizontal – Unifamiliar	Aberto	
	01	Conjunto de edificações Verticais e Horizontais	Fechado	
	04	Galpões Horizontais	Fechado	
	01	Hotel – Vertical	Fechado	Hotel Vitória
	01	Conjunto empresarial/industrial – Horizontal	Fechado	
	01	Conjunto empresarial/comercial - Vertical	Fechado	
	02	Ocupação irregular	Aberto	
	01	Grande Equipamento	Fechado	Sam's Club
TOTAL	29			
FECHADOS	25			
ABERTOS	04			

Tabela 10 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Consolidação na região Nordeste – Sudeste.

Nas transformações consideradas como sobreposição, foram identificadas 02 condomínios verticais multifamiliares, fechados, conforme Tabela 11, abaixo. Essas sobreposições foram identificadas próximas aos shoppings, o que configura uma verticalização periférica recente potencializada pela presença desses equipamentos e pela acessibilidade oferecida pelo sistema viário metropolitano. Esse tipo de transformação volta a aparecer na região central.

Transformação	Qtd	Tipologia	Aberto/Fechado	Observações
SOBREPOSIÇÃO	02	Condomínios – H MV	Fechado	

Tabela 11 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Sobreposição na região Nordeste – Sudeste.

Sendo assim, foi identificado na análise um forte processo de transformação por adição, em laranja no mapa 09, quando se cria um novo território urbano que se configura em

forma de condomínios e loteamentos fechados horizontais, como já mencionado acima. Foram identificados 16 dessas tipologias. Esses condomínios e loteamentos formam-se próximos à outros já implantados na década anterior, porém dispersos, e configuram vazios entre um e outro empreendimento. Nota-se também a importância da conexão com a Rodovia nesses empreendimentos, uma vez que são destinados à população privilegiada pela hipermobilidade, ou seja, pelos deslocamentos rápidos, presença de equipamentos públicos, equipamentos de consumo, universidades e etc.

O processo de consolidação, em azul claro no *Mapa 13*, quando ocupa-se um vazio urbano, acontece em sua maioria próximo aos grandes equipamentos, principalmente àqueles conectados às Rodovias, conforme figura abaixo.



Figura 10 - Verticalização no entorno do Shopping Dom Pedro. FONTE: Google Earth.

A tipologia mais encontrada nesse processo de consolidação e nessa região foi a de ocupação por glebas menores, em forma de condomínios verticais e horizontais. Foram identificados 11 dessas tipologias na região. Há também, próximo ao Shopping Parque Dom Pedro um processo de sobreposição, quando se transforma uma área já ocupada, em azul no mapa 16, formada por condomínios verticais residenciais, multifamiliares. Foram identificadas 02 dessas tipologias na região. As transformações por sobreposição, nessa região, acontecem próximas aos grandes equipamentos, e influenciadas por esses. No entanto, acontece mais nas transformações da região central, derivada da reestruturação produtiva.

A partir da análise acima, pode-se dizer que nessa região nordeste-sudeste, as transformações ocorridas no período analisado ocorrem basicamente por consolidação, 29 transformações, e adição, somando 24 transformações. A consolidação ocorre através de condomínios verticais e horizontais, com 11 dessas tipologias encontradas nas análises, localizadas à margem da Rodovia Dom Pedro, próximo aos Shoppings Parque Dom Pedro, Galleria e Iguatemi. Já a adição, se dá através de condomínios e loteamentos horizontais fechados, sendo encontradas 16 dessas tipologias nas análises, localizadas à margem da Rodovia voltada para a periferia, região mais dispersa e lindeira ao perímetro urbano. Os condomínios próximos aos shoppings se formam em glebas menores, com unidades habitacionais idênticas e às vezes ocorre a mescla com edificações verticais, sendo que os loteamentos fechados são totalmente horizontais e formam-se em glebas maiores, onde o lote é comercializado.

O Parque D. Pedro Shopping, inaugurado em 2001, empreendimento de atração regional situado às margens da Rod. Dom Pedro I tem impulsionado na última década o processo de ocupação do seu entorno. A região mais recentemente ocupada, como a das Mansões Santo Antônio, apresenta uma intensa verticalização que pode ser considerada como uma verticalização periférica, porém ainda situada no sistema viário local. Também nota-se a presença de empreendimentos habitacionais em forma de condomínios, loteamentos fechados e unidades autônomas ao longo do novo eixo viário de acesso ao shopping.

Importante ressaltar que há uma mescla de tecidos urbanos nessa região, pois os bairros entre o Shopping Dom Pedro e o Galleria, são em sua maioria, oriundos da urbanização anterior, com tecido mais homogêneo e legível. As tipologias presentes nesses bairros são basicamente edificações térreas ou sobradas, havendo, por outro lado, algumas verticalizações anteriores à implantação dos shoppings, o que expõe maior relação com a mobilidade oferecida pelas Rodovias. Os bairros que mais apresentaram transformações no período estudado nessa pesquisa foram Mansões Santo Antônio, Chácaras Primavera e Fazenda Santa Cândida, com grande quantidade de condomínios residenciais verticais e horizontais.

À margem da Rodovia Dom Pedro I voltada para a periferia há predominância do processo de adição através de loteamentos fechados, como mostram as figuras abaixo.

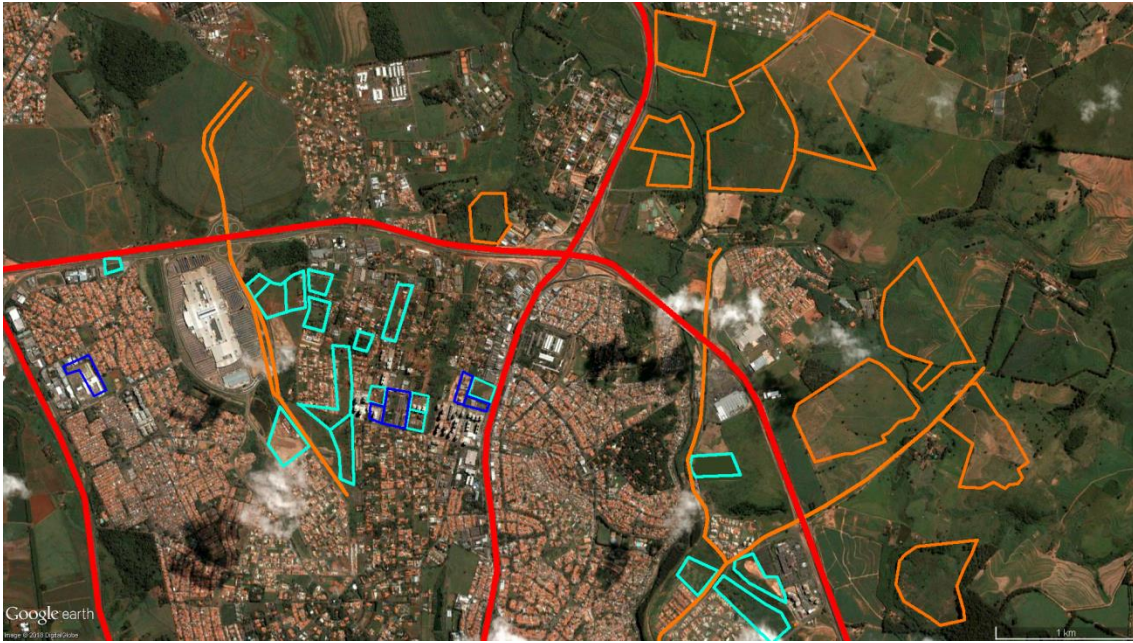


Figura 11 - Vazios urbanos onde serão implantados os loteamentos fechados, condomínios verticais e horizontais às margens da Rodovia Dom Pedro I em 2002. LEGENDA: Laranja: Adição, Azul claro: Consolidação, Azul royal: Sobreposição. FONTE: Produção própria à partir de Google Earth 2018.



Figura 12 - Implantação de loteamentos fechados, condomínios verticais e horizontais às margens da Rodovia Dom Pedro I em 2017. LEGENDA: Laranja: Adição, Azul claro: Consolidação, Azul royal: Sobreposição. FONTE: Produção própria à partir de Google Earth 2018.

As Figuras 11 e 12 mostram em laranja, através de empreendimentos fechados em forma de loteamento unifamiliar, murado e com acesso controlado. Esses empreendimentos ocorrem pela ocupação de glebas maiores e são implantados próximos a outros empreendimentos já consolidados, porém são dispersos no território e deixam vazios urbanos

entre eles. Percebe-se também a intenção de conexão com a Rodovia, porém não se colocam justapostos a ela, permitindo também que os vazios urbanos sejam destinados à empreendimentos comerciais, industriais ou de serviços. As imagens mostram também as transformações por consolidação em azul claro através de condomínios verticais e horizontais, que se dá por ocupações de glebas menores e também se configuram fechados.

Segundo Caldeira, 2000 e Turckzyn, 2013, esses empreendimentos fechados configuram-se como enclaves fortificados, conforme citação:

“(...) Os enclaves fortificados são uma categoria mais ampla de novos empreendimentos urbanos, como conjuntos de escritórios, shopping centers (...). São propriedades privadas para uso coletivo e enfatizam o valor do que é privado e restrito ao mesmo tempo em que desvalorizam o que é público e aberto na cidade. São fisicamente demarcados e isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos. São voltados para o interior e não em direção à rua, cuja vida pública rejeita explicitamente. São controlados por guardas armados e sistemas de segurança, que impõem as regras de inclusão e exclusão. (...) são espaços autônomos, independentes do seu entorno, que podem ser situados praticamente em qualquer lugar.” (CALDEIRA, 2000, p. 258-259 APUD TURCKZYN, 2013, p. 26.27)

A popularização do termo enclave fortificado deve-se ao medo da violência urbana, principalmente pela elite. Esses enclaves são sinônimos de status social, intensificando a desigualdade e a segregação social. Oferecem uma nova forma de constituir fronteiras entre grupos sociais. (TURCKZYN, 2013)

“(...) Como é evidenciado nos anúncios imobiliários, o uso de instrumentos de separação física é completado por uma elaboração simbólica que transforma enclausuramento, isolamento, restrição e vigilância em símbolos de status. (...)” (CALDEIRA, 2000, p. 258-259 APUD TURCKZYN, 2013, p.27)

Já os shoppings centers são os grandes equipamentos comerciais da cidade contemporânea e o principal ator das novas centralidades periféricas, assim como uma das principais tipologias de enclaves fortificados:

“Segundo Solà-Morales (2002), o shopping center está inserido na categoria dos ‘contenedores’ que representa o espaço para o intercâmbio da sociedade

contemporânea “altamente ritualizada” que busca no consumo a gratificação dos desejos e não apenas o saciamento das necessidades básicas.” (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 100 APUD TURCKZYN p. 28.29)

Percebe-se que essa região, privilegiada pela hipermobilidade, configura pólos geradores de fluxos e economia. No entanto, mesmo sendo uma área bem infraestruturada, configura-se através de enclaves fortificados, também gera, assim como a região sudoeste, segregação espacial, enclausuramento e negação dos espaços públicos, privilegiando o uso de automóveis.

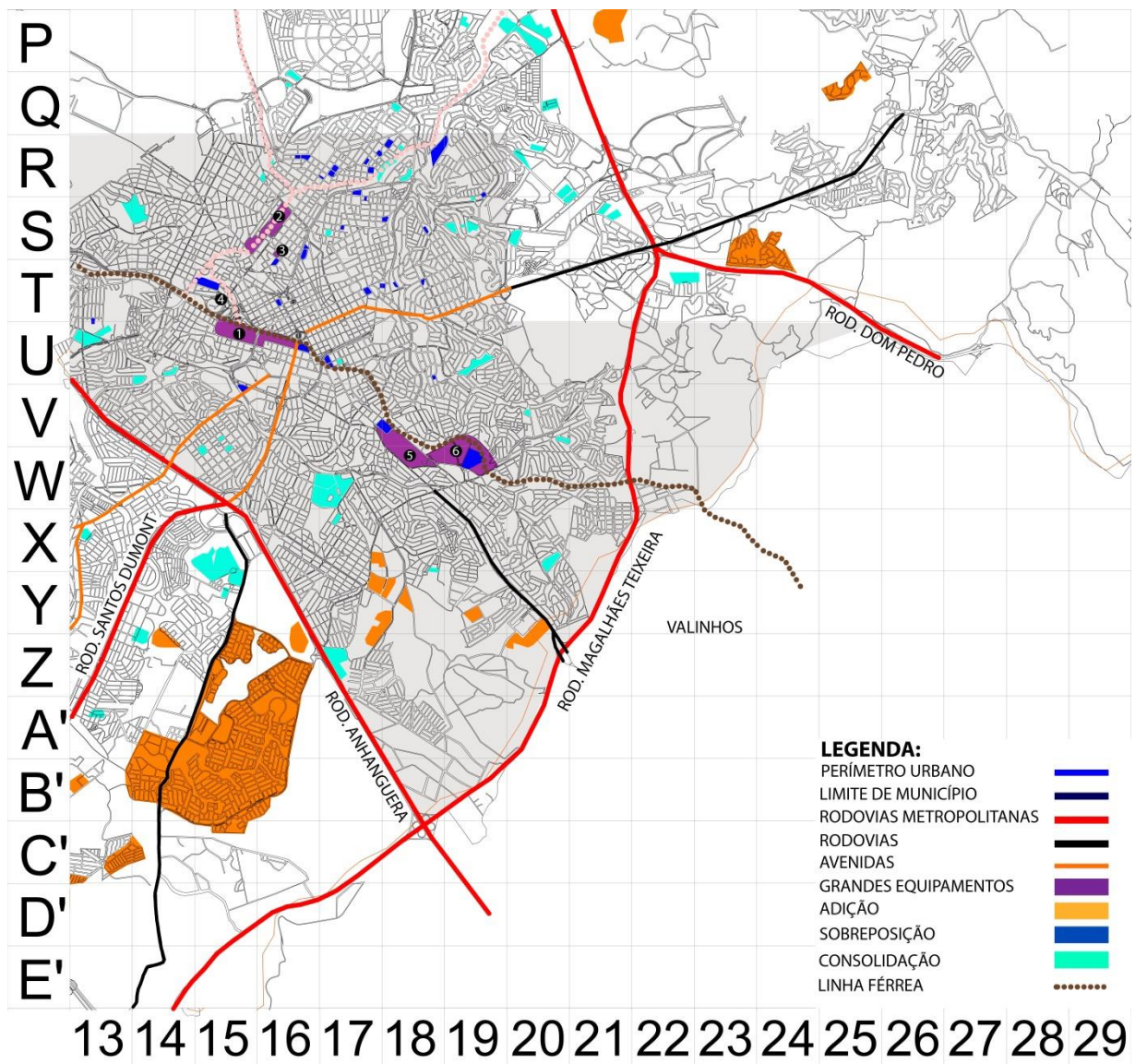
Importante ressaltar que, assim como afirmado por Reis, 2006 e Hall, 1988, a estrutura viária possibilita a expansão periférica, porém não é sua causa, uma vez que houve a necessidade do deslocamento do emprego e dos lugares de consumo para sua consolidação. Sendo assim, pode-se afirmar que as universidades, as indústrias e os centros de compras formam a condição necessária para que essa expansão ocorra. Esses fatores serão abordados com maior detalhamento no levantamento apresentado no capítulo IV.

3.2.3 – Região Centro/Sul

A Região Centro-sul localiza-se na área central de Campinas, englobando os bairros Cambuí e Taquaral, se estendendo até a divisa com o município de Valinhos. Nesse recorte, a malha urbana é bem articulada, bem infra-estruturada e dotada de equipamentos públicos. (PLANO DIRETOR, 2006)

Além disso, apresenta, um grande número de bens tombados e uma grande quantidade de comércios, serviços e atividades noturnas, como bares e restaurantes. Conta com a presença de importantes equipamentos como o complexo Fepasa de 1872, o Palácio dos Jequitibás (Prefeitura de Campinas) de 1968, a Estação Cultura de 2002 (instalada na antiga estação da Fepasa), a Rodoviária de 2008, parques públicos, escolas e hospitais. Diante de um levantamento, alguns desses equipamentos foram demarcados em roxo, pois acabaram influenciando essas transformações urbanas.

No mapa 14 abaixo, são expostas as transformações ocorridas no período de 2002 a 2017 nessa região.



Mapa 14 – Recorte região Centro-Sul. Transformações urbanas ocorridas em Campinas de 2002 a 2017. LEGENDA: 1- Pátio Central, 2- Pátio Mogiana / Estação Guanabara, 3- Fábrica de Chapéus Cury, 4- Sesc, 5- Cemitério da Saudade e 6- Antiga Swift do Brasil S/A. FONTE: Produção própria a partir de Google Earth 2018.

Foram analisadas 106 quadrículas³², porém nesse recorte de análise, por ser uma região central, as transformações ocorrem em lotes menores, podendo ocorrer diversas transformações em uma mesma quadrícula, mostrando uma dinâmica diferente das outras duas regiões analisadas acima, onde as transformações ocorrem em glebas maiores, correspondentes até 4 quadrículas. Foram identificadas 62 transformações nessa região

³² Vide Anexo 04, onde há o levantamento completo, com a descrição de cada quadrícula.

durante o período estudado. Sendo que, dessas 62 transformações, 07 foram consideradas como transformação por adição, 36 por consolidação e 19 por sobreposição.

Nas transformações por adição, em laranja no *Mapa 14*, quando cria-se um novo território urbano, predominam os empreendimentos fechados, como os condomínios multifamiliares e os empreendimentos do programa MCMV, ambos verticais, como mostra a Tabela 12, abaixo. Ambos os empreendimentos localizam-se próximos às Rodovias Anhanguera e Magalhães Teixeira.

Transformação	Qtd	Tipologia	Aberto/Fechado	Observações
ADIÇÃO	02	Condomínio – H MV	Fechado	Resort Brisa da Mata
	02	E.H.I.S – H MV	Fechado	
	01	Conjunto de edificações Verticais e Horizontais	Fechado	
	01	Condomínio – Horizontal – Unifamiliar	Fechado	The Palms American House
	01	Grande Equipamento	Fechado	Multimodal
TOTAL	07			
FECHADOS	07			
ABERTOS	---			

Tabela 12 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Adição na região Centro - Sul.

Nas transformações por consolidação, em azul claro no *Mapa 14*, quando se ocupa um vazio urbano, também predominam os empreendimentos fechados, seguindo a mesma tipologia presente nas transformações por adição, como os condomínios multifamiliares, conforme mostra a Tabela 13, abaixo. Essa transformação ocorre no entorno do centro da cidade tradicional.

Transformação	Qtd	Tipologia	Aberto/Fechado	Observações
CONSOLIDAÇÃO	15	Condomínio – H MV	Fechado	
	06	E.H.I.S – H MV	Fechado	
	06	Galpões Horizontais	Fechado	
	02	Loteamento – Horizontal	Fechado	
	02	Ocupação irregular	Aberto	
	02	Loteamento – Horizontal – Unifamiliar	Aberto	
	01	Conjunto empresarial/comercial - Vertical	Fechado	Fórum Trabalhista
	01	Edifício – Vertical	Fechado	
	01	Condomínio – Horizontal – Unifamiliar	Fechado	Carrara Village
TOTAL	36			
FECHADOS	32			
ABERTOS	04			

Tabela 13 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Consolidação na região Centro - Sul.

Nas transformações consideradas como sobreposição, quando se transforma uma área ocupada, em azul no *Mapa 14*, também predominam os empreendimentos fechados, como os condomínios multifamiliares verticais, ora em glebas provenientes das antigas fábricas desativadas devido à descentralização industrial, configurando condomínios com diversas torres (conforme Figura 13, abaixo), ora em lotes, configurando condomínios menores, com uma única torre. Essas transformações, mesmo que condominiais, apresentam diferenças significativas em relação aos condomínios apresentados nas outras duas regiões, pois são situados em áreas já arruadas e urbanizadas, portanto tendem a se relacionar com a cidade existente, tradicional. A região apresenta nessa categoria de transformação por sobreposição, uma única transformação de caráter aberto: a reurbanização às margens do Ribeirão Anhumas, na Vila Guararapes, conforme mostra a Tabela 14, abaixo. Essa transformação foi considerada como sobreposição por ter substituído uma ocupação existente.

Transformação	Qtd	Tipologia	Aberto/Fechado	Observações
SOBREPOSIÇÃO	12	Condomínio – HMV	Fechado	
	03	Galpões Horizontais	Fechado	
	02	Edifício – Vertical	Fechado	
	01	Loteamento – Horizontal – Unifamiliar	Aberto	Reurbanização às margens do Rib. Anhumas
	01	Conjunto empresarial/comercial - Vertical	Fechado	Hicham
TOTAL	19			
FECHADOS	18			
ABERTOS	01			

Tabela 14 - Quantificação das tipologias identificadas nas transformações por Sobreposição na região Centro - Sul.

Sendo assim, foi identificado na região um forte processo de transformação por consolidação, o qual se configura predominantemente através de condomínios multifamiliares verticais. Foram identificadas 15 unidades dessa tipologia. Esses condomínios formam-se a partir de glebas menores, em continuidade com estruturas urbanas já consolidadas, como arruamento, por exemplo, e ocupam os vazios deixados pela urbanização anterior. Pode-se dizer que nessa região, essa consolidação ocorre no entorno do centro da cidade tradicional e se aproveita de uma malha urbana bem consolidada e bem infraestruturada. Foram identificados também 06 transformações destinadas à população de baixa renda através de E.H.I.S, também verticais, subsidiadas pelo Programa MCMV. Sobre esses empreendimentos do programa, pode-se afirmar que é implantado dispersamente e próximos ao limite do município, mas vinculados às infraestruturas existentes, e por isso foram considerados como transformação por consolidação.



Figura 13 - Condomínio Vertical Central Park Home Resort, exemplo de verticalização multifamiliar na região Centro-Sul. FONTE: Google Earth.

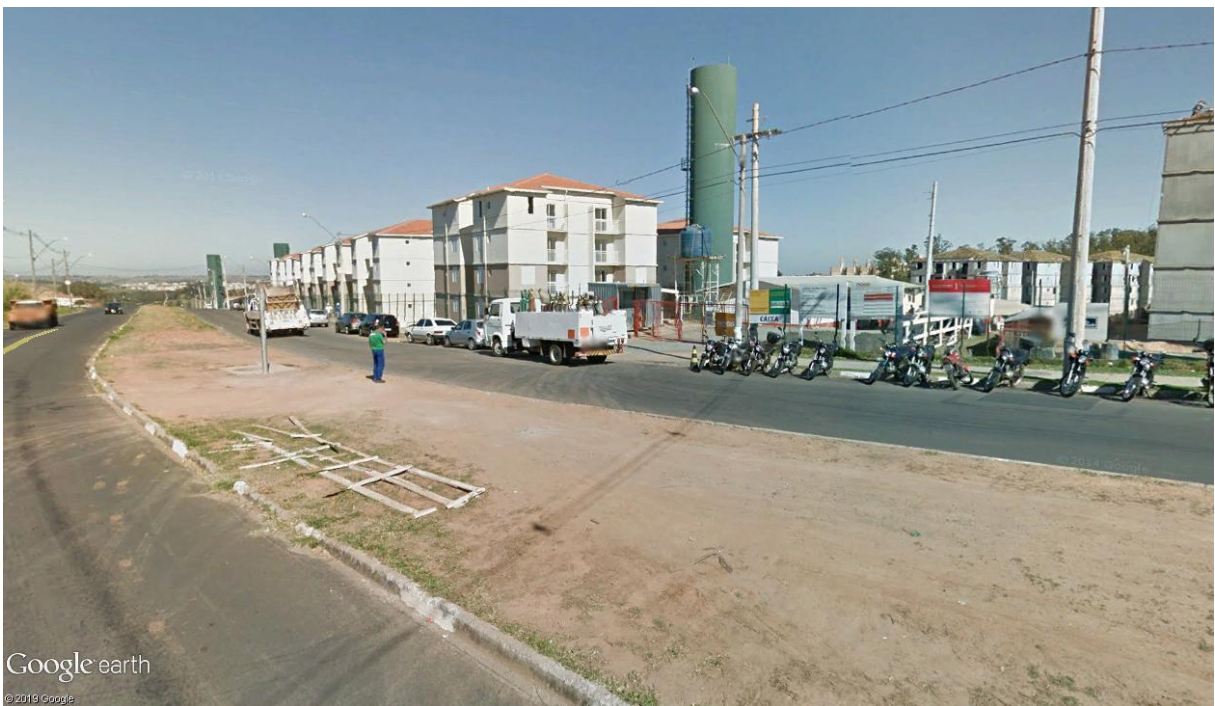


Figura 14 – Conjunto habitacional MCMV, exemplo de empreendimento de interesse social. FONTE: Google Earth.

As transformações por sobreposição³³ acontecem, em sua maioria, em lotes no centro da cidade, o que difere essa região das outras duas apresentadas acima. Essas sobreposições também se configuram predominantemente através de condomínios multifamiliares verticais.

A partir da análise acima, pode-se dizer que nas bordas dessa região ocorrem algumas verticalizações em lotes individuais por consolidação, mas a tipologia predominante é de urbanização de lotes e/ou glebas menores, contendo vários edifícios em seu interior. Já na parte mais central da cidade prevalecem às transformações por sobreposição com verticalizações na escala do lote. Abaixo é apresentado um recorte da área central, onde ocorrem transformações por sobreposição em glebas provenientes de antigas áreas industriais, resquícios da reestruturação produtiva.



Figura 15 - Região Central – Área da antiga Swift do Brasil S/A (década de 40) em 2002. LEGENDA: 1- Hipermercado Extra (1991), 2- Fiat (déc. 90), 3- Unip (1996), 4- Galpões remanescentes e 5- Condomínio habitacional vertical (déc. 90). FONTE: Produção própria a partir de Google Earth 2018.

³³ “(...) Chamemos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos (...)” (SANTOS, 1998, p. 140)

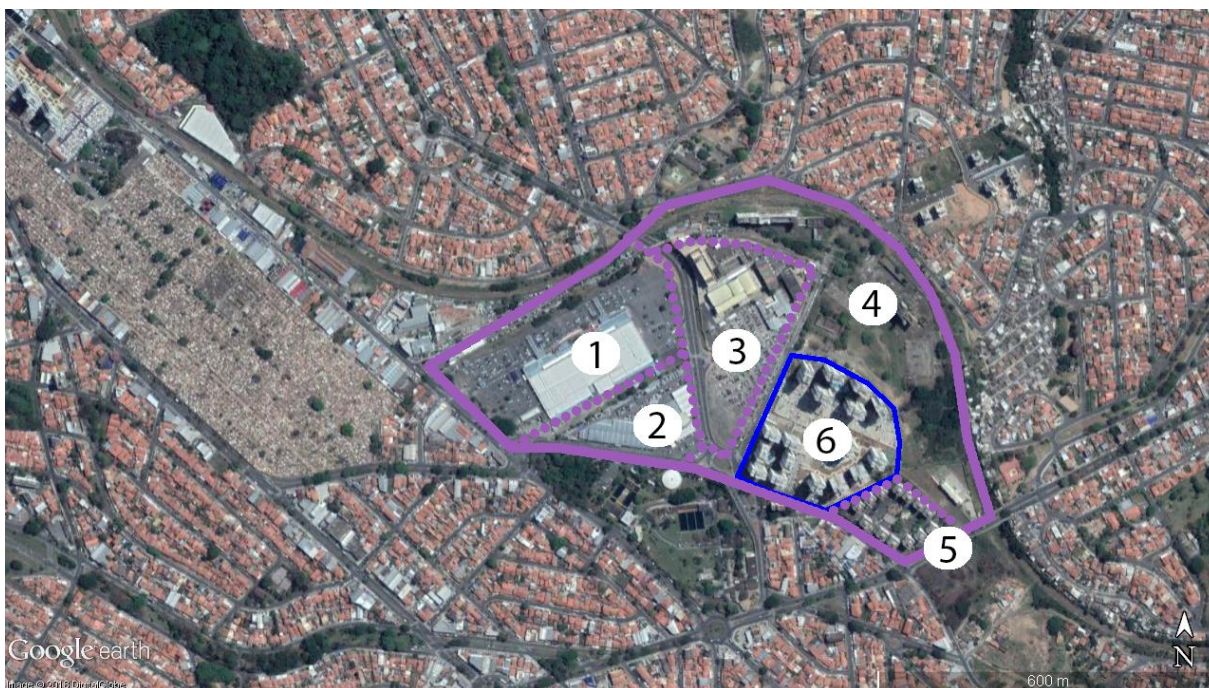


Figura 16 - Região Central – Área da antiga Swift do Brasil S/A (década de 40) em 2017, com implantação de condomínios habitacionais verticais (delimitados em azul), exemplificando as transformações por sobreposição. LEGENDA: 1- Hipermercado Extra (1991), 2- Fiat (déc. 90), 3- Unip (1996), 4- Galpões remanescentes, 5- Condomínio habitacional vertical (déc. 90) e 6- Condomínios habitacionais verticais (2011). FONTE: Produção própria a partir de Google Earth 2018.

As Figuras 15 e 16 acima mostram um dos processos de transformação por sobreposição em antigas glebas industriais. Foi analisado o recorte da antiga indústria alimentícia Swift, da década de 40, que desde a década de 90 vem se desmembrando e se transformando, tanto na configuração espacial através de condomínios, quanto na alteração de usos, antes industriais, hoje residenciais, comerciais e de serviços. A área da antiga Swift foi dividida em 05 partes e, hoje, sua ocupação mais recente é formada por condomínios verticais habitacionais implantados em 2011, possuindo ainda uma área com galpões remanescentes.

Sobre as transformações ocorridas nessa área central, pode-se dizer que:

“(...) com o declínio das atividades industriais, a expansão da mancha urbana e a crescente valorização fundiária desta área central, parte dos edifícios remanescentes foram apropriados por novos usos que desconsideram seu valor memorial, permanecendo a outra parte enquanto vazios industriais.”
(ANDREOTTI, 2015, p. 28)

Para essas transformações em áreas centrais, dois momentos se mostraram fundamentais: a instalação industrial na cidade, no final do século XIX e XX, e a desinstalação industrial a partir da década de 1970. A reestruturação produtiva foi responsável

pela reorganização industrial, podendo ser considerado como o grande gerador dos deslocamentos industriais, surgindo assim os condomínios industriais³⁴, visando proximidade às vias de comunicação e transporte associadas à políticas de isenção de tributos, tornando-se atrativos. (ANDREOTTI, 2015, p.35).

4.0 CAPÍTULO IV

AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS E AS BORDAS DE CAMPINAS

A expansão urbana recente, em diferentes contextos e situações caracteriza-se pela urbanização de glebas maiores, formando unidades urbanas dispersas, por vezes autônomas e fechadas, desvinculadas da continuidade urbana e também dos centros tradicionais. Entretanto, como já apresentado no início, este trabalho faz uma abordagem que, antes de adotar conceitos gerais como verdades absolutas e generalizáveis, propõe um retorno ao território específico, às espacialidades da vida humana e como elas têm ocorrido nas últimas décadas. Entende também que os lugares e os contextos sócio-políticos-espaciais respondem diferentemente ou de formas específicas. Sendo assim, esse capítulo busca analisar a relação entre a localização das transformações urbanas identificadas no período de 2002-2017, com o valor do solo, bem como com o deslocamento das atividades para as bordas do território, formando o que chamamos de urbanização periférica e/ou suburbana.

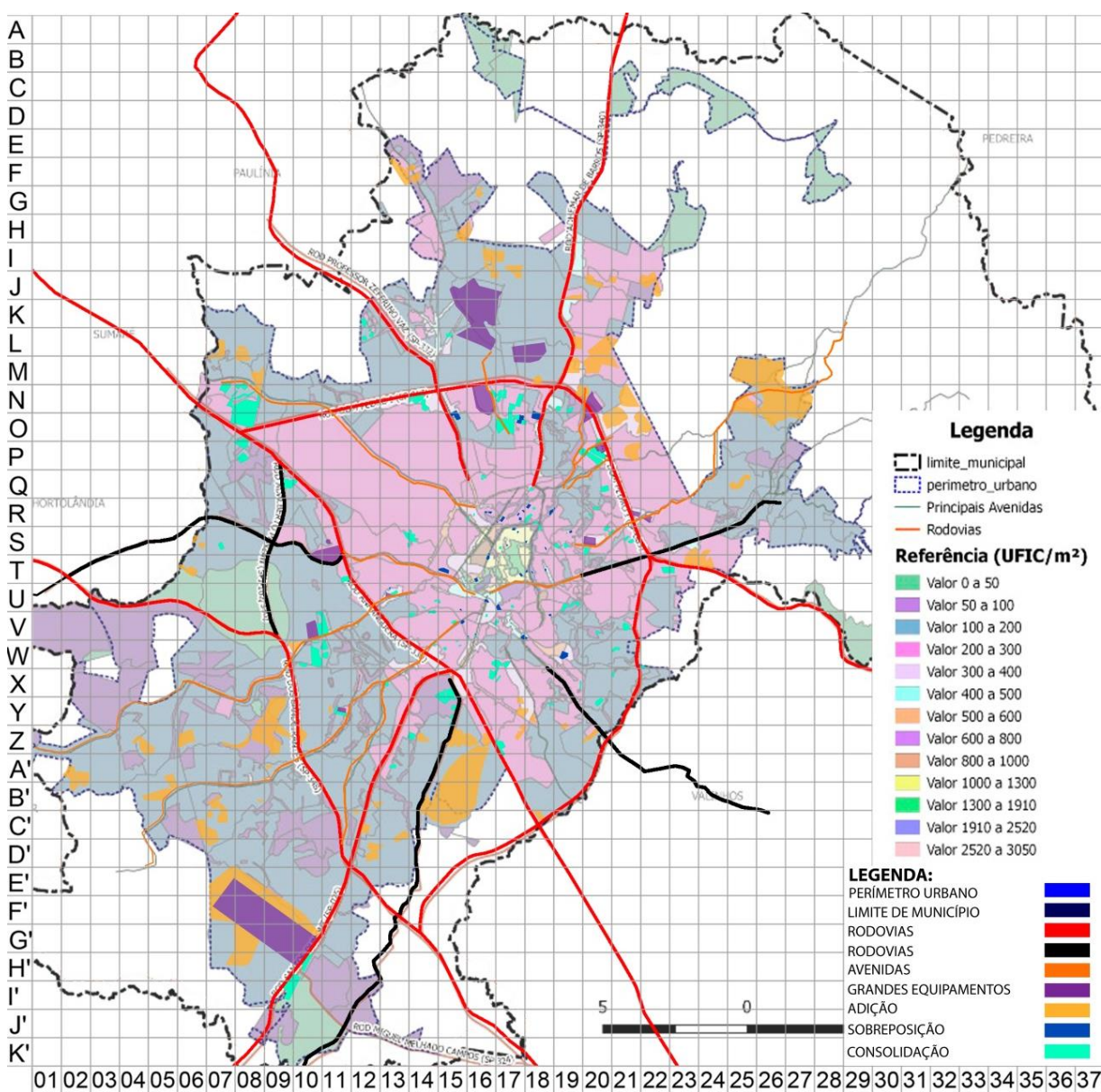
4.1- As Transformações urbanas e a valorização do solo

O município de Campinas possui, a partir de 2018, um mapeamento online que através da lei municipal nº 15.499/2017, possibilita a visualização da Planta Genérica de Valores (PGV) com os valores do metro quadrado (m²) de terreno urbano. Os valores encontrados na planta são baseados em uma Unidade Fiscal (UFIC), instituída pela lei municipal nº 11.097/01. Os terrenos em áreas rurais não entraram no mapeamento. Esse subcapítulo tem

³⁴ Há uma diversidade de nomenclaturas que são utilizadas para descrever este fenômeno. GALVÃO, 2000, utiliza o termo *Cluster*, enquanto que LENCIONI, 2011, utiliza o termo *condomínio industrial*. A opção de desenvolver a análise apenas para Distritos Industriais e Condomínios Industriais está associada à contraposição de propriedade existente entre eles e às especificidades da cidade de Campinas. (ANDREOTTI, 2015). No caso do interior paulista, este tipo de empreendimento está associado a descentralização industrial da metrópole de São Paulo, a partir da década de 1980.

como objetivo identificar as áreas mais valorizadas e/ou desvalorizadas de Campinas e associá-las às transformações urbanas levantadas.

Segundo a lei, a UFIC aplica-se às obrigações pecuniárias relativas a tributos e demais créditos públicos, inscritos ou não em Dívida Ativa. Para efeito de recolhimento em moeda corrente, o valor do crédito público será o resultado da multiplicação da quantidade de UFIC pelo seu valor oficial, em moeda corrente, vigente na data do efetivo recolhimento. Como a pesquisa estuda os períodos de 2002 a 2017, adotaremos R\$ 3,32 como o valor da UFIC referente à 2017. (Prefeitura Municipal de Campinas). Abaixo, no Mapa 15, observam-se as transformações ocorridas no período estudado sobrepostas à planta genérica de valores.



Mapa 15 - Planta Genérica de Valores com as transformações urbanas ocorridas de 2002 à 2017.

FONTE: PGV Campinas e Google Earth alterado pela autora.

Transformando o valor da UFIC para Real e de acordo com as análises, pode-se dizer que a região noroeste-sudoeste possui os menores valores de terreno: R\$700,00/m² onde se encontra implantado o condomínio Swiss Park, R\$450,00/m² nas regiões onde foram implantados a maioria dos empreendimentos MCMV no período estudado e R\$200,00/m² nas regiões onde foram implantados alguns loteamentos abertos de interesse social e algumas ocupações, como o Parque Oziel e Monte Cristo.

Nota-se outra dinâmica ao norte da Rodovia Anhanguera, onde os valores mais baixos de terreno custam em média R\$850,00/m² e aumentam conforme aproximam-se do centro, chegando à R\$3.600,00/m² no bairro do Cambuí e R\$4.500,00/m² no centro: a região centro-sul apresenta a maior valorização do solo. Esses valores caem ao modo em que os terrenos se aproximam do perímetro urbano, com a região nordeste-sudeste apresentando valores de R\$490,00/m² em áreas já consolidadas e próximas a Rodovia Dom Pedro I, provenientes da urbanização anterior. Já nos arredores dos Shoppings e em áreas onde foram implantados loteamentos fechados de alto padrão, como o Alphaville, valores de R\$1.000,00/m².

Os dados aqui apresentados não deixam dúvidas sobre a diversidade socioespacial existente no município, evidenciando ainda mais a divisão da região em áreas nitidamente “reservadas” para os ricos e para aqueles com menor poder aquisitivo. Além disso, é perceptível a valorização potencializada pelos grandes equipamentos e pelos condomínios fechados, os quais influenciam tal valorização não só na região destinada à população de alta renda, mas também na região com população carente, de baixa renda, como mencionado no parágrafo anterior.

Diante das análises acima, percebe-se que conforme o território se afasta do centro da cidade, o valor do solo cai. Na região Nordeste-sudeste nota-se um aumento no valor do solo potencializado pelo empreendimento fechado, mesmo que esses estejam mais distantes do centro da cidade. O mesmo ocorre na região Noroeste-sudoeste, setor de baixa renda, onde o valor mais baixo é próximo aos loteamentos abertos provenientes da urbanização da década anterior, e o mesmo volta a subir nas áreas próximas aos empreendimentos fechados mais recentes. Esses dados nos mostram que os empreendimentos fechados, além de representar a ideia de “segurança”, representam também uma valorização do solo, por ser o modelo urbanístico mais produzido pelo mercado imobiliário nos últimos anos.

Confirmando os dados levantados na pesquisa, podemos utilizar a afirmação de Domingues, 2009, de que empreendimento é um produto de consumo que segue as regras do

mercado e do marketing, buscando ser identificável e óbvio, repetindo os modelos já conhecidos e aceitos pela sociedade. Seguem algumas ideias essenciais para a venda desses empreendimentos, como por exemplo, a simbologia: não se vendem espaços, vendem sonhos e modos de vida, imagens que remetem à estabilidade e conforto; a ideia de proximidade com a natureza, com o verde: o fundo das imagens de propagandas são sempre verdes, remetendo ao nostálgico sentido de campo, tranquilidade, conforto e saúde; a ideia de exclusividade; segurança e conectividade. (DOMINGUES, 2009, pg. 172-175)

4.2 - O deslocamento das atividades para a periferia

Decorrente da pesquisa foi feito um levantamento das atividades que se transferiram para a periferia, conforme apresentado no Anexo 04³⁵, o qual mapeou e identificou os grandes equipamentos vinculados às Rodovias e às vias de penetração do município. Pode-se dizer que os grandes equipamentos e o sistema viário metropolitano configuram-se como promotores e/ou condicionantes de parte dessa nova urbanização, também chamada de urbanização periférica. O levantamento, conforme apresentado no capítulo anterior, mostra que a cidade não expande somente em suas bordas, mas também apresenta transformações intra-urbanas, como as substituições de fábricas e indústrias ou a ocupação de vazios urbanos provenientes da urbanização anterior. Foram identificados 27 desses equipamentos, os quais apresentam diversos usos, como indústrias, comércios, serviços, shoppings, universidades e etc, conforme apresentado na tabela abaixo.

ATIVIDADES IDENTIFICADAS	QUANTIDADE
Aeroporto	01
Centro de alto rendimento olímpico e Fundação Bradesco	01
Hotel	01
Universidades	02
Condomínios empresariais	05
Hipermercados	05
Galpões industriais e/ou comerciais	06
Shoppings	06

Tabela 15 - Quantificação e identificação dos grandes equipamentos associados ao sistema viário no território campineiro.

³⁵ Anexo 4 – Levantamento das principais atividades que se deslocaram para a periferia, em Campinas de 2002 à 2017.

Na tabela 15, acima, verifica-se que há um grande número de shoppings e núcleos empresariais, industriais e/ou comerciais vinculados ao sistema de mobilidade. Dos 06 shoppings identificados, apenas 02 são vinculados a Avenidas intra-municipais, enquanto os outros 04 estão associados à Rodovias, sendo que 03 deles possuem acesso direto à Rodovia Dom Pedro.

O Aeroporto de Viracopos ganha força como transporte de carga nos anos 80 e articula desde então uma ocupação industrial em seu entorno próximo. Pode-se dizer que é um indutor regional de localização industrial desde o século passado. No entanto, hoje, a Rodovia Santos Dumont vem se consolidando como um vetor de expansão da metrópole e já articula algumas ocupações habitacionais, bem como a presença de hotéis, induzidas pela presença do Aeroporto, que à partir de 2015 também recebe passageiros.

Ao longo da Rodovia Santos Dumont verifica-se um número significativo de estabelecimentos comerciais e a presença de indústrias e depósitos, especialmente nas vias marginais, devido à influência do Aeroporto de Viracopos. A maior parte dessa região ainda é constituída por áreas rurais onde ocorrem diversas atividades de natureza agrícola. Essa Rodovia apresenta um caráter diferenciado, apresentando somente alguns pontos de acesso. Ocupações irregulares e favelas também têm se expandido ao longo da Rodovia nas últimas décadas.

Já às margens da Rodovia Lix da Cunha (SP 073), vem ocorrendo também, a expansão de habitações de dois padrões distintos: entre esta e a Rod. Santos Dumont, a implantação de empreendimentos voltados para a população de baixa renda, especialmente na região da antiga Fazenda Sete Quedas, enquanto na outra margem e próximo à Rodovia Anhanguera vem surgindo condomínios de médio-alto padrão, como os empreendimentos do Swiss Park. Esses exemplos citados acima seguem na Figura 17, abaixo. (PLANO DIRETOR 2016 – Premissa e princípios norteadores do Plano Diretor Estratégico)



Figura 17 - Empreendimento MCMV, Rodovia Anhanguera e Loteamento fechado Swiss Park.
FONTE: Jonathas Magalhães.

Segundo Hall³⁶, 1988, o que possibilita a expansão urbana periférica são: a chegada de vias expressas (condição necessária, mas não suficiente para que ocorra um deslocamento em massa da população para a periferia); a popularização do automóvel e, por fim, o deslocamento do emprego para próximo das rodovias. As atividades voltadas ao consumo, também consolidam essas periferias quando se deslocam.

No caso de Campinas a expansão não segue a ordem das condições apresentadas por Hall, pois na região nordeste-sudeste, a Unicamp, por exemplo, foi implantada na região em meados de 1960, antes da construção da Rodovia Dom Pedro, inaugurada em 1972, o que mostra que a urbanização de seu entorno, na época, foi influenciado pela presença da universidade e posteriormente potencializado pela mobilidade oferecida pela rodovia. A partir dos anos 80, pode-se dizer que o que ocorreu foi o surgimento de atividades industriais e comerciais, e somente a partir dos anos 90, surgem os shoppings, ambos vinculados à Rodovia Dom Pedro. Essas atividades representam a dispersão e/ou deslocamento do

³⁶ Hall, 1988, analisa a expansão de cidades americanas.

comercio e serviços, os quais até então, encontravam-se localizados no centro da cidade. Porém o deslocamento da população (de renda média-alta, possuidora de automóveis e privilegiada pelo poder de escolha de onde e como habitar, representando a hipermobilidade) ocorre somente quando essas atividades se instalam e se consolidam. Esses equipamentos configuram-se como empreendimentos fechados e acompanham a tendência de isolamento da rua e da vida urbana.

No Brasil, pode-se dizer que suburbanização é sinônimo de periferação que, diferentemente dos exemplos internacionais, teve início nas classes menos favorecidas que ocupavam as franjas urbanas ao buscar respostas à supervalorização de terras nas áreas centrais. Pode-se dizer que em Campinas, o deslocamento periférico inicial é feito pela população de baixa renda e pela urbanização da região sudoeste da cidade. As classes médias, só algumas décadas mais tarde é que iniciam, de forma mais intensa esse deslocamento para as periferias. A maior parte dos loteamentos fechados é posterior aos anos 1990 e o período de forte implantação desse tipo de ocupação ocorre após a virada do século. No entanto, os primeiros loteamentos fechados começam a ser implantados no fim dos anos 1970 e localizam-se na região Nordeste-sudeste, diferentemente do processo de suburbanização norte-americana, que é descrita como consequência do crescimento da cidade industrial e de seu aumento populacional³⁷. (SOJA, 2000).

Suburbia foi descrita por seus principais historiadores como o produto das buscas das “utopias burguesas” (Jackson, 1985). Segundo SOJA, 2000, a suburbanização se converteu a um modo de vida com especificidades espaciais, a maioria das quais gira em torno do veículo privado e da habitação individual. Suburbia foi se transformando, ao longo da segunda metade do século XX, no desenvolvimento de uma nova forma, a cidade exterior (*outer city*), derivada de um processo que implicava a urbanização dos subúrbios. (SOJA, 2000, p. 340).

As condições brasileiras talvez sejam menos descontinuas que as descritas por Soja no conceito de cidade exterior, mas é possível fazer alguns comparativos. Nas situações de baixa renda e mais populosas, por exemplo, tem se estabelecido um modo de vida híbrido, no sentido que mantém certa autonomia, mas, por outro lado, ainda apresenta vínculos cativos muito fortes com a cidade central. Já no caso da vida mais ligada ao automóvel, é possível perceber um modo de vida que em grande parte se autonomiza em relação à cidade central, no

³⁷ A suburbanização norte-americana representa inicialmente uma fuga da classe mais abastada, do ambiente sujo e insalubre da cidade (SOJA,2000).

caso Campinas. Os deslocamentos periferia-periferia, ganharam grande importância nas últimas décadas.

Assim como cidade-exterior, existem outras metáforas para designar essa nova urbanização, como: “metrópole invertida”, “cidade virada do avesso”, “urbanização periférica” e, em um sentido extenso o próprio termo pós-metrópole³⁸. O que todos estes termos compartilham é a ideia de que a metrópole moderna terminou, no entanto, ela não desapareceu, apenas “perdeu” seu predomínio social, cultural e político como característica do habitat humano. Essa nova forma urbana à que se referem todas essas metáforas, diz respeito também a um novo modo de vida, não no sentido de substituição total, mas como vanguarda do desenvolvimento urbano contemporâneo. (SOJA, 2000, p. 340).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A expansão urbana ocorrida no período estudado mostra que nas bordas do território as transformações predominantes foram por adição, reforçando o caráter urbano alargado e a estratificação sócio espacial. Também é possível afirmar que essa estratificação é produzida tanto pelos empreendedores privados na produção de empreendimentos diferenciados por localização - e fragmentados do ponto de vista espacial e social-, como em associação com agentes públicos através dos empreendimentos de interesse social em zonas historicamente carentes de serviços e infraestrutura.

Pode-se dizer que uma parte da cidade de Campinas está sendo construída através da hipermobilidade potencializada pelo sistema rodoviário metropolitano, enquanto a outra parte da cidade, destinada à população de baixa renda, está cativa da hipomobilidade, intensificada pela desurbanidade existente. Além disso, a expansão dessa região se dá através dos vazios urbanos deixados pela urbanização anterior.

³⁸ Soja, 2000, também cita outro termo utilizado para referir-se à urbanização recente: a cidade-fronteira (*edge city*), criado por Joel Garreau em 1991. Caracteriza uma das formas de urbanização norte-americana que, a partir da década de 1950, associou um padrão de periferização a grandes empreendimentos imobiliários implantados às margens das rodovias e próximos a grandes anéis rodoviários intermunicipais. As *edges cities* são aglomerações urbanas localizadas distantes das áreas centrais, no limite entre as áreas rurais e urbanas, ou seja, na borda das cidades. São caracterizadas como polos urbanos autônomos que possuem vários centros comerciais, geralmente na forma de *malls*, os quais acabam sendo os principais espaços de convivência e sociabilidade. (GARREAU, 1991 APUD TURCKZYN p.22,23).

Pode-se dizer também que, na região noroeste-sudoeste os principais agentes de transformações urbanas são a Prefeitura Municipal de Campinas e a Cohab em parceria com empresas e com o Governo Federal na produção de E.H.I.S. Enquanto nas regiões nordeste-sudeste e centro-sul os principais agentes são as empresas privadas na produção de loteamentos fechados e condomínios.

Já na área central, as transformações por sobreposição ocorrem na escala do lote, portanto consolidam a cidade aberta. Além desses empreendimentos da cidade legal, foi identificada também expansão através de ocupações irregulares que aparecem nas três regiões analisadas, porém com maior incidência na região Noroeste-sudoeste. Essas ocupações irregulares ocorrem geralmente próximo a rios e/ou rodovias, como na região noroeste-sudoeste às margens do Rio Capivari, próximo ao Jardim São Judas Tadeu e a Rodovia dos Bandeirantes ou como a Cidade Singer, às margens da Rodovia Santos Dumont, próximo ao Aeroporto de Viracopos e parte do Parque Oziel e Monte Cristo, próximos à Rodovia Lix da Cunha. Já na região nordeste-sudeste, há uma ocupação que se forma no entorno de um conjunto habitacional (CDHU) próximo ao Techno Park localizado na Rodovia Dom Pedro I. Enquanto na região central há duas ocupações que se formam no Jardim Paranapanema e Jardim Andorinhas, às margens do Ribeirão Anhumas.

No período estudado, as formas da expansão urbana se apresentam predominantemente através de empreendimentos fechados, mas configuram-se diferentemente em cada região. Nas regiões noroeste-sudoeste, predominam os condomínios verticais de interesse social. Enquanto nas regiões nordeste-sudeste, predominam os loteamentos horizontais próximos à Rodovia Dom Pedro e ao limite de município, e também os condomínios horizontais e verticais localizados próximos aos shoppings. Já na região centro-sul, predominam os condomínios verticais em antigas áreas industriais, que foram alteradas devido à reestruturação produtiva.

Quanto ao valor do solo, pode-se dizer que a região noroeste-sudoeste é bem desvalorizada, o que justifica a escolha da Prefeitura, Cohab, Governo Federal e empresas privadas para implantar empreendimentos de interesse social na região, pois o Plano Diretor não dá devida importância ao caráter social do Estatuto da Cidade e prevê Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) em lotes/áreas baratas, visando maiores lucros. Vivemos numa sociedade capitalista, onde o jogo do mercado imobiliário vale mais que a qualidade de vida da população de baixa renda. À norte da Rodovia Anhanguera, aparecem os terrenos de maior

valor, primeiramente no Centro e no bairro Cambuí. Quanto mais próximos do perímetro urbano os valores caem, mas ainda há grande valorização no entorno dos Shoppings próximos a Rodovia Dom Pedro I.

Comparando as regiões Noroeste-sudoeste e Nordeste-sudeste, percebe-se que as transformações por adição são predominantes em ambas às regiões, porém a área transformada (em ha) é muito distinta, conforme apresentado na tabela 16, abaixo. Esse fator está relacionado às tipologias predominantes em cada região, uma vez que os loteamentos fechados formam-se em áreas bem maiores que os condomínios verticais E.H.I.S.

REGIÃO	ADIÇÃO	CONSOL.	SOBREP.	FECHADOS	ABERTOS	Nº TOTAL	ÁREA TRANSF.
NORDESTE-SUDESTE	24	29	02	50	05	55	1.242 ha
NOROESTE-SUDOESTE	30	09	---	21	18	39	550 ha
CENTRO-SUL	07	36	19	57	05	62	193ha

Tabela 16 - Quantificação das transformações urbanas e suas respectivas áreas (em ha).

Na tabela acima é perceptível também a mudança de escala que ocorre nos empreendimentos identificados na região centro-sul, pois em quantidade foi a região que mais apresentou transformação, porém quando se compara com as áreas dessas transformações, nota-se uma brusca diminuição, comprovando o que já foi citado nos capítulos anteriores de que a ocupação nessa região ocorre na escala do lote, como na cidade tradicional e não em glebas, como nas outras regiões características da cidade contemporânea³⁹, especificamente das cidades que constroem.

³⁹ "(...) Outros dois termos bastante utilizados para descrever as novas dinâmicas urbanas são megalópole e megacidade. *Megalópole*, por Jean Gottmann, 1960, descreve o grande ajuntamento urbano que se estendia por boa parte da região noroeste dos Estados Unidos. Descreve uma grande área suburbana ou peri-urbana que contém mais de uma região metropolitana, portanto polinuclear, com elevada concentração populacional, expressivo fluxo populacional e econômico; é caracterizada pela grande oferta de serviços e pela formação de polos (industriais, residenciais e comerciais) que atraem moradores a investimentos privados e que intensifica o processo de conurbação urbana (...) Apesar de megalópole e megacidade possuírem significados muito próximos, megacidade é geralmente utilizada para definir uma cidade muito populosa. Segundo a ONU, megacidade é uma cidade com mais de 10 milhões de habitantes. Soja (2002) aponta que as megacidades podem ser referenciadas tanto pelas enormes populações como pela estrutura urbana cada vez mais

Todas as transformações se consolidam predominantemente por empreendimentos fechados, porém somente os grandes equipamentos, os loteamentos fechados identificados como adição próximos a Rodovia Dom Pedro I e os condomínios verticais E.H.I.S, também identificados como adição, próximos a Av. John Boyd Dunlop e Ruy Rodriguez configuram-se como unidades autônomas.

REGIÃO	TIPOLOGIA PREDOMINANTE	QTD	ÁREA
NORDESTE-SUDESTE	Loteamentos Unifamiliares Fechados	14	764 ha (65%)
	Condomínios Unifamiliares	10	102 ha (08%)
NOROESTE-SUDOESTE	E.H.I.S - Condomínio HMV	10	180 ha (33%)
CENTRO-SUL	Condomínios HMV – em lotes	27	30 ha (15%)

Tabela 17 - Área das tipologias predominantes por região.

Diante da tabela acima, se comparar as duas tipologias que se configuram como unidades autônomas, os loteamentos fechados e os condomínios verticais, nota-se grandes diferenças relacionadas à densidade. O condomínio E.H.I.S Jardim Bassoli, na região sudoeste, por exemplo, se configura com 18 torres verticais de 04 andares, somando 2.460 apartamentos, equivalente a quase 10mil habitantes em 23ha, enquanto o loteamento fechado Alphaville Dom Pedro I, na região nordeste, configura-se com 390 lotes unifamiliares, equivalente a aproximadamente 1600 habitantes em 40ha.

Conclui-se que Campinas expande seu território dispersamente no século XXI, principalmente próximo ao limite de município, consolidando centralidades periféricas, tanto para população de renda média-alta com dinâmicas metropolitanas, quanto para população de baixa renda, com dinâmicas locais. No entanto, o município também apresenta transformações intra-urbanas que caracterizam o crescimento urbano nas áreas centrais, através da verticalização na escala do lote.

desconectada, fragmentada e policêntrica, sendo uma das principais características da megacidade a dificuldade de delinear suas fronteiras e, portanto, estipular com exatidão sua população.(...)" (GOTTMANN, 1961 APUD TURCZYN, PG 11).

Fica claro também, que o município configura duas realidades distintas, que de acordo com SANTOS, 1998, o modo de vida contemporânea, principalmente nas metrópoles, está associado a acontecimentos rápidos. Os espaços da cidade com maior disponibilidade de infraestruturas são chamados de ‘luminosas’, espaços de exatidão, enquanto os espaços onde vivem os pobres são chamados de ‘zonas opacas’, são espaços abertos e não racionalizados e/ou racionalizadores, são espaços de lentidão. *‘Se velocidade é força, o pobre, quase imóvel na grande cidade, seria o fraco, enquanto os ricos empanturrados e as gordas classes médias seriam os fortes.’* (SANTOS, 1998, p. 84)

Na cidade contemporânea, essas questões de percepção de espaço e tempo se dá ao contrário. A força é dos lentos, pois, quem tem mobilidade e pode percorrer, acaba enxergando pouco da cidade e do mundo. As imagens pré-fabricadas e o conforto que não desejam perder são sua perdição. Enquanto os homens “lentos” enxergam mais a cidade e vivenciam mais as relações sócio espaciais.

Ao contrário do que afirma Soja para a realidade norte americana, a suburbanização⁴⁰ no Brasil e, particularmente em Campinas, ocorre primeiramente com a expansão da periferia pobre. As formas de financiamento habitacional tornam a população de baixa renda cativa dos empreendimentos habitacionais financiados pelo poder público e estes, de modo geral, foram instalados em terrenos fora da cidade, em direção ao eixo sudoeste, com pouca ou nenhuma infraestrutura e serviços. Essa ocupação no caso de Campinas concentrou-se nas décadas de 60-80. A descentralização voluntária ou a segregação voluntária das classes de média e alta renda ocorre de forma massiva algumas décadas mais tarde.

Nota-se também que na tese desenvolvida por Soja, 2000 e também subscrita por Hall, 1988, as vias expressas suburbanas só impulsionam a suburbanização quando o emprego também vai para a periferia, pois segundo os autores, o desenvolvimento urbano das periferias refere-se a um processo de nucleização disperso ou, desde o princípio, a um direito de construir a cidade. O desenvolvimento desses múltiplos núcleos pode justificar-se como impulsionado pela demanda, mas a demanda real não era tanto de habitação, mas de trabalho.

⁴⁰ O subúrbio se viu à princípio como um produto da descentralização residencial voluntária, inicialmente por parte de uma elite, mas logo foi seguida, nos entornos da cidade central, pelos subúrbios internos da classe operária e, um pouco mais distantes, pelos pioneiros brancos da classe média que empurravam para fora a fronteira suburbana, em continuidade com a grande tradição americana de civilizar os assentamentos de fronteira. (SOJA, 2000, p. 342-343).

Neste caso, a expansão sudoeste de Campinas é de certo modo penalizada, pois o emprego não vai para aquela periferia.

Esses elementos, como mencionados por Soja e Hall, não são diretamente aplicáveis à expansão suburbana e/ou periférica campineira. Os tempos das diferentes descentralizações são muito distintos, como visto no levantamento das transformações urbanas apresentado no capítulo anterior.

Conforme identificado no levantamento das transformações urbanas, a expansão da região nordeste-sudeste é articulada atualmente pelos shoppings e universidades, os quais vêm induzindo à implantação de condomínios e loteamentos habitacionais verticais e horizontais em seu entorno, sendo que a verticalização ocorre com maior incidência próxima aos shoppings. Os hipermercados e as empresas instaladas mais recentemente não induzem à ocupação, porém mostram que o emprego, a indústria, o comércio e os serviços passam a se localizar na periferia da cidade associados à dinâmica rodoviária, representando assim, a nova espacialização das atividades humanas. Pode-se dizer que se consolida nessa região uma ampla centralidade.

No entanto, a expansão da região noroeste-sudoeste, como já mencionado, ocorre através de ações públicas na implantação de E.H.I.S, uma vez que essa região é destinada à população mais carente do município. A ocupação dessa área é articulada por duas avenidas de penetração ao município, Av. John Boyd Dunlop e Ruy Rodriguez, não se relacionando diretamente com as rodovias, como na região nordeste, e muito menos com a popularização do automóvel, uma vez que a população residente nessa região, de baixa renda, é cativa da hipomobilidade e dependente do transporte público. Pode-se dizer que se consolida nessa região uma centralidade com relações locais, atendendo uma população de mais de 200 mil habitantes, portanto maior que muitas cidades “médias” do interior. Importante ressaltar também que, apesar de terem dinâmicas opostas, a expansão periférica ocorre nas duas regiões.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGEMCAMP. Disponível em: <http://www.agemcamp.sp.gov.br/perfilmc/perfilmc_mun.php> Acesso em: junho de 2018.
- ANDREOTTI, Maria Beatriz Vestígios industriais em Campinas: deslocamento produtivo e patrimônio industrial. Campinas, SP, 2015.
- *BADARÓ*, Ricardo de Souza. Campos. Campinas, o Despontar da *Modernidade*. Campinas (SP): CEAP/PUCCAMP/CMU-UNICAMP,1996.
- BENFATTI, Denio M., QUEIROGA, E. F., SILVA, Jonathas M. P. Transformações da Metrópole contemporânea: novas dinâmicas espaciais, esfera da vida pública e sistema de espaços livres. R. B. Estudos urbanos e regionais V. 12 , N. 1 / 2010.
- BLOG OBSERVATORIO DAS METROPOLES. Disponível em: <<http://observatoriodasmetrosoles.net>> Acesso em: novembro de 2017.
- CAIADO, Maria C. S. e PIRES, Maria Conceição S, Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros.in: CUNHA, José M. Pinto da.(org) Novas Metrópoles Paulistas. População, vulnerabilidade e segregação. NEPO/ Unicamp. Campinas, 2006.
- CAMPINAS, Lei Municipal Nº 6.031, De 29 de dezembro de 1988. Dispõe sobre o uso e ocupação do solo no município de Campinas. Campinas: câmara municipal, 1988/2011.
- CAMPINAS, Lei Municipal Nº 10.410, De 17 de janeiro de 2000. Dispõe sobre empreendimentos habitacionais de interesse social, e estabelece outras normas sobre habitação popular. Campinas: câmara municipal, 2000.
- COHAB. Disponível em: <http://www.cohabcp.com.br/empre/uhs_campinas.html> Acesso em: junho de 2018.
- COSTA, Luiz A. M., MAROSO, Caio B. Análise da produção do programa minha casa minha vida no vetor 4 da Região Metropolitana de Campinas. Enanparq IV, Porto Alegre, 2016.

- EMDEC. Disponível em: < <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/home.php>>. Acesso em: dezembro de 2018.
- EMPLASA. Disponível em: <<http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/>> Acesso em: fevereiro de 2018.
- EIGENHEER, Daniela M. e SOMEKH, Nadia. ‘Metrópole contemporânea, fragmentação e exclusão: O eixo Anhanguera/ Bandeirantes’.In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2: Natal, 2012.
- FALEIROS, Mariana Veneziano. Urbanização dispersa, grandes equipamentos e impactos urbanos – o caso do Parque Dom Pedro Shopping. Campinas, 2010.
- FREITAS, Eleusina L. H. Loteamentos Fechados. São Paulo, 2008.
- HALL, Peter. Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX. São Paulo: Editora Prespectiva, 1988.
- LEONELLI, Gisela Cunha Viana . CAMPOS, Elisa Ferreira Rocha. Leis expansivas para a expansão urbana: Campinas sem limites. Campinas, SP, 2018.
- LEONELLI, Gisela Cunha Viana. Loteamentos e condomínios: lei para que, lei para que? Mas que lei?. Campinas, 2018.
- MACEDO, S., QUEIROGA, CAMPOS, et al. Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil: produção e apropriação (QUAPÁ-SEL II). São Paulo: Paisagem e Ambiente, nº 30, 2012.
- MÍTICA NETO, Hélio. Urbanização em Campinas: mudanças no tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I. 2008. 360f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- NASCIMENTO, Ederson. Região Metropolitana de Campinas: cinco décadas de expansão urbana. Campinas, Boletim Campineiro de Geografia, v. 6, n. 1, 2016.
- PAULA, Fernanda Cristina de. MARANDOLA, Eduardo Jr. *Entre o bairro e o lugar: experiência urbana nos Dics, Campinas. Campinas.*

- PEGORARO, Rafael Lopez. Transformação urbana no Brasil: Estudo de cinco centros urbanos. Relatório Científico Final, Quapá-Sel. 2015.
- PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João. Políticas Urbanas I: Tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.
- PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João. Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2009.
- Preservation Green Lab. Strategies for Revitalization and Reuse. National trust for historic preservation, 2017.
- QUEIROGA, Eugenio F. ; BENFATTI, Denio M. Entre o Nó e a Rede, dialéticas espaciais contemporâneas: o caso da Metrópole de Campinas diante da Megalópole do Sudeste do Brasil. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), v. 9, 2007 p. 41-52.
- QUEIROGA, E. F.; SANTOS JR., W. R. e MERLIN, J. R. (2009). Sistemas de espaços livres e metrópole contemporânea: reflexões a partir do caso da região metropolitana de Campinas. Paisagem Ambiente: ensaios. São Paulo, n. 26, pp. 211-223, 2009.
- REIS, Nestor Goulart. Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano. São Paulo: Via das Artes, 2006.
- REIS, Nestor Goulart. Urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano: estudos, diálogos e desafios. IV Enanparq, 2016.
- ROLNIK, Raquel. Ferramentas para avaliação da inserção urbana dos empreendimentos do MCMV. Campinas. Labcidade. São Paulo, 2014.
- SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. 4ª ed. São Paulo: Edusp, 2006.
- SANTOS, M. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994. (Geografia: teoria e realidade).

- SANTOS, Milton, SOUZA, Maria A. A. de, SILVEIRA, Maria L. 'Território, globalização e fragmentação.' São Paulo: Editora Hucitec. ANPUR. 5ªed. 2002.
- SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- SECCHI, Bernardo. A cidade do século vinte. São Paulo: Perspectiva, 2009.
- SILVA, Paula Francisca Ferreira da. A expansão urbana de Campinas através de condomínios e loteamentos fechados (1974-2005). São Carlos, 2008.
- SILVA, Valderson S. O transporte de passageiros na Região metropolitana de Campinas: Organização, Regulação e usos do território. Campinas, 2014.
- TITTON, Claudia Pauperio. Reestruturação produtiva e regeneração urbana. Code, São Paulo, 2011.
- TURCKZYN, Daniel Teixeira. Mutação urbana em Campinas: sua forma e paisagem. Campinas, SP, 2013.

ANEXOS

ANEXO 02 –

O DESLOCAMENTO DAS ATIVIDADES PARA A PERIFERIA

Decorrente da pesquisa foi feito um levantamento das atividades que se transferiram para a periferia, o qual mapeou e identificou os grandes equipamentos vinculados às Rodovias e às principais Avenidas e/ou vias de penetração do município. Esses grandes equipamentos e o sistema viário metropolitano configuram-se como promotores e/ou condicionantes de parte dessa nova urbanização, também chamada de urbanização periférica. Esses, serão identificados, localizados e analisados no mapa e tabela a seguir.

Os grandes equipamentos configuram-se como empreendimentos fechados, reforçando a tendência, conforme apresentado na pesquisa. A forma de empreendimento fechado pode ser considerada como “unidades autônomas”, termo utilizado por Domingues, 2009. Segundo o autor, a cidade contemporânea é formada por peças autônomas, soltas simplesmente, como por exemplo, os condomínios dispersos que não se instalam conectados com a malha urbana tradicional, mas sim conectados com a articulação viária, deixando vazios entre as urbanizações. Além disso, esses equipamentos (privados, de uso coletivo) referem-se a diversos usos, como por exemplo, os espaços de intercâmbio e trocas que não são exclusivamente públicos nem privados, como os shoppings centers (pólos geradores de fluxos, empregos e consumo, quase sempre vinculados ao sistema viário recente); centros empresariais, universidades, indústrias, entre outros, conforme mapeamento apresentado à seguir.

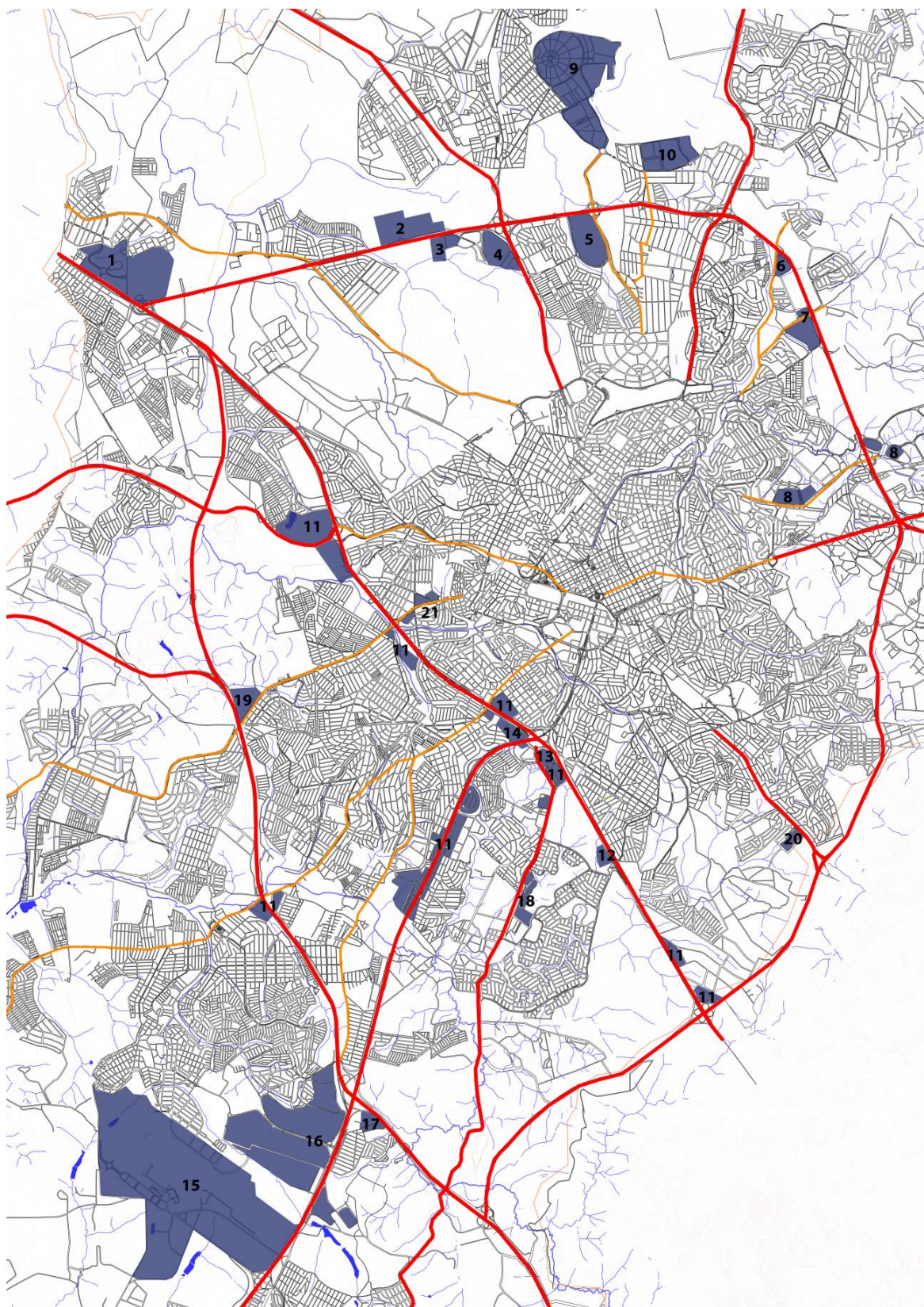


FIGURA 01 – Identificação de grandes equipamentos. FONTE: Base do Autocad e dados colhidos pelo Google Earth.

Nº	EQUIPAMENTO	DATA	ACESSO
1	Centro empresarial Techno Park	2010	Rod. Dom Pedro I (3)
2	Núcleo industrial/comercial (posto de gasolina, tenda atacado, etc.)	1984 1987 expande	Rod. Dom Pedro I (3)
3	Núcleo industrial/comercial Mercedes Bens e Makro Atacado	1987	Rod. Dom Pedro I (3)
4	Núcleo industrial Medley e Luxoticca	1984 EARTH	Rod. Prof. Zeferino Vaz (5)
5	Shopping Parque Dom Pedro	2000-2001	Rod. Dom Pedro I (3)
6	Hipermercado Carrefour	1970	Rod. Dom Pedro I (3)
7	Shopping Galleria	1991-1992	Rod. Dom Pedro I (3)
7	Galleria Office Park	1998	Rod. Dom Pedro I (3)
7	Galleria Corporate	2001	Rod. Dom Pedro I (3)
7	Galleria Plaza	2004	Rod. Dom Pedro I (3)
7	Sam's Club	2007	Rod. Dom Pedro I (3)
8	Shopping Iguatemi	1980	Avenida Mackenzie
8	Decathlon	2001	Rod. Dom Pedro I (3)
9	Unicamp	1966-1968	Av. Guilherme Campos ou Rod. Prof. Zeferino Vaz (5)
10	Puc	1976	Av. Guilherme Campos
11	Galpões Industriais	-----	-----
12	Swiss Park	2004-2006	Rod. Anhanguera (1)

	Swiss Park Office	2008	
13	Resort The Royal Palm Plaza	1998 hotel 2005 expande (resort)	Rod. Anhanguera (1)
14	Campinas Shopping	1994	Rod. Anhanguera (1)
15	Aeroporto Internacional de Viracopos	1950-1960	Rod. Santos Dumont (2)
16	Empresa John Deere Brasil/ Hotéis/ Empresas de logística e automobilísticas voltadas ao aeroporto	-----	Marginal Rod. Santos Dumont (2)
17	Empresa Elektro	-----	Marginal Rod. Santos Dumont (2)
18	Centro de alto rendimento olímpico e Fundação Bradesco	2006	Rod. Lix da Cunha (7)
19	Shopping Parque das Bandeiras	2012	Av. John Boyd Dunlop (13)
20	Hipermercado Carrefour	-----	Rod. Francisco Von Zuben (10)
21	Hipermercado Carrefour	2009 EARTH	Av. John Boyd Dunlop (3)
21	Unimart Shopping Campinas	1990 EARTH	Av. John Boyd Dunlop (3)

Tabela 18 - Classificação de grandes equipamentos identificadas na figura 01.

No mapa e na tabela acima, os números no canto esquerdo são utilizados para identificação e espacialização . Sendo assim, pode-se dizer que a Rodovia Dom Pedro I, é a que mais concentra grandes equipamentos vinculados à ela, com condomínios empresariais (Techno Park); indústrias, como Mercedes e Medley; shopping centers, como Parque Dom Pedro, Galleria, Iguatemi; universidades, como Unicamp e PUC I; condomínios e loteamentos fechados residenciais, como o Alphaville Dom Pedro, por exemplo. Essa via tem caráter de

avenida, e por isso vem ocorrendo obras para a criação de marginais em seu entorno. Já a Rodovia Anhanguera concentra em sua maioria, indústrias e empresas de logísticas, devido ao seu intenso fluxo, além do Hotel The Royal Palm Plaza e do Campinas Shopping.

A Rodovia Santos Dumont, servida por marginais, concentra hotéis, indústrias, estacionamentos e loteamentos de baixa renda. Os hotéis e estacionamentos instalam-se para atender às necessidades dos usuários do Aeroporto, enquanto as indústrias se instalaram anteriormente. Enquanto a Rodovia Lix da Cunha apresenta algumas indústrias, serviços, Centro Olímpico de Alto Rendimento e a Fundação Bradesco, além do acesso ao condomínio Swiss Park, que também é feito pela Rodovia Anhanguera.

No entroncamento da rodovia dos Bandeirantes com a Avenida John Boyd Dunlop, encontra-se o Shopping Parque das Bandeiras, com acesso somente por essa última. Seguindo o mesmo “modelo”, a Rodovia Magalhães Teixeira, apresenta um único equipamento no entroncamento com a Rodovia Francisco Von Zuben (Valinhos), sendo o acesso por esta última. O restante da via é praticamente vazia ou murada por condomínios residenciais do Município de Valinhos.

As Rodovias dos Bandeirantes e a Rodovia Magalhães Teixeira configuram-se como vias expressas de fluxo rápido, enquanto a Rodovia Dom Pedro I vem configurando-se como Avenida expressa.

ANEXO 03 –

LEGISLAÇÃO: SOBRE EMPREENDIMENTOS DE INTERESSE SOCIAL EM ÁREAS RURAIS

A Lei 6.031/88, permite a ocupação de áreas rurais para usos urbanos, mediante aprovação da Prefeitura, como veremos em trechos da lei abaixo.

‘Art. 8º - O Uso do Solo na Zona Rural também poderá compreender usos urbanos, dependendo de análise específica da Prefeitura Municipal de Campinas, a qual levará em conta, especialmente, a natureza do empreendimento e a sua localização, dada a necessidade de proteção às áreas rurais do Município.

Parágrafo Único - Os usos rurais ainda existentes na Zona de Expansão Urbana, poderão ser preservados e ampliados desde que haja interesse sócioeconômico.’

Além disso, a lei também classifica as edificações quanto à ocupação do solo, diferenciando, por exemplo, grupos de Habitação Unifamiliar, que referem-se à unidades habitacionais individuais e Habitação Multifamiliar Horizontal ou Vertical, que referem-se à agrupamentos de unidades habitacionais.

Ainda sobre os parâmetros de análise, é importante falar dos E.H.I.S (Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social), caracterizados na tabela 04. A lei nº10.410/2000 dispõe sobre esses empreendimentos, como veremos trechos abaixo.

‘Art. 3º - Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social (E.H.I.S.) são aqueles que resultam em lotes urbanizados ou em unidades habitacionais que sejam executadas segundo as condições definidas nesta lei, devidamente aprovados pela Administração Municipal.

Art. 4º - As unidades produzidas nos E.H.I.S. poderão ser dos seguintes tipos:

I - lotes urbanizados;

II - unidades acabadas unifamiliares;

III - unidades acabadas multifamiliares agrupadas horizontalmente;

IV - unidades acabadas multifamiliares agrupadas verticalmente;

V - unidades evolutivas, isoladas ou agrupadas.

§ 1º Consideram-se lotes urbanizados, aqueles decorrentes de parcelamento do solo que sejam atendidos por infraestrutura urbana (rede de água e esgoto, de energia elétrica e rede viária parcialmente pavimentada contemplando prioritariamente o itinerário de transporte coletivo e escoamento de águas pluviais até o seu destino final).

§ 2º Consideram-se unidades acabadas, passíveis de habite-se, as unidades habitacionais unifamiliares e multifamiliares agrupadas horizontalmente ou verticalmente.

§ 3º Consideram-se unidades evolutivas, edificações de no mínimo 15,00m² de área, implantadas em lotes urbanizados, compreendendo banheiro e cozinha, e devendo estar adequadas tecnicamente de modo a garantir a sua ampliação.

Art. 8º - Os E.H.I.S. previstos nesta lei serão aprovados, prioritariamente, e atendido o interesse social, nas áreas consolidadas urbanisticamente.

§ 3º Não será permitida a execução de E.H.I.S nas áreas rurais do Município, com exceção das macrozonas⁴¹ 3 e 5, onde poderão ser criados bolsões urbanos para implantação dos empreendimentos de que trata essa lei, observados os parâmetros aqui definidos (...)'

Abaixo, tabelas com a localização e a quantificação dos empreendimentos e loteamentos produzidos pela Cohab em Campinas.

Unidades Habitacionais Construídas no Município de Campinas		
Denominação	Nº Unid.	Ano de Entrega
VILA RICA	487	1966
CASTELO BRANCO 1ª e 2ª (668 + 444)	1112	1967
BOA VISTA	1534	1969
SANTANA I (Sousas)	204	1969
COSTA E SILVA	1531	1970
TRINTA E UM (31) DE MARÇO	546	1970
CAMPOS SALES	350	1972
PARQ. ITÁLIA	54	1973
TERRENOS DIVERSOS	267	1973
MIGUEL VICENTE CURY	766	1973

⁴¹ Macrozonas - Divisão territorial proposta para o município no Plano Diretor de 2006. Estabelece 9 macrozonas – MZ. Essa divisão tem o intuito de avaliar com maior detalhamento as especificidades e demandas de cada porção territorial da cidade. O macrozoneamento compreende todo o território municipal, abarcando as zonas urbana e rural. (Plano Diretor de Campinas, 2006)

OROZIMBO MAIA	268	1973
JULIO MESQUITA FILHO (aptos)	532	1974
PADRE M. NOBREGA 1ª casas	254	1976
PERSEU LEITE DE BARROS	446	1976
PADRE M. NOBREGA - aptos.	448	1978
PADRE M. NOBREGA 2ª casas	520	1978
PADRE M. NOBREGA 3ª casas	322	1978
PADRE ANCHIETA – Casas	2492	1980
SANTANA II e III (Sousas) (80 + 24)	104	1980
DIC I – CASAS	535	1981
DIC I – Embriões	506	1981
DIC II – CASAS	433	1981
PADRE ANCHIETA – Aptos	1072	1981
DIC I - APTOS.	624	1982
DIC II – APTOS	288	1982
PADRE M. NOBREGA - aptos.	480	1982
DIC III - RUI NOVAES (332casas / 300 aptos)	632	1984
DIC IV-LECH WALESA (318 casas / 352 aptos)	670	1985
PARQUE ITAJAÍ 1ª fase (concluídos)	556	1986
DIC V - 1ª fase (443 casas - 480 aptos)	923	1990
DIC VI (1204 casas / 720 aptos)	1924	1990
PARQUE ITAJAÍ 2ª fase (281 casas / 200 aptos)	481	1990
PARQ.FLORESTA 1ª (embriões) 400+2 prototipo	402	1990
DIC V - 2ª fase	85	1993
DIC V - 3ª fase	271	1993
DIC V - 4ª fase	376	1993
PARQ. ITAJAÍ 3ª -embriões (comerc.inacabados)	308	1993
PARQ. ITAJAÍ 4ª -embriões (comerc.inacabados)	383	1993

PADRE ANCHIETA–Casa Idoso-Qd.F5- L33 e L33A	2	1998
JARDIM CONCEIÇÃO – (Sousas)	59	1999
VILA GEORGINA	64	2004
NUCLEO RESIDENCIAL GÊNESIS	27	2004
NUCLEO RESIDENCIAL GETULIO VARGAS	11	2004
VILA ESPERANÇA 1	109	2004
NUCLEO RESIDENCIAL SÃO JOSÉ	24	2004
PARQUE DA FLORESTA	23	2004
VILA ESPERANÇA 3	16	2004
NUCLEO RESIDENCIAL GETULIO VARGAS	33	2005
NUCLEO RESIDENCIAL GENESIS 2	19	2005
RESIDENCIAL OLIMPIA	617	2005
NOVA BANDEIRANTE RESIDENCIAL	31	2005
VILA ESPERANÇA 2	175	2006
NUCLEO RESIDENCIAL GUARAÇAI	40	2006
VILA ESPERANÇA 4	74	2007
NUCLEO RESIDENCIAL VILA BRANDINA	13	2008
VIDA NOVA	14	2009
JARDIM MIRASSOL	20	2009
TOTAL DE UNIDADES HABITACIONAIS: 24.557		

Tabela 19 - Empreendimentos Cohab.

Lotes Urbanizados no Município de Campinas		
Denominação	Nº Unid.	Ano de Entrega
BOA VISTA I	91	1994
BOA VISTA II	234	1994
DIC VI	17	1990
PARQUE ITAJAÍ - 3a. fase	54	1996
PARQUE ITAJAÍ - 4a. fase	117	1996
DIC V - 2ª fase	50	1994
DIC V 2ª fase – JARDIM ARUANÃ	96	1999
DIC V 3ª fase – JARDIM MARIGHELLA	181	1999
DIC V - 4ª fase	69	1994
PARQUE DA FLORESTA	1.301	1996
PADRE ANCHIETA	71	1996
JARDIM SÃO JOSÉ	750	1999
JARDIM SÃO LUIS	676	1999
JARDIM CONCEIÇÃO	61	1999
VIDA NOVA	2.304	1993
JARDIM TELESP	306	1998
VILA ESPERANÇA	562	1998
TOTAL DE LOTES URBANIZADOS: 6.940		

Tabela 20 - Lotes urbanizados Cohab.

Empreendimentos	Total de unidades	Famílias de área de risco	Famílias do sorteio	Data da Entrega
Residencial Takanos (Região Norte)	600	327	273	Nov/2014
Total	600	327	273	-----
Residencial Santa Luzia	260	130	130	Jul/2016
Total	260	130	130	-----

Tabela 21 - Empreendimentos pelo Programa Casa Paulista. FONTE: http://www.cohabcp.com.br/empre/uhs_campinas.html. Acesso em: 22 de maio de 2018.

ANEXO 04 –

LEVANTAMENTO DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS OCORRIDAS DE 2002 A 2017

ID	Transformação	Tipologia	Observações
Região Nordeste - Sudeste			
F_13	Adição	1	
F_14	Adição	3	Condomínio Residencial Casas de Gaia e Condomínio Espaço e Verde
G_16	Adição	3	Condomínio Residencial Portinari e Recanto Guará
H_15/16	Adição	2	Residencial Estância Eudóxica
I_16/17	Adição	5	Cpqd, CTC Santander e Instituto Ronal mcdonald
J_19	Adição	2	Parque das Quaresmeiras
J_20	Adição	15	Ambiance residence
J_21	Adição	3	Condominio Casa Bella
J_22	Adição	2	Residencial Parque dos Alecrins
JKL_15/16	-----	9	Unicamp
L_08	Adição	12	Condominio residencial takanos
L_19/20	Adição	2	Parque das Sapucaias, Residence Mont Blanc, Villa dos Plátanos
L_20	Adição	2	Parque dos Resedás
LM_17/18	-----	9	Puc I
M_08	Adição	12	Residencial Vila Olimpia e Jardim Mirassol
M_18	Adição	2	Em implantação
M_19	Adição	14	Parque empresarial campinas
MN_25/26/27	Adição	2	Entreverdes em implantação
N_19	Adição	5	Ete anhumas
N_21	Adição	2	Alphaville dom pedro 3
O_20/21	Adição	2	Alphaville Dom Pedro
O_21/22	Adição	2	Aplhaville Dom Pedro 2
P_21	Adição	3	Residencial Jetibela
Q_25	Adição	2	Residencial Jaguarý
T_23/24	Adição	2	Reserve Saint Helene
T_23/24	Adição	14	Centreville

Tabela 22 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: adição na região nordeste - sudeste.

ID	Transformação	Tipologia	Observações
Região Nordeste - Sudeste			
K_12	Consolidação	2	
L_07	Consolidação	12	
L_07	Consolidação	1	
L_12	Consolidação	3	Condominio Residencial Barão I e II e Condominio Residencial dos Ipês
L_15	Consolidação	3	
N_07	Consolidação	7	
N_08	Consolidação	6	
N_08	Consolidação	1	
N_14	Consolidação	13	Hotel vitoria
N_14	Consolidação	11	
N_14	Consolidação	5	Praça Capital
N_16	-----	9	Parque Dom Pedro shopping
N_16	Consolidação	11	
N_17	Consolidação	3	
N_19	Consolidação	6	
N_19	Consolidação	7	
N_20	Consolidação	2	
N_20	-----	9	Samsung
N_20	Consolidação	3	
O_17	Consolidação	14	The First offices, The Mall
O_17	Consolidação	11	
O_17	Consolidação	3	
O_20	-----	9	Hipermercado Carrefour
O_20	Consolidação	9	Sam's club
P_08	Consolidação	12	
P_20	-----	9	Shopping Galleria
P_20	Consolidação	15	
Q_09	Consolidação	7	
Q_20	Consolidação	3	
R_20	Consolidação	11	
R_21	-----	9	Leroy Merlin
R_22	-----	9	Decathlon
S_20	-----	9	Shopping Iguatemi
S_20	Consolidação	11	
S_21	Consolidação	2	
ST_10/11	-----	9	Bosch e Faculdade Anhanguera
T_11	Consolidação	7	

Tabela 23 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: consolidação na região nordeste - sudeste.

ID	Transformação	Tipologia	Observações
Região Nordeste - Sudeste			
O_15	Sobreposição	11	
O_18	Sobreposição	11	

Tabela 24 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: sobreposição na região nordeste - sudeste.

ID	Transformação	Tipologia	Observações
Região Noroeste - Sudoeste			
A'_05	Adição	4	Núcleo Residencial São José
A'_05	Adição	1	Campina Verde
A'_09	Adição	9	Shopping Spazio Ouro Verde e Hospital Municipal Ouro Verde
A'_13	Adição	12	Rossi Ideal Conquista
A'B'_02	Adição	12	Residencial Jardim Bassoli
A'B'_05	Adição	1	
A'B'C'_14/15/16	Adição	3	Swiss Park
B'_02	Adição	4	Parque Itajaí
B'_05	Adição	4	Loteamento Porto Seguro
B'_08	Adição	12	Residencial Alegria
B'_12	Adição	12	
B'C'_07	Adição	1	vendido como loteamento Firenze*
C'_12	Adição	8	
C'_13	Adição	1	
C'D'_06/07	Adição	1	
C'D'_07	Adição	1	
D'_12	Adição	4	Residencial Nova Bandeirante
D'_12	Adição	12	Residencial Vila Abaeté
S_06/07	Adição	12	
T_06	Adição	12	
W_09/10	Adição	9	Shopping Parque das Bandeiras
W_10	Adição	12	
Y_11	Adição	12	Residencial Santa Lúcia e Santa Luzia
YZ_09	Adição	1	
Z_04	Adição	12	
Z_04/05	Adição	1	
Z_06	Adição	12	Residencial Sírius
Z_07/08	Adição	6	
Z_14	Adição	12	Residencial Vilas de Taubaté
Z_15/16	Adição	2	
Z_16	Adição	14	Swiss Park Office

Tabela 25 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: adição na região noroeste - sudoeste.

ID	Transformação	Tipologia	Observações
Região Noroeste - Sudoeste			
U_13	-----	9	Shopping Unimart
U_13	Consolidação	9	Atacadão
U_13	Consolidação	11	Vivere Residence obras*
V_10/11	-----	9	PUC II
V_10/11	Consolidação	1	
W_10/11	Consolidação	1	
W_10/11	Consolidação	15	
X_13	Consolidação	11	Poema Residencial
X_15	Consolidação	6	Parque Oziel e Monte Cristo
Y_11	-----	9	Supermercado Extra Amoreiras
Y_15	Consolidação	7	

Tabela 26 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: consolidação na região noroeste - sudoeste.

ID	Transformação	Tipologia	Observações
Região Centro - Sul			
Q_16	Consolidação	7	Cobasi/locadora de carros
Q_18	Consolidação	7	Concessionária Land Rover
R_16	Consolidação	11	
R_18	Consolidação	11	
R_18	Consolidação	7	Concessionária Dahruj
S_13/14	Consolidação	2	
T_16	Consolidação	11	
T_16	Consolidação	8	Vencedor Atacadista
T_17	Consolidação	11	
T_18	Consolidação	11	
T_18	Consolidação	14	Fórum Trabalhista
T_22/23	Consolidação	2	Pátio Santa Fé
U_14	Consolidação	11	Residencial Spazio Caprese
U_14	Consolidação	11	
U_15	Consolidação	11	
U_17	Consolidação	10	
U_19	Consolidação	6	Jardim Paranapanema
U_19	Consolidação	11	
V_14	Consolidação	3	Carrara Village
V_14	Consolidação	1	
V_14	Consolidação	11	Alameda dos Jacarandás
V_15	Consolidação	8	Penitenciária Feminina de Campinas
V_16	Consolidação	11	
V_16	Consolidação	7	Concessionária Dahruj/estacionamento vertical
V_16/17	Consolidação	11	Spazio Calabria
V_20	Consolidação	12	Condomínio MCMV Parque Canto dos Canários
V_20/21	Consolidação	6	
VW_16/17	Consolidação	11	
W_14/15	Consolidação	11	
W_21	Consolidação	12	Condomínios MCMV - Caiapó I, II e III
W_22	Consolidação	1	Loteamento próximo à ETE Samambaia
X_19	Consolidação	12	Condomínio MCMV Spazio Castellon (320 unidades)
X_21	Consolidação	11	Condomínio Vitalis
Y_18	Consolidação	12	Condomínios MCMV Jd. Amazonas
YZ_21	Consolidação	12	Condomínio MCMV Village São Joaquim
Z_17	Consolidação	12	
H'I'_9/10	Consolidação	6	Cidade Singer

Tabela 27 - Levantamento das Quadrículas, por região e por transformação: consolidação na região centro-sul.

ID	Transformação	Tipologia	Observações
Região Centro - Sul			
Y_17	Adição	15	
Y_18	Adição	11	Resort Brisa da Mata
Y_18	Adição	3	The Palms American House
YZ_19	Adição	11	Residencial Quintas Verde
Z_17	Adição	12	Condomínios MCMV (Rossi)
Z_20	Adição	12	Condomínio MCMV Parque Cachoeira das Pedras
C'_18	Adição	9	Multimodal Campinas

Tabela 28 - Levantamento das *Quadrículas*, por região e por transformação: *adição* na região centro-sul.

ID	Transformação	Tipologia	Observações
Região Centro - Sul			
R_16	Sobreposição	11	
R_16	Sobreposição	11	
R_17	Sobreposição	11	
R_17	Sobreposição	11	
R_18	Sobreposição	11	
R_18	Sobreposição	1	Reurbanização da ocupação às margens do Ribeirão Anhumas
S_17	Sobreposição	11	
S_18	Sobreposição	11	
T_15	Sobreposição	11	San Francisco Gardens
T_18	Sobreposição	7	Espaço colaborativo We.me
U_15	Sobreposição	10	
U_16	Sobreposição	11	Central Park Home Resort
V_15	Sobreposição	7	Concessionária
V_15	Sobreposição	11	
V_16	Sobreposição	14	Hicham
V_16	Sobreposição	10	
V_17	Sobreposição	11	Pátio Abolição
V_18	Sobreposição	8	Centro de reciclagem (?) substituiu um campo de futebol
W_19	Sobreposição	11	Visione residence/ Perfect Life residence

Tabela 29 - Levantamento das *Quadrículas*, por região e por transformação: *sobreposição* na região centro-sul.