

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

CRISTIANO FERRARI MACIEL

AS AEROTROPOLIS E A REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO
METROPOLITANO: O CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL
DE VIRACOPOS-CAMPINAS (VCP)

Campinas

2018

CRISTIANO FERRARI MACIEL

**AS AEROTROPOLIS E A REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO
METROPOLITANO: O CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL
DE VIRACOPOS-CAMPINAS (VCP)**

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

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

Campinas

2018

Ficha catalográfica elaborada por Marluce Barbosa CRB 8/7313
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

t711.4 Maciel, Cristiano Ferrari.

M152a As Aerotropolis e a reestruturação do território metropolitano: o caso do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) / Cristiano Ferrari Maciel. - Campinas: PUC-Campinas, 2018.
320 f.

Orientador: Wilson Ribeiro dos Santos Junior.

Tese (doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo.

Inclui bibliografia.

1. Planejamento urbano. 2. Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas (SP). 3. Desenvolvimento regional. 4. Crescimento urbano. 5. Urbanização - Campinas (SP). I. Santos Junior, Wilson Ribeiro dos. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós- Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD – 22. Ed. t711.4

CRISTIANO FERRARI MACIEL

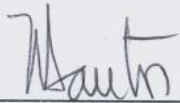
“AS AEROTROPOLIS E A REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO METROPOLITANO: O CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS-CAMPINAS (VCP)”

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

Área de Concentração: Urbanismo.

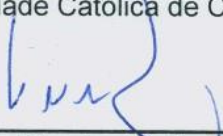
Orientador: Prof Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

Tese defendida e aprovada em 22 de Fevereiro de 2018 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Prof Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

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



Profa. Dra. Laura Machado de Mello Bueno

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Juleusa Maria Theodoro Turra

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Eunice Helena Abascal

Universidade Presbiteriana Mackenzie



Profa. Dra. Gisela Cunha Viana Leonelli

Universidade Estadual de Campinas

À cidade das andorinhas, princesinha D'oste,
terra de Carlos Gomes, do bugre e da macaca,
pela incessante vocação em provocar
inquietações aos olhares mais atentos!

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus por ter me concedido saúde, energia e paz de espírito na condução dos estudos e reflexões junto ao universo acadêmico da Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Segundo, aos meus primeiros incentivadores: meu pai, minha mãe, minha irmã, minha família materna e minha família paterna. Agradeço também ao apoio vindo de pessoas com as quais mantenho amizade de longa data, aos colegas do curso de Doutorado, à comunidade que circula pelas dependências do prédio do Departamento de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, aos dedicados funcionários da PUC-Campinas, aos professores do curso de Doutorado, ao apoio do economista e pesquisador Josmar Gilberto Cappa, e à minha namorada Tatiana que me incentivou e me apoiou na conclusão desta árdua jornada.

Agradeço, também, ao Governo Federal Brasileiro que, por intermédio do Ministério da Educação, direcionou à CAPES o apoio financeiro empenhado na bolsa de estudos do doutorado, assim como para a bolsa de estudos referente ao estágio no exterior, sem os quais não seria possível realizar este estudo.

Gostaria de mencionar e agradecer a Profa. Dra. Esra Ozdenerol, do Departamento de Ciências da Terra da Universidade de Memphis (Estados Unidos), por me apoiar na busca de material de pesquisa durante o período de estágio de doutoramento, cujas orientações foram fundamentais para o encaminhamento desta tese.

Por fim, meu agradecimento especial ao Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior, docente da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, ao me orientar desde o primeiro momento da apresentação do meu projeto de pesquisa e, a partir de então, com sua sensibilidade e maestria na condução dos trabalhos, dedicou fundamental apoio no avanço da pesquisa e total incentivo quando da elaboração do projeto de intercâmbio realizado em 2017 na Universidade de Memphis (Estados Unidos).

"O aeroporto sai da cidade, a cidade segue o aeroporto, o aeroporto se torna uma cidade"

Maurits Schaafsma

Planejador urbano do Aeroporto Internacional de Amsterdam- Schiphol

RESUMO

MACIEL, Cristiano Ferrari. **As Aerotropolis e a reestruturação do território metropolitano: o caso do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP)**. 320 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Campinas, 2018.

Esta pesquisa se insere no debate sobre a requalificação urbana das áreas aeroportuárias, alocadas em regiões metropolitanas, as quais concentram dinâmicas relacionadas ao incremento das relações comerciais internacionais, da globalização dos meios de produção e da reprodução do capital junto ao mercado imobiliário. Trata-se de uma pesquisa onde o aeroporto se torna protagonista no bojo da ressignificação de uma área metropolitana, na perspectiva de integração da cidade e da região junto aos mercados globais de produção e consumo. O objetivo principal da tese é analisar como o território, abrangido pelas novas atividades econômicas e industriais, se transforma em uma cidade aeroportuária e ganha impulso regional podendo se constituir numa Aerotropolis. Parte-se do pressuposto de que as instalações do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), podem sim, ser transformadas em uma cidade aeroportuária e moldar a região circunvizinha em uma Aerotropolis; porém, esta não atenderá o interesse público na requalificação urbana da região, marcada historicamente pela desigualdade e segregação socioespacial, senão manter e incorporar a população residente na construção da Aerotropolis. A tese apoiou-se nos estudos realizados sobre dois aeroportos internacionais com forte presença no transporte aéreo de cargas em seus países (Holanda e Estados Unidos), para compreender a relação cidade-região-produção-redes-território na qual se baseia o arranjo territorial chamado de Aerotropolis.

Palavras-chave: Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas. Aerotropolis. Cidade Aeroportuária. Desenvolvimento Urbano e Regional. Requalificação Urbana.

ABSTRACT

MACIEL, Cristiano Ferrari. **Aerotropolis and the restructuring of the metropolitan territory: the case of the International Airport Viracopos-Campinas (VCP)**. 320 p. Thesis (Doctorate in Urbanism) - Pontifical Catholic University of Campinas, Center for Exact, Environment and Technologies Sciences, Postgraduate Program in Urbanism. Campinas, 2018.

This research inserts itself on the debate about urban renewal of airport areas located in metropolitan areas, as those that concentrate the dynamics related to the increase of international commercial relations, the globalization of the means of production and the reproduction of capital in the real estate market. It is a research where the airport becomes protagonist in the discussion of the re-signification of an area within a perspective of integration of the city and the region on the global markets of production and consumption. The main objective of the thesis is to analyze how the territory, covered by the new economic and industrial activities, turns into an airport-city and gains regional momentum, being able to constitute an Aerotropolis. It is assumed that the facilities of the International Airport of Viracopos-Campinas (VCP), can, possibly, be transformed into an airport-city and shape the surrounding region on an Aerotropolis; however, it will not serve the public interest in the urban requalification of the region, historically marked by inequality and socio-spatial segregation if it does not maintain and incorporate the resident population in the construction of Aerotropolis. This thesis is based on studies carried out on two international airports with a strong presence in airfreight transport in their countries (Netherlands and United States) to understand the city-region-production-networks-territory relationship on which the Aerotropolis territorial arrangement is based.

Keywords: Aerotropolis. Airport City. International Airport of Viracopos-Campinas. Urban and Regional Development. Urban requalification.

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO	12
2 O AEROPORTO E A CIDADE NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA	15
2.1 Introdução	15
2.2 A função do aeroporto no mundo contemporâneo	23
2.3 O aeroporto contemporâneo e a cidade global	29
2.4 A cidade “re-conhece” o aeroporto, e agora?	37
3 O ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE AMSTERDAM-SCHIPHOL	41
3.1 Introdução	41
3.2 Randstad	43
3.2.1 Randstad e as mudanças no perfil da ocupação territorial.....	47
3.3 A formação da Região Metropolitana de Amsterdam (MRA)	52
3.4 Da lama aos céus – os 100 anos do Aeroporto de Amsterdam-Schiphol.....	58
3.4.1 Da fazenda enlameada (1916) para as bombas da 2ª Guerra Mundial (1939-1945)	59
3.4.2 A formação da cidade aeroportuária em direção à Aerotropolis holandesa	65
3.5 A companhia de desenvolvimento da área de Schiphol (Schiphol Area Development Company).....	75
3.6 A cidade aeroportuária e os dilemas urbanos e econômicos	78
3.7 O distrito Zuidas	81
3.8 A morfologia da Aerotropolis holandesa	85
3.8.1 Schiphol Logistics Park	88
3.8.2 Schiphol Trade Park	88
3.8.3 Business Park Amsterdam-Osdorp.....	90
3.8.4 Business Park de President	91
3.8.5. Green Park Aalsmeer	92
3.8.6 Polanenpark.....	93
3.8.7 O corredor Westas	94
3.8.8 A Aerotropolis como plataforma das redes de fluxos globais	95
3.9. A decolagem da Região Metropolitana de Amsterdam	96
4 O ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MEMPHIS	100
4.1 Introdução	100
4.2 A cidade de Memphis (TN)	101

4.3 O desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Memphis (MEM).....	111
4.3.1 As etapas de evolução do MEM no século XX.....	112
4.3.2 O Aeroporto Internacional de Memphis (MEM) e o bairro Oakhaven	116
4.4 O Aeroporto Internacional de Memphis e a inserção urbana-regional	126
4.4.1 A influência do MEM na Região Metropolitana de Memphis (TN-MS-AR).....	130
4.5 A Autoridade do Vale do Tennessee (TVA).....	142
4.5.1 O Memphis Regional Megasite.....	144
4.6 A consolidação da infraestrutura de transportes na região TN-MS-AR.....	146
4.6.1 Modal férreo	147
4.6.2 Modal fluvial	147
4.6.3 Modal rodoviário.....	148
4.6.4 Modal aéreo	150
4.7 O plano da Autoridade Aeroportuária de Memphis para a Aerotropolis.....	158
5 O ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS- CAMPINAS (VCP)	163
5.1 Introdução	163
5.2 A construção social do espaço urbano de Campinas (SP) - da fundação à primeira metade do século XX.....	164
5.2.1 A normatização dos lugares em Campinas (SP)	178
5.2.2. A formação das primeiras periferias de Campinas (SP)	186
5.3 A urbanização ao redor do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).....	190
5.3.1 Região do Campo Belo (1950)	200
5.3.2 Jardim Itatinga (1967).....	213
5.3.3 O Distrito Industrial de Campinas e os Dic's (1971)	215
5.3.4 Região do Campo Grande (1970).....	225
5.3.5 Região do Ouro Verde (1970).....	228
5.4. O Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).....	230
5.4.1 Do Aeroclube ao Aeroporto Internacional	230
5.4.2 Uma outra cidade às margens do aeroporto	238
5.4.3 O tempo presente e a proposta de futuro para o VCP	248
5.5 O Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (2013).....	252
5.6 Potencialidades e desafios da ampliação do VCP no contexto local e regional 	259
6 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS APURADOS.....	268
7 CONCLUSÕES.....	274
8 REFERÊNCIAS	286

1 APRESENTAÇÃO

Esta tese tem como referência as transformações urbanas ocorridas nas áreas aeroportuárias a partir da década de 1970, período marcado pela modernização dos equipamentos do setor aeronáutico (a utilização de aviões a jato), pelas primeiras experiências de desregulamentação e privatização do setor aéreo (companhias aéreas e aeroportos), pelo desenvolvimento das tecnologias da informação (internet), e pela ampliação da globalização (principalmente das economias, da industrialização, da mão de obra e de empresas multinacionais), os quais, de maneira simultânea, possibilitaram uma maior diversificação dos meios de produção, estimularam a ampliação dos fluxos de capital, o deslocamento de produtos entre os países e, conseqüentemente, entre as cidades¹.

Destaca-se, ainda, que a partir da ampliação do intercâmbio comercial global, via cadeias de produção e consumo, um maior número de cidades passou a participar de maneira mais presente desta integração, com a intensificação das trocas comerciais por meio da aglomeração dos setores produtivos em locais estratégicos e com alta concentração de infraestrutura de transportes, com destaque para os aeroportos.

Neste aspecto, a presente pesquisa analisou o período contemporâneo no qual ocorre a constituição da acumulação flexível², com a ampliação das

¹ A pesquisa identificou que a valorização das áreas aeroportuárias teve início na década de 1970 nos Estados Unidos, e em diversos países da Europa, a partir da desregulamentação estatal que possibilitou a abertura de novas companhias aéreas comerciais e a concessão da gestão dos aeroportos para a iniciativa privada, ampliando a oferta de voos e permitindo que mais passageiros e cargas se deslocassem ao redor do mundo. Alia-se a este contexto a ampliação dos serviços ligados à tecnologia da informação e à informatização bancária, que aumentaram os deslocamentos de capitais financeiros e permitiram a inserção do mercado imobiliário no atual modelo do capitalismo contemporâneo. Este momento da história recente mundial é um fator determinante que contextualiza a intensificação do processo de globalização das economias, dos meios de produção e a internacionalização do mercado de trabalho (HOBBSAWN, 1995; CASTELLS, 1999).

² Trata-se de um modelo de produção industrial no qual se opera com uma baixa margem de estoque e uma alta rotatividade do sistema de compras de matérias-primas, onde o uso de mão de obra varia conforme a necessidade; este modelo desregulamentou o mercado de trabalho industrial e aumentou a terceirização no processo de produção, em um sistema no qual se produzem apenas os produtos sob encomenda em um modelo chamado *just in time*. Este modo de produção fez surgir novos arranjos industriais com a ampliação dos serviços de logística e

redes de troca, de consumo, do aumento da competitividade comercial mundial, mas, ao mesmo tempo, de reprodução das desigualdades sociais (BENKO, 1995; HARVEY, 2012).

De maneira consistente, diversos estudos foram realizados sobre a perspectiva de que está em curso a constituição de novas dinâmicas urbanas, com repercussão nas políticas regionais, por meio da vantagem competitiva (PORTER, 1990) gerada pela presença de um aeroporto com habilitação internacional para o transporte de cargas e passageiros. Com o apoio de um extenso material analítico, fez-se uma reflexão a partir da requalificação de uma determinada região circunvizinha ao perímetro do aeroporto, iniciada pela constituição de uma nova centralidade urbana chamada de cidade aeroportuária, que se propaga no espaço assumindo o nome de Aerotropolis³ (KASARDA; LINDSAY, 2011).

Partindo do pressuposto de que o aeroporto participa do processo de aceleração do desenvolvimento regional ao permitir que a fluidez (pessoas e produtos) seja mais dinâmica, os estudos revelaram um novo território de influência econômica no atual contexto da globalização. Assim, é possível apresentar o aeroporto a partir de uma analogia com os polos geradores de desenvolvimento econômico, ensinados pelo geógrafo brasileiro Milton Santos como “circuitos produtivos e círculos de cooperação, que regulam o processo produtivo e asseguram a realização do capital” (SANTOS, 1998a p.12).

Desse modo, ao abordar como se formam os novos modelos de urbanização (cidade aeroportuária e Aerotropolis) nas regiões metropolitanas, analisou-se de que maneira isto se constitui em uma nova centralidade dentro do território no qual o aeroporto, atrelado a outros modais, estimula o

controle de estoque, caracterizando as chamadas redes de suprimento e distribuição - tanto de matéria prima como de produtos acabados. (BENKO, 1995)

³ Este termo não é novo; há publicações do início do século XX, como a revista *Popular Science* de 1939, onde esta palavra já fora citada pelo artista nova-iorquino Nicholas de Sants para descrever uma maquete de cidade aeroportuária. No final dos anos 1990, o norte-americano John Kasarda, professor da Universidade da Carolina do Norte, apresentou uma atualização do conceito de Aerotropolis.

desenvolvimento de uma determinada área e amplia a velocidade de fluxos de troca (CASTELLS, 1999).

Semelhante como ocorreu em outras épocas com os portos e as ferroviárias, os aeroportos operam sob o símbolo de um dos requisitos mais importantes na atualidade: o tempo. Neste sentido, com base nas experiências encontradas nas cidades de Amsterdam (Holanda) e Memphis (Estados Unidos), a pesquisa questiona como a requalificação da região ao redor do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) pode se inserir como uma etapa inicial do processo de implantação da Aerotropolis na Região Metropolitana de Campinas (RMC), visto que existem muitas dúvidas sobre como este processo será feito.

Por fim, ao apresentar o processo de urbanização da cidade de Campinas (SP), a pesquisa relata o contexto no qual devem ser incorporadas as regiões sul e sudoeste da cidade (locais de alta vulnerabilidade social), vizinhas ao Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas, no bojo do desenho urbano da cidade aeroportuária, incluindo propostas de política urbana e social junto aos projetos regionais de cunho econômico e logístico.

2 O AEROPORTO E A CIDADE NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA

2.1 Introdução

Presencia-se, nas últimas décadas, uma maior atuação dos aeroportos internacionais como polos geradores de desenvolvimento, fornecendo um importante instrumento para aproximar as cidades e regiões junto às redes de comércio mundial. A oferta de uma moderna infraestrutura de transporte, associada a um complexo setor de logística⁴, aliada à velocidade no deslocamento de pessoas e cargas, ditam as relações sociais e comerciais contemporâneas, o que torna este megaequipamento de infraestrutura em um fator de primeira necessidade no estágio atual da globalização.

Trata-se de uma abordagem recente correlacionar aeroporto, planejamento urbano (local e regional), mercado imobiliário e requalificação urbana. Assim, dada a complexidade do tema, buscou-se fazer desta pesquisa uma leitura multidisciplinar, cuja base analítica, que guiou este estudo, centrou-se no modelo de desenvolvimento aeroportuário chamado de Aerotropolis⁵, um conceito estratégico que abrange um modelo de ocupação espacial ao redor do aeroporto.

Atualmente, as cidades que possuem aeroporto com habilitação internacional para realizar transporte de passageiros e atender as demandas do comércio e da indústria contemporânea tendem a se tornarem mais prósperas (KASARDA, 2013; KASARDA e LINDSAY, 2011). Ao mesmo tempo, a relação das atividades aeroportuárias com o entorno e os impactos nas comunidades

⁴ A logística pode ser entendida pelo simples ato de entregar, ou transportar, de um ponto a outro, produtos ou mercadorias. A origem da logística remete à rede de abastecimento e suprimento das forças armadas durante os períodos de combate, cujos registros remontam o final do século XIX (SILVEIRA, 2011). A partir de meados do século XX, quando encontra nas ciências econômicas, e na geografia, um amplo campo de estudo e análise, a logística passa a ser entendida como ciência. Atualmente, os estudos sobre as diversas maneiras de economizar tempo e deslocar mercadorias, dentro de um espaço geográfico (custo-eficiência), ditam o campo de atuação da logística, a qual evolui conforme novas tecnologias surgem e aprimorem o sistema (SILVEIRA, 2011).

⁵ A Aerotropolis é um conceito elaborado pelo administrador, especialista em políticas estratégicas, professor norte-americano, John Kasarda - Chefe do Centro de Comércio Aéreo da Universidade Carolina do Norte, Estados Unidos.

instaladas próximas à área aeroportuária ainda carecem de análises mais detalhadas. Em 2016, o Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-HABITAT) emitiu um memorando de entendimento⁶ onde sinaliza que a questão da integração dos aeroportos na área urbana deve ser melhor estudada e anunciou que, a partir das próximas reuniões da ONU-HABITAT, este tema estará na pauta dos debates (UN-HABITAT, 2016).

Na aviação, os volumes de tráfego são esperados para dobrar ao longo dos próximos 15 anos. A urbanização pode ter implicações positivas neste crescimento, mas também representa desafios importantes. Exige o reforço dos nossos esforços de coordenação na integração efetiva destas questões nos quadros de desenvolvimento em todos os níveis. (UN-HABITAT, 2016). Tradução do autor da tese.

Desse modo, o motivo principal que instigou a investigação e suscitou o interesse pelo estudo apresentado na tese, foi entender como o processo de transformação e ampliação de uma região aeroportuária poderá impactar na área que circunda diretamente o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas, cujas obras de ampliação, iniciadas no ano de 2012, foram projetadas pelo escritório holandês NACO (Netherlands Airport Consultants), especializado em consultoria e engenharia de aeroportos baseados no modelo da Aerotropolis.

Justifica-se a importância desta pesquisa na produção de conhecimento sobre este tema, ainda de difícil compreensão e de grande complexidade, ao agrupar análises históricas de formação da cidade e intercalar assuntos relacionados à economia, urbanismo e geografia, de maneira a contribuir no entendimento da relação do aeroporto com o urbanismo e, principalmente, apresentar a realidade imposta na região sul e sudoeste de Campinas, vizinha ao Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).

Para poder analisar o caso de Campinas (SP), estudou-se os modelos de desenvolvimento da região aeroportuária de Amsterdam (Holanda) e de Memphis (Estados Unidos) como forma de contextualizar e dedicar uma reflexão

⁶ Assinado na última reunião mundial do Habitat, organizada pelas Nações Unidas na cidade de Quito, Equador, em 09 de novembro de 2016, pelo diretor executivo da UN-Habitat, Dr. Joan Clos, e o secretário-geral da Organização da Aviação Civil Internacional, Dr. Fang Liu.

sobre como o conceito das Aerotropolis está se consolidando no exterior e, onde, de uma maneira geral, adota-se uma estratégia de adequação do espaço urbano por meio de um complexo sistema de infraestrutura de transportes e gestão do uso e ocupação do solo. Desse modo, para ampliar o conhecimento sobre o tema, foi necessário fazer uma releitura da composição do espaço ao redor do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), assim como foram feitos nos exemplos holandês e norte-americano.

A metodologia aplicada no desenvolvimento desta pesquisa baseou-se, primeiramente, na compreensão do atual estágio da economia global e da intensificação dos deslocamentos das mercadorias dentro do escopo da reestruturação produtiva industrial (BENKO, 1995). Ao mesmo tempo, buscou-se informações sobre como, e quando, o aeroporto passou a se envolver como um elo entre as cidades e regiões, especificamente, na reestruturação dos meios de produção capitalista. Por meio de pesquisas em artigos, livros, material de seminários, congressos, além da participação em eventos acadêmicos, foi possível consolidar uma base teórica de entendimento sobre os assuntos abordados na tese.

Em um segundo momento, foram feitos estudos específicos sobre períodos históricos que correlacionam o aeroporto com a cidade, onde buscou-se referências bibliográficas nas mais variadas formas, como em textos de leis, programas de política urbana e regional, planos diretores de prefeituras, planos de desenvolvimento aeroportuário, jornais, revistas, publicações de entrevistas, relatórios anuais dos aeroportos, trabalhos acadêmicos, teses, dissertações, artigos científicos, pesquisas realizadas por órgãos públicos, estatísticas socioeconômicas publicadas por órgãos governamentais e indicadores estatísticos sobre a influência do aeroporto na consolidação do potencial econômico de uma região.

Em um terceiro momento, após consolidado um conhecimento inicial sobre o tema, realizou-se um processo de análise sobre as transformações em curso no ambiente construído ao redor do objeto (aeroporto), traduzidas como reflexos do seu tempo, os quais moldaram uma dinâmica social urbana que

definem o atual contexto da sociedade. Porém, ao tratar especificamente sobre o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), a pesquisa se deparou com uma questão importante, pois do mesmo modo em que surge o “novo” (a requalificação da região aeroportuária), o “velho” (a cidade já instalada e consolidada ao redor do aeroporto) permanece ao lado, ou próximo, por vezes “apagado”, sem brilho, sem “luminosidade” (SANTOS, 1994). Este viés de contrariedade guiou a análise sobre Campinas (SP) no decorrer do quinto capítulo.

A pesquisa encontrou um importante apoio para explicar as transformações nas regiões aeroportuárias ao resgatar os ensinamentos de Milton Santos (SANTOS, 1997). Sobre o processo de requalificação de um determinado lugar, os estudos publicados pelo geógrafo brasileiro auxiliaram no entendimento a respeito de como a sociedade impõe o “novo” e o “velho” no lugar, e, ainda, sobre como a sociedade se faz presente e se organiza no espaço.

É a sociedade, isto é, o homem, que anima as forças espaciais, atribuindo-lhes um conteúdo, uma vida. Só a vida é passível desse processo infinito que vai do passado ao futuro, só ela tem o poder de tudo transformar amplamente (...). Uma casa vazia, ou um terreno baldio, um lago, uma floresta, uma montanha, não participam do processo dialético senão porque lhes são atribuídos determinados valores, isto é, quando são transformados em espaço. O simples fato de existirem como formas, isto é, como paisagem, não basta. A forma já utilizada é coisa diferente, pois seu conteúdo é social. Ela se torna espaço, porque forma-conteúdo (SANTOS, 1997, p.109).

No bojo desta explanação, entende-se que o aeroporto passa a assumir um valor não apenas como meio de transporte, como um equipamento de infraestrutura urbana de primeira necessidade, mas, também, como um espaço-geográfico, composto por valores dados pela sociedade, refletindo um simbolismo do seu tempo, apropriado e transformado. Assim, busca-se explicar como que o aeroporto e as forças econômicas, emanadas a partir dele, distribuídas sobre o espaço construído, assumem “forma e conteúdo” (SANTOS, 1997).

O quarto e último momento do processo metodológico de estudos abordou de que maneira a urbanização da área aeroportuária está sendo feita em outros países (Holanda e Estados Unidos), de modo a conhecer com mais propriedade os conceitos de cidade aeroportuária e Aerotropolis. Com relação à Campinas (SP), sabe-se que, a partir de 2012, quando a empresa concessionária Aeroportos Brasil Viracopos⁷ (JUSTUS; BATISTA; D'ERCOLE, 2012) iniciou as obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), o projeto⁸ (CONCESSIONÁRIA, 2012) de requalificação da zona aeroportuária foi apresentado com todos os simbolismos e características de uma cidade aeroportuária (KASARDA; LINDSAY, 2011).

Vale mencionar, ainda, o papel importante de uma ferramenta de pesquisa contemporânea: a internet. O uso da internet qualificou o método da pesquisa acadêmica ao facilitar a comunicação entre os diversos pesquisadores e centros universitários nacionais e internacionais, além de possibilitar o acesso à diversas fontes de investigação sem a necessidade de deslocamento físico, tornando a pesquisa mais ágil e econômica.

Feitas estas explanações gerais, a hipótese desta pesquisa é que existe uma oportunidade para Campinas (SP) conciliar este ciclo de desenvolvimento que emerge a partir das pistas de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) e incluir a cidade “opaca” (SANTOS, 1994) no

⁷ A concessão do aeroporto foi dada ao grupo Aeroportos Brasil que, com o valor de R\$ 3,821 bilhões, venceu o leilão realizado no dia 6 de fevereiro de 2012 na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) e arrematou o direito de administrar e explorar comercialmente o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas por um período de 30 anos, ou seja, até 2042. A administração deste aeroporto foi concedida para a iniciativa privada com o objetivo de acelerar o desenvolvimento do setor aéreo brasileiro e melhorar a infraestrutura deste modal de transporte. O que antes era atribuição do governo federal por meio da INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária), a partir de 2012, com a concessão dos primeiros aeroportos (Brasília, Guarulhos e Campinas) para a iniciativa privada, tem-se a inserção do Brasil no processo mundial de desregulamentação do setor aéreo - iniciado nos Estados Unidos no final da década de 1970 e na Europa na década de 1990.

⁸ O projeto do novo aeroporto que prevê a construção de hotéis, shopping center, centro de convenções e áreas destinadas a distritos industriais e de serviços, foi concebido pela empresa holandesa especializada em engenharia de aeroportos, **NACO** (Netherlands Airport Consultants), responsável pela manutenção e ampliação do Aeroporto Internacional de Amsterdã-Schiphol e diversos outros aeroportos no mundo.

processo de desenvolvimento urbano, sem gentrificar e retirar a população que ali reside. Tem-se, também como hipótese, que apesar do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) apresentar potencialidades para a integração de Campinas e cidades circunvizinhas às redes de fluxos mundiais (CASTELLS, 2000), a partir da concentração de indústrias e de serviços que demandam o transporte aéreo de cargas, as autoridades públicas locais ainda não atentaram para a importância do desenvolvimento integrado, no sentido de incorporar e reconhecer aquela região como parte da dinâmica urbana/regional contemporânea.

Para buscar responder as questões levantadas, os estudos teóricos apresentados nesta tese adotaram uma metodologia de compreensão para que a explicação do objeto alcançasse, com simplicidade, uma didática descomplicada.

Os esforços empenhados ao longo das pesquisas objetivaram a contextualização do modelo estratégico inscrito sobre um projeto urbano local e regional centrado no aeroporto, a fim de compreender, primeiramente, como ocorreram as transformações no Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol (Holanda) e no Aeroporto Internacional de Memphis (Estados Unidos). Ao analisar estas duas regiões aeroportuárias por meio do desenho urbano da cidade aeroportuária e do arranjo territorial da Aerotropolis, foi possível estudar, em um segundo momento, de que maneira o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) se enquadra neste processo.

No caso de Campinas (SP), testemunham-se diversas transformações no cenário urbano ao redor do VCP e alterações na paisagem do território ocupado, trazendo consigo novas interpretações de como o espaço está sendo apropriado, seja ele urbano ou rural, dentro do contexto da globalização das economias e dos meios de produção.

Assim, constituem-se como objetivos, primeiro, entender como o território, abrangido pelas novas atividades econômicas e industriais, se transforma em uma cidade aeroportuária e ganha impulso regional podendo se constituir numa Aerotropolis; e, segundo, identificar como o conceito da Aerotropolis pode ser

incluído no plano de desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), a partir da requalificação da área deste aeroporto sob o modelo de uma cidade aeroportuária.

A seguir, tem-se na Figura 1, uma imagem aérea registrada em 1960, ano da inauguração oficial do Aeroporto de Internacional de Viracopos-Campinas (VCP). Já a Figura 2, registrada em 2017, mostra a realidade da área circunvizinha a este aeroporto.

Figura 1. Imagem Aérea de Viracopos (1960)



Fonte: Disponível em: <www.campinasdeantigamente.com.br>. Acesso em: 5 out. 2017

Figura 2. Imagem Aérea de Viracopos (2017)



Fonte: Disponível em: <<https://www.google.com.br/intl/pt-PT/earth/>>. Acesso em 5 out. 2017.

Esta pesquisa corrobora com o entendimento de que o planejamento urbano específico para a área aeroportuária insere a cidade, e a região circunvizinha, no intercâmbio comercial junto ao arranjo da globalização das economias. Porém, encontra dúvidas sobre a real percepção das melhorias e dos benefícios para a cidade dentro do enfoque desta requalificação urbana, principalmente nas áreas adjacentes ao aeroporto, já postas e instaladas, como é o caso das áreas ocupadas por famílias em condições de vulnerabilidade social.

Assim, a partir do momento em que a região onde se localiza o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) passa a ser remodelada e inserida no processo de desenvolvimento econômico, onde o local-regional participa mais ativamente da rede de fluxos globais, pergunta-se: De que maneira a cidade de Campinas (SP) se beneficiará, ou quem se beneficiará, do potencial econômico

agregador impulsionado pela ampliação deste aeroporto e da formação da cidade aeroportuária sob os moldes do conceito da Aerotropolis?

As respostas à esta indagação estão expostas na tese a partir do conjunto de análises que abordam, de modo interdisciplinar e de compreensão multiescalar, a atuação dos diversos agentes sociais que incidem sobre a transformação do espaço ao redor do VCP.

2.2 A função do aeroporto no mundo contemporâneo

As primeiras referências de um modelo de ocupação estratégica imobiliária e comercial ao redor dos aeroportos surgiram a partir das últimas décadas do século XX. Neste mesmo período, as privatizações do setor aéreo se consolidaram, assumindo um caráter global, no qual as estruturas que compõem esta atividade do setor de transporte, como é o caso do aeroporto, são instadas a se posicionarem frente ao mercado mundial de maneira mais flexível e competitiva.

O conceito Aerotropolis estruturado por Kasarda (2001) é um modelo de centralidade urbana, com impacto regional, desenvolvido a partir da influência de um modal de transporte, no caso, o aeroporto - assim como foram os portos marítimos para o século XVIII, as ferrovias para o século XIX e as rodovias para o século XX. Segundo Kasarda (2000), é partir da aglomeração de setores econômicos e industriais próximos aos aeroportos que novos centros urbanos passaram a se integrar sob o enfoque de um planejamento estratégico de alocação das atividades que dependem, direta e indiretamente, dos serviços aéreos (cargas e passageiros).

Kasarda (2001) avalia o atual estágio da globalização das economias, a evolução do transporte aéreo e de toda a infraestrutura correlacionada, como fatores preponderantes no modo como algumas cidades, principalmente aquelas que possuem um aeroporto de grande porte com habilitação internacional para o transporte de cargas e passageiros, poderão ser restruturadas ao longo das primeiras décadas do século XXI. Segundo Kasarda (2001), ao adotar uma

urbanização estratégica ao redor do aeroporto como um poderoso vetor de desenvolvimento econômico local, com alcance regional, atraindo empresas e indústrias que necessitam dos serviços de transporte aéreo nacional e internacional, a cidade gerará um centro de atividade com a vivacidade semelhante às antigas áreas centrais, comerciais e bancárias das grandes cidades, chamadas de corações urbanos ou *urban core*.

Conforme explica Kasarda (2016), o desenvolvimento expandido a partir da dinâmica gerada pelo aeroporto, tende a reverberar na forma dos chamados corredores econômicos industriais, formando uma aglomeração de atividades produtivas dependentes dos serviços de transporte aéreo, o que demanda outros tipos de empreendimentos imobiliários, como a formação de novos núcleos residenciais e comerciais.

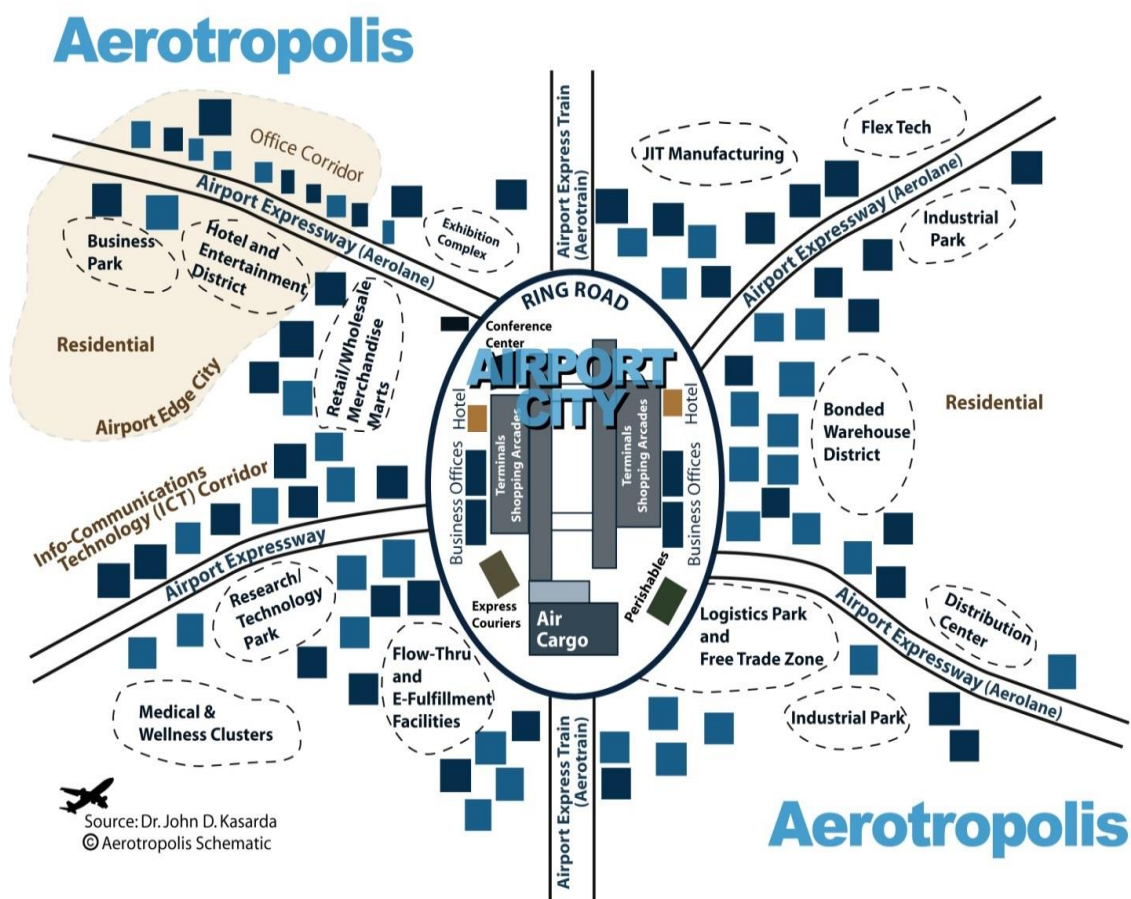
Neste processo, tem-se na chamada cidade aeroportuária um novo fenômeno de tipo urbano moldado, a princípio, para atender a indústria da aviação e ao mercado global de transporte aéreo. Por consequência, este modelo de urbanização traz consigo uma gama de empreendimentos imobiliários e plantas industriais de modo a se apropriarem das facilidades de transporte oferecidas. Porém, não são todos os aeroportos candidatos propensos a se tornarem uma cidade aeroportuária e, nem tampouco, todas as regiões capacitadas a se inserirem neste contexto de formação de uma Aerotropolis.

Entende-se a cidade aeroportuária como um núcleo urbano diretamente conexo ao aeroporto, e a Aerotropolis como um processo gerado a partir da expansão e da aglomeração urbana ao redor do aeroporto, no qual formam-se corredores (avenidas, estradas, ferrovias) que atraem a dinâmica econômica gerada pelo aeroporto (especificamente o internacional) instalado em uma região metropolitana. Como é possível conferir na Figura 3, a cidade aeroportuária tende a assumir uma estratégia de desenvolvimento urbano, ou seja, a cidade aeroportuária é um projeto urbano para a região onde o aeroporto está inserido; já a Aerotropolis, é um processo que pode ser concretizado em uma perspectiva de escala regional a longo prazo (envolvendo outros municípios, por vezes, outros estados).

Tem-se no conceito da Aerotropolis (KASARDA, 2000) a concepção de que os aeroportos se consolidarão em um dos principais centros geradores de emprego, influenciando na dinâmica das cidades e demandando uma gama de serviços, os quais se tornarão em novos espaços urbanos ao longo do século XXI. Assim, depreende-se da estratégia inscrita na Aerotropolis (KASARDA, 2000) um processo de desenvolvimento, especialmente para os aeroportos internacionais metropolitanos, com raio de influência direta nos primeiros 30 km de distância, podendo se propagar conforme as infraestruturas terrestres, rodoviária e ferroviária, são adaptadas para garantir o fluxo dos deslocamentos (KASARDA; LYNDSEY, 2011).

Figura 3. Esquematização da Aerotropolis

Aerotropolis Schematic



Fonte: Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/airportCities/about-the-aerotropolis>. Acesso em: 25 jan. 2017.

É preciso destacar que o arranjo da urbanização formada pela Aerotropolis é um processo, não um projeto, que evolui a partir de uma combinação de fatores administrativos, econômicos e políticos, fornecendo uma espécie de força centrípeta (KRUGMAN, 1991), que aproxima os empregos, os investimentos e as atenções dos setores produtivos contemporâneos na busca por maior produtividade e competitividade. Assim, no atual estágio da globalização, os aeroportos internacionais, principalmente aqueles habilitados para o transporte de cargas, tendem a se constituírem em equipamentos de infraestrutura urbana de vital presença nos centros econômicos, conferindo um arranjo logístico fundamental ao ambiente urbano contemporâneo.

De fato, ao estimular a competitividade⁹ de uma região (PORTER, 1990), este processo de desenvolvimento urbano centrado em um aeroporto tende a alterar a morfologia espacial ao seu redor. Ainda, com a aproximação das atividades industriais e o rápido deslocamento dos produtos para atender o mercado consumidor, amplia-se a representatividade da região aeroportuária no circuito globalizado da economia (FUJITA; KRUGMAN; VENABLES, 1999).

Portanto, sobre este enfoque, o aeroporto contemporâneo age como um articulador de redes e fluxos no sistema de ordenamento logístico junto ao processo produtivo da acumulação flexível (BENKO, 1995). Primeiramente, desenvolvendo a região anexa ao aeroporto (cidade aeroportuária); em um segundo momento, numa extensão que alcança cidades circunvizinhas (Aerotropolis), fomenta a interação entre indústrias, serviços, atividades ligadas ao comércio eletrônico e tecnologia da informação, telecomunicações, serviços de entretenimento, hotel, empreendimentos residenciais/comerciais, hospital, centros de exposições, escritórios, clusters¹⁰ de parques empresariais, parques

⁹ O economista Michael Eugene Porter, professor da Harvard Business School, foi pioneiro no uso da análise econômica para investigar questões relacionadas à competitividade nos níveis organizacional, industrial e nacional. PORTER (1990) discute a ideia de que os países também competem entre si.

¹⁰ Concentração de empresas, indústrias, fornecedores e instituições de pesquisa em um mesmo espaço geográfico em busca de melhorar a produtividade e capacitar a competição a nível nacional e internacional.

logísticos e centros de distribuição, situados ao longo dos corredores de transporte que irradiam a partir do aeroporto.

Porém, para que este desenvolvimento ao redor do aeroporto ocorra, na prática, é necessário que haja a integração do mesmo a outros modais terrestres (ferrovias e rodovias), concomitantemente ao controle do uso e ocupação do solo (KASARDA, 2001).

A partir destas constatações, a pesquisa buscou compreender como que a atualização de uma área aeroportuária, sob a forma de uma cidade aeroportuária e, então, da Aerotropolis, passa a constituir um novo lugar, um novo espaço urbano construído no contexto da globalização da economia.

Para analisar este processo no âmbito do urbanismo contemporâneo, buscou-se estudos de pesquisadores que investigam as relações entre a globalização da economia e as dinâmicas espaciais, de modo a auxiliar na compreensão do chamado urbanismo neoliberal¹¹.

Segundo Harvey (1989), geógrafo norte-americano, os governos sob a alegação da fragilidade fiscal e do aumento da dívida pública, reduziram (e seguem reduzindo) os investimentos públicos em diversas áreas, especialmente em infraestrutura urbana. De modo que, ao incentivarem a participação do capital especulativo/financeiro na construção de novos espaços urbanos¹², os governos fomentam a urbanização com propósitos estritamente comerciais.

Neste contexto, a forma como é reestruturada a urbanização contemporânea é percebida simultaneamente em diversos países, sejam estes desenvolvidos ou em desenvolvimento. Conforme enfatiza Harvey (2008), nas

¹¹ Como bem descrevem o urbanista brasileiro Flavio José Magalhães Villaça e o geógrafo francês Georges Benko, as cidades contemporâneas capitalistas são os locais de operação do mercado imobiliário. Atrelados ao poder público local, e patrocinados pelos fundos monetários de investimento, os operadores do setor imobiliário buscam por rendimentos que multipliquem o capital investido - o solo é tratado como ativo econômico e as localidades são construídas e desconstruídas sob a lógica do valor do solo criado, configurando o urbanismo neoliberal (VILLAÇA, 2001; BENKO, 1995).

¹² A inserção do capital financeiro na construção do espaço urbano não é fato novo. A pesquisa encontrou nos estudos realizados pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre que, na história das cidades, a formação dos primeiros núcleos urbanos se confunde com a história econômica por meio da alocação dos recursos excedentes dos meios de produção na construção das cidades (LEFEBVRE, 1991).

últimas décadas uma enorme quantidade de capital excedente foi absorvida pela urbanização, especificamente na reestruturação e expansão urbana de locais que representam lucratividade, como é caso dos aeroportos.

Ainda sobre o urbanismo contemporâneo, Saskia Sassen, socióloga holandesa e intelectual que pesquisa os fenômenos da globalização e os reflexos na urbanização, vai além. Segundo Sassen (2001), a lógica de se construir novos espaços urbanos nas cidades, de acordo com a dinâmica do capitalismo financeiro global, está na origem do chamado urbanismo neoliberal, onde o poder público tenta posicionar a sua cidade, as vezes uma região, em um local de destaque na rede de competitividade urbana global.

Por outro lado, apresentando um contraponto na abordagem sob o *modus operandi* do capital financeiro nas cidades, o espanhol Jordi Borja, sociólogo, geógrafo e urbanista, especialista em projetos urbanos em cidades como Barcelona e Lisboa, entende que este tipo de urbanismo não deve ser criticado, ou visto de maneira negativa. Segundo Borja (1994), é imperativo redesenhar e adaptar as cidades para que estas recebam os investimentos financeiros disponíveis no mercado global. Ou seja, a partir do raciocínio de Borja (1994), a tendência deste modelo de urbanismo é, sim, associar-se ao processo de requalificação do espaço urbano, na qual o desenho urbano da cidade aeroportuária e da sua área de expansão, a Aerotropolis, parecem ser apenas mais um exemplo.

Esta pesquisa parte do princípio de que o poder público deveria melhor orientar o desenvolvimento de projetos urbanos de alto impacto, deflagradores de novos espaços no âmbito da territorialização¹³, na busca por uma gestão deste desenvolvimento patrocinado pelo capital imobiliário. Talvez, se o chamado capital excedente fosse aplicado, também, em áreas que não revertesse somente em lucros monetários, mas em melhores ofertas de infraestrutura básica para as regiões precárias das cidades, muitas vezes

¹³ Entendido como os espaços apropriados por meio de usos que garantem uma identidade através da construção de conexões de redes e fluxos (pessoas, mercadorias e informações) (HAESBAERT, 2004).

situadas a poucos quilômetros de distância dos empreendimentos, a crítica a este modelo de urbanismo não ganharia tanto destaque - como é o caso da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).

Esta reflexão introdutória auxilia na compreensão de que as cidades contemporâneas, não na sua plenitude, mas em determinados pontos estratégicos, tem áreas de interesse demarcadas pelo capital financeiro, operando sob uma dinâmica dos fluxos de capitais transnacionais através da globalização e da lógica do desenvolvimento capitalista. Assim, caso o poder público demonstre incapacidade de empreender, buscar contrapartidas das obras financiadas pelo capital imobiliário pode ser um caminho para se apropriar deste modelo de intervenção urbana localizada e proporcionar um melhor desenvolvimento da região, como é o caso específico, relatado no capítulo cinco, sobre a situação da região onde se localiza o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).

2.3 O aeroporto contemporâneo e a cidade global

Dando continuidade à introdução do debate, a pesquisa abordou a contextualização do funcionamento da economia globalizada e como as cidades, aquelas que possuem capacidade e infraestrutura para serem globais, se transformaram urbanisticamente em locais onde as tendências atuais do capitalismo se expressam com mais vigor. No bojo dessas transformações, presencia-se uma ascensão dos meios de transporte como sendo matrizes essenciais do funcionamento das redes das economias globais, encurtando as distâncias, reduzindo o tempo e os custos dos meios de produção. Da mesma forma, os investimentos em modais de transporte, com destaque para o aeroporto, ditam a dinâmica da sociedade contemporânea através da busca pela eficiência nas relações comerciais e na interação entre as pessoas.

Porém, antes de enfatizar estas discussões de maneira a apresentar o modal aéreo no contexto do atual cenário global, foi preciso fazer algumas considerações sobre certas terminologias frequentemente utilizadas ao longo desta tese.

O termo “cidade global” já fora utilizado em outras ocasiões ao longo da história do urbanismo. Patrick Geddes, biólogo, sociólogo e geógrafo escocês, em sua obra - *Cidades em Evolução* - publicada em 1915, revelou-se um dos primeiros urbanistas a abordar a cidade como um espaço articulador de poderes econômicos, sociais e políticos, o que, de certa maneira, já configurava uma plataforma e um ensaio de como seria a evolução das cidades no futuro.

Peter Hall, urbanista, geógrafo e planejador urbano inglês, autor de diversos estudos sobre desenvolvimento urbano e regional também já havia trabalhado a questão das cidades globais em meados do século passado.

Em 1966, publiquei um livro intitulado *The World Cities*, definindo-as como as cidades que realizavam várias funções: como centros de poder político, tanto nacionais como internacionais, e das organizações relacionadas com o governo; como centros de comércio nacional e internacional, atuando como portos comerciais de seus países e, por vezes, para os países vizinhos também; como centros de serviços bancários, de seguros e serviços financeiros relacionados; como centros de atividade profissional avançada de todos os tipos, na medicina, no direito, no ensino superior, bem como a aplicação do conhecimento científico à tecnologia; como centros de coleta de informações e da difusão, por meio de publicação e os meios de comunicação de massa; como centros de consumo, tanto de bens de luxo para a minoria e bens produzidos em massa; e como centros de artes, cultura e entretenimento, além de uma vasta gama de atividades auxiliares (HALL, 2005, p.1).

Saskia Sassen, uma das cientistas sociais mais proeminentes no campo da sociologia contemporânea, avalia o processo de constituição das cidades globais como centros de comando do capital internacionalizado, repercutindo no enfraquecimento das hierarquias nacionais e, conseqüentemente, no empoderamento das cidades como entes representativos, instituídos de poder regional com alcance global. Para Sassen (2001), as cidades que possuem mecanismos que facilitem a integração no arranjo produtivo mundial, tendem a alcançar maior prosperidade. Além disso, estas cidades formam regiões que, interligadas em redes de produção e de consumo, desempenham um papel econômico importante dentro de suas fronteiras regionais.

Sassen (2001) auxilia no entendimento sobre o movimento iniciado nas últimas décadas do século XX, pelo qual os países desenvolvidos reestruturaram suas capacidades produtivas e institucionais, ao moldarem uma articulação

dentro das escalas regionais, nacionais e globais, impulsionando o processo de desnacionalização das cadeias produtivas e fomentando a conectividade entre as cidades.

No início de 1960, a organização da atividade econômica entrou em um período de pronunciada transformação. As mudanças foram expressas na alteração da estrutura da economia mundial e também assumiu formas específicas em determinados lugares. Muitas destas alterações são por agora familiares: o desmantelamento dos outrora poderosos centros industriais nos Estados Unidos, no Reino Unido, e mais recentemente no Japão; a aceleração do processo de industrialização em vários países do terceiro mundo; a rápida internacionalização da indústria em uma rede mundial de transações financeiras. Cada uma dessas mudanças alteraram as relações entre as cidades na economia internacional (SASSEN, 2001, p. 3).

Já para o sociólogo espanhol Manuel Castells (2000), a globalização contemporânea é regida por diversas formas de conectividade, onde as chamadas “redes” se constituem na principal forma de organização atual da sociedade, cujos resultados apontam na direção de uma nova organização em torno de redes globais do conhecimento, dos meios de produção e da informação.

(...) as redes constituem a nova morfologia social de nossas sociedades, e a difusão da lógica de redes modifica de forma substancial a operação e os resultados dos processos produtivos e de experiência, poder e cultura (CASTELLS, 2000, p. 497).

Neste contexto, o século XXI se revela, nas primeiras décadas, como o século da conectividade em escala global, através da evolução da tecnologia dos processos industriais e da comunicação via internet, que possibilitam diversas formas de intercâmbio, alteram de maneira significativa os meios de produção e comercialização das mercadorias, expandindo as relações comerciais entre as diferentes nações. Na busca por maior conectividade, a “sociedade em rede” potencializa um amplo intercâmbio entre os países, e, ao mesmo tempo, intensifica a competição nos mercados internacionais.

Redes são instrumentos apropriados para a economia capitalista baseada na inovação, globalização e concentração descentralizada; para o trabalho, trabalhadores e empresas voltadas para a flexibilidade

e adaptabilidade; para uma cultura de desconstrução e reconstrução contínuas; para uma política destinada ao processamento instantâneo de novos valores e humores públicos; e para uma organização social que vise à suplantação do espaço e invalidação do tempo (CASTELLS, 2000, p. 498).

Castells (2000) explica que os elos, profissionais, pessoais, culturais ou de mercado, estabelecem uma correlação formada por múltiplas conexões que possibilitam a conectividade entre todos os pontos, identificados, pelo cientista social espanhol, como “nós”. Neste contexto apresentado, a velocidade com que as relações humanas operam dentro de uma escala global produzem reflexos não apenas na forma como nos relacionamos, mas, também, na maneira como este processo se dinamiza na construção dos espaços urbanos dentro das cidades. Assim, pode-se entender que os novos arranjos refletem a velocidade da integração entre os elos, núcleos, ou “nós”, configurando-se em áreas chamadas de centralidades urbanas, como é o caso dos aeroportos contemporâneos.

A respeito do processo de formação territorial guiado pelo processo de conectividade, e pelas cadeias produtivas no mercado global, importante citar o que afirmam Jordi Borja e Manuel Castells:

A cidade global não é Nova York, Londres ou Tóquio, ainda que sejam os centros direcionais mais importantes do sistema. A cidade global é uma rede de nós urbanos de diferentes níveis e com funções distintas que se estende por todo o planeta e que funciona como centro nervoso da nova economia, num sistema interativo de geometria variável, à qual devem constantemente adaptar-se de forma flexível empresas e cidades (BORJA; CASTELLS, 1998, p. 43).

Neste aspecto, pode-se entender que a requalificação da área aeroportuária, a partir de um projeto urbano, atua como um arranjo de ordem econômica, onde o aeroporto age como um satélite dispersor de atividades econômicas correlacionadas e, a partir do qual, gera-se uma dinâmica ao longo das principais rotas de transporte que conectam a cidade aeroportuária à região circunvizinha. Atuando dentro da lógica dos elos conectados, ou das “redes” formadas por “nós”, o aeroporto se posiciona como um aglomerador de vários

centros de produção e serviços¹⁴, onde quanto maior for a concentração de atividades econômicas que dependam dos serviços de transporte aéreo, como também, do deslocamento de produtos sensíveis ao tempo (que necessitam de agilidade e rapidez na entrega), maior a propensão desta região assumir a característica de uma Aerotropolis (FREESTONE; BAKER, 2011).

É preciso reforçar que a partir do momento em que os aeroportos se tornaram locais de atividades reguladas pelo mercado, funcionando como empresas (aeroportos administrados por concessionárias privadas ou por grupos econômicos) com características e interesses próprios, os mesmos passaram a participar, mais ativamente, das transformações do modelo de produção capitalista contemporânea, baseado na logística e no sistema de distribuição de cargas e produtos. Como bem destacaram os pesquisadores do Departamento de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas (SANTOS JUNIOR; PROENÇA, 2014):

(...) A maior velocidade dos transportes e dos meios de comunicação e informação - formando o crescente ramo do comércio e das relações empresariais virtuais - permite e incentiva a dispersão dos locais de produção pelo território. A atividade logística converte-se então numa atividade central no atual estágio do sistema produtivo, garantindo o rápido funcionamento das redes de conexão de produção, montagem e abastecimento dos mercados consumidores (SANTOS JUNIOR; PROENÇA, 2014, p. 16).

Desse modo, o aeroporto contemporâneo, com habilitação para transportar cargas e passageiros internacionais, com destaque para aqueles localizados em áreas metropolitanas, com fácil acesso aos mercados consumidores e às redes industriais, tende a participar mais ativamente e a cooperar de maneira integrada no desenvolvimento local e regional, conectando as cidades no circuito das “redes” e “nós” da globalização das economias (CASTELLS, 2000).

Importante mencionar que, além de abordar o contexto histórico e social da transformação da área de influência do aeroporto nas cidades, a pesquisa

¹⁴ Por exemplo: produção de tecnologia, logística, indústria de alimentos, escritórios, comércio, atacadistas e varejistas.

analisou assuntos referentes ao urbanismo que englobam diversos outros campos do conhecimento, com um viés multidisciplinar de observação e interpretação do território.

Portanto, ao refletir sobre as transformações territoriais em curso em três cidades (Amsterdã, Memphis e Campinas), sedes de regiões metropolitanas e inseridas no processo de reconfiguração das áreas localizadas em torno de grandes aeroportos, se fez necessário incluir os ensinamentos do economista, sociólogo e urbanista francês François Ascher, que traz importantes contribuições para os profissionais do urbanismo e, também, para os acadêmicos e pesquisadores ligados ao planejamento urbano contemporâneo.

Segundo Ascher (2010), o capitalismo contemporâneo é compreendido como resultado da evolução de períodos anteriores, como o mercantilismo (séculos XV-XVIII) e a revolução industrial (século XIX). Atualmente, o processo industrial se relaciona diretamente com as revoluções tecnológicas promovidas pela velocidade do deslocamento tanto de pessoas, como de produtos ou de informações, que alteram o desenvolvimento econômico (produção/consumo) e, conseqüentemente, a construção dos espaços urbanos.

Para o urbanista francês (ASCHER,2010), a sociedade contemporânea constrói as cidades por meio de aglomerações urbanas conurbadas, porém, descontínuas e espraiadas em um determinado território, sem relação intrínseca com a área rural, ou com as demais áreas sem “valor” para o capital imobiliário ou produtivo. Assim, ao trazer estas reflexões, a pesquisa amplia a contextualização sobre a transformação da cidade contemporânea e o seu papel no ambiente de uma economia competitiva, em escala global, o que faz com que se criem novas centralidades dentro de uma escala de redes urbanas, transformando a cidade conforme a lógica das conexões, via os modais de transportes.

O problema apontado por Ascher (2010) é que, ao ocupar os espaços dentro do território, desbravando novas frentes de expansão e promovendo o desenvolvimento econômico, não se sabe ao certo se essas novas centralidades promoverão desenvolvimento social, ou, pior, se agravarão as desigualdades já

instaladas. A questão apontada por Ascher (2010) é que a população que habita as áreas da cidade que não fazem parte desta dinâmica, tanto no viver, como na produção, não participam deste processo¹⁵.

Tratando especificamente sobre o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), caso a ampliação deste complexo aeroportuário siga, de fato, o modelo de desenvolvimento da Aerotropolis (KASARDA,2000), compreende-se que as autoridades públicas terão de enfrentar o desafio de organizar o território para se antecipar aos movimentos de concentração das atividades econômicas, de infraestrutura e de pessoas, dentro do perímetro da cidade aeroportuária e ao redor (Aerotropolis), a fim de qualificar o aeroporto para competir pelos benefícios da economia baseada na alta conectividade.

Contudo, lembrando Ascher (2010), entende-se que o planejamento urbano, ao mesmo tempo que organiza o espaço ao redor do aeroporto para dotá-lo de um maior desenvolvimento econômico, também deva executar uma agenda local para que, no caso específico da cidade de Campinas (SP), a desigualdade e a fragmentação socioterritorial instaladas naquela região da cidade sejam inibidas e revertidas.

No tocante ao entendimento das questões econômicas relacionadas à presença do VCP na dinâmica industrial da região de Campinas (SP), foi de suma importância, para a pesquisa, a participação do professor e economista Josmar Gilberto Cappa¹⁶ tanto em conversas via e-mail, na sala de reuniões do Departamento de Pós-Graduação, como também nos ensinamentos passados via artigos acadêmicos.

Através da leitura dos estudos realizados pelo economista e pesquisador, compreendeu-se de que maneira o arranjo produtivo industrial contemporâneo

¹⁵ O capítulo cinco aborda com mais afinco esta questão, quando apresenta o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas e a região circunvizinha ocupada, em sua maior parte, por áreas “opacas”, habitadas por populações pobres, formando o território dos “homens lentos” (SANTOS, 1997).

¹⁶ Possui pós-doutorado pelo Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) sobre infraestrutura aeroportuária e desenvolvimento regional, com ênfase no Aeroporto Internacional de Viracopos e a Região de Campinas (2007), doutorado em Ciências Econômicas também pela UNICAMP (1999) e graduação em Ciências Econômicas pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (1987).

se desloca em direção às regiões que possuem uma ampla oferta de infraestrutura de transportes, sendo o VCP um importante aliado no fortalecimento da economia regional e, por consequência, do desenvolvimento da cidade de Campinas (SP). Neste contexto, o economista sugere que a consolidação de uma organização espacial ao redor do aeroporto é fator de extrema necessidade para viabilizar a acomodação das plantas industriais e dos sistemas de distribuição e logística integrados ao espaço urbano.

Em 2005, antes de qualquer indício de que a gestão do VCP iria ser concessionada à iniciativa privada, CAPPÁ (2005) já sinalizava o papel de destaque que este aeroporto poderia influenciar junto à cidade de Campinas (SP), e região, por meio de uma série de atratividades entre os setores da indústria, comércio e serviços, combinadas à oferta de mão de obra qualificada e de uma ampla infraestrutura de transportes, de modo a integrar as operações de logística na cadeia de suprimentos industriais globais.

Para Cappa (2011), o VCP está vocacionado a desempenhar um papel de destaque na economia contemporânea globalizada. Ao garantir competitividade às empresas localizadas próximas ao aeroporto, o mesmo tem potencial para atuar como um agente facilitador no processo logístico de armazenagem ao fomentar a abertura de galpões e distritos industriais nas áreas circunvizinhas ao complexo aeroportuário, sob a lógica da produção industrial formada pela economia em rede (CASTELLS, 1999).

Neste aspecto, o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) desempenha papel preponderante na economia contemporânea pois:

Nesse ambiente de “economia em rede”, “produção em rede” e “inovação em rede” os centros logísticos passaram a integrar os processos produtivos de diversas cadeias industriais e redes de inovação que conectam fornecedores, clientes e usuários espalhados por todo o mundo. Daí a importância dos aeroportos para o desenvolvimento das empresas, das nações, dos municípios onde estão localizados e das regiões onde estão instaladas empresas que necessitam intercambiar mercadorias, matérias-primas, insumos, máquinas, equipamentos, tecnologias, partes e componentes diversos, gerando empregos, renda e tributos (CAPPÁ, 2011, p.120).

Ao longo das últimas décadas, o VCP se tornou um fator de competitividade para as indústrias localizadas na Região Metropolitana de

Campinas (RMC), garantindo os fluxos nos deslocamentos de cargas a nível global, inserindo-se como um parceiro logístico no apoio às modernas cadeias de produção. Tal tendência refletiu na consolidação deste aeroporto como uma alternativa para as indústrias realizarem os procedimentos de logística e os despachos aduaneiros na TECA¹⁷ do VCP (CAPPA, 2011).

Uma questão colocada pelo economista Cappa diz respeito aos primeiros reflexos gerados pela ampliação do VCP e de que maneira a cidade de Campinas (SP), e a região, poderão se apropriar da requalificação da área aeroportuária. Cappa (2011) parte do pressuposto de que, a princípio, se não houver uma melhor oferta de mobilidade terrestre, rodoviária e ferroviária, pode-se prospectar um resultado inverso do almejado. Ou seja, devido a problemas de congestionamento terrestre, haveria a chamada “deseconomia de aglomeração” que eliminaria o principal ativo de valor oferecido pelo aeroporto - a velocidade nos deslocamentos.

Constata-se, portanto, a necessidade de uma participação mais ativa e colaborativa dos três entes federados (Governo Federal, Estado e Municípios) na oferta de melhores modais de transporte terrestre na região que circunda o VCP, visto que a garantia da fluidez nos deslocamentos, tanto de cargas quanto de pessoas, é uma das prerrogativas para se consolidar um polo logístico multimodal integrado à economia.

2.4 A cidade “re-conhece” o aeroporto, e agora?

Feitas as apresentações iniciais sobre as abordagens teóricas para explanar o contexto em que se encontra o objeto deste estudo, destaca-se que, em um período não muito distante, a imagem que se tinha de um aeroporto era a de uma infraestrutura formada por pistas, salas de embarque, cafeterias e torre de controle, ausentes do convívio diário da população. Atualmente, conforme a

¹⁷ Ao todo, no Brasil, existem 32 Terminais de Carga Aérea (Teca) que realizam a gestão da logística das operações industriais por meio de recebimento, classificação, armazenamento, despacho e documentação das mercadorias a serem remetidas para o destino final.

evolução da dinâmica econômica na região onde este equipamento de transporte aéreo está inserido, vê-se a transformação deste modal de transporte em um entreposto logístico de produtos, mercadorias e serviços, formando corredores de atividades econômicas, comerciais e industriais. Dada tamanha evolução em seus predicados, o aeroporto reposiciona-se de forma mais ampla no cotidiano da sociedade, tornando-o indispensável para a economia local e regional.

O planejador urbano holandês Maurits Schaafsma, responsável pela gestão do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol (Holanda)¹⁸, é autor de uma citação que foi reproduzida por Lindsay e Kasarda (2013) e que se transformou em lema para o aeroporto holandês: “O aeroporto deixa a cidade. A cidade segue o aeroporto. O aeroporto se transforma em cidade” (LINDSAY; KASARDA, p. 21, 2013).

Em diversas localidades do mundo, incluindo países emergentes e periféricos, a ocupação em torno das zonas aeroportuárias estão se transformando em alternativas para alavancar a economia, além de potencializar a entrada dessas cidades em contato direto com a cadeia global de produção¹⁹.

Como é possível ver nos estudos de caso holandês e norte-americano, nota-se que ambos refletem uma tendência mundial, pós desregulamentação do setor aéreo e, conseqüentemente, das privatizações, de atuar sobre o prisma da lógica do mercado imobiliário e do comércio exterior - remodelando a função do aeroporto, tornando-o um gerador de negócios. Em ambos os casos, a gestão do território e a preocupação com o uso e ocupação do solo são percebidas ao

¹⁸ Aeroporto reconhecido por Kasarda (2001) como o primeiro exemplo de cidade-aeroporto e, a partir do qual, se irradiou e se consolidou a primeira Aerotropolis em plena atividade no mundo.

¹⁹ Outras cidades, compreendendo a importância significativa dos aeroportos para a economia local e para as atuais dinâmicas comerciais, também passaram a empenhar esforços e a moldar diretrizes para desenvolver (requalificar) as áreas aeroportuárias (KASARDA, 2013), tornando-as geradoras de um novo impulso para a economia da cidade e, conseqüentemente, para a região na qual estão inseridas. São os casos do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte-Confins (Brasil), Aeroporto Internacional de Incheon-Seul (Coreia do Sul), Aeroporto Internacional de Hong Kong-Chek Lap Kok (Hong Kong), Aeroporto Internacional de Kuala Lumpur (Malásia), Aeroporto Internacional de Dallas-Fort Worth (Estados Unidos) e do Aeroporto Internacional de Dubai (Emirados Árabes Unidos). No caso específico desta pesquisa, estes outros exemplos não fizeram parte do conjunto de estudos e análises.

longo do processo histórico dos aeroportos, sendo o caso holandês o mais enfático no controle da urbanização. Nos exemplos analisados, o aeroporto age como um deflagrador de desenvolvimento econômico regional, compondo diversas cadeias produtivas relacionadas às funções logísticas que, além de operar no tráfego de passageiros e mercadorias, servem também como promotores de um intercâmbio comercial, industrial e de serviços.

Já no Brasil, a expansão das cidades, em grande maioria, ocorreu sem que os aeroportos fossem levados em consideração no bojo da regulamentação do uso e controle do solo, e na preservação de áreas ao redor da zona aeroportuária para futuras expansões. De fato, o poder público local, até o final do século XX, pouco se atentou para a importância de incluir o aeroporto nos planos diretores, concentrando-se apenas na questão da área de proteção, segurança aérea e das zonas de ruído. Mesmo assim, na maioria dos casos, não lograram êxito no controle da ocupação destas áreas.

No caso específico sobre a região do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), onde há uma proposta de se consolidar uma cidade aeroportuária, existem diversos problemas sociais que remetem ao processo de urbanização dispersa e de fragmentação socioespacial, composto por assentamentos humanos irregulares, com baixa qualidade habitacional. Ocorre que, até pouco tempo, assim como o poder público, o mercado imobiliário não reconhecia a região circunvizinha deste aeroporto como área de interesse para investimentos. Tal fato será exposto e analisado no capítulo que trata especificamente sobre o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).

Assim, de modo a explicar o tema abordado neste estudo, parte-se do princípio de que, a partir do momento em que os aeroportos se tornaram áreas de interesse para a reprodução do capital, demarcados como pontos luminosos dentro dos circuitos de produção capitalista (SANTOS, 1994), instados a impulsionar o desenvolvimento econômico, as cidades “*re-conhecem*” o aeroporto como local apto a ser objeto de urbanização e a demandar investimentos.

Em suma, com o apoio bibliográfico de importantes pesquisadores das áreas de economia, geografia, urbanismo, sociologia e história, a presente tese discorre sobre os modelos de ocupação territorial ao redor de três aeroportos, com destaque internacional no setor de transporte aéreo de cargas, para entender como estes aeroportos se configuram em um ambiente potencial para o desenvolvimento, com reflexos nas cidades circunvizinhas e, conseqüentemente, na região.

O roteiro da exposição dos estudos de caso inicia-se, primeiramente, apresentando o Aeroporto Internacional de Schiphol-Amsterdã (Holanda) considerado pelo próprio Kasarda (2006) como o exemplo, ou *case*, mais bem estruturado de uma cidade aeroportuária e propagadora de uma Aerotropolis. Em seguida, é apresentado o estudo sobre o Aeroporto Internacional de Memphis (Estados Unidos), cuja experiência do pesquisador, e autor desta tese, em poder residir por quatro meses na cidade de Memphis (TN) e de realizar um estágio de doutorado sanduíche na Universidade de Memphis (UofM) possibilitou, ao mesmo, o convívio com pesquisadores do tema para conhecer de perto a dinâmica daquele aeroporto e entrar em contato com profissionais do setor público e privado, que lidam com as questões de planejamento urbano na região aeroportuária. No capítulo seguinte, aborda-se de que forma Campinas (SP) está inserida no contexto apresentado pelos estudos de caso internacionais e avalia o tipo de desenvolvimento urbano, local e regional, que poderá ocorrer a partir da expansão da infraestrutura aeroportuária do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), cujo projeto também segue as premissas da Aerotropolis. Na sequência, é realizado o encaminhamento das respostas para a pergunta e para hipótese inicial de maneira a consolidar a conclusão da tese.

3 O ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE AMSTERDAM-SCHIPHOL

3.1 Introdução

Para explicar a Aerotropolis holandesa, fez-se necessário abordar, previamente, as características da urbanização e o modo singular com que a Holanda trabalha a questão espacial, a qual, sintomaticamente, refletiu no desenho urbano encontrado hoje na cidade-aeroportuária e na Aerotropolis da Região Metropolitana de Amsterdam.

A Holanda é um país formado por 12 províncias, 388 municípios e 25 áreas aterradas chamadas de polders, que integram o Reino dos Países Baixos, uma monarquia parlamentarista composta também pelas ilhas Aruba, Curaçao e Saint Maarten, localizadas no mar do Caribe.

Tratando especificamente sobre a Holanda, nota-se que é um país relativamente pequeno, mas densamente povoado. Segundo dados do órgão censitário Statistics Netherlands, o país possui uma área de 41.543 km² e uma população de 17 milhões (CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISKIEK, 2017a), o que lhe confere uma densidade populacional de 413 pessoas por km². Apesar do seu tamanho territorial relativamente modesto, é a 15ª maior economia mundial e possui um alto nível de renda per capita²⁰ (ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, THE, 2017a; NATIONAL ACCOUNTS MAIN AGGREGATES DATABASE, 2015).

O principal aeroporto da Holanda é o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol²¹, localizado no município de Haarlemmermeer (Mapa 1), o qual possui uma população de 146.660 habitantes²² (CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISKIEK, 2017a). Este aeroporto dista cerca de 15 km a sudoeste

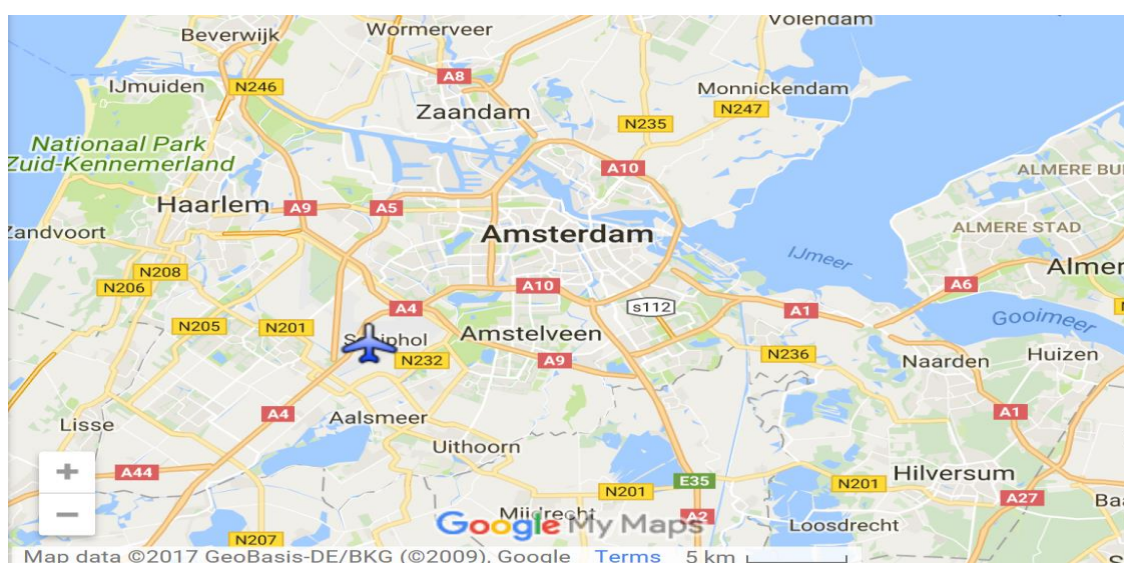
²⁰ \$US 51.285 dólares referente ao produto interno bruto produzido per capita em 2017.

²¹ O nome, Schiphol, foi dado em homenagem a uma antiga fortificação chamada Fort Schiphol, que fazia parte das obras de defesa territorial daquela área, no século 19. A palavra Schiphol traduzida para o inglês significa *Ship grave*, cemitério de navios (AMSTERDAM AIRPORT INFO, 2015),

²²População em julho de 2017.

de Amsterdam²³, a cidade holandesa mais populosa com 851.600 habitantes²⁴ (CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISKIEK, 2017a), e integra a área metropolitana que abrange as províncias da Holanda do Norte e Flevolândia, composta por Amsterdam e mais 33 municípios, totalizando uma população de 2.332.773 habitantes²⁵ (CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISKIEK, 2017b).

Mapa 1. Localização do Aeroporto Internacional de Amsterdam- Schiphol



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 set. 2017.

O fato de possuir uma infraestrutura modal muito densa e moderna, facilitando o transporte e o deslocamento, tanto de pessoas como de produtos, por meio de rodovias, ferrovias, aeroportos e portos, torna a Holanda uma importante porta de entrada para a Europa. O Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol integra este conjunto de infraestruturas de logística e modais de transporte da Holanda, e coopera no desenvolvimento do país no qual o transporte é um fator de destaque na economia nacional.

²³Amsterdam, capital da Holanda, tem mais de 100 km de canais fluviais, cerca de 90 ilhas e 1.500 pontes, e integra a lista de Patrimônio Mundial da UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) desde 2010.

²⁴ População em 2017.

²⁵ População em 2017.

Para analisar este aeroporto e apresentar o contexto da consolidação da cidade-aeroportuária e da Aerotropolis holandesa, este capítulo destaca, inicialmente, as províncias da Holanda do Norte, Flevolândia e a província da Holanda do Sul, que juntas formam a região denominada Randstad. Esta região é composta por quatro grandes aglomerações urbanas (Amsterdã, Roterdã, Haia e Utrecht), reconhecida como um dos principais centros de logística da Europa e classificada como a quarta maior plataforma de transporte do mundo, conforme o Índice de Competitividade Global (GCI) publicado pelo Fórum Econômico Mundial em 2016²⁶ (WORLD ECONOMIC FORUM, 2016).

3.2 Randstad

Randstad²⁷ (RANDSTAD, 2017), localizada no centro-oeste da Holanda, é constituída principalmente pelas quatro maiores cidades holandesas²⁸ (Amsterdã, Roterdã, Haia e Utrecht). O geógrafo e urbanista inglês Peter Hall²⁹ denominou Randstad como "uma metrópole aberta" (HALL, 1966), pois notava que esta região da Holanda, ao mesmo tempo que se urbanizava, também permitia a formação de extensos corredores verdes agrícolas, conectando sistemas de infraestrutura entre as cidades, protegendo os ambientes suburbanos e rurais (Mapa 2).

Desde o final do século XX, Randstad consolidou-se como uma das regiões mais importantes da Europa, com alta concentração de atividade econômica, abrigando mais de 7,8 milhões de habitantes, cerca de 40% da

²⁶ O primeiro lugar no Índice de Competitividade Global foi alcançado pelos Emirados Árabes Unidos, o segundo lugar por Cingapura (cidade-estado independente da Ásia) e o terceiro lugar por Hong Kong (Região Administrativa Especial da China). Os Estados Unidos foram classificados na 9ª posição e o Brasil na 77ª posição.

²⁷ O termo holandês *Randstad*, que em inglês significa *border city*, remonta a década de 1930 quando um avião sobrevoava esta região da Holanda e notou que as cidades estavam se desenvolvendo e conurbando entre si, em volta de um extenso campo agrícola.

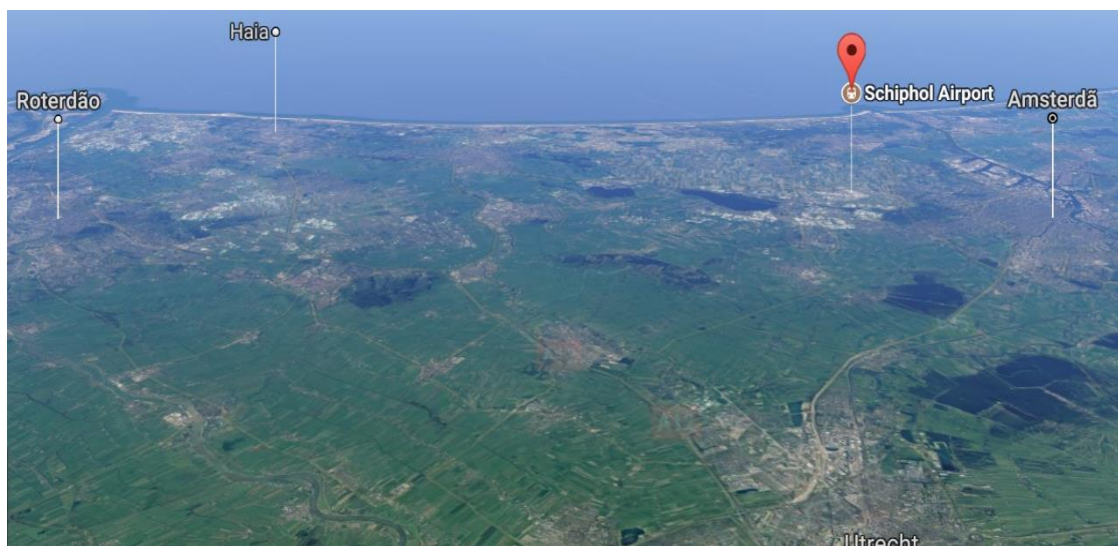
²⁸ Randstad é formada principalmente por quatro grandes cidades, especializadas em diferentes setores econômicos: Amsterdã (centro de pesquisa, centro de serviços, comércio, instituições financeiras e indústria avançada, Utrecht (um importante centro comercial), Roterdã (abriga o principal porto marítimo holandês), e Haia (a sede do governo nacional e de organizações internacionais).

²⁹ Peter Geoffrey Hall (1932-2014) foi um renomado urbanista e geógrafo inglês, professor de Planejamento Urbano na University College London, trabalhou em diversas associações de planejamento e institutos de pesquisas sobre cidades e regiões.

população total da Holanda (17 milhões de habitantes), em uma área de 8.287 km² (WEIJ, 2014).

Circula por Randstad, conhecida pela tradição em fomentar o comércio nacional e internacional devido à sua localização geográfica e à infraestrutura de transportes, cerca de 28% do transbordo³⁰ total de carga da Europa (TRANSBORDO, 2017). Tal fato se deve, além da presença do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, às atividades realizadas pelo porto localizado em Roterdã³¹ (WORLD PORT RANKINGS, 2015), um dos maiores e mais movimentados portos do mundo³² (PORT OF ROTTERDAM, [201-]).

Mapa 2. Região Randstad



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 set. 2017.

³⁰ Transbordo é o ato de transferir cargas/passageiros de um modal de transporte para o outro.

³¹ Entre os anos de 1962 até 2004, o porto de Roterdã, localizado na cidade homônima, foi o porto mais movimentado do mundo, mas, como reflexo da pujança econômica dos países asiáticos, foi ultrapassado pela China, Coreia do Sul, além de Cingapura e Emirados Árabes Unidos. Atualmente, o Porto de Roterdã encontra-se na 11^a posição no ranking mundial e segue na liderança no continente europeu. Apenas como dado comparativo, o porto de Santos, no Brasil, foi classificado, na última avaliação publicada em 2015, na 33^a posição na lista dos portos cargueiros mais movimentados do mundo.

³² A cidade de Roterdã possui uma extensa rede fluvial que possibilita acesso ao Mar do Norte e à Europa Ocidental, além de um extenso sistema de ferrovias e rodovias.

Além destas características, Randstad é composta por 1.044 km de estradas de ferro, 13.300 km de ciclovias, 40.246 km de rodovias, 3 aeroportos (Roterdã, Schiphol e Lelystad), 2 portos (Amsterdam e Roterdã) e 2.736 km de canais navegáveis. A partir dos anos 2000, a região ampliou a vocação logística após ser conectada a três corredores da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)³³(EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL, 1996): o Reno-Alpes, o Mar do Norte-Mediterrâneo e o Mar do Norte-Báltico, que atuam tanto no transporte de passageiros, quanto no apoio logístico de distribuição de cargas para outras regiões da Europa (PENNARTS-POUW, 2016).

De maneira geral, Randstad possui dois polos de desenvolvimento: a chamada asa norte (Amsterdam e Utrecht) e a asa sul (Roterdã e Haia), que se associam em uma plataforma de cooperação informal a partir da necessidade de ampliar a infraestrutura junto ao processo de urbanização, sendo que Amsterdam e Utrecht possuem melhores conexões de transporte do que Roterdã e Haia. Porém, a competição entre as cidades impede uma verdadeira integração regional e, além disso, as principais cidades desta região se relacionam mais internacionalmente do que nacionalmente, fato este que reflete a dinâmica econômica global, onde as cidades se especializam e criam um modo de produção industrial para atender aos mercados globais, com o apoio dos setores de logística, aliada à atração de mão de obra especializada junto aos clusters industriais (WALL; KNAAP, 2008).

Um dos fatores que dão sustentação e fomentam o polo logístico de Randstad é a participação da produção científica no apoio à produção industrial. Ao sediar mais de 100 instituições de pesquisa, incluindo sete universidades, que dão suporte à uma série de setores econômicos e industriais, Randstad é reconhecida por gerar uma riqueza diversificada que varia desde produtos agrícolas, alimentícios, à setores de alta tecnologia, automação industrial,

³³ A rede transeuropeia de transportes (RTE-T) é um programa de desenvolvimento de infraestruturas de transportes (ferrovias, rodovias, portos e aeroportos) da União Europeia, tendo como objetivos: facilitar o desenvolvimento do comércio entre as diversas redes dentro da ideia de um mercado único, e acelerar a integração dos países membros da União Europeia. A consolidação da integração, tanto na Europa como a nível global, é o mote principal deste programa de infraestrutura criado em 1996 pelo Parlamento Europeu.

robótica, indústria química, biomedicina, energia solar e eólica (REGIO RANDSTAD, [201-]).

Assim, o fato de Randstad sediar centros de pesquisas, universidades e ter a sua região equipada com uma ampla rede de infraestrutura urbana e de transporte regional, qualifica a produtividade industrial por meio das economias de aglomeração (PORTER, 1990) e, ao mesmo tempo, impacta no aumento da densidade populacional (JACOBS, 1969).

Ao analisar a estrutura espacial formada pelo sistema polinuclear (Amsterdã, Roterdã, Haia e Utrecht) da Randstad, nota-se que esta característica resultou em um padrão de desenvolvimento econômico regional, por meio da formação das economias de aglomeração que criam uma sinergia de complementariedade entre as cidades, constituindo uma dinâmica fundamental para a economia holandesa, apesar de não haver oficialmente um ente governamental regional que administre esta região. Destacam-se desta sinergia: o complexo agrícola (produtos lácteos, flores, horticultura e alimentícios), o complexo industrial e de serviços (indústrias de alta tecnologia e escritórios de comércio exterior) e o complexo logístico (armazenamento de produtos, transporte e serviços de entrega) (GROOT; GROOT; SMITH, 2011). Assim, Randstad consiste em um agrupamento de municípios que se cooperam voluntariamente³⁴ (HALL; PAIN, 2006).

Porém, por meio de pesquisas a respeito desta região da Holanda, tem-se que a partir da década de 1990³⁵ (KEMEZIS, 1976), as perspectivas

³⁴ Os pesquisadores, Hall e Pain, dedicam uma atenção especial ao tratar do assunto sobre as metrópoles policêntricas na Europa e citam Randstad que, por não ser representada por uma autoridade governamental própria, moldou-se sob a forma de cooperação desenvolvendo estratégias pontuais e específicas para atender o desenvolvimento espacial e econômico.

³⁵ Após a crise do petróleo, Roterdã experimentou os efeitos da saturação das indústrias de petróleo e petroquímica, que foram os setores que sustentaram, em grande parte, o desenvolvimento, tanto da região sul de Randstad como da própria cidade portuária de Roterdã, entre 1950-1970. O potencial de crescimento da indústria petroquímica que, por sua vez, impulsionou a economia urbana e regional ao sul de Randstad, desacelerou após a década de 1970 com efeitos negativos nas indústrias de construção naval e no transporte marítimo, dos quais dependiam em grande parte esses setores ligados à indústria petroquímica. Assim, a região norte de Randstad passa a se destacar frente à região sul, menos diversificada.

econômicas da asa norte, em particular na área ao redor do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, passaram a se destacar das demais, com base nas vantagens econômicas oferecidas pelas atividades aeroportuárias e pelo conjunto de atividades produtivas atreladas a este equipamento de transporte.

Conforme explicam Laar e Kooy (2002),

A partir a década de 1990, a economia holandesa mostrou taxas de crescimento notáveis, mas algumas cidades se beneficiaram mais do que outras.(...) A economia de Amsterdam tem um caráter pós-fordista mais pronunciado (LAAR; KOOY, 2002, p.129). Tradução do autor da tese.

3.2.1 Randstad e as mudanças no perfil da ocupação territorial

Ao formar uma cadeia articulada de áreas metropolitanas adjacentes, pode-se considerar Randstad como uma megalópole³⁶ (QUEIROGA, 2001), pois integra um grande espaço geográfico através da aglomeração de setores econômicos conectados às principais cidades industriais holandesas.

Um fato interessante é que grande parte das áreas urbanas holandesas são de pequeno e médio porte, resultado da estrutura urbana policêntrica aplicada nas 12 províncias, constituídas por múltiplos núcleos urbanos posicionados a distâncias relativamente curtas umas das outras, e intercaladas por um sistema de espaços livres³⁷ (MAGNOLI, 2006) que sucedem as comunidades com características rurais e/ou zonas de deslocamento (commuting zones) (NABIELEK; HAMERS; EVERS, 2016).

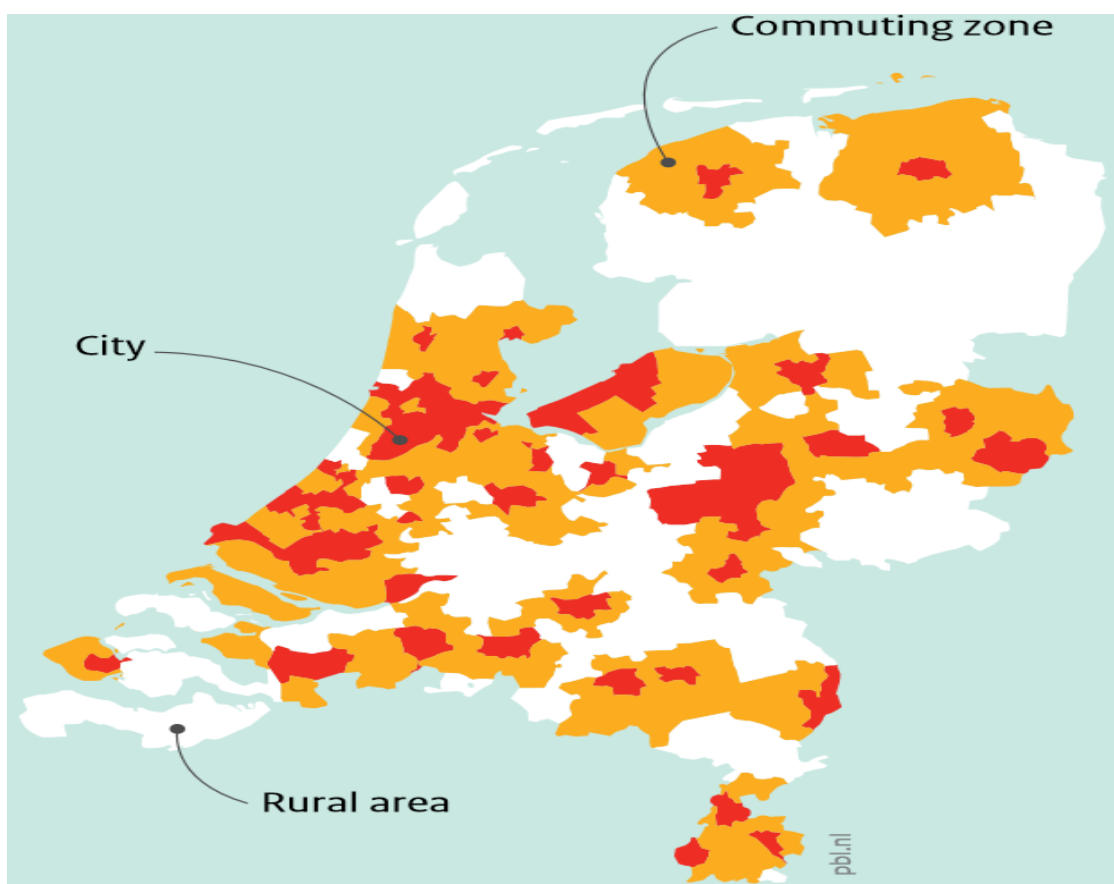
Conforme estudo elaborado pelo Instituto Nacional de Análise de Políticas Estratégicas da Natureza e do Ordenamento do Território da Holanda (NABIELEK; HAMERS; EVERS, 2016), cerca de 3/4 da população holandesa

³⁶ Conforme explica Queiroga, a megalópole se caracteriza simultaneamente por fenômenos de dispersão, fragmentação, difusão e concentração [do território].

³⁷ Entende-se como espaço livre todo o espaço não ocupado por um volume edificado, sendo que a qualidade do espaço geográfico depende da relação de interdependência entre o espaço ocupado e o espaço livre.

vivem em áreas urbanas, o que faz a Holanda ser um dos países mais urbanizados da Europa (Mapa 3). Sobre este fato, é importante compreender que as políticas territoriais aplicadas na Holanda, ao longo da segunda metade do século XX continham, no cerne, as questões da urbanização compacta atreladas à formação de corredores verdes, ou cinturões agrícolas, como forma de “amortecer” e conter a periferização das cidades.

Mapa 3. Localização das áreas rurais (cor branca), áreas urbanas (cor vermelha) e as zonas de deslocamentos (cor laranja) na Holanda

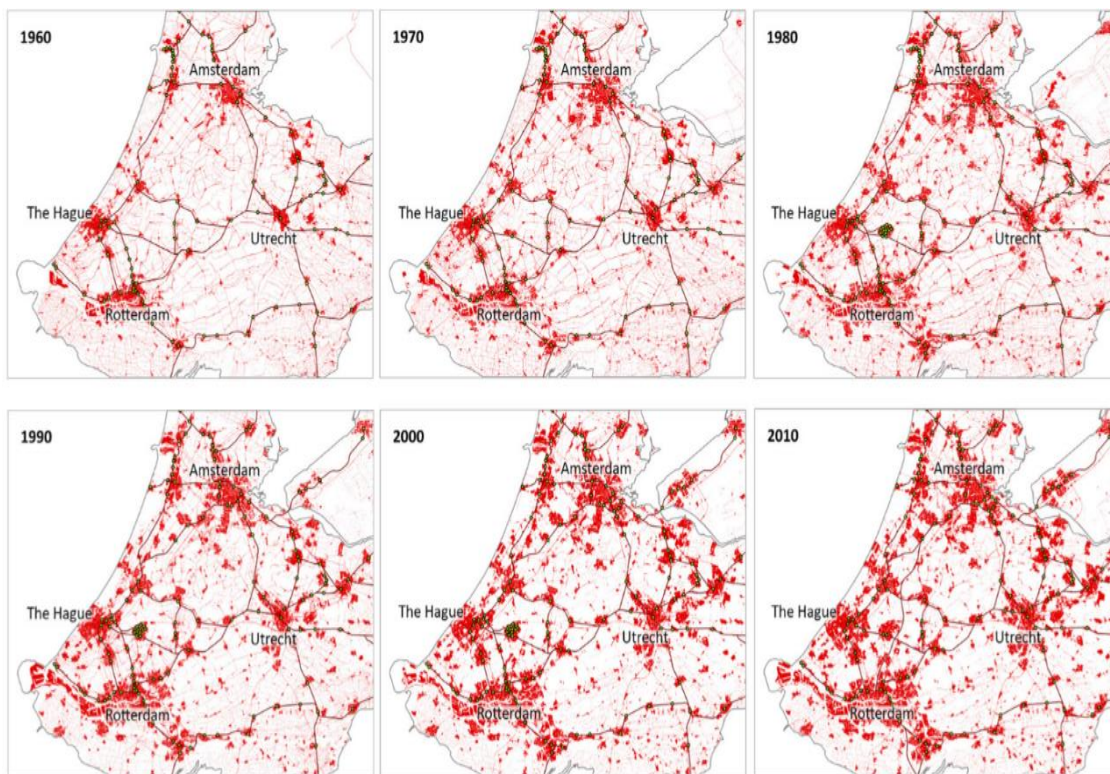


Fonte: (NABIELEK; HAMERS; EVERS, 2016).

A respeito da morfologia do território holandês, e das ocupações distribuídas sobre este, é possível visualizar (Mapa 4) o processo de

consolidação da estrutura espacial policêntrica³⁸ (HALL; PAIN, 2006) ocorrida nos últimos 50 anos e a formação do espaço urbano de Randstad.

Mapa 4. Ocupação espacial de Ramstad (1960-2010)



Fonte: (KASRAIAN; MATT; WEE, 2015).

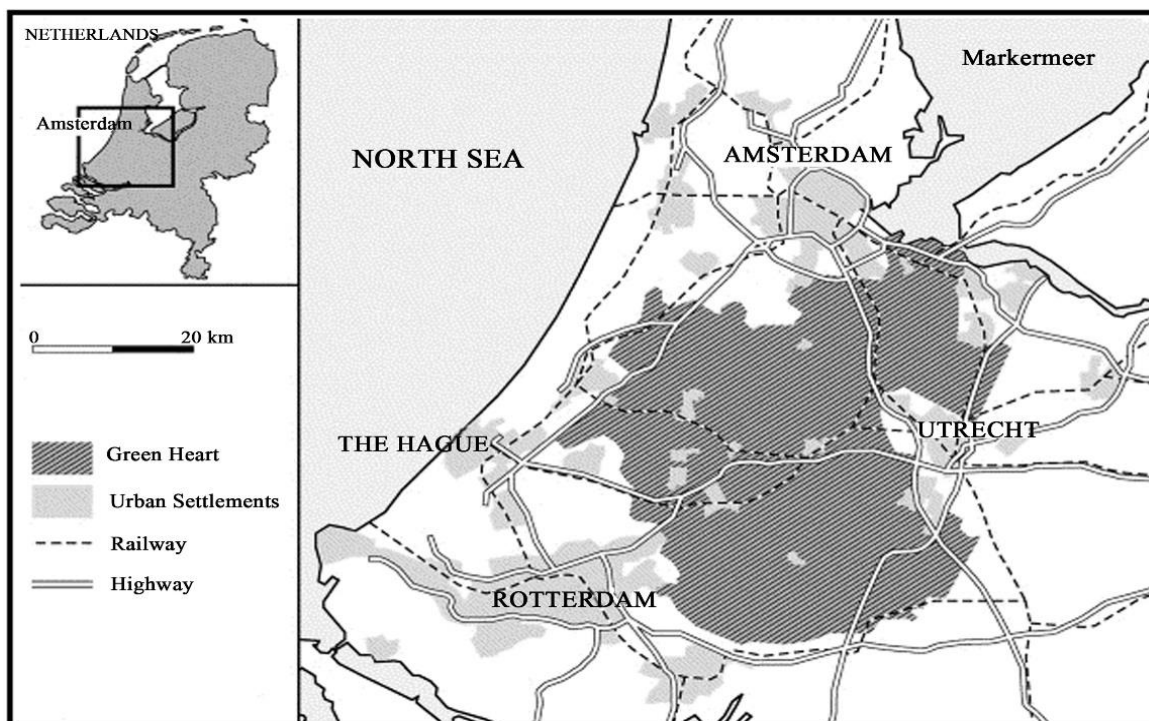
Ao compreender de que forma ocorreu o desenvolvimento desta megalópole holandesa, principalmente a partir da segunda metade do século XX, nota-se um forte viés de política de preservação dos espaços verdes, livres de urbanização, entre as cidades. O chamado *green hart*, ou “coração verde” (Mapa 5) atua como um corredor, ou anel verde, de extensa área com recursos hídricos e ambientais que servem tanto como espaços de lazer, como áreas de produção

³⁸ Caracterizada por um conjunto de cidades que se inter-relacionam e se comunicam no espaço geográfico, seja por questões econômicas, sociais, políticas ou institucionais. A policentricidade refere-se à morfologia das áreas urbanas, estruturada em torno de vários nós urbanos e à existência de relações funcionais entre as cidades em termos de fluxos de deslocamento, relações industriais e comerciais, formas de cooperação e divisão de trabalho.

agrícola e, principalmente, como uma barreira contra a expansão urbana descontrolada (BURKE, 1966).

A literatura acadêmica sobre a experiência holandesa em Randstad destaca que dentre os pré-requisitos para a implementação do crescimento urbano compacto decorre, principalmente, de uma política de transporte público que conecte e intercale os núcleos urbanos, além de uma política de controle do uso do solo que evite a expansão urbana sem orientação e acompanhamento do poder público. Depreende-se desta experiência o fato de que, caso o governo seja capaz de implementar o crescimento compacto, os benefícios podem ser a contenção da expansão urbana (periferização ou *urban sprawl*) e a prevenção contra a baixa densidade populacional nas áreas centrais já consolidadas (DEVOS; VAN ACKER; WITLOX, 2016; DIELEMAN; DITST; SPIT, 1999; BURKE, 1966).

Mapa 5. Localização da Randstad, com o Coração Verde (Green Heart) ao centro



Fonte: (AZAL; GEERTMAN; TOPPEN, 2012).

Importante frisar, também, que a consolidação da morfologia da Randstad se deu, peremptoriamente, por meio de uma ampla regulamentação estatal das políticas de habitação, que orientou a formação dos núcleos habitacionais próximos aos setores de emprego e de serviços, além de fomentar a diminuição dos deslocamentos e a otimização da mobilidade urbana - ações estas geridas pelo Governo Nacional Holandês a partir da década de 1950.

De fato, ao longo da segunda metade do século XX, a Holanda experimentou a implementação do crescimento urbano compacto e o seu território ainda guarda bons resultados urbanísticos desta época. Ocorre que, a partir do final do século XX, passam a surgir contestações, por parte de lideranças políticas, mercado imobiliário e grupos empresariais, sobre esta forma de organizar o território.

Desde os anos 1990, pesquisadores universitários holandeses já argumentavam que a questão urbana na Holanda tenderia a sofrer interferências do mercado imobiliário, junto aos governos locais, para que estes interrompessem o processo de controle do uso e ocupação do solo como instrumento na orientação do desenvolvimento urbano, a fim de permitirem a aplicação de:

[...] práticas de planejamento urbano em linha com as forças do mercado livre no mercado imobiliário. Eles também prevêem que as autoridades terão que permitir que o desenvolvimento residencial ocorra onde as famílias preferem viver. Essas previsões são baseadas em estudos que mostram que as preferências de habitação são para densidades mais baixas e em locais próximos ao Coração Verde (DIELEMAN; DITST; SPIT, 1999, p. 618). Tradução do autor da tese.

Assim, a partir dos anos 2000, a Holanda, seguindo o movimento do urbanismo neoliberal, passa a experimentar a entrada mais consistente do capital financeiro junto ao mercado imobiliário na produção de habitações em áreas próximas ao “coração verde”, o que faz este símbolo do modelo de urbanização compacta ser visto como um impeditivo ao desenvolvimento urbano contemporâneo, principalmente na Região Metropolitana de Amsterdam.

3.3 A formação da Região Metropolitana de Amsterdam (MRA)

A Região Metropolitana de Amsterdam (MRA), situada na asa norte de Randstad (Mapa 6) é governada de modo colaborativo³⁹ a partir de um colegiado de autoridades regionais e locais, coordenados pelo Governo Central Holandês⁴⁰ (ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, THE, 2017a) que administram uma região envolta por equipamentos de infraestrutura de transporte de alta complexidade, os quais permitem que a MRA se relacione com o comércio mundial.

Um fato interessante a ser destacado sobre a MRA é que, a partir da segunda metade do século XX, quando a população de Amsterdam atingiu 870 mil habitantes, as autoridades públicas passaram a implementar políticas de crescimento urbano controlado, de modo a favorecer o desenvolvimento de cidades médias (JANSSEN-JANSEN, 2011). Isto resultou, já a partir da década de 1970, no controle populacional da cidade de Amsterdam, sendo uma das principais ações o programa de urbanização sobre os espaços livres localizados em áreas rurais limítrofes à zona urbana, com base em políticas de uso controlado do solo⁴¹.

Através das pesquisas realizadas, notou-se que foi por meio de uma austera política de urbanização controlada que a cidade de Amsterdam⁴²

³⁹ Os conselhos comunitários (Neighbourhood Council Level) de cada distrito, ou bairro, tem papel de destaque na gestão pública holandesa, ao participarem ativamente junto ao processo de elaboração e controle dos programas públicos.

⁴⁰ O controle administrativo da área metropolitana de Amsterdam garante que os acordos feitos nas conferências metropolitanas sejam implementados. Os conselheiros das seguintes autoridades têm um lugar na administração central da MRA: as autoridades locais de Almere, Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer, Haarlem, Hilversum, Purmerend, Velsen e Zaanstad, as províncias de Noord-Holland e Flevoland, e o presidente da Câmara de Comércio.

⁴¹ A partir dos anos 1970, a Holanda, especificamente Amsterdam, passa a anexar e adquirir terras rurais formando um estoque de áreas com o intuito de planejar o crescimento urbano. Assim, a Holanda inaugura um sistema público de locação e de arrendamento de terras, o que permitiu um forte controle sobre a maneira como o solo urbano é criado e ocupado.

⁴² A cidade de Amsterdam, erguida às margens do rio Amsted no século XII, posicionada cerca de 2 metros abaixo do nível do mar, passa a alterar o seu território desde o século XVII, com a ampliação da área habitável e urbanizável por meio de aterramentos e drenagens de áreas úmidas; os holandeses convivem com questões de planejamento e ocupação do território ao

(AMSTERDAM INFO, 2017) alcançou um nível de planejamento urbano diferenciado, o que também estimulou o desenvolvimento regional, ao substituir o padrão de crescimento urbano monocêntrico por um padrão policêntrico (JANSSEN-JANSEN, 2011).

Atualmente, a MRA serve como um importante ponto de distribuição de produtos e serviços, com destaque especial para o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol que, segundo dados divulgados em 2016 pela Agência Internacional de Aviação (AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL, 2016) ocupava o 16º lugar entre os aeroportos internacionais em termos de transporte de cargas, e o 14º lugar no transporte de passageiros a nível mundial. Soma-se a este aeroporto, uma vasta rede de rodovias e ferrovias que conectam a MRA com outras regiões da Holanda e a Europa.

Mapa 6. Região Metropolitana de Amsterdam - MRA



Fonte: (OPEN MIND, 2016).

longo de todo o processo de evolução do país de maneira a mitigar os problemas relacionados ao uso do solo em áreas propensas a sofrerem enchentes.

Assim como ocorre na megalópole Randstad, algo semelhante é encontrado na MRA com relação ao papel das universidades holandesas no apoio a esta região por meio de estudos e análises acadêmicas sobre a questão regional. Estudantes e professores trabalham em projetos de pesquisa sobre assuntos ligados ao setor de negócios, tecnologia, educação, empreendedorismo, cidades, governança e qualidade de vida (ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, THE, 2017b).

Um exemplo deste apoio da academia universitária é encontrado na análise feita a respeito de uma maior autonomia política e administrativa regional por parte dos municípios integrantes da MRA. Leonie B. Janssen-Jansen⁴³ faz um relato sobre a constituição da região de Amsterdam e a ideia de formalizá-la como uma região metropolitana administrativa independente do governo central holandês. Segundo a professora, um primeiro passo para a integração política dos municípios desta região holandesa foi dado a partir da edição de um plano de uso do solo de maneira compartilhada entre os municípios vizinhos:

[...] os esforços dos atores públicos na região de Amsterdam parecem estar direcionados para a criação de uma área urbana abrangente e equilibrada em que uma visão comum para o futuro será uma força motriz para todas as políticas em jurisdições dentro da região (JANSSEN-JANSEN, 2011). Tradução do autor da tese.

As projeções de crescimento da MRA indicam que, em 2040, esta região metropolitana deverá alcançar uma população de 2,8 milhões de pessoas, o que representa um aumento de 18,3% nas próximas duas décadas (ONDERZOEK, INFOMATIE EM STATISTIEK, 2016). Este aumento é explicado pela forte tendência migratória estrangeira em busca de empregos mais qualificados e melhores salários pagos nesta região.

Conforme estudo publicado em 2017 pela Universidade Vrije Universiteit Amsterdam, a crise bancária iniciada nos Estados Unidos, em 2008⁴⁴, fez com

⁴³ Professora e pesquisadora do Departamento de Planejamento Urbano e Ciências do Meio Ambiente, da Universidade Wageningen.

⁴⁴ A crise financeira internacional ocorreu a partir do pedido de falência do banco Lehman Brothers (Estados Unidos), o que desencadeou uma série de outras falências de instituições bancárias que tinham atividades relacionadas a fundos imobiliários, e se alastraram para

que desde então, Amsterdam, até pouco tempo conhecida como a capital financeira da Holanda, e sede dos principais bancos privados do mundo, passasse a diversificar o seu desenvolvimento. A partir da década de 2010, ao implementar políticas de atração de empresas de tecnologia em setores como biotecnologia e farmacologia, aproveitando o potencial geográfico e do fácil acesso à infraestrutura de transportes alocada nesta região, a MRA alcançou uma diversificação da sua base econômica, composta desde setores ligados à produção agrícola até setores de alta tecnologia, o que significa que um declínio em um setor pode ser compensado, ou pelo menos mitigado, pelo crescimento em outros setores (VRIJE UNIVERSITEIT AMSTERDAM, 2017.)

Em outro estudo, publicado pelo Departamento de Geografia, Planejamento e Estudos Internacionais da Universidade de Amsterdam, nota-se um fato curioso pois, apesar da MRA ser a região mais influente, política e culturalmente da Holanda, esta não domina a economia nacional. Segundo (BONTES; SLEUTJES, 2007), isto se deve ao fato da Holanda ter aplicado um sistema urbano policêntrico, onde diversas outras cidades também influem diretamente na formação da riqueza nacional⁴⁵. Conforme se verifica, também nesta publicação (BONTES; SLEUTJES, 2007), os pesquisadores universitários holandeses alertam as autoridades públicas sobre a manutenção da diversidade populacional e o combate à gentrificação, tendência já apontada anteriormente sobre a presença mais aguda do mercado imobiliário, atuando de maneira incisiva na ampliação da área urbana sobre o “coração verde”.

diversas outras agências bancárias internacionais. O fator gerador da crise norte-americana foi o impulso de créditos imobiliários destinados a pessoas com baixa capacidade de pagamento o qual gerou a disseminação de hipotecas imobiliárias (WESSEL, 2010).

⁴⁵ Cerca de 17% de todas as empresas holandesas e 15% dos empregos, a nível nacional, estavam situados na MRA quando da realização deste estudo. A cidade de Amsterdam computava 40% de todo o emprego regional, sendo o restante alocado em outros subcentros (BONTES; SLEUTJES, 2007).

A Região de Amsterdam deve ser cautelosa na tentativa de transformar todo o seu interior em um distrito de elite, pois isso poderia, de fato, prejudicar gravemente o mix socioeconômico e sociocultural de Amsterdam, que sempre foi considerado um ativo forte, e também o caráter específico de certos bairros. O deslocamento de grupos de baixa renda poderia resultar em um aumento da segregação (BONTES; SLEUTJES, 2007, p. 104). Tradução do autor da tese.

Antes de discorrer sobre os aspectos da cidade aeroportuária e da Aerotropolis holandesa, é preciso citar um outro trabalho acadêmico desenvolvido por professores e pesquisadores⁴⁶, de grande valia na compreensão da MRA. Segundo Musterd, Bontje e Ostendorf (2006), a partir da década de 1990, dentro do processo de urbanização neoliberal, as áreas limítrofes da cidade de Amsterdam constituíram-se em novas centralidades urbanas impulsionadas, principalmente, pela dinâmica econômica gerada pelo Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol. Mesmo com uma maior presença do capital financeiro atrelado ao mercado imobiliário, os centros tradicionais mais antigos desenvolveram-se de forma complementar, visto que a expansão urbana desordenada foi evitada, favorecendo o desenvolvimento de municípios localizados nas margens contíguas à cidade de Amsterdam (Mapa 7).

⁴⁶ Professores Sako Musterd, Marco Bontje, e Wim Ostendorf do Departamento de Geografia, Planejamento e Estudos de Desenvolvimento Internacional da Universidade de Amsterdam.

Mapa 7. Amsterdam e o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 set. 2017.

Segundo Musterd, Bontje e Ostendorf (2006), a diversidade de núcleos urbanos planejados e instrumentalizados por meio de uma política pública de uso e regulação do solo urbano, formatou um arranjo de cidades que integram e participam, de fato, da construção de uma região. Sobre Amsterdam, tem-se que:

Amsterdam claramente não é mais o único centro econômico significativo de sua região, mas conseguiu reter, ou mesmo melhorar, alguns elementos específicos de força econômica, especialmente nas indústrias financeiras e culturais. Apesar do crescimento mais rápido do emprego ter ocorrido nos municípios vizinhos no final da década de 1990, a própria Amsterdam também teve um considerável crescimento do emprego. Em suma, a cidade não está perdida, é realmente vital e ganha uma posição sólida na consolidação de uma região urbana mais ampla” (MUSTERD; BONTJE; OSTENDORF, 2006, p. 384). Tradução do autor da tese.

O que se pode aprender, a partir dos estudos sobre o processo de urbanização holandesa, é que existe um sistema sofisticado de ordenamento do território iniciado no século XVII, quando das formações dos diques de contenção de enchentes, da construção dos canais fluviais e do processo de aterramento e

drenagem de áreas pantanosas. Já a partir de meados do século XX, após a Segunda Guerra Mundial⁴⁷ (1939-1945), e mais precisamente, após a crise do petróleo na década de 1970, o país aprimorou o modo singular de planejar as suas cidades com foco nos usos do solo, proteção de áreas verdes, ampliação da oferta de transporte público e a formação de clusters industriais, todos coordenados sob o prisma da densidade populacional.

Atualmente, apesar de haver uma maior pressão por parte do mercado imobiliário para ampliar as áreas urbanizáveis, ainda resiste uma política nacional especial para manutenção das áreas verdes, atrelada ao conceito de cidades compactas - o principal legado da política nacional de urbanização na Holanda durante o século XX (VALK, 2002).

Assim, para explicar a formação da cidade-aeroportuária e da Aerotropolis na Holanda, concebidas sob a forma de uma reestruturação regional e, tidas como um modelo de projeto urbano estratégico para o desenvolvimento de um aeroporto contemporâneo (KASARDA; LINDSAY, 2011), buscou-se compreender, primeiramente, o território das cidades e da região de Amsterdam, sobre a perspectiva do desenvolvimento urbano contemporâneo.

3.4 Da lama aos céus – os 100 anos do Aeroporto de Amsterdam-Schiphol

É imprescindível buscar, na história, o entendimento das complexidades impostas no período contemporâneo. Para uma melhor compreensão de como ocorreu a constituição do território formado por redes (cidades) e fluxos (pessoas e mercadorias), na Região Metropolitana de Amsterdam (MRA), foi preciso analisar o desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol e sua participação na atração de parques industriais, escritórios, centros logísticos e áreas residenciais. Assim sendo, estudou-se como o modal de

⁴⁷ Apesar do governo holandês e da família real holandesa terem declarado neutralidade durante a guerra, as principais cidades da Holanda foram bombardeadas e tiveram grande parte de sua infraestrutura urbana destruída pelas tropas militares alemãs lideradas por Adolf Hitler (LEE; HIGHAM, 1997).

transporte aéreo holandês propiciou a formação de um modelo de centralidade urbana que se estende por toda a MRA.

3.4.1 Da fazenda enlameada (1916) para as bombas da 2ª Guerra Mundial (1939 -1945)

Desde 1916, quando uma fazenda na cidade de Haarlemmermeer, distante 15 km de Amsterdam, foi escolhida para servir como base aérea militar, as subsequentes administrações aeroportuárias e os governos dos municípios vizinhos acumularam experiência no controle da urbanização ao redor deste aeroporto, de modo a equilibrar a ocupação territorial e a tratar os impactos de maneira coordenada.

Conforme estudo de Makhloufi⁴⁸ e Kaal⁴⁹ (2011), pode-se ter uma compreensão apurada sobre as primeiras décadas deste aeroporto, cujas funções iniciais eram a de atender as necessidades do exército holandês, como uma base aérea militar e, depois, quando se torna um aeroporto municipal, a de receber os primeiros voos comerciais. Segundo (MAKHLOUFI; KAAL, 2011), a criação do aeródromo de Schiphol, em 1916, ocorreu por decisão do Ministério Holandês da Guerra, que financiou a construção de uma base aérea militar na localidade rural do município de Haarlemmermeer, à sudoeste de Amsterdam, como parte de um programa de defesa militar holandesa, que também resultou em outros aeródromos, semelhantes no país, durante esta época.

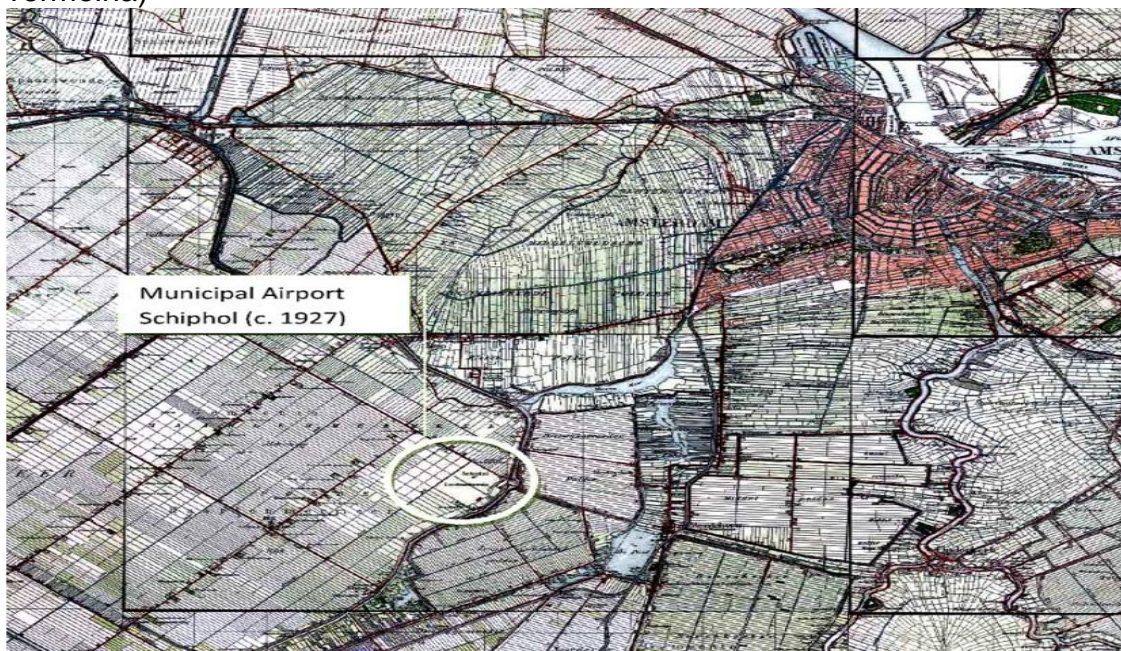
Os pesquisadores Makhloufi e Kaal (2011) analisaram Schiphol (Mapa 8) durante as primeiras décadas de operação do aeroporto (1916 a 1940) e relatam que havia muitos empresários e lideranças políticas interessadas em fomentar este modal de transporte, tido como um importante diferencial para aquela região no futuro⁵⁰.

⁴⁸ Professor da VU University Amsterdam, Departamento da Faculdade de Artes, História Social e Econômica.

⁴⁹ Professor da Faculdade de Artes, Radboud University Nijmegen.

⁵⁰ Dentre os principais apoiadores estavam os Ministérios da Guerra e das Obras Públicas, o governo municipal de Amsterdam, a companhia aérea holandesa KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij – KLM), e a fabricante de aeronaves holandesas Fokker.

Mapa 8. Localização de Schiphol em 1927 (círculo amarelo) e Amsterdam (área vermelha)



Fonte: (MAKHLOUFI; KAAL, 2011).

Após os primeiros anos de funcionamento, a partir de 1920, foi permitido o uso da base aérea militar também para fins comerciais, o que abriu novas oportunidades para o desenvolvimento deste aeródromo militar (Figura 4), que passou a realizar voos comerciais, mesmo ainda sob o controle do Ministério da Guerra da Holanda.

A KLM pediu imediatamente permissão para usar Schiphol para atividades comerciais depois de assinar um acordo com a empresa de correios holandesa em março de 1920 para o transporte de correio aéreo entre as cidades de Amsterdam e Londres. Em maio de 1920, a primeira aeronave comercial aterrissou no aeródromo militar de Schiphol e, em junho de 1920, o aeródromo militar Schiphol foi oficialmente declarado aberto ao tráfego comercial, embora em parte e com um máximo de trinta vôos por mês. Schiphol, no entanto, rapidamente se tornou um importante aeroporto da rede emergente de serviços aéreos europeus, à medida que a KLM aumentou suas operações e abriu novos serviços de linha como os de Hamburgo e Copenhague, que começaram em setembro de 1920 (MAKHLOUFI; KAAL, 2011, p. 501). Tradução do autor da tese.

A coexistência das duas atividades aéreas (militar e civil) foi criticada pelas autoridades governamentais, principalmente devido aos custos de manutenção da infraestrutura e das demandas por melhorias, como obras de infraestrutura viária para acessar a cidade de Amsterdam e conectá-la às primeiras anexações rurais próximas ao aeroporto⁵¹.

Figura 4. Localização do Aeroporto de Schiphol na década de 1920



Fonte: Disponível em: <<https://www.schiphol.nl/en/you-and-schiphol/page/over-100-years-of-schiphol/>>. Acesso em: 8 out. 2017.

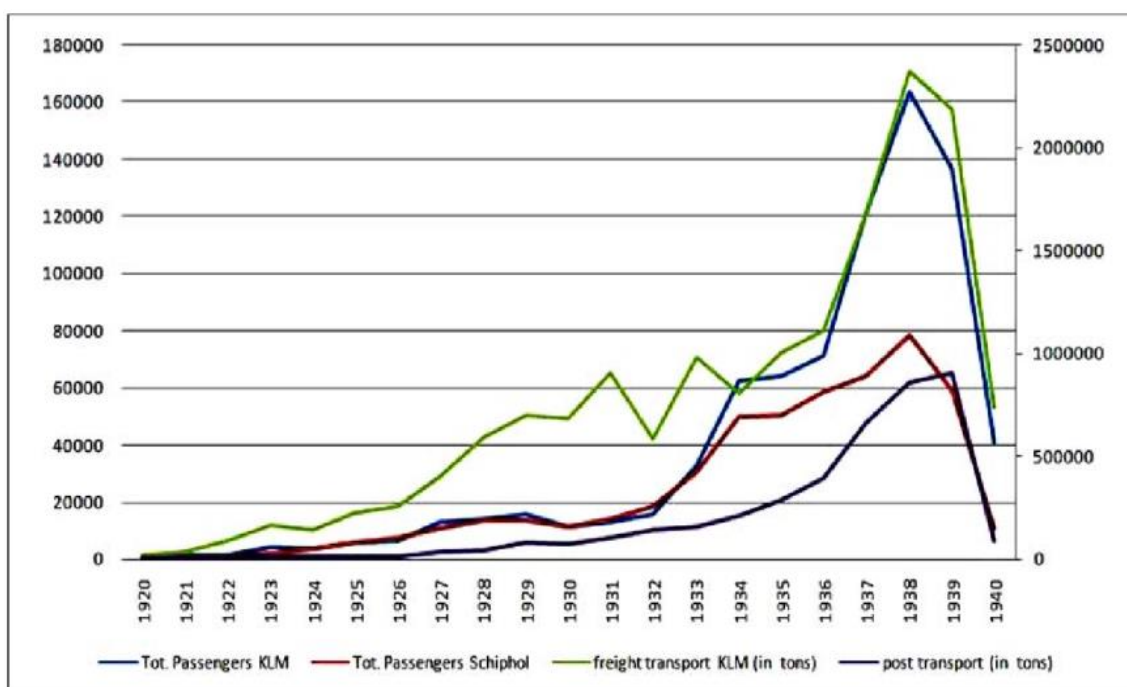
Assim, após um arranjo de lideranças políticas e econômicas, lideradas pela Câmara de Comércio de Amsterdam, que defendiam o desenvolvimento deste aeroporto como um dos principais catalisadores de desenvolvimento da região, o governo municipal de Amsterdam assumiu a manutenção do aeroporto em 1926 e, a partir de então, por possuir mais recursos financeiros, e contar com o apoio da elite política e econômica regional, começou a gerir as atividades de

⁵¹ No caso de Haarlemmermeer, foram expropriados 17 hectares de área rural em 1916. No ano seguinte, a área expropriada alcançou 60 hectares e, em 1920, computava 76 hectares, em um processo contínuo de adequação das condições físicas do aeródromo, cujas pistas, naquela época, por serem de terra, eram consideradas inadequadas devido às condições do solo pantanoso (MAKHLOUFI; KAAL, 2011)

serviço aéreo no aeroporto localizado no município de Haarlemmermeer (MAKHLOUFI; KAAL, 2011).

Um fato negativo que ocorreu logo nas primeiras décadas de desenvolvimento desta região aeroportuária é com relação à Segunda Guerra Mundial (1939-1945), período no qual as atividades aeroportuárias decaíram drasticamente (Gráfico 1) culminando na completa destruição do aeroporto localizado em Haarlemmermeer⁵²(Figura 5).

Gráfico 1. Transporte de passageiros, carga e serviço de correios realizados em Schiphol (1920-1940)



Fonte: (MAKHLOUFI; KAAL, 2011).

⁵² A Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945) teve conflitos em solo holandês e representou muitos danos para o país. Em 10 de maio de 1940, a Alemanha atacou a Holanda por meio de bombardeios em lugares estratégicos, como a base aérea de Schiphol. Após a rendição do Governo Nacional Holandês, os alemães reconstruíram as pistas do aeroporto e passaram a utilizá-lo como base aérea para as tropas alemãs, sendo, momentaneamente, renomeado como Fliegerhorst - que significa 'base aérea', em alemão. Durante os conflitos, em dezembro de 1943, cerca de 400 toneladas de bombas dos EUA destruíram, novamente, Schiphol; em 1944, soldados do comando alemão explodiram todos os edifícios restantes. Antes do fim desta guerra o aeroporto foi novamente destruído pelas tropas alemãs, tornando-o inutilizável (AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, 2016).

Figura 5. Aeroporto de Amsterdam-Schiphol após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945)



Fonte: Disponível em:

<https://seniorplaza.nl/images/old/copied/images/schiphol/1940_herstelwerkzaamheden_op_schiphol.jpg>. Acesso em: 6 set. 2017.

Após a Segunda Guerra Mundial, iniciaram-se as obras de reconstrução do aeroporto tendo como missão torná-lo um instrumento para atrair investimentos e impulsionar a economia local e regional. Em 1949, o gerente do aeroporto, Jan Dellaert⁵³ (DELLAERT, ULTICH FRANÇOIS MARIE, 2013), apresentou o plano de reforma e expansão do aeroporto: uma nova torre de controle de tráfego aéreo, novas pistas, um novo prédio de terminais, além de obras de infraestrutura viária de acesso ao novo terminal de modo a recuperar o potencial do aeroporto (Figura 6).

⁵³ Ulrich François Marie (Jan) Dellaert foi um pioneiro holandês da aviação. De 1920 a 1960, esteve diretamente envolvido no desenvolvimento do aeroporto de Schiphol. Militar de carreira do Exército Holandês, tornou-se gerente da base aérea de Schiphol em 1920, acumulou cargo de diretor na empresa aérea KLM durante alguns anos quando, em 1950, tornou-se diretor de serviços aeroportuários de Schiphol e coordenador do primeiro Plano Diretor do aeroporto iniciado em 1949, logo após o fim da Segunda Guerra Mundial.

Figura 6. Apresentação do plano de desenvolvimento de Schiphol em 1949.



Fonte: Disponível em:

<http://www.seniorplaza.nl/images/old/copied/images/schiphol/historische%20fotos/1955_pp_ja_nellaertplanjaren50.jpg>. Acesso em: 8 set. 2017.

Um fato interessante, e que rendeu bons resultados no decorrer da evolução deste aeroporto, é que ambos os municípios (Haarlemmermeer e Amsterdam) atuaram sempre de maneira conjunta na elaboração dos planos de melhorias e de expansão do aeroporto. Assim, o governo municipal de Amsterdam, além de promover melhorias na infraestrutura aeroportuária⁵⁴, articulou o seu plano local de desenvolvimento junto ao de expansão urbana do município vizinho de Haarlemmermeer (onde está localizado o Aeroporto de Amsterdam-Schiphol), a fim de mitigar os impactos da expansão do aeroporto na área circundante (MAKHLOUFI; KAAL, 2011).

Nota-se, então, que as expansões urbanas das cidades de Amsterdam e Haarlemmermeer foram planejadas, desde o início, de maneira a incluir o

⁵⁴Drenagem, pavimentação das pistas, construção de edifícios, terminal de embarque/desembarque e hangares.

aeroporto no processo de desenvolvimento urbano e econômico daquela região, a fim de integrá-lo como elemento importante da política urbana e regional. Isto aponta para uma questão fundamental que é buscada por esta tese: a relação do desenvolvimento de um aeroporto sobre um território articulado ao planejamento urbano e regional.

3.4.2 A formação da cidade aeroportuária em direção à Aerotropolis holandesa

Após as primeiras obras de reconstrução do aeroporto, como o novo edifício do terminal de passageiros e a torre de controle, iniciaram-se as obras de expansão. Em 1959, o Governo Nacional holandês ampliou o estoque de áreas para o banco de terras ao incorporar um pequeno vilarejo, ao lado do município de Haarlemmermeer, chamado Rijk (Figura 7), que foi demolido para dotar o aeroporto de mais espaço físico - atualmente serve como área industrial (ROYAL SCHIPHOL GROUP, 2017b).

Figura 7. Vilarejo Rijk na década de 1950



Fonte: Disponível em: <<http://www.haarlemmermeer-geschiedenis.nl/page/109/Rijk.html>>. Acesso em: 8 set. 2017.

Para relatar os períodos após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e apresentar o contexto contemporâneo do Aeroporto de Amsterdam-Schiphol, tomou-se como apoio o estudo *Air, Money and Space: How Amsterdam Airport Schiphol Transformed the Region*, produzido pelos professores e pesquisadores holandeses Makhloufi e Davis (2013), os quais analisaram os efeitos do desenvolvimento espacial e econômico ao redor do Aeroporto de Amsterdam-Schiphol.

Após a recomposição das infraestruturas básicas, não apenas da região deste aeroporto, como de toda a Holanda, tem-se, ao final da década de 1950, a institucionalização de um novo marco jurídico e regulatório para Schiphol. Em 1958, o governo municipal de Amsterdam, sem recursos para administrar e, ao mesmo tempo, prosseguir com o plano de expansão do aeroporto, delegou ao Governo Nacional Holandês a administração do aeroporto municipal, que o transformou em uma corporação empresarial⁵⁵ chamada Luchthaven Schiphol N.V (Aeroporto Schiphol N.V). Este marco histórico trouxe grandes consequências no âmbito do desenvolvimento da cidade-aeroportuária que se formou nas décadas seguintes.

Pela primeira vez na sua história, o aeroporto de Amsterdam-Schiphol foi capaz de operar de forma relativamente independente da cidade. Schiphol começou a comportar-se como uma empresa comercial privada. Ao mesmo tempo, no entanto, a estrutura organizacional única garantiu que Schiphol desfrutasse da proteção de poderes políticos e administrativos mais elevados do que a maioria das empresas comuns. O aeroporto tornou-se um ator poderoso a nível local, regional e nacional e, um enclave no sentido econômico, político, administrativo e espacial (MAKHOLOUFI; DAVIS, 2013, p. 3). Tradução do autor da tese.

Com a institucionalização do N.V. Luchthaven Schiphol como um aeroporto nacional holandês, e a conclusão das obras de reconstrução do aeroporto, inauguradas em 1967, os avanços, desde então, foram muito significativos: novas pistas, obras de acesso viário, interligação com o modal

⁵⁵ No ano da formação da empresa, o estado nacional holandês passou a deter 65% das ações da nova companhia, o governo municipal de Amsterdam 34% e o governo municipal de Roterdã 1%. Os recursos externos alocados na companhia que auxiliaram no financiamento das obras tinham como origem, principalmente, o banco de Amsterdam – ABN, que passou a financiar os planos de expansão e reconstrução do aeroporto (MAKHOLOUFI; DAVIS, 2013)

ferroviário, instalação de novos equipamentos de segurança e controle do tráfego aéreo, inauguração de terminais, áreas comerciais e de serviços.

Importante citar que, a partir da década de 1960, com a evolução tecnológica na engenharia aeronáutica e a consolidação dos aviões movidos a jato, estes passam a alterar a dinâmica operacional dos aeroportos, tanto em terra como no ar. O tempo de deslocamento durante as viagens passa a ficar mais curto e, ao mesmo tempo, o uso do modal aéreo, pela população e pelas empresas de transporte de cargas, torna-se mais intenso⁵⁶, o que demandou maiores espaços físicos para acomodar os passageiros e as cargas nos aeroportos⁵⁷.

No entanto, ao mesmo tempo que se estabelece uma expansão espacial da área ocupada pelo Aeroporto de Amsterdam-Schiphol, surge uma externalidade negativa advinda dos novos modelos de aviões: a poluição sonora (Mapa 9). Para administrar os efeitos negativos em termos de ruído foram feitas restrições de construção em determinadas áreas circunvizinhas, que contaram (e ainda contam) com o apoio do Governo Nacional e da província da Holanda do Norte no acompanhamento dos estudos de impacto ambiental (EUROPEAN COMMISSION, 2017).

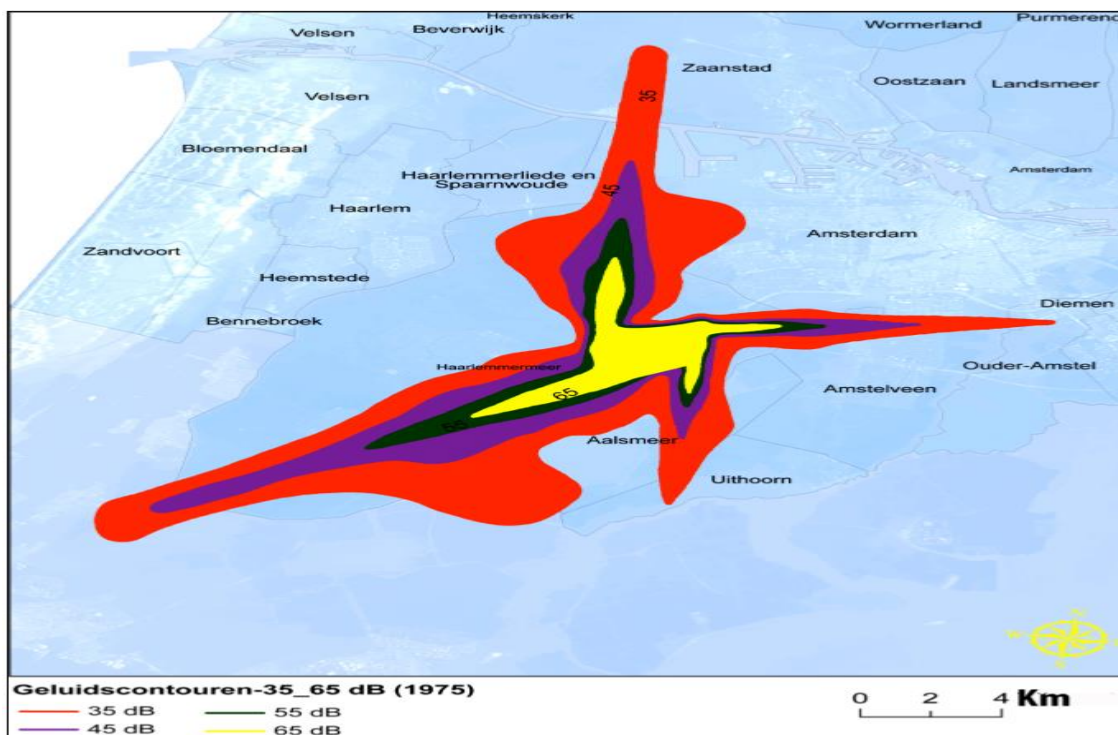
Em 1975, o Governo Nacional holandês definiu o primeiro mapeamento das curvas de ruído (WERKGROEP TOEKOMST LUCHTVAART, 2014), o qual passou, também, a evitar a urbanização nas proximidades das áreas projetadas para receber as futuras pistas e controlar a evolução dos assentamentos

⁵⁶ Um dado interessante sobre este período é com relação ao aumento do número de passageiros que passam a utilizar o Aeroporto de Amsterdam-Schiphol: cresceu de 1,4 milhões em 1960, para cerca de 5 milhões em 1970 (AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, 2016).

⁵⁷ Era preciso ampliar as pistas e instalar novos terminais de passageiros para possibilitar ao aeroporto acompanhar o desenvolvimento tecnológico, trazido pela evolução das aeronaves, que passaram a utilizar motores a jato. Já, posteriormente, na década de 1970, a indústria aérea toma um novo impulso com a liberalização das atividades comerciais e concorrenciais dos serviços de transporte aéreo com a desregulamentação do mercado iniciado em 1978 nos Estados Unidos e, posteriormente, expandido para rotas transatlânticas e viagens comerciais na Europa (FARINA; SCHEMBRI, 1990)

humanos na região lindeira ao aeroporto⁵⁸ (BEWONERS AANSPREKPOINT SCHIPHOL, 2017).

Mapa 9. Curva de ruído (35 decibéis, 45 dB, 55 dB e 65 dB) em torno de Schiphol



Fonte: (MAKHLOUFI; DAVIS, 2013).

De maneira geral, a partir da inclusão dos aviões a jato⁵⁹, a demanda por investimentos para acompanhar as inovações tecnológicas no setor aeronáutico

⁵⁸ Os contornos de ruído e os regulamentos sobre a ocupação humana nas regiões demarcadas são revisadas conforme o avanço (ou redução) dos níveis de ruído. A última alteração do plano de controle do uso do solo, com base na emissão de ruído, foi feita em 2005 e demarcou 35 pontos em torno do Aeroporto de Amsterdam-Schiphol, onde a produção de ruído é medida nas imediações das 6 pistas existentes e, caso ultrapasse a carga máxima de ruído aceitável determinada pela legislação, a pista não pode mais ser usada e o tráfego deve ser desviado para rotas alternativas. A última resolução a respeito da limitação do ruído foi proposta pela comunidade que habita na vizinhança e baseia-se no acordo de não usar mais de três pistas simultaneamente. Além disso, em 2007 abriu-se um canal de comunicação com as pessoas que vivem em torno do aeroporto, cujas demandas e reclamações são recebidas por um escritório chamado BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) ou (ponto de chamada dos residentes Schiphol) fundado pelo Departamento de Controle de Tráfego Aéreo Holandês, Air Traffic Management Netherlands (LVNL) e pelo aeroporto Amsterdam Airport Schiphol (AAS).

⁵⁹ Este período é o mais revolucionário dentro do processo histórico do Aeroporto de Amsterdam-Schiphol; não apenas deste, mas para muitos outros aeroportos em todo o mundo. Trata-se do surgimento da chamada “era a jato” (*Jet Age*), quando as aeronaves alimentadas por motores de turbina passam a oferecer voos transcontinentais e intercontinentais em menos tempo e, também, a ditar uma nova dinâmica econômica e social, no intercâmbio cultural e nas relações

desempenhou forte influência na economia mundial, e pressionou os governos nacionais que, até então, controlavam todo o sistema de transporte aéreo nos países. Diante disso, em 1978⁶⁰, os Estados Unidos tornaram-se o primeiro país a desregular este sistema ao permitir a entrada de novas empresas comerciais privadas, dotando-as de autonomia para aplicar os preços das tarifas de modo concorrencial e a elaborar suas próprias rotas.

Assim, sem a interferência direta do poder público no tocante à regulação dos preços e dotadas de autonomia para operar e explorar o mercado de aviação civil, por meio da concorrência comercial, as companhias aéreas norte-americanas promoveram uma grande transformação no sistema de transporte aéreo mundial, tanto de passageiros, quanto de cargas, e influenciaram outros países a fazerem o mesmo (FARINA; SCHEMBRI, 1990).

Em 1992, os Estados Unidos e a Holanda assinaram um acordo bilateral que deu direitos à empresa holandesa KLM⁶¹ a operar em aeroportos norte-americanos e, da mesma forma, os Estados Unidos passaram a enviar voos regulares comerciais para o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol. Este foi o primeiro acordo bilateral a abrir completamente o mercado para as companhias aéreas internacionais, e desencadeou um processo semelhante em outros países na Europa (EUROPEAN PARLIAMENT, 2013). O reflexo destes acordos internacionais e o uso do modal aéreo no transporte de passageiros e de cargas, de maneira mais intensa, fez o Aeroporto Internacional de

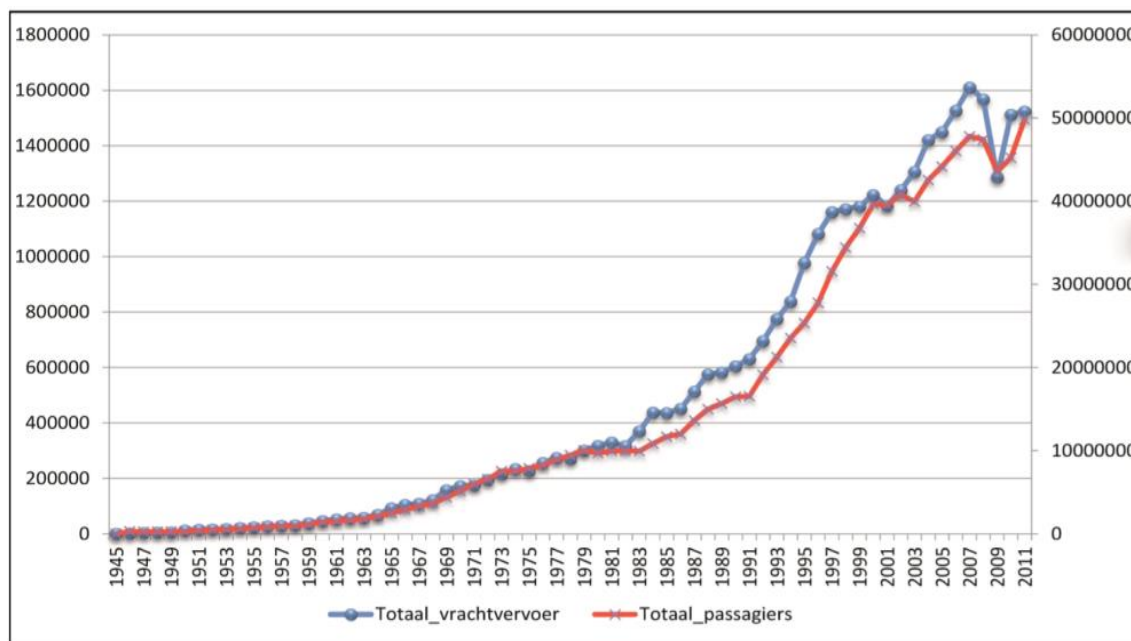
de comércio exterior entre os países, dentro do modelo de globalização que passa a se configurar a partir de então (JET AGE, THE, 2017).

⁶⁰ Após a lei norte-americana de desregulamentação do setor aéreo, o número de companhias aéreas amplia de 30 para cerca de 200, nos primeiros anos da década de 1980; e o volume de passageiros evoluiu de 240 milhões em 1978, para 455 milhões, em 1988, nos Estados Unidos (FARINA; SCHEMBRI, 1990).

⁶¹ A KLM Royal Dutch Airlines foi fundada em 7 de outubro de 1919 para servir ao reino dos Países Baixos e suas colônias. Com a liberalização do mercado de aviação civil na Europa (1992), a KLM instala o seu *hub* no aeroporto de Amsterdam Schiphol e amplia a sua rede de conectividade junto a outras companhias aéreas afiliadas. A KLM se consagrou como a companhia aérea mais antiga do mundo em atividade, operando em 145 destinos sob seu nome original e, atualmente, faz parte do grupo AIR FRANCE KLM desde a fusão em 2004.

Amsterdam-Schiphol registrar um aumento das operações aéreas a partir dos anos 1980 (Gráfico 2).

Gráfico 2. Transporte de passageiros (cor vermelha e eixo direito) e de carga (cor azul e eixo esquerdo) entre 1945 e 2011 no aeroporto de Schiphol



Fonte: (MAKHLOUFI; DAVIS, 2013).

Do mesmo modo, nota-se que a década de 1980 passa a ser um marco na questão da evolução da oferta de emprego na região onde está instalado o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, transformando-o em um polo de negócios e geração de emprego. Segundo Makhloufi e Davids (2013), em 1957 havia 14.000 pessoas trabalhando dentro da área aeroportuária e, em 2010, o número saltou para cerca de 60.000 pessoas. Já o número de empresas instaladas evoluiu de 250 empresas, em 1967, para cerca de 500 empresas, em 2010.

Em 1980, a partir do aumento das movimentações do transporte aéreo neste aeroporto (Gráfico 2), a empresa N.V. Luchthaven Schiphol, passa a operar sob o conceito *hub-and-spoke*⁶² (CORNEEL UNIVERSITY, 2011) para,

⁶² Em 1955, a companhia aérea norte-americana Delta Air Lines foi pioneira ao aplicar este sistema no aeroporto de Atlanta, no estado da Geórgia, o qual se tornou um paradigma a ser

além de aumentar as frequências de voos e otimizar os custos operacionais, torná-lo um poderoso centro de distribuição de produtos na Europa.

Ao pesquisar sobre o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, foram encontradas informações de que a oferta de emprego, a partir das atividades aéreas, não está relacionada apenas à área circunscrita ao perímetro deste aeroporto, mas, também, em setores comerciais e industriais que dependem dos serviços prestados pelo modal aéreo. Como afirmam Makhloufi e Davids (2013):

Enquanto o emprego na KLM e na N.V. Luchthaven Schiphol cresceu 28,6% e 64,2%, respectivamente, entre 1980 e 2007, o emprego na região ao redor de Schiphol, no seu conjunto, cresceu pelo menos 118% durante este período (MAKHLOUFI; DAVIS, 2013, p. 10). Tradução do autor da tese.

Entende-se, portanto, que a oferta de empregos gerados para além dos limites do aeroporto tem relação direta com o tamanho que este equipamento de transporte aéreo ocupa no espaço urbano. Tal desempenho se consolidou após este aeroporto se tornar uma empresa de capital misto (1958), tendo o Governo Nacional Holandês como o maior acionista e principal fomentador do seu desenvolvimento, a partir do qual novas áreas foram anexadas em um processo constante de renovação do espaço ao redor do aeroporto⁶³ (MAKHLOUFI; DAVIS, 2013).

Importante lembrar, também, que no bojo desta forte atuação do Governo Nacional Holandês na aquisição de terras, tanto o governo local de Amsterdam, quanto de Haarlemmermeer, seguiram aplicando as políticas espaciais de controle e uso do solo iniciadas na década de 1930, quando o então aeroporto municipal foi incluído no planejamento local e regional.

adotado por várias outras companhias aéreas e aeroportos no mundo todo, ao moldar um sistema de rotas aéreas intercaladas em distâncias específicas de curta e média duração. Neste caso, um *hub* é um aeroporto central para onde os voos de longa distância são encaminhados e, a partir dele, outros voos de curta e média distância são realizados por meio de outras rotas, *spokes*, oferecendo mais opções de voos para o transporte de cargas e passageiros.

⁶³ A área interna do Aeroporto de Amsterdam-Schiphol passou de 700 hectares, no ano de 1957, para 2.678 hectares no ano de 2000.

Assim, as práticas de gestão do uso e ocupação do solo no que tange à atenção ao território circunvizinho ao aeroporto, aplicadas ao longo de várias décadas, proporcionaram uma morfologia espacial que permitiu atrair atividades econômicas, serviços, comércios e indústrias, configurando o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol em uma nova centralidade urbana. Tais fatos auxiliam na compreensão de como este aeroporto se torna, a partir dos anos 1980, em um espaço de interesse para o desenvolvimento de projetos imobiliários em sintonia com a dinâmica aeroportuária - como era o desejo expressado pelos líderes políticos e empresariais na década de 1930.

Na sequência, seguindo a tradição holandesa de atuar como protagonista nos assuntos relacionados ao controle e uso do solo, a administração do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol decidiu, em 1987, instituir a companhia de desenvolvimento imobiliário chamada Schiphol Area Development Company (SADC). Em linhas gerais, esta empresa pública passou a centralizar as ações governamentais de aquisição de terras e implantação de infraestrutura urbana básica ao redor do aeroporto onde, posteriormente, foram instalados escritórios, galpões, armazéns, centros de distribuição, sedes de empresas internacionais da área de tecnologia, automobilística, setor de frete aéreo e outros serviços de apoio ao complexo logístico, que se formaram com mais intensidade a partir da década de 1990⁶⁴.

Em 1999, ocorreu uma alteração no nome e nas funções da empresa NV Luchthaven Schiphol, criada em 1958, para administrar o Aeroporto Internacional de Amsterdam Schiphol. O governo nacional holandês (o maior acionista) decidiu reformular o regimento da empresa, agora chamada Royal Schiphol Group, a qual além de administrar este aeroporto, passou a oferecer a sua

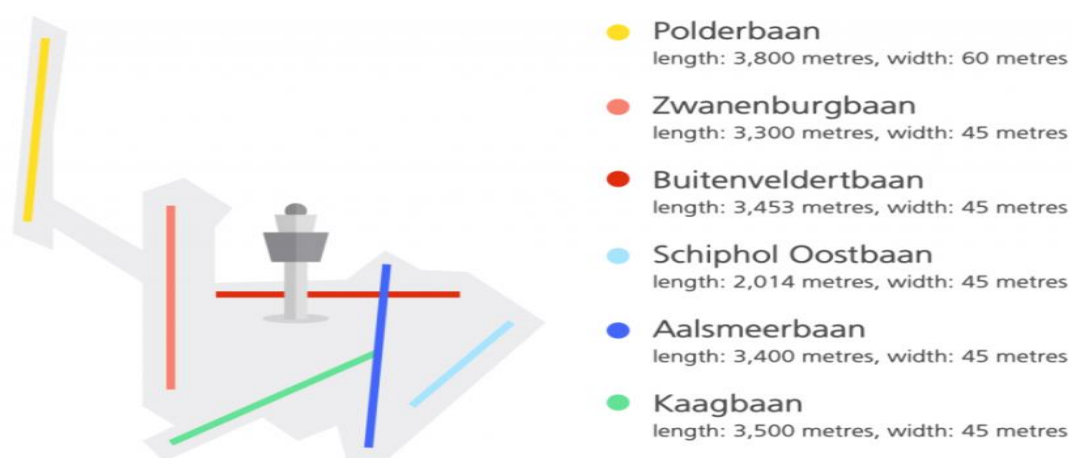
⁶⁴ Em 1991, em um processo constante de ampliação e reformas, como a construção de novos saguões de embarque e desembarque, é inaugurado o novo prédio central do aeroporto, chamado Schiphol Plaza, que passa a ofertar mais serviços destinados aos usuários do aeroporto como: hotéis, restaurantes, postos de atendimento bancário, biblioteca, museu, casino, novas lojas, um novo terminal de metrô, novas opções de linhas de ônibus e serviços de táxi. Também, neste mesmo ano, é inaugurada a nova torre de controle de tráfego aéreo, com 101,7 metros de altura, a maior torre do mundo até aquela ocasião, já que a torre existente não conseguia mais supervisionar toda a área do aeroporto (AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, 2017a).

experiência no gerenciamento de outros aeroportos, tanto na Holanda como em outros países, nas áreas relacionadas à aviação, serviços aos passageiros e negócios imobiliários (AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, 2017b).

O Royal Schiphol Group N.V. opera aeroportos na Holanda e internacionalmente. A área de negócios da empresa fornece serviços de check-in e instalações de segurança; projeta terminais, píeres e portões de embarque; desenvolve e gerencia sistemas de bagagem; gerencia a área de pouso e decolagem; mantém infraestrutura e coordena a segurança em plataformas, estradas e terrenos, bem como nos edifícios. A área de negócios também concede concessões para lojas, restaurantes, serviços e entretenimento; opera lojas, estacionamentos e publicidade. Já a área de negócios imobiliários da empresa desenvolve, administra, opera e investe em imóveis nos aeroportos e em seus arredores. A área de negócios Alliances & Participations concentra-se na operação de aeroportos regionais, incluindo os aeroportos de Roterdã, Haia, Eindhoven, Lelystad, e no desenvolvimento de atividades comerciais internacionais (BLOMBEERG VIEW, 2017). Tradução do autor da tese.

A partir dos anos 2000, o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol recebeu novas ampliações e expansões, principalmente no setor de embarque e desembarque. A última atualização dos números a respeito da área total do aeroporto, em 2017, indicava uma área de 2.787 hectares, sendo o complexo aeroportuário formado por 6 pistas (Figura 8), 90 portões de acesso e 7 píeres logísticos (BLOMBEERG VIEW, 2017).

Figura 8. As seis pistas do Aeroporto Amsterdam-Schiphol (2017)



Fonte: (AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, 2017c).

Importante mencionar que a NACO⁶⁵ (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2017a), empresa holandesa especializada em construção e reforma de aeroportos, participou ativamente, junto ao Grupo Schiphol, no planejamento das expansões deste aeroporto que, em 2016, alcançou a marca de 63 milhões de passageiros transportados, 1.700.000 de toneladas transportadas e 479 mil movimentos aéreos (entre voos e decolagens) (ROYAL SCHIPHOL GROUP, 2017a). Atualmente, a NACO está envolvida na supervisão do projeto e construção de novas extensões e renovações dos pavimentos terrestres do Aeroporto Internacional de Schiphol, incluindo a reabilitação das pistas, e melhoria dos acessos ao redor do prédio central do terminal (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2017b).

Conforme dados coletados por MAKHLOUFI e DAVIS (2013) é possível atestar de que maneira a região irradiada a partir do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol tornou-se um vetor de desenvolvimento econômico e industrial na Região Metropolitana de Amsterdam (MRA).

De todas as empresas internacionais com escritórios na Holanda, no início do século XXI, uma em cada cinco era localizada na vizinhança de Schiphol, uma em cada 10 em outro lugar no Haarlemmermeer e um pouco menos de 10% em Amsterdam. Schiphol tornou-se um local particularmente privilegiado para fixar a sede europeia e os centros de distribuição para empresas nos setores de alta tecnologia e eletrônica, indústria farmacêutica, biotecnologia, produtos químicos, máquinas, moda e roupas e bens de consumo duráveis. Quase metade de todas as empresas japonesas instaladas na Holanda estavam localizadas em torno de Schiphol naquela época, início do século XXI, quase um quarto no resto do Haarlemmermeer e um pouco mais de 16% em Amsterdam. Para as empresas de outros países asiáticos, as percentagens foram 24% [localizada na vizinhança de Schiphol], 15% [Haarlemmermeer] e 8% [Amsterdam], respectivamente; dos Estados Unidos 26% [localizada na vizinhança de Schiphol], 13% [Haarlemmermeer] e 11% [Amsterdam]. Cerca de 22% das empresas britânicas estavam localizadas na área de Schiphol e outros 11% por cento em Amsterdam (MAKHLOUFI; DAVIS, 2013, p. 12). Tradução do autor da tese.

⁶⁵ A NACO (Netherlands Airport Consultants) é uma empresa de engenharia e consultoria de aeroportos baseada na cidade holandesa Haia, desde 1949, e foi responsável pela concepção do prédio do terminal central de passageiros para o novo aeroporto de Schiphol inaugurado em 1967. Atualmente a NACO está envolvida em vários outros projetos de planejamento e desenvolvimento de aeroportos no mundo, entre eles, o *master plan* do novo Aeroporto Internacional de Campinas- Viracopos.

Por fim, em 2017 a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) reconheceu, como sendo de excelência, o programa de transporte de produtos farmacêuticos realizado pelo Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol (SCHIPHOL GROUP, 2017a). Ainda, segundo dados apurados⁶⁶, os volumes de carga transportados nos primeiros seis meses de 2017 aumentou 8,7% em comparação ao mesmo período no ano de 2016⁶⁷ (SCHIPHOL GROUP, 2017b).

3.5 A companhia de desenvolvimento da área de Schiphol (Schiphol Area Development Company)

Após o registro sobre as etapas de evolução do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, se fez necessário estudar a gestão do uso do solo ao redor deste aeroporto, como também, os reflexos na dinâmica urbana e econômica da região aeroportuária.

Até o início da década de 1980, seguindo as normas de uso e ocupação do solo em toda a Holanda, a política urbana para a instalação de empreendimentos industriais, serviços, residenciais e comerciais, na área circunvizinha ao Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, era bastante restritiva.

Dessa forma, a ausência de uma dinâmica urbana e econômica atrelada ao aeroporto, fez com que, em 1987, com o propósito de fomentar a correlação entre as atividades econômicas e o modal aéreo, fosse criada a Companhia de Desenvolvimento da Área de Schiphol (Schiphol Área Development Company - SADC) gerida, em parceria, pelos municípios de Haarlemmermeer, Amsterdam,

⁶⁶ Nota-se, ao fazer uma leitura dos relatórios publicados ano de 2017, que o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol ampliará o setor de distribuição de produtos comercializados via comércio eletrônico e, também, de produtos perecíveis, como os farmacêuticos, laboratoriais clínicos e agrícolas: flores, por exemplo (SCHIPHOL GROUP, 2017b).

⁶⁷ Este crescimento relatado é resultado de uma maior demanda do transporte aéreo de cargas entre a Holanda e países asiáticos, além da Rússia.

pela província do norte da Holanda e pelo grupo Schiphol⁶⁸ (FOUNDATION GROUP ADP, 2017).

Uma das primeiras ações realizadas pela SADC foi, em 1991, a elaboração do Plano para o Desenvolvimento de Schiphol e Arredores (*Plan for the Development of Schiphol and Surroundings*). Este plano foi elaborado com o propósito de requalificar a região aeroportuária, e fortalecer competitividade da Região Metropolitana de Amsterdam (MRA), tanto nacional, quanto internacionalmente, a partir da construção de edifícios comerciais, industriais, galpões logísticos, distritos de negócios, da ampliação da mobilidade urbana, tanto para o deslocamento de pessoas quanto de cargas ao redor do aeroporto, além de dispor a região de opções de moradia para os trabalhadores (BERG; KLINK; POL, 1996).

De maneira geral, a SADC é responsável pelo zoneamento e elaboração de critérios para o uso e ocupação do solo, em cooperação com os municípios circunvizinhos ao aeroporto. Além disso, a SADC realiza empreendimentos imobiliários de modo a direcionar o desenvolvimento urbano, integrando as atividades econômicas que demandam serviços de transporte aéreo. Já o Grupo Schiphol⁶⁹, é responsável pelas estratégias de desenvolvimento econômico regional, o que possibilita ao poder público atuar como protagonista, tanto no mercado imobiliário (SADC), além de mediar conflitos entre os municípios, como,

⁶⁸ O grupo Schiphol é de propriedade do Ministério das Finanças holandês (69,77%), dos municípios de Amsterdam (20,03%) e Roterdã (2,2%) e da companhia Aéroports de Paris (8,00%), empresa francesa especializada em gestão de plataformas aeroportuárias, como os aeroportos de Paris-Orly e Paris-Charles-de-Gaulle. Internacionalmente, o Grupo Schiphol possui participações e auxilia no gerenciamento do aeroporto de Eindhoven (Alemanha), no aeroporto de Brisbane (Austrália), no Aeroporto Internacional John F. Kennedy (Estados Unidos) e no Aeroporto Internacional de Incheon (Coreia do Sul).

⁶⁹ Um detalhe importante é que a responsabilidade pelo planejamento urbano do aeroporto (onde o governo nacional holandês é o maior acionista) é compartilhada com as autoridades governamentais e o grupo Schiphol. O grupo de acionistas, formado por entidades públicas e privadas, são responsáveis pela área em que o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol está situado, onde desenvolvem, constroem e operam no setor imobiliário, atuando na disposição de infraestrutura viária de acesso ao aeroporto; além de alugar os imóveis, como edifícios de escritórios, armazéns de carga e hotéis, construídos em parceria com investidores particulares.

por exemplo, na adequação do sistema viário para evitar congestionamentos na região aeroportuária.

A pesquisa constatou que o fato da Holanda, historicamente, promover um maior controle sobre o uso do solo, favoreceu o direcionamento mais eficaz do crescimento da área aeroportuária e, também, na forma como é estabelecida a gestão urbana, integrada às áreas circunvizinhas.

A partir dos estudos sobre a SADC, nota-se que esta favoreceu a instalação das atividades comerciais e imobiliárias, alinhadas às necessidades do mercado, tornando a região aeroportuária mais atraente para as empresas - um fator de localização potencialmente decisivo. São os casos de empresas como a Microsoft, a Cargill, a Danone, dentre outras, que, ao optarem pela MRA, impulsionam a região ao redor do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol (ROYAL SCHIPHOL GROUP, 2016).

Segundo dados divulgados no relatório anual de 2016⁷⁰ (SCHIPHOL GROUP, 2016) o aeroporto conectou a região a 322 destinos em todo o mundo, transportou cerca de 70 milhões de passageiros, movimentou 1.7 milhões de toneladas de carga aérea, e, o mais notável, gerou uma receita de 1,5 bilhão de euros para o mercado imobiliário local, sendo que 88,7% dos imóveis (pertencentes ao Grupo Schiphol), tanto residenciais quanto comerciais, estavam ocupados (alugados) no período analisado (Annual Report Schiphol 2016).

É possível perceber, assim, que a SADC traz no bojo de suas atividades, as bases formuladoras de um ambiente urbano (cidade-aeroporto) atrelado à mobilidade do transporte aéreo. Destaca-se que a cidade-aeroporto tende a não se desenvolver, caso o aeroporto esteja instalado isolado no território, sem inserção no contexto urbano-regional (KASARDA, 2000), o que não é o caso de Schiphol.

⁷⁰ O anuário é uma publicação que registra informações sobre as atividades relacionadas ao aeroporto em um período de 12 meses.

3.6 A cidade aeroportuária e os dilemas urbanos e econômicos

Como já mencionado anteriormente, a Holanda consolidou uma experiência singular na gestão de uso e ocupação do solo, principalmente a partir dos anos 1950, ao montar um banco de terras estatal de modo a direcionar a expansão urbana e aplicar o conceito de cidade compacta (FALUDI, 2005). Sobre este aspecto, encontram-se na experiência holandesa, referências urbanísticas de uma cidade compacta na forma como foi feito o processo de ocupação territorial ao redor do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol.

Em um estudo elaborado por professores do Instituto de Estudos de Ciências Sociais da Universidade de Amsterdam, foram avaliadas as políticas restritivas de uso do solo aplicadas redor do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol. Depreende-se deste estudo, que o objetivo inicial dos gestores do aeroporto foi o de evitar que as empresas que não demandam serviços de transporte aéreo se estabelecessem nos parques empresariais, regulamentados perto do aeroporto. Os números encontrados neste estudo mostram que, no período de 2002-2006, cerca de 80% das empresas que se estabeleceram na cidade aeroportuária, e nas áreas ao arredor, tinham relação direta com o aeroporto e utilizavam os serviços prestados por este modal de transporte (WIJK; BRATTINGA; BONTJE, 2011).

Localizado na MRA, o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, por meio de políticas de controle do uso na terra, tornou-se nas últimas três décadas em uma nova centralidade urbana, o que aumentou a fluidez de trens, automóveis e caminhões transportando pessoas e cargas.

[...] uma autoridade governamental com ferramentas de planejamento suficientes, por um lado, e um enfoque flexível e orientado para o mercado, por outro lado, é uma condição importante para a implementação bem-sucedida das políticas de restrição do uso da terra. (WIJK; BRATTINGA; BONTJE, 2011).

Ao estudar a cidade-aeroportuária, formada anexa ao Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, entende-se que a principal missão dos gestores é garantir a fluidez do deslocamento, e evitar que as atividades

econômicas dinâmicas, símbolos da metrópole contemporânea, percam o bem mais precioso que o aeroporto oferece: o tempo.

Assim, o exemplo estudado neste capítulo mostra que os aeroportos, em especial aqueles com classificação internacional e com habilitação para transporte de cargas, ao atrair investimentos internacionais, geram modificações no território de tal maneira que se torna um desafio articular o aeroporto nos contextos local e regional, de modo a qualificar o desenvolvimento dessas novas centralidades urbanas. Este desafio passa a ser objeto de muitos estudos a fim de garantir o uso adequado deste equipamento, incorporá-lo na dinâmica urbana, e instar a participação da região aeroportuária na rede de fluxos globais (CASTELLS, 2000).

Ao estudar o exemplo holandês, encontra-se um modelo de integração e governança territorial da região aeroportuária junto ao planejamento local (cidade-aeroportuária) e regional (Aerotropolis). Ocorre que, recentemente, esta estrutura passou a ser criticada e trouxe novas questões sobre o desenvolvimento de ações governamentais, em conjunto com a iniciativa privada para esta região aeroportuária.

Conforme estudo publicado em 2014 por pesquisadores universitários holandeses, pode-se ter uma ideia mais realista sobre os desafios futuros das cidades aeroportuárias nos contextos local/regional. Para Wijk, Bueren e Brommelstroet (2014), desde o início do século XXI os aeroportos tornaram-se uma ferramenta de desenvolvimento importante para as cidades inseridas em regiões metropolitanas, como forma de participar da atual fase da globalização da economia. Porém, surgem desafios de aspecto local que devem ser enfrentados com a interação de diversos atores sociais e políticos, combinando em uma governança colaborativa.

Encontra-se, no exemplo holandês, a instituição de uma arena política de tomada de decisão para o desenvolvimento espacial e econômico da região do

Aeroporto de Amsterdam-Schiphol, sobre a qual Wikj, Bueren e Brommelstroet (2014) realizaram uma investigação.

Os resultados da pesquisa (WIJK; BUEREN; BROMMELSTROET, 2014) mostram que as primeiras agendas pautadas pelo Fórum de Governança⁷¹ foram dominadas por projetos de desenvolvimento urbano local, com fraca incursão de temas de cunho regional, tendo como foco projetos de infraestrutura urbana ligados à mobilidade e acessibilidade ao aeroporto. Na primeira fase analisada (década de 1980), a Holanda enfrentava uma desaceleração na economia nacional frente aos demais países europeus e encontrou, no setor de logística e no transporte aéreo, uma oportunidade para se recuperar aproveitando o processo de desregulamentação do setor aéreo iniciado nos Estados Unidos, em 1978.

Em 1986, o governo nacional holandês estabeleceu uma comissão de aconselhamento temporário. Esta comissão apontou o potencial econômico do crescimento do aeroporto para a economia holandesa. Este conselho marcou uma mudança de pensamento sobre o papel estratégico dos aeroportos na promoção do desenvolvimento econômico, reconhecendo as relações recíprocas entre esse desenvolvimento e o aeroporto (WIJK; BUEREN; BROMMELSTROET, 2014, p. 4). Tradução do autor da tese.

Segundo (WIJK; BUEREN; BROMMELSTROET, 2014), até o final da década de 1980, a SADC não estava interessada em investir fora dos limites do aeroporto. Além disso, a cidade de Haarlemmermeer estava preocupada em manter as pequenas comunidades agrícolas, proteger as áreas verdes, os núcleos urbanos e rurais adjacentes ao aeroporto. Por outro lado, como já mencionado anteriormente, a partir da década de 1990, ocorrem pressões políticas para a ampliação dos serviços prestados pelo aeroporto, instando a sua expansão como uma prioridade a nível nacional, o que influenciou no desenvolvimento aeroportuário em contraste com as políticas locais. Isto gerou um atrito na arena política decisória sobre os caminhos a serem tomados na região aeroportuária, já que o Fórum de Governança (com uma visão mais

⁷¹ O chamado Fórum de Governança, instituído pela SADC, é um conselho onde se discutem questões sobre o desenvolvimento urbano ao redor do aeroporto.

restrita de contenção do espaço construído) deixou de influenciar diretamente nos rumos do aeroporto.

Assim, a partir da década de 1990, a questão econômica ganhou maior destaque com a aplicação do Plano para o Desenvolvimento de Schiphol e Arredores, e a consolidação da cidade aeroportuária. Foi neste momento que ocorreu a transferência de importantes centros de distribuição e serviços de logística de empresas globais para a região vizinha ao aeroporto, com impacto direto na economia, a partir de então⁷².

Como resultado, foram reduzidas as restrições sobre o uso do solo e aplicada uma nova visão econômica regional para o aeroporto, incluindo toda a Área Metropolitana de Amsterdam (MRA), o que fez com que a SADC passasse a centrar-se em modelos comerciais mais lucrativos, como são os casos dos parques industriais, empresariais e dos novos aglomerados urbanos (WIJK; BUEREN; BROMMELSTROET, 2014).

A partir do dilema exposto (desenvolvimento econômico X urbano), o governo nacional holandês retomou, na década de 2010, algumas diretrizes encampadas por grupos políticos e sociais referentes à urbanização, habitação, infraestrutura e mobilidade, e buscou conciliar os debates juntamente com os grupos defensores dos distritos industriais e comerciais, reequilibrando as necessidades do capital imobiliário e interesses públicos junto à Companhia de Desenvolvimento da Área de Schiphol (SADC).

3.7 O distrito Zuidas

A partir da década de 1990, ao autorizar a construção de parques empresariais nas áreas que fazem divisa com o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, a Companhia de Desenvolvimento da Área de Schiphol (SADC) incentivou diversas empresas a se deslocarem para esta região, as

⁷² Entre 1991 e 1995, o PIB holandês apresentou uma recuperação com saldo positivo de 2,6% ao ano, o número de passageiros cresceu de 16 milhões para 25 milhões, a carga transportada alcançou um milhão de toneladas e a geração de empregos, relacionados aos serviços aeroportuários, ultrapassou 40 mil (WIJK; BUEREN; BROMMELSTROET, 2014).

quais iniciaram a formação de novos aglomerados urbanos nas áreas próximas à Amsterdam.

É o caso do distrito chamado Zuidas, cujo plano diretor foi aprovado em 1998 (Figura 9). Zuidas é tratado como um modelo de projeto urbano e de reorientação do desenvolvimento da Área Metropolitana de Amsterdam. Atualmente, Zuidas é conhecido como um centro internacional de conhecimento e de negócios, sede de mais de 700 empresas, a maioria multinacionais e do ramo da tecnologia da informação, como a Google (ZUIDAS URBAN REDEVELOPMENT, 2017).

Figura 9. Maquete do projeto Zuidas



Fonte: Disponível em: <http://beyondplanb.eu/projects/project_zuidas.html>. Acesso em: 8 set. 2017.

Dentro do escopo do projeto urbano de Zuidas há a inclusão de áreas de usos mistos e diversificados, com um senso de pluraridade no conjunto dos empreendimentos imobiliários, além de clusters industriais que coexistirão, de acordo com a proposta, com os espaços públicos e as habitações para os diversos tipos de classes sociais. Ainda, o município de Amsterdam determinou, no plano diretor do distrito de Zuidas, que 30% do espaço disponível para fins residenciais devam ser do tipo habitação social (ZUIDAS URBAN REDEVELOPMENT, 2017).

Este projeto urbano, que tem um cronograma de implantação até 2040, talvez possa contrapor ao processo ocorrido na área das Docklands, na cidade de Londres⁷³, o qual, dentro da concepção (ou ambição) de tornar a cidade mais atraente para as corporações multinacionais e instituições financeiras, trouxe problemas quanto à gentrificação - o capital financeiro especulativo, atrelado ao mercado imobiliário, impossibilitou a diversidade populacional na antiga região portuária de Londres (HOMES & PROPERTY, 2016).

A prefeitura de Amsterdam trata Zuidas, cuja área é de aproximadamente 270 hectares, como uma nova centralidade urbana da capital holandesa, distante cerca de 15 km do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, com alta concentração de empresas, instituições públicas, centros de pesquisa e educação. Conforme consulta realizada em 2017 na página eletrônica do governo municipal de Amsterdam, Zuidas tem como propósito evoluir para:

[...] um centro urbano de pleno direito - um lugar para viver, trabalhar e jogar (...) oferece um excelente ambiente residencial, com amplos hotéis e instalações de lazer. Quase 2000 unidades já foram construídas. Em 2030, deve haver um total de 7.000 casas, tão diversas quanto a própria Amsterdam. Apartamentos de estúdio, alojamento para estudantes, alojamento para classe média, alojamento de cunho social, e coberturas com vistas panorâmicas. A ambição é tornar Zuidas uma área residencial onde se dá atenção especial à dimensão humana, na arquitetura e no design verde do espaço público. Zuidas será transformada em um bairro de Amsterdam bem definido e único, incluindo escolas (internacionais e holandesas), cafés e restaurantes, centros esportivos e um número crescente de lojas de varejo, lojas de conveniência e outras amenidades, eventos e exposições (ZUIDAS AMSTERDAM DEVELOPMENT OFFICE, 2017).
Tradução do autor da tese.

A seguir, tem-se duas imagens (Figura 10) datadas entre os períodos de 1950-2010, que refletem a transformação da área onde localiza-se o distrito Zuidas.

⁷³ London Docklands é o nome de uma área portuária junto ao rio Tâmisa que abrigava antigas docas em Londres, capital do Reino Unido, as quais deram lugar a conjuntos de edifícios, principalmente para uso comercial e residencial. A London Docklands Development Corporation (LDDC) promoveu um intenso processo de requalificação urbana o que gerou um *boom* imobiliário na área, durante os anos em que coordenou a execução das obras (1982-1998), sendo criticada pelo fato de favorecer a gentrificação.

Figura 10. Transformação da área Zuidas (1950-2010)



A stroll down 'lovers lane'



Fonte: Disponível em: <http://beyondplanb.eu/projects/project_zuidas.html>. Acesso em: 8 set. 2017.

Apesar da Holanda experimentar, a partir dos anos 1990, uma maior ação dos agentes financeiros e investidores atuando no mercado imobiliário, este país ainda guarda, em suas bases administrativas territoriais, os ideais da proteção ambiental, da atenção à sustentabilidade urbana, da urbanização compacta e da formação de centros integrados de transporte multimodal.

Pesquisadores dinamarqueses, especialistas em desenho urbano, Jantsen e Vetner (2008), avaliam que caso sejam consolidadas as transformações no ambiente urbano de Zuidas, principalmente com enfoque na habitação, abrigando uma variedade de moradores tanto em apartamentos de luxo como em acomodações mais acessíveis, de cunho social, isto impulsionará o caráter inovador da Zuidas. Para Jantzen e Vetner (2008), o projeto Zuidas tem perspectivas promissoras, tanto para a renovação urbana de grande escala, quanto para a formação de uma identidade local, sendo que as chaves para a formação de uma pluralidade de usuários são: oferta de habitação para todos os extratos sociais e mobilidade urbana via transporte público.

O Zuidas é um projeto ambicioso destinado a criar um centro de cidade completamente novo, como uma alternativa ao centro existente de Amsterdam, que, por direito próprio, é um destino turístico global e tem muitas qualidades para jovens residentes urbanos e iniciantes no desenvolvimento criativo e com conhecimentos industriais. Mas, as fraquezas da "menor metrópole do mundo" são igualmente óbvias. O acesso ao centro da cidade está longe de ser liso, tornando a "velha Amsterdam" pouco atrativa como sede das empresas internacionais. (...) Zuidas destina-se a compensar essas deficiências, permitindo assim que a região de Amsterdam possa competir com outros centros globais de comércio. Em comparação com projetos europeus semelhantes, a Zuidas é única em querer gerar experiências urbanas genuínas. É tornar-se não só um local de escritório ou área de compras mas, também, um ambiente verdadeiramente urbano. A grande porcentagem de habitação deve contribuir para essa aspiração (JANTSEN; VETNER, 2008, p. 160). Tradução do autor da tese.

Depreende-se deste modelo de ocupação espacial a intenção de fomentar a pluralidade de atividades econômicas, acomodar a população que necessita habitar nas áreas circunvizinhas ao Aeroporto de Amsterdam-Schiphol, além de criar um ambiente urbano compacto, dotado de corredores multimodais (trem, metrô, rodovias), os quais fornecerão mobilidade regional e acesso às áreas de oferta de emprego na região do aeroporto.

Portanto, ao observar de que maneira se constroem novos espaços ao redor do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, compreende-se a dinâmica espacial da Região Metropolitana de Amsterdam, representada sob a forma e o conteúdo de uma Aerotropolis (KASARDA E LINDSAY, 2011).

3.8 A morfologia da Aerotropolis holandesa

Apresentadas as questões que embasam a formação da cidade-aeroportuária, a partir do desenvolvimento das atividades anexas ao Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, torna-se necessário compreender de que maneira esta região se irradiou e tomou a forma de uma Aerotropolis (KASARDA, 2000).

Com base no processo histórico de desenvolvimento deste aeroporto holandês, pode-se conferir que a Aerotropolis de Amsterdam-Schiphol toma forma a partir dos anos 1990, como resultado das ações implementadas pela SADC e pelo Grupo Schiphol. É a partir deste período que se instalam, ao redor

do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, diversos agrupamentos de clusters industriais que demandam serviços de transporte aéreo, tais como: indústrias de alta tecnologia focadas nas áreas biológicas e de saúde, serviços financeiros e comerciais, indústrias de equipamentos aeronáuticos e peças automobilísticas, além de setores industriais relacionados ao comércio de flores e alimentos.

No bojo deste processo, além dos investimentos públicos e de uma maior presença do capital industrial, surge a categoria de investimento imobiliário sob os moldes dos galpões logísticos e industriais. Por se adequarem a diferentes tipos de usuários devido às características multifacetadas e flexíveis destes empreendimentos, voltados a atender a produção industrial, amplia-se o investimento atrelado ao ramo imobiliário na região (CB RICHARD ELLIS NETHERLANDS, 2011).

A questão da ampliação dos espaços destinados aos setores de logística pode ser explicada como resultado de uma maior abertura nas relações comerciais entre países que, impulsionados por um mercado competitivo, encontram no gerenciamento da cadeia de suprimentos, e no deslocamento de produtos, os procedimentos de primeira ordem para a manutenção das operações comerciais em escala global. Fato recorrente do declínio das barreiras comerciais globais são os acordos de livre comércio entre os blocos econômicos, exemplos: Zona do Euro, MercoSul, Nafta (THORSTENSEN, 1998).

Conforme destaca o relatório intitulado: Entendendo a logística na Holanda (*Understanding logistics in the netherlands*) (CB RICHARD ELLIS NETHERLANDS, 2011), a economia holandesa contemporânea é fortemente orientada para a exportação de bens e serviços, representando cerca de 60% do PIB do país. Esta vocação foi o principal motor da recuperação econômica após a crise financeira mundial de 2008, já relatada neste capítulo.

A respeito da ampliação dos serviços de logística, o professor Dr. Yossi Sheffi, do Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT)⁷⁴, especialista em sistemas de avaliação e gerenciamento da cadeia de suprimentos, cita o exemplo do setor holandês de confecções e moda. Neste caso, as roupas são modeladas e recebem projetos de design em Amsterdam (Holanda), mas são fabricadas em Hangzhou (China), em uma atividade comercial e industrial transcontinental⁷⁵ que depende da rapidez e da conectividade oferecida pelo aeroporto.

Segundo Sheffi (2013), os clusters industriais que requerem os serviços de transporte rápido incluem cerca de 200 empresas que abrigam, além do cluster de moda, outros como os de produtos perecíveis (alimentos, flores) e ciências da vida (biotecnologia e análises laboratoriais de alta tecnologia) instalados em torno do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol. Além disso, o cluster aeronáutico, voltado para a manutenção de aeronaves e desenvolvimento de novos equipamentos para o setor aéreo, torna-se fundamental nesta reconfiguração do espaço ao redor do aeroporto para a continuidade das atividades aeroportuárias.

Assim, percebe-se que os clusters formados a partir de parques logísticos empresariais, localizados próximos à cidade-aeroportuária, atendem a um novo perfil industrial que, aliado ao comércio eletrônico, oferecem serviços competitivos e especializados. Neste aspecto, os serviços de transporte de cargas aéreas desempenham uma função preponderante para toda a cadeia de abastecimento global e traduzem, de maneira mais didática, o esquema estratégico elaborado por Kasarda (2000) sobre a Aerotropolis.

⁷⁴ O Instituto de Tecnologia de Massachusetts é uma universidade privada de pesquisa, localizada em Cambridge, Massachusetts, Estados Unidos.

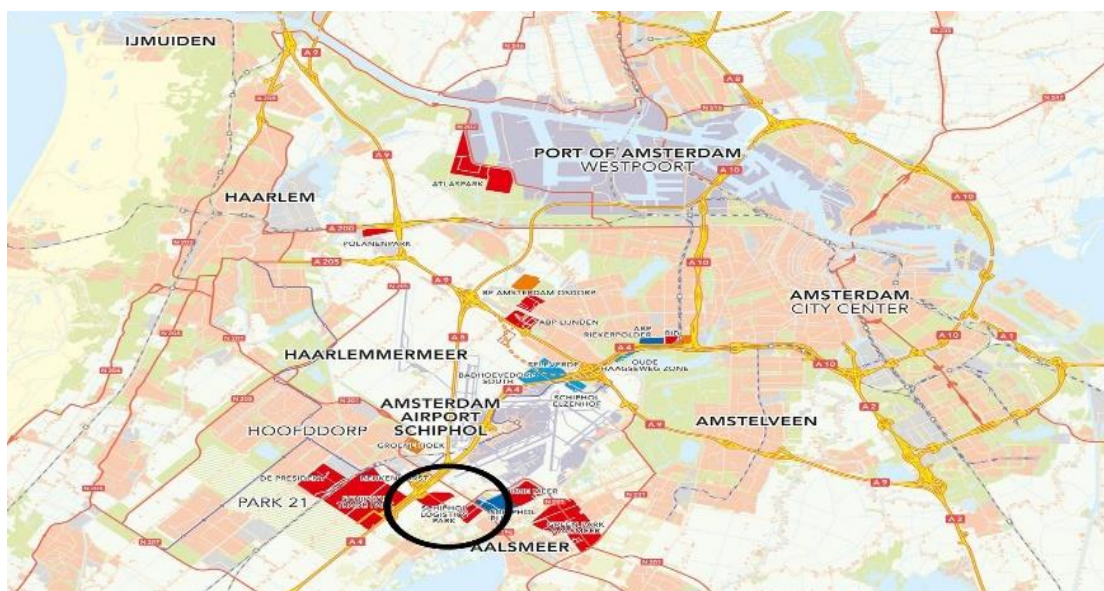
⁷⁵ Fato este que tem relação com a entrada da China, em 2001, como um estado membro da Organização Mundial do Comércio (OMC), o que fez surgir uma nova geografia no comércio mundial, inaugurou o debate sobre a globalização dos processos produtivos e a internacionalização da mão de obra (RAMOS, 2004).

Desse modo, torna-se necessário analisar como são ocupadas estas áreas, quais são os clusters industriais e os serviços de logística instalados nos distritos, próximos ao Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol.

3.8.1 Schiphol Logistics Park

Trata-se de um parque empresarial com infraestrutura moldada para as atividades de logística de grande porte, orientadas para atender as demandas de transporte de carga aérea, especificamente dos setores aeroespacial, perecíveis (fármacos e agroindústria), moda e alta tecnologia⁷⁶.

Mapa 10. Schiphol Logistics Park



Fonte: Disponível em: <<http://schiphollogistics.com/>>. Acesso em: 8 set. 2017.

3.8.2 Schiphol Trade Park

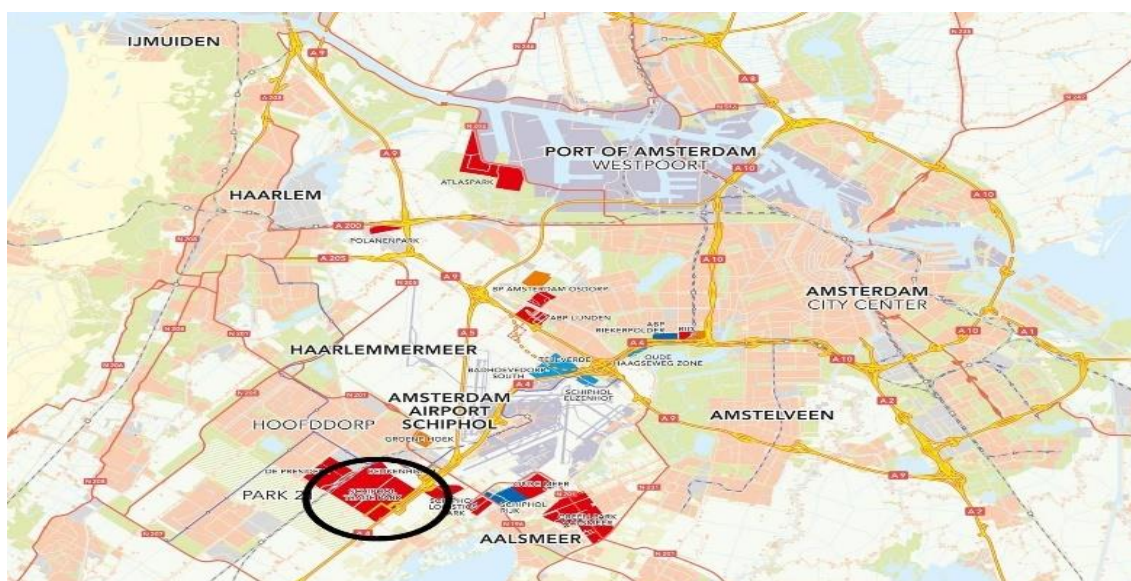
O Schiphol Trade Park (STP) faz parte do programa de desenvolvimento sustentável⁷⁷ ao redor do Aeroporto Internacional Amsterdam-Schiphol. Por

⁷⁶ Rapid Logistics e Kuehne & Nagel, Interxion, Expeditors e Somerset Real Estate, são alguns dos centros de distribuição de logística e armazéns baseados no Schiphol Logistics Park.

⁷⁷ Em 2008, no bojo da dinâmica industrial que se apropria dos espaços, até então livres ao redor do aeroporto, foi formado a Amsterdam Connecting Trade (ACT). Sob o mote de aliar o

estar alocado em uma região composta por cerca de 1/3 de área verde (Mapa 11), o STP tem como missão tornar-se um polo de logística de uso equilibrado do espaço, com foco na proteção ambiental, onde já existe uma área tombada como Patrimônio Mundial da Unesco, o Parque Geniedijk⁷⁸ (UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION, 2017).

Mapa 11. Schiphol Trade Park (STP)



Fonte: Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/schiphol-trade-park/areaarea/>>. Acesso em: 8 set. 2017.

desenvolvimento econômico junto aos princípios de atenção ao meio ambiente, a ACT, uma parceria entre o Grupo Schiphol, a Companhia de Desenvolvimento da Área de Schiphol (SADC), a província da Holanda do Norte e o município de Haarlemmermeer, elaboraram o plano Amsterdam Além da Logística com o propósito de formar um polo competitivo dentro da MRA, mas que, ao mesmo tempo, gere baixo impacto ambiental (AMSTERDAM CONNECTING TRADE, 2011). No STP há uma estação de abastecimento multicomcombustível que fornece às empresas de transporte, ali alocadas, uma série de produtos energéticos sustentáveis como os combustíveis alternativos: gás, biogás, energia elétrica e hidrogênio.

⁷⁸ O parque Geniedijk faz parte da Stelling van Amsterdam, uma linha de defesa militar que foi construída entre 1880 e 1920, distante cerca de 20 quilômetros do centro da cidade de Amsterdam, no intuito, a princípio, de servir como barreira de contenção e controle das águas em torno de Amsterdam. Ao longo do século XIX, esta área também foi usada como uma rede de fortificações armadas para, caso houvesse a necessidade, pudesse alagar imensas áreas ao redor de Amsterdam como forma de evitar a aproximação de invasores. Desde 1996, a Stelling van Amsterdam faz parte da lista do Patrimônio Mundial da Unesco, o que obriga a província da Holanda do Norte a atuar pela sua preservação. Atualmente, por causa da proximidade com o aeroporto e a intensa movimentação de aeronaves no local, esta região histórica da Holanda (onde utilizou-se dos conhecimentos da engenharia hidráulica para fins de defesa militar) passou a receber maiores cuidados em prol da memória cultural-histórica, integrando o plano de urbanização sustentável ao redor da cidade-aeroportuária.

3.8.3 Business Park Amsterdam-Osdorp

O Business Park Amsterdam Osdorp é composto por empresas de logística, dos setores da construção civil, comércio eletrônico, moda, biomedicina e do setor de processamento de banco de dados digitais (tecnologia da informação e comunicação - TIC). Além de se caracterizar como um parque empresarial⁷⁹ há, neste local, áreas residenciais, de lazer e recreação (Mapa 12).

Mapa 12. Business Park Amsterdam-Osdorp



Fonte: Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/business-park-amsterdam-osdorp/areaarea/>>. Acesso em: 8 set. 2017.

⁷⁹ Dentre as empresas situadas neste distrito estão: a G4S (empresa de segurança, gestão condominial e manutenção de edifícios corporativos); a Corning Life Sciences (empresa de pesquisas científicas especializada em produtos biomédicos); a sede corporativa do McDonald's (setor de alimentos); Taylor Guitars (empresa de instrumentos musicais); Sanquin Blood Supply (empresa de pesquisas farmacêuticas, produtos hospitalares, exames laboratoriais e banco de sangue) e a No-Excess (indústria têxtil e vestuário).

3.8.4 Business Park de President

A maior parte das empresas comerciais e setores industriais localizados no Business Park De President são dos setores automotivo, construção civil, atacadistas, tecnologia da informação e processamento de dados⁸⁰ (Mapa 13).

Mapa 13. Business Park De President



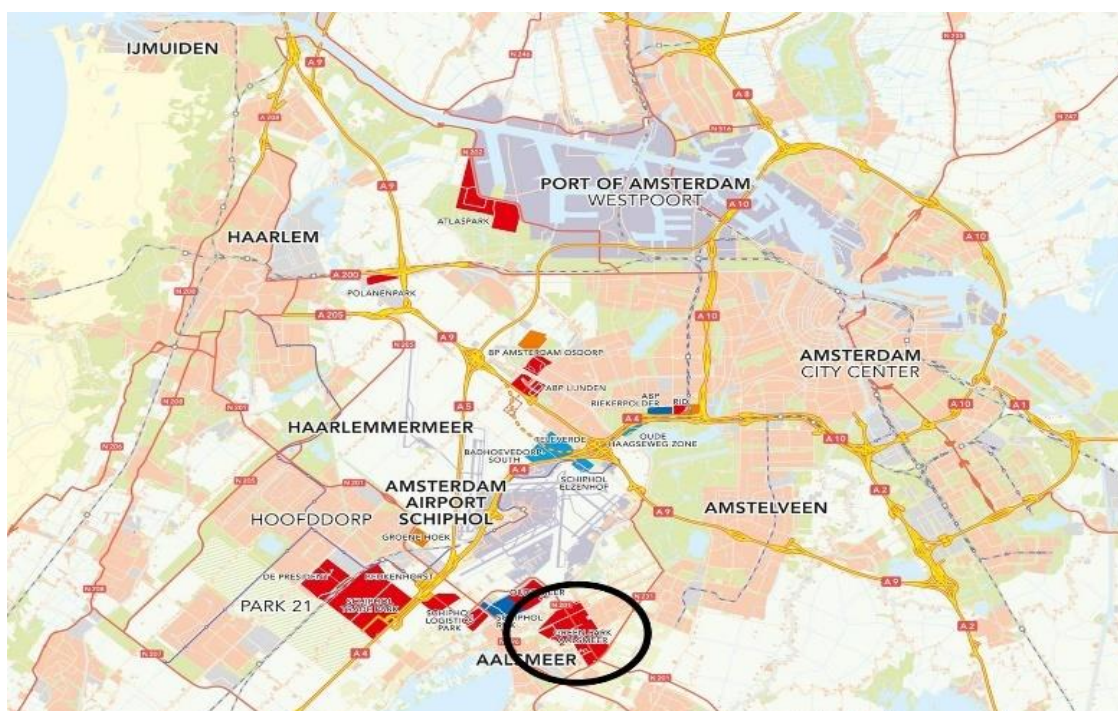
Fonte: Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/bedrijvenpark-de-president/areaarea/>>. Acesso em: 8 set. 2017.

⁸⁰ Dentre as empresas situadas neste distrito estão a chinesa Hangzhou Hikvision Digital Technology Co. Ltd. (fabricante de produtos para videovigilância); a Kawasaki (fábrica de motocicletas); Pneutec (fabricante de componentes de máquinas pneumáticas); Schwalbe (fabricante de pneus, peças e equipamentos para bicicletas e cadeira de rodas); Scotch & Soda (fabricante de roupas e acessórios de vestuário) e a Staples (atacadista de material de escritório e papelaria).

3.8.5. Green Park Aalsmeer

O Green Park Aalsmeer (Mapa 14) se destaca por ser um distrito industrial focado na agroindústria⁸¹ (floricultura e jardinagem). Neste local, situa-se o maior empreendimento destinado a leilão de flores do mundo e, também, para empresas do setor de paisagismo, chamado FloraHolland Aalsmeer⁸².

Mapa 14. Green Park Aalsmeer



Fonte: Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/green-park-aalsmeer/areaarea/>>. Acesso em: 8 set. 2017.

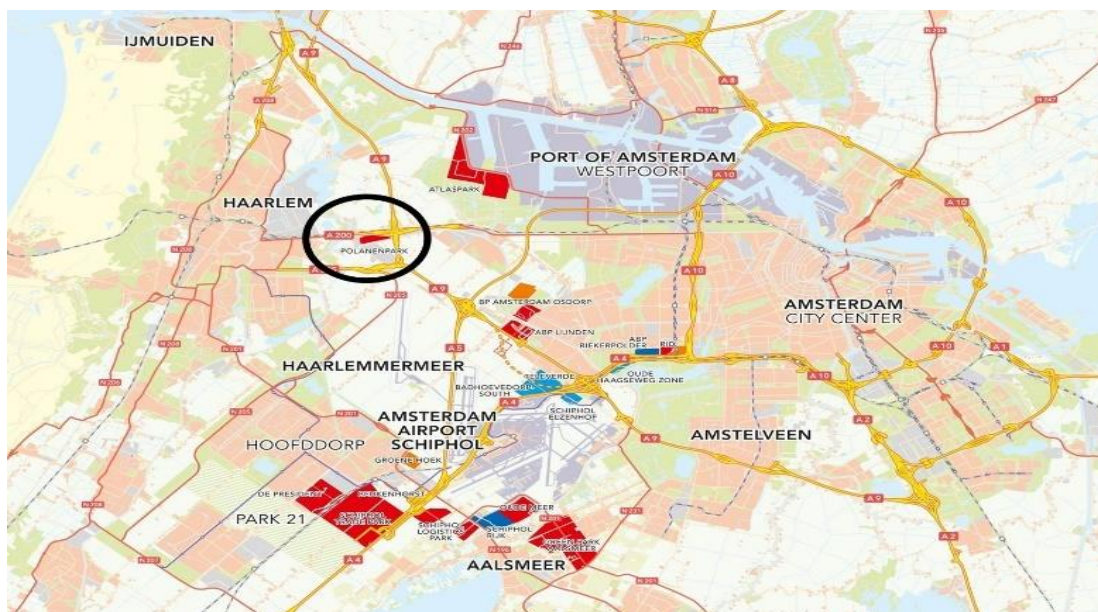
⁸¹ Além da FloraHolland Aalsmeer, há outras empresas situadas no Green Park Aalsmeer, como: PTMD (empresa do ramo de decoração, mobiliário doméstico e vasos de cerâmica); Celieplant (fornecedora de plantas e viveiros em grande escala); Bouquetnet (fornecedora de arranjos de buquês de flores); Met & Co BV (empresa de transportes); Duif International (distribuidora de produtos para floricultura, casa e jardim) e a Marginpar BV (indústria importadora de flores cortadas, especialista nas variedades de flor de verão, produzidas em cooperação com produtores no Quênia, Etiópia, Tanzânia e Zimbábue, de onde são comercializadas e distribuídas através do Leilão FloraHolland).

⁸² O FloraHolland Aalsmeer, localizado em um galpão de aproximadamente 860.000 m², é o maior mercado de vendas de flores do mundo, formado por um conglomerado de 4.291 floristas, dentre os quais, 615 estão baseados no exterior. Segundo relatório anual, em 2016 este setor gerou cerca de 4,6 bilhões de euros, empregou 2.956 funcionários e comercializou 12,5 bilhões de unidades de flores (ROYAL FLORA HOLLAND, [201-]).

3.8.6 Polanenpark

Dentre as empresas situadas no PolanenPark⁸³ (Mapa 15), estão indústrias ligadas aos setores farmacológicos, produtos químicos industriais, componentes elétricos e distribuidores logísticos especializados no comércio eletrônico⁸⁴.

Mapa 15. Localização do PolanenPark



Fonte: Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/polanenpark/areaarea/>>. Acesso em: 8 set. 2017.

⁸³ Em 2003, a Província de Noord-Holland tomou a iniciativa de descontaminar e reconstruir o antigo terreno onde era depositado o lixo coletado na região de Amsterdam. Próximo à esta área, onde em 2008 foi inaugurado o PolanenPark, encontra-se a “zona de amortecimento verde”, um cinturão de mata e de áreas agrícolas, entre os municípios de Amsterdam e Haarlem (SCHIPHOL AREA DEVELOPMENT COMPANY, [201-]c).

⁸⁴ Air Products (Indústria dos Estados Unidos especialista no fornecimento de gases médicos e produtos químicos industriais); ES Elektro (distribuidor holandês de produtos e componentes elétricos destinados para máquinas industriais); Hoogland-Mennens (setor atacadista de instrumentos de precisão para fins industriais - química e mecânica) e a PostNL (Empresa Holandesa de Correios e comércio eletrônico, com operações na Alemanha, Itália, Bélgica e Reino Unido) (. [201-]).

3.8.7 O corredor Westas

Ao longo do eixo formado pelos distritos industriais, assim como visto na explanação conceitual da Aerotropolis (KASARDA; LINDSAY, 2011), instalou-se um corredor (Mapa 16) de atividades econômicas que utilizam os serviços de transporte aéreo, rodoviário e ferroviário. Este corredor, denominado Westas, consolidou a Região Metropolitana de Amsterdam em uma das maiores regiões de negócios da Europa, especializada nos serviços de logística internacional, desde os anos 1990 (RUTTEN, 2014).

Mapa 16. Corredor Westas



Fonte: Disponível em: <file:///C:/Users/Windows/Downloads/schiphol-logistics-park%20(1).pdf>. Acesso em: 8 set. 2017.

3.8.8 A Aerotropolis como plataforma das redes de fluxos globais

Como exposto anteriormente, as ações estratégicas aplicadas pela Companhia de Desenvolvimento da Área de Schiphol (SADC), a partir da instalação dos clusters industriais ao redor do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, fomentaram a consolidação das vantagens competitivas geradas pelo aeroporto e estimularam o desenvolvimento da Região Metropolitana de Amsterdam, em um momento em que a economia holandesa estava em recessão (décadas de 1980-90).

A SADC, ao adotar novas políticas espaciais, menos restritivas de uso e ocupação do solo, permitiu a expansão dos distritos e dos parques empresariais ao redor da cidade-aeroportuária, os quais passaram a ter uma abordagem mais estrutural de planejamento urbano a fim de melhorar a competitividade e aprimorar as estratégias dos clusters. Desse modo, surgem polos logísticos de distribuição de mercadorias, escritórios, centros de pesquisa, comércio, residências e áreas de lazer, permitindo às empresas ampliarem e otimizarem as suas operações junto ao Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol.

A irradiação de uma nova dinâmica econômica, a partir da cidade-aeroportuária, dotou a região circunvizinha ao Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol de uma localização ideal para os setores industriais que necessitam de serviços de logística de grande porte, com agilidade e fluidez, consolidando, neste caso, a Aerotropolis holandesa.

Estudar o modelo de desenvolvimento econômico e urbano, adotado na região do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, possibilitou compreender de que maneira a representação dos clusters industriais, de serviços e de logística, distribuídos ao redor da cidade-aeroportuária, formataram uma região em prol de um desenvolvimento orientado a garantir uma maior fluidez e conectividade junto às redes de fluxos globais (CASTELLS, 2000). Em suma, o processo de consolidação da Aerotropolis holandesa demonstra como uma região metropolitana, que possui um aeroporto de grande porte com vocação para o comércio internacional, se adaptou e se qualificou

para fazer frente ao competitivo mercado mundial em tempos de globalização da economia e dos meios de produção.

3.9. A decolagem da Região Metropolitana de Amsterdam

O desenvolvimento da cidade-aeroportuária e, posteriormente, da Aerotropolis, a partir do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, só pode ser entendido através da leitura do contexto político, histórico e social da Holanda. Como dito no início deste capítulo, foi por meio de uma política pública orientadora para o desenvolvimento da região aeroportuária que o poder público determinou, na década de 1930, que este aeroporto deveria se consolidar em um equipamento prioritário no auxílio ao desenvolvimento da Região Metropolitana de Amsterdam.

Porém, apenas a partir da desregulamentação do setor aéreo, e da ampliação do comércio internacional, que este processo de urbanização orientada ao redor das instalações do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol começou a surtir efeito. Como visto, foi a partir da década de 1990 que este aeroporto se consolidou como uma nova infraestrutura urbana, o que atraiu sedes corporativas, centros logísticos, armazéns industriais, parques empresariais, indústrias, além de novas áreas residenciais.

Conforme explicou Maurits Schaafsma⁸⁵ (JUVARA; SHAAFSMA, 2017), no seminário intitulado Sustainable Airport Region (Região Aeroportuária Sustentável), promovido pelo Grupo Schiphol em 2011 (SHAAFSMA, 2011), o legado principal desta cidade-aeroportuária holandesa foi fomentar o desenvolvimento das áreas circunvizinhas, através de um processo de integração regional. Ou seja, a cidade-aeroportuária formou, ao seu redor, novos espaços empresariais e industriais, instalados em clusters que interagem

⁸⁵ Maurits Schaafsma é planejador urbano, especializado em planejamento aeroportuário do Grupo Schiphol e auxiliou no desenvolvimento do conceito *AirportCity* para os aeroportos de Roterdã, Aruba, Milão, Paris, Zurique, Dublin e Brisbane.

constantemente, tanto com o mercado interno e externo, devido à proximidade com os serviços de transporte aéreo, proporcionando alto poder de conectividade com consumidores e fornecedores em um curto espaço de tempo (SCHAAFSMA, 2011).

Schaafsma (2011) explica que o arranjo do espaço ao redor do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol foi feito com o princípio de fazer com que o modal aéreo atue como um facilitador na integração regional. Neste caso, a formação da Aerotropolis está relacionada, intrinsecamente, às ligações e conectividades das infraestruturas de transporte terrestre.


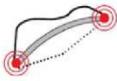



Figura 11. Aeroporto Internacional de Amsterdam Schiphol (2017)



Fonte: Disponível em: <<http://www.kcap.eu/images/001217image.jpg?w=1600&h=1066&c=1>>. Acesso em: 8 set. 2017.

Por meio da leitura do Quadro 1, expõe-se a dinâmica do espaço organizado a partir da influência do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol que, ao unir-se a outros modais de transporte, ultrapassa os limites da cidade-aeroportuária, alcança outros municípios ao redor e forma uma nova rede urbana, consolidando a Aerotropolis.

Quadro 1. Do Aeroporto à Aerotropolis

	<p>A princípio, o edifício central do aeroporto tem como função, apenas, atuar como ponto de integração das redes de transporte terrestre (ferroviário e rodoviário), tanto para passageiros como para o deslocamento de cargas.</p>
	<p>A partir de uma maior integração das atividades econômicas e produtivas, que necessitam dos serviços de transporte aéreo, potencializa-se a dinâmica formada pelos centros de distribuição e serviços de logística. A partir desta integração, formam-se corredores interligando os clusters de distritos industriais localizados entre o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, a cidade de Haarlemmermeer e a cidade de Amsterdam, configurando-se como um dos primeiros reflexos da dinâmica produzida pela cidade-aeroporto.</p>
	<p>Na sequência, além das conexões rodoviárias, formam-se os nós ferroviários em torno do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, possibilitando a expansão da dinâmica gerada pela cidade-aeroporto que, agora, além de conectar Haarlemmermeer e Amsterdam, o aeroporto passa a assumir um status interurbano ao se conectar com outras cidades da Região Metropolitana de Amsterdam.</p>
	<p>A consolidação do sistema de transporte metropolitano (trem, metrô, ônibus) faz com que o alcance do Aeroporto de Amsterdam-Schiphol se expanda para toda a Região Metropolitana de Amsterdam.</p>
	<p>A integração urbana gerada a partir da dinâmica econômica promovida pelo Aeroporto de Amsterdam-Schiphol faz com que sejam interligadas diversas outras cidades, alcançando centros urbanos menores através de uma rede formada por vários 'nós'.</p>

Fonte: (SHAAFSMA, 2011). Adaptado pelo autor da tese.

Sobre este processo de desenvolvimento urbano atrelado à junção de diversos tipos de infraestrutura de transportes, o geógrafo brasileiro Milton Santos explicou que as regiões metropolitanas, a partir da interação entre diversas cidades, assumem uma projeção dentro de um espaço geográfico, a qual faz surgir uma relação de “interdependência funcional baseada na unidade das infraestruturas urbanas” (SANTOS, 1993, p.67).

No bojo da integração entre as cidades dentro de uma região metropolitana, a partir da confluência das infraestruturas de transporte, forma-se uma rede urbana dotada de um impulso econômico, denominado por Milton Santos, como um processo de *take off* ou decolagem. Assim, tem-se que a “decolagem” ocorre através de uma diversificação crescente de atividades econômicas, apoiadas sob a oferta da infraestrutura de transportes, ao longo do tempo.

O poder multiplicador da economia urbana só pode ser exercido plenamente se as atividades industriais se diversificam no mesmo nível da cidade (o que supõe, de início, para esta última, um tamanho considerável), principalmente no nível das manufaturas intermediárias, e se a cidade é capaz de reter atividades evoluídas de serviço, ligadas organicamente ao crescimento das atividades industriais (...). Isto quer dizer que o *take off* é uma perspectiva de longo termo (SANTOS, 1981, p. 69).

Em suma, a reflexão realizada pelo geógrafo Milton Santos faz todo sentido para a compreensão didática da Aerotropolis, a qual não é um projeto, mas sim um processo, ou uma perspectiva de longo termo (SANTOS, 1981).

4 O ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MEMPHIS

4.1 Introdução

Este capítulo tem como objetivo apresentar as contribuições do período de estágio no exterior, realizado por meio do programa de Doutorado Sanduíche, através de uma parceria internacional entre a Pontifícia Universidade Católica de Campinas e a Universidade de Memphis (Estados Unidos), financiada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) que patrocinou uma bolsa de estudos por um período de quatro meses (março-junho/2017).

Por meio do Programa de Doutorado Sanduíche no Exterior (PDSE) o pesquisador realizou estágio sob a orientação do Professor Wilson Ribeiro dos Santos Junior (Puc-Campinas), no Brasil, e recebeu coorientação da Professora Esra Ozdenerol (University of Memphis), nos Estados Unidos. Esta experiência no exterior contribuiu para que o pesquisador ampliasse os seus conhecimentos sobre a temática abordada na tese, conhecer novos referenciais teórico-metodológicos, obter novas informações culturais e históricas, entrar em contato com outros estudantes universitários, professores, profissionais de órgãos públicos, como prefeitura e agências de desenvolvimento urbano, além de poder usufruir do material encontrado em arquivos públicos da prefeitura, bibliotecas, laboratórios e centros de pesquisa.

A cidade de Memphis (TN) foi escolhida pelo fato de sediar o segundo maior aeroporto de cargas do mundo e, assim como Campinas (SP), sede do Aeroporto Internacional de Campinas-Viracopos, possui no plano de desenvolvimento a formação de uma cidade aeroportuária como primeira etapa para a formação da Aerotropolis.

O presente capítulo traz informações históricas e contemporâneas, resultado de quatro meses de intensa imersão acadêmica e cultural, a fim de

tornar didática a compreensão do atual contexto urbano e a evolução da região aeroportuária de Memphis (TN)⁸⁶.

4.2 A cidade de Memphis (TN)

A cidade de Memphis (TN), localizada às margens do rio Mississipi, foi fundada em 22 de maio de 1819, por um grupo de exploradores de terras (MOSEY, 2010)⁸⁷ que desbravaram e ocuparam uma área antes habitada por índios da etnia Chickasaw (CLARK, 2009)⁸⁸, que pouco tempo depois, em 1826, foi incorporada ao estado do Tennessee (HARKINS, 2010). O nome da cidade faz uma referência à capital do Egito, também localizada às margens de um rio, no caso, o Nilo.

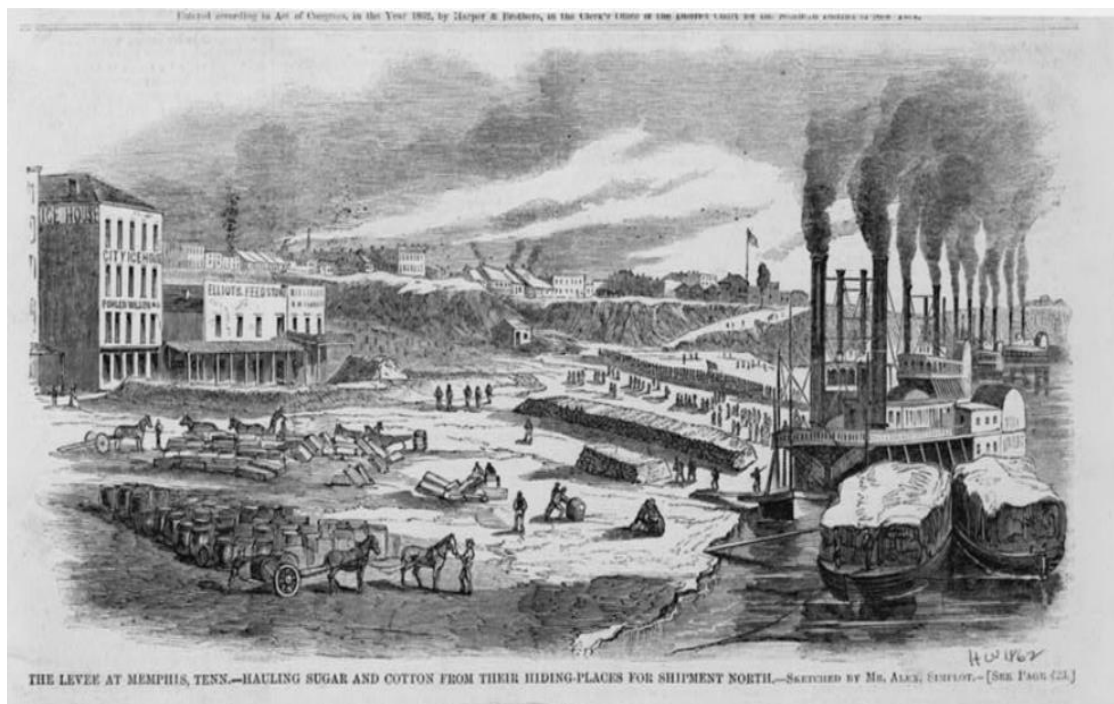
A seguir, tem-se uma gravura (Figura 12) exibindo o início do desenvolvimento da cidade de Memphis (TN), simbolizado pela comercialização de produtos agrícolas (principalmente algodão, cana-de-açúcar e madeira) que, com o auxílio de mulas, eram transportados até os navios.

⁸⁶ Todas as informações foram coletadas em material escrito na língua inglesa e traduzidas pelo autor quando houve necessidade de incluir citações ou referências.

⁸⁷ John Overton, James Winchester e Andrew Jackson agiam de maneira a pressionar as colônias indígenas, localizadas nas terras de interesse, a se mudarem para lugares mais distantes (muitas vezes de modo violento) e, assim, promoviam uma intensa ocupação de áreas, com o intuito de formar cidades na região centro sul dos Estados Unidos, como foi o caso de Memphis (TN). Dentre os três líderes deste movimento de ocupação da área, que hoje chama-se Memphis, vale destacar que Andrew Jackson, logo após a fundação da cidade, foi eleito presidente dos Estados Unidos (1829 a 1837).

⁸⁸ O grupo indígena Chickasaw habitava, originalmente, um extenso território ao sudeste dos estados do Mississippi, Alabama e Tennessee. Hoje estão alocados em uma reserva indígena situada no estado de Oklahoma.

Figura 12. A cidade de Memphis em 1862



Fonte: Disponível em:

<<http://cdn.loc.gov/service/pnp/cph/3c10000/3c13000/3c13100/3c13196v.jpg>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

Registros históricos relatam que Memphis (TN), já no século XIX, era uma cidade próspera, com um centro comercial ao redor da área portuária, além de hotéis, restaurantes e teatros, construídos a partir dos recursos advindos das primeiras elites econômicas, que geraram suas riquezas por meio da exploração de mão de obra escrava ocupada nas plantações de algodão – a cidade se destacou, no século XIX, como a maior produtora e distribuidora de algodão do mundo (MEMPHIS, 2017a).

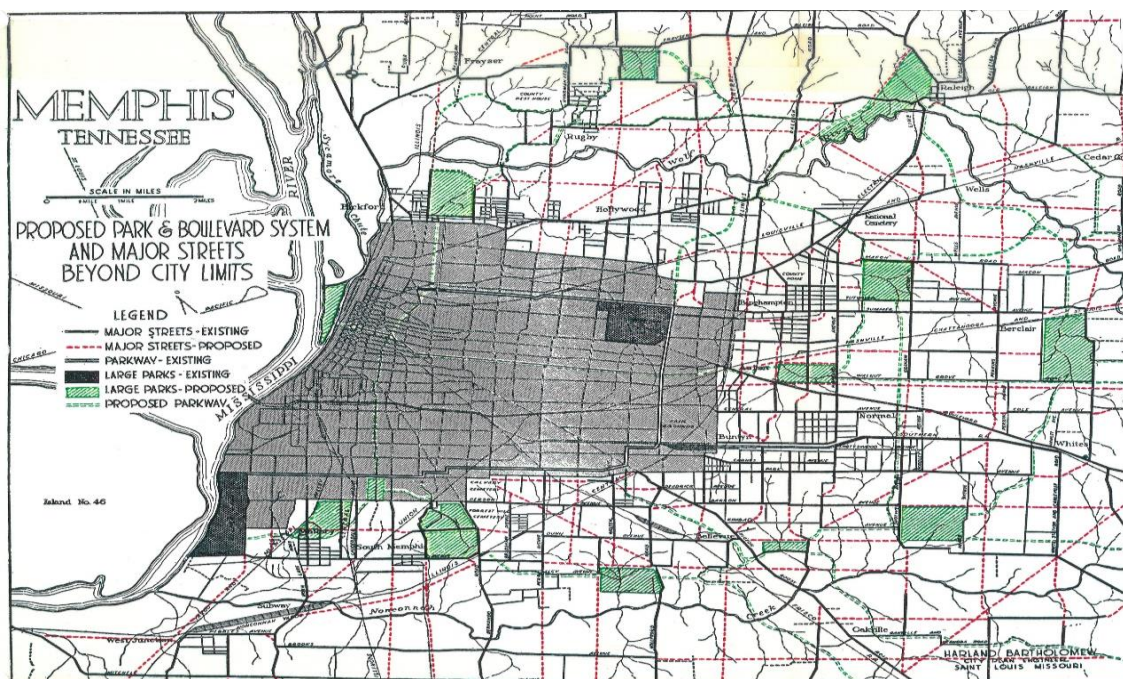
Após o fim da Guerra Civil Americana (1861-1865)⁸⁹, Memphis (TN) foi acometida por um surto de febre amarela o que causou a morte de cerca de

⁸⁹ Naquele período da história dos Estados Unidos havia um conflito de interesses entre os estados do Norte e os estados do Sul. Os estados do Norte iniciavam um processo de industrialização e mudanças no padrão de urbanização, com forte onda imigratória das áreas rurais para os centros urbanos. Ao mesmo tempo em que os estados do Sul mantinham uma economia agrária-exportadora formada por grandes sistemas de terras latifundiárias e uso de mão de obra escrava. A deflagração do conflito ocorre a partir da vitória do Partido Republicano para a presidência do país, quando o representante dos interesses dos estados do Norte, liderados por Abraham Lincoln, passam a defender o fim do trabalho escravo em todo o país. Os

5.000 pessoas (CAPLINGER, 2010). Isto fez com que a cidade planejasse melhorias no sistema de esgoto e abastecimento de água, a fim de proporcionar uma melhor saúde pública para a população, e evitar a propagação de doenças como cólera, disenteria e outras.

O impacto da reforma sanitária em Memphis (TN) foi observado a partir da aplicação do Plano Diretor de 1923 (Mapa 17), o qual gerou uma das primeiras obras de saneamento com significativo reflexo na questão do ordenamento urbano nos Estados Unidos, estendendo-se para a ampliação de ruas e avenidas, a criação de parques e ampliação do perímetro urbano por meio de um processo intenso de anexações de territórios (MCCLENDON, 2008)⁹⁰.

Mapa 17. Plano Diretor de Memphis de 1923



Fonte: Disponível em: <<http://www.shelbycountyttn.gov/DocumentCenter/View/22350>> Acesso em: 4 set. 2017.

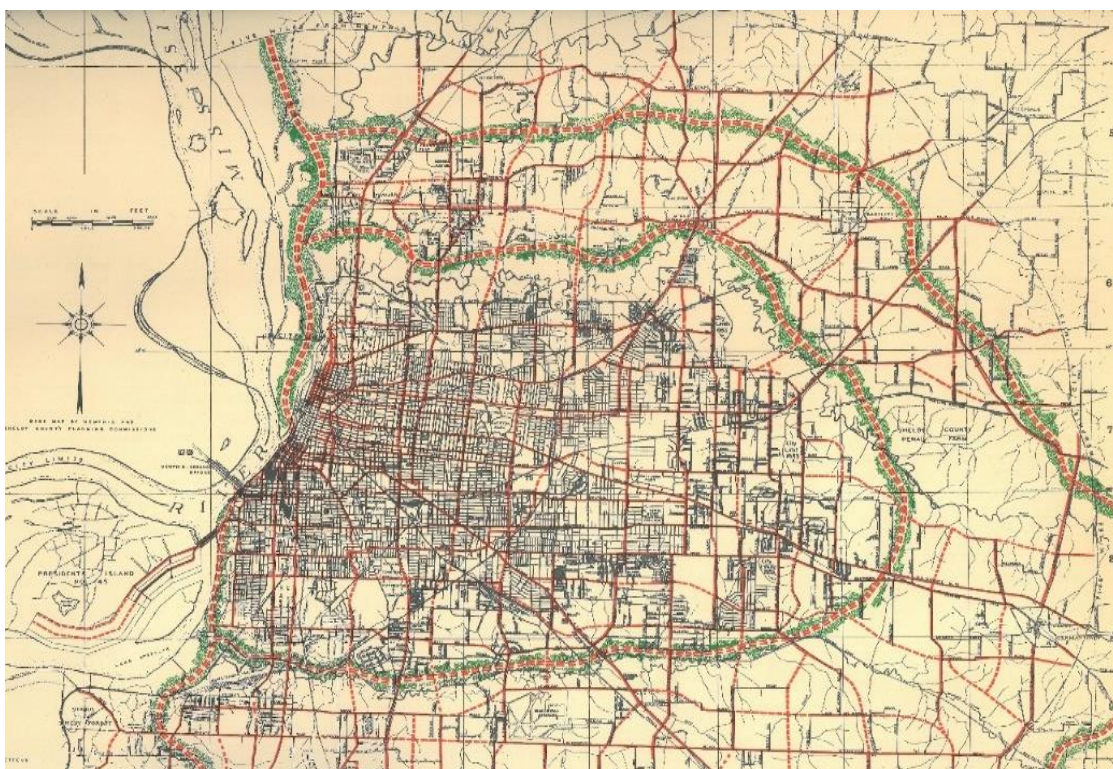
líderes políticos dos estados do Sul iniciam, então, o conflito chamado 'Guerra de Secessão', com o intuito de separar os estados do Norte e do sul. O conflito durou 5 anos, com a vitória dos estados do Norte e o restabelecimento da unidade territorial dos Estados Unidos.

⁹⁰ Em Memphis (TN) ocorreu um dos primeiros movimentos da chamada *City Beautiful*, na região Sul dos Estados Unidos, por meio de um programa de melhorias estabelecido em 1930. O *City Beautiful Movement* tinha como propósito introduzir o conceito do embelezamento e da simbologia dos espaços dedicados à arborização, paisagismo e construção de monumentos cívicos nas cidades. O plano da cidade de Chicago (IL) de 1909 é considerado um dos principais documentos do movimento *City Beautiful* (MCCLENDON, 2008).

Em 1953, após trinta anos do primeiro plano abrangente de ordenamento do território da cidade, foi instituído o segundo plano (Mapa 18), então, com um viés rodoviário, com foco na ampliação de avenidas para aumentar a fluidez dos automóveis e atender a alta demanda por conexões viárias entre a área central tradicional e às regiões mais afastadas da cidade, anexadas por meio de decretos políticos autorizativos que fizeram com que a cidade se expandisse, principalmente, a partir dos anos 1940.

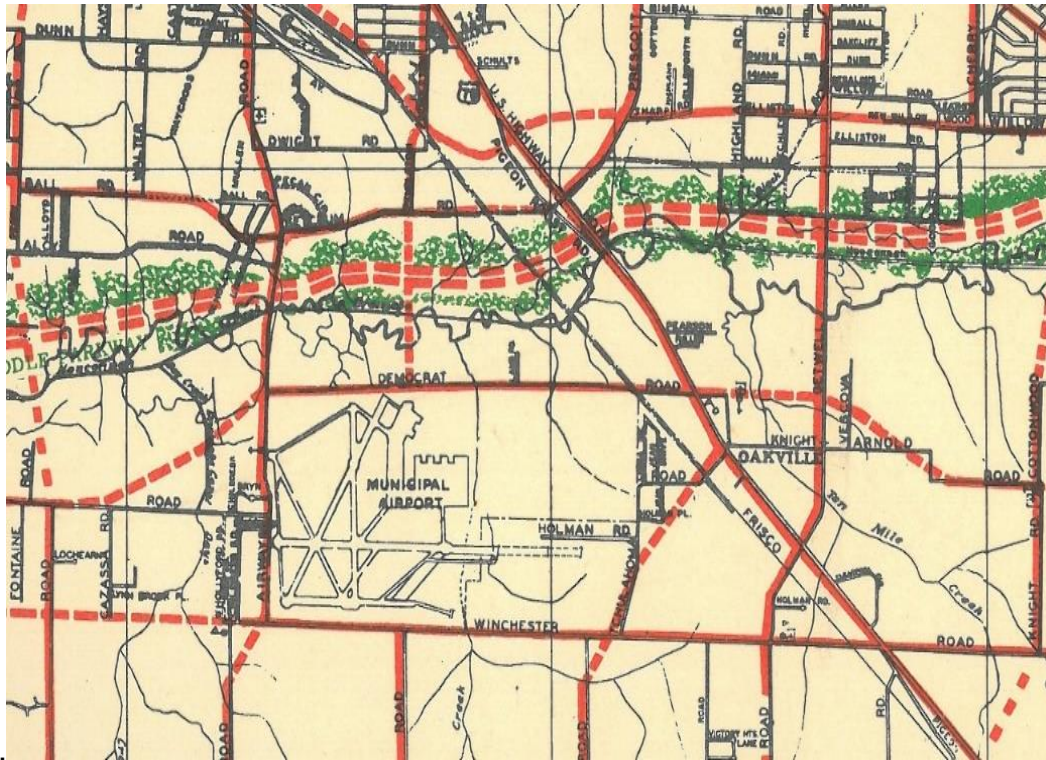
Pode-se conferir, no Mapa 19, que o então chamado Aeroporto Municipal de Memphis foi incluído nesta área de expansão urbana, integrando a segunda faixa do perímetro urbano.

Mapa 18. Plano Diretor de Memphis de 1953



Fonte: Disponível em: <<http://www.shelbycountyttn.gov/DocumentCenter/View/22580>>. Acesso em: 4 set. 2017.

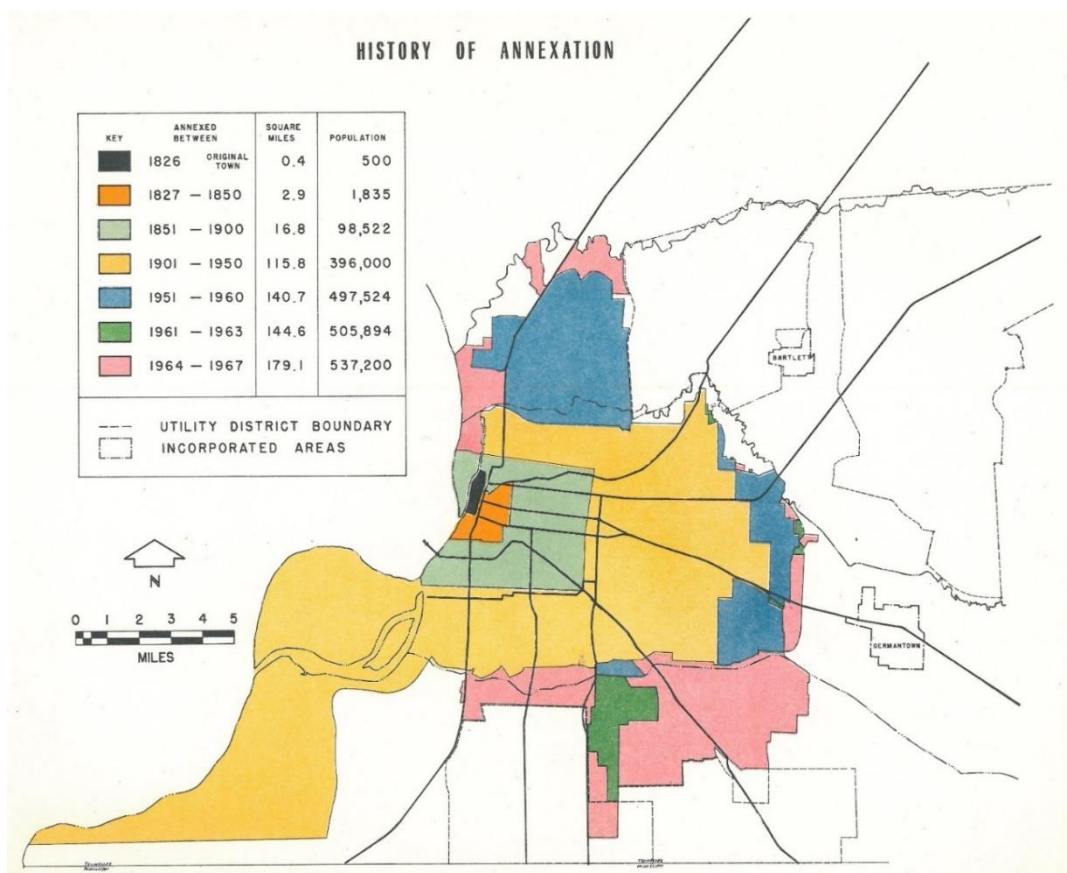
Mapa 19. Detalhe da região do Aeroporto Municipal de Memphis em 1953



Fonte: Disponível em: <<http://www.shelbycountytg.gov/DocumentCenter/View/22580>>. Acesso em: 4 set. 2017.

Para uma melhor compreensão das primeiras etapas de urbanização da cidade de Memphis (TN), o Mapa 20 apresenta o processo de anexação dos territórios rurais junto à área urbana, e a ampliação do perímetro urbano desde a fundação da cidade até o ano de 1967.

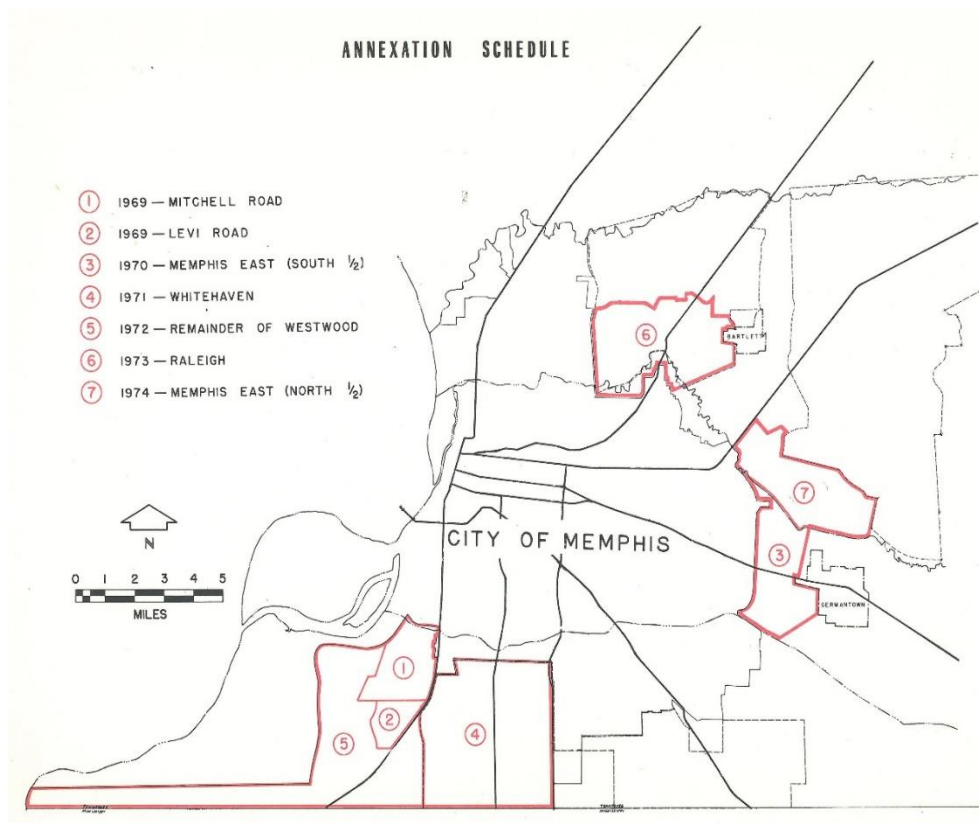
Mapa 20. História das anexações de área em Memphis (1826-1967)



Fonte: Disponível em: <<https://www.shelbycountyn.gov/DocumentCenter/View/20021>>. Acesso em 5 set. 2017.

Conforme consta em relatório (MEMPHIS AND SHELBY COUNTY PLANNING COMMISSION, 1967) escrito pela Comissão de Planejamento de Memphis e Shelby County, outras áreas, a partir de 1967, também foram consideradas urbanas. Dentre estas novas áreas urbanizáveis, destaca-se a área número 4, onde situa-se o aglomerado urbano Whitehaven que, a partir dos anos 1970, recebeu grande influência do Aeroporto Internacional de Memphis (Mapa 21).

Mapa 21. Memphis (TN) e as áreas anexadas entre 1969 a 1974

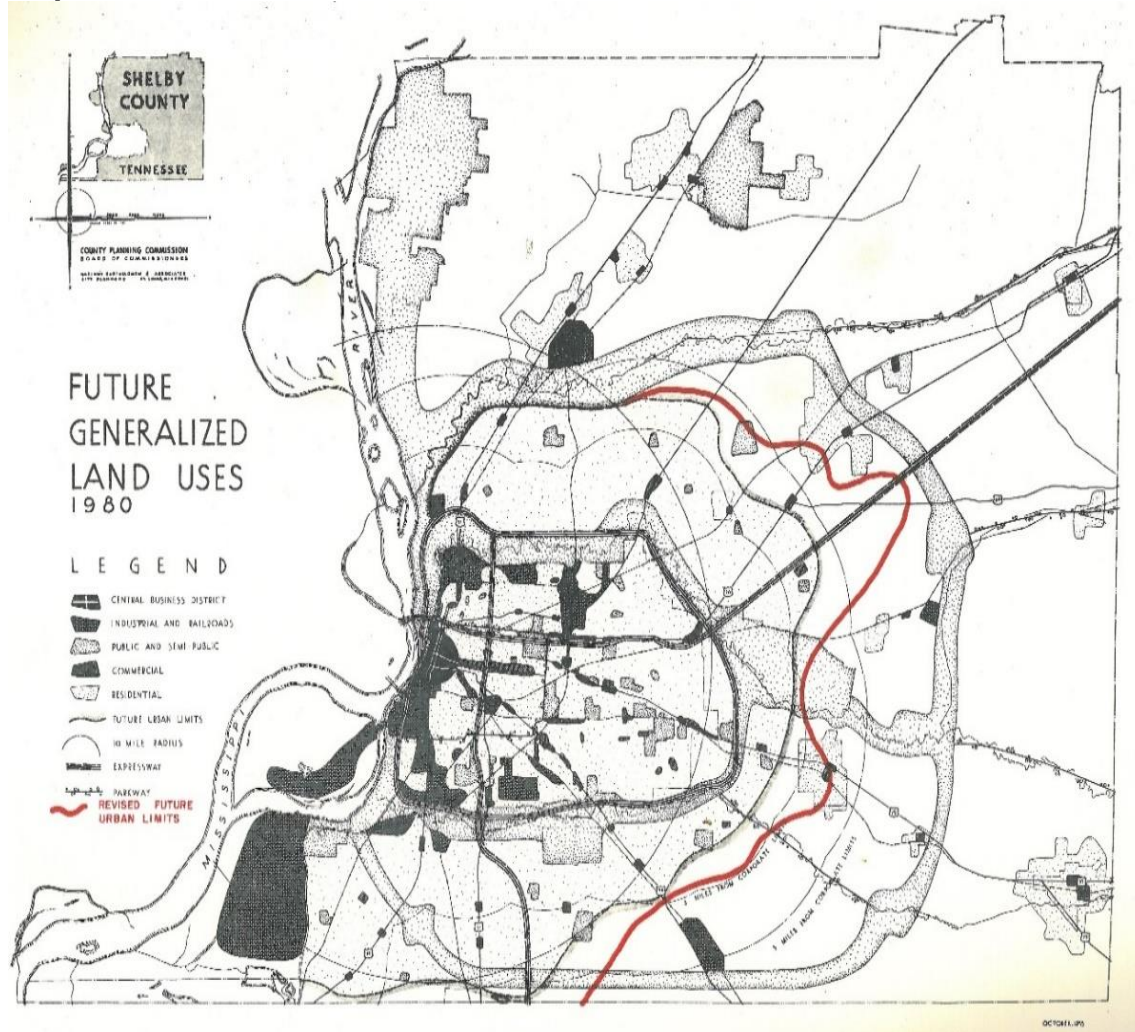


Fonte: Disponível em: <<https://www.shelbycountyttn.gov/DocumentCenter/View/20023>>. Acesso em 5 set. 2017.

Ao conhecer os primeiros planos de ordenamento do território e o processo de ampliação da área urbana de Memphis (TN), foi possível ter uma noção de como a cidade se expandiu até meados do século XX.

A pesquisa apurou que este processo de anexação das áreas rurais foi feito de modo a garantir mais terrenos para a ampliação das regiões destinadas a receber as plantas industriais na cidade. Notou-se, ainda, a inclusão de zonas específicas para novos centros comerciais, bairros residenciais, como também, a abertura de novas avenidas e conexões viárias, interligando a cidade aos demais municípios vizinhos (Mapa 22).

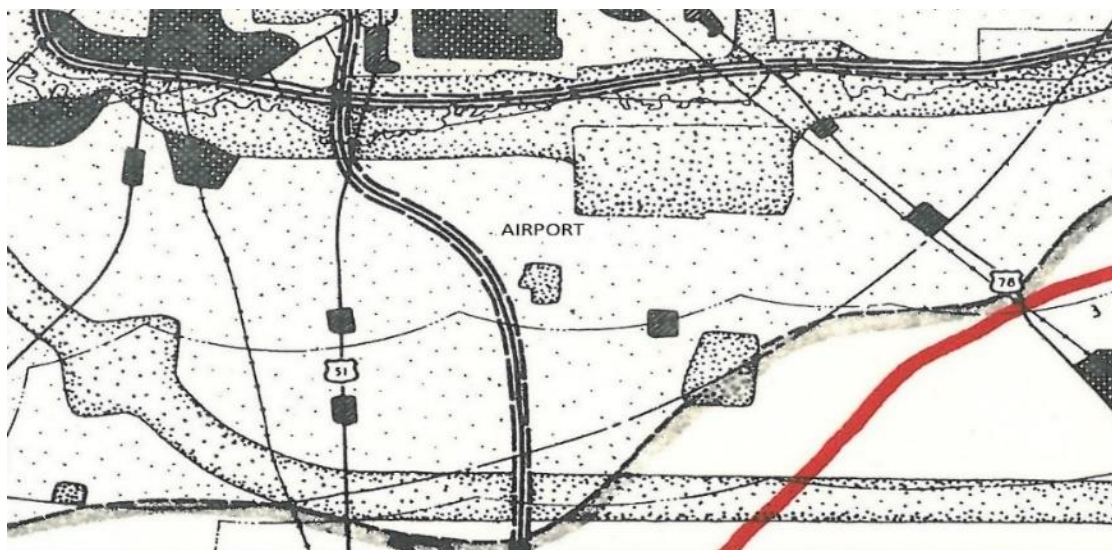
Mapa 22. Plano “Future Generalized Land Uses 1980”



Fonte: Disponível em: <<http://www.shelbycountyttn.gov/DocumentCenter/View/20022>>. Acesso em: 4 set. 2017.

É possível conferir no plano que projetou Memphis (TN) para a década de 1980 (Future Generalized Land Uses 1980) que a região do aeroporto foi demarcada apenas como um zoneamento residencial, sem a intenção de torná-la em área comercial ou industrial (Mapa 23).

Mapa 23. Detalhe da região do aeroporto - “Future Generalized Land Uses 1980”



Fonte: Disponível em: <<http://www.shelbycountyttn.gov/DocumentCenter/View/20022>>. Acesso em: 4 set. 2017.

Dessa maneira, ao longo do processo de urbanização de Memphis (TN), pode-se conferir que houve uma forte tendência do governo local em apoiar a ampliação dos limites da cidade e urbanizar extensas áreas, antes rurais, em direção à região do aeroporto.

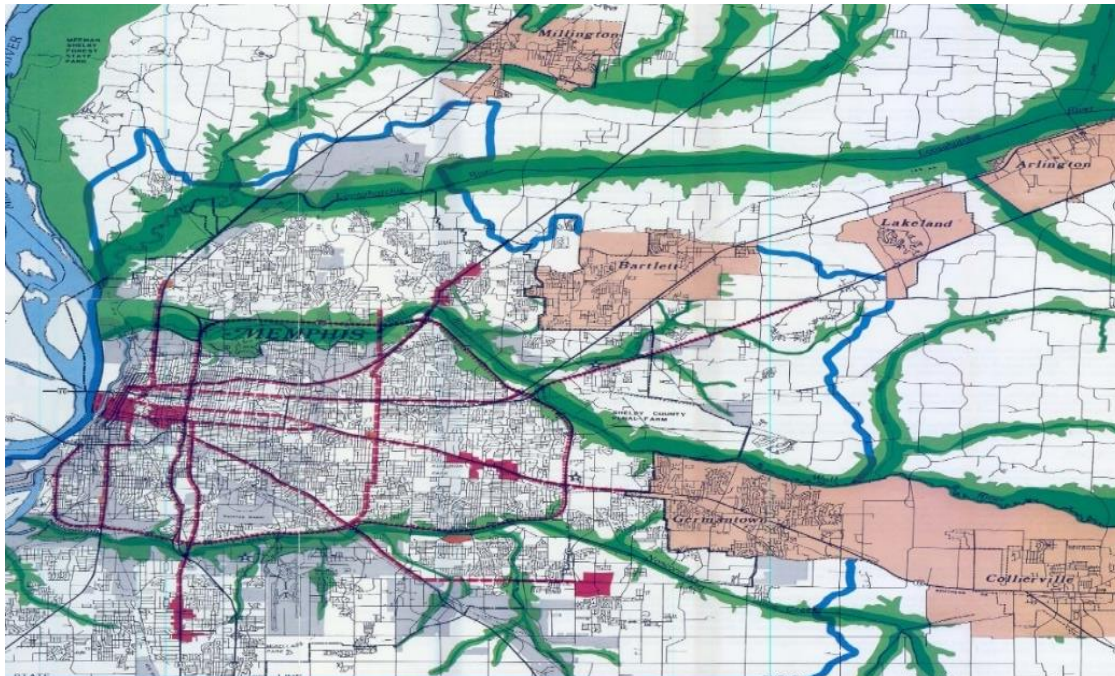
Em 1981, de modo a preparar a cidade para um novo ciclo de desenvolvimento, a prefeitura elaborou o plano Memphis 2.000, onde foram estipulados novos eixos de desenvolvimento econômico, dotados de uma variedade de serviços para a população, maior oferta de áreas com uso misto, com espaços para áreas residenciais, comerciais, serviços, novos edifícios públicos, aplicando um novo conceito de centro urbano para Memphis (TN).

Um dos objetivos do plano Memphis 2.000 (Mapa 24) era o de prover uma maior oferta de serviços e atividades econômicas⁹¹ junto às principais avenidas

⁹¹ As áreas identificadas na cor marrom claro são os centros regionais, locais centralizados de compras e de serviço, para atender a população instalada distante do centro comercial tradicional da cidade.

e conexões viárias de Memphis (TN), com alcance regional junto às demais localidades dentro do condado de Shelby.

Mapa 24. Plano Memphis 2000



Fonte: Disponível em: <<http://www.shelbycountyttn.gov/DocumentCenter/View/3356>>. Acesso em: 4 set. 2017.

A partir da análise do plano Memphis 2000 fica demonstrado que a cidade já apresentava, na década de 1980, os efeitos das constantes anexações de áreas rurais, o que refletiu na dispersão urbana (em inglês, *urban sprawl*).

De modo a analisar o resultado das constantes anexações de áreas rurais na cidade de Memphis (TN), tem-se que, em 1960, havia 505.563 pessoas dispersas em uma área urbana de 135 milhas quadradas, contabilizando uma densidade de 3.371 pessoas por milha quadrada. Já em 2016, a população alcançou um número total de 646.889 habitantes e a área urbana ampliou para 340 milhas quadradas, computando uma densidade de 1.902 pessoas por milha quadrada (RIGHTSIZE, 2017). Portanto, ao longo das últimas cinco décadas, a densidade populacional de Memphis (TN) sofreu uma redução de 56%, enquanto a área urbana quase triplicou.

Recentemente, em 2016, com a proposta de requalificar a cidade sob os preceitos de um crescimento urbano sustentável (ambientalmente e economicamente), a prefeitura de Memphis (TN) definiu reduzir em 8% o perímetro urbano. Segundo a prefeitura, esta medida resultará em uma economia na receita operacional anual em 1,1%, e a nova densidade tenderá a ser de 2.037 habitantes por milha quadrada (RIGHTSIZE, 2017).

Este novo modo de pensar o território poderá influir diretamente, e positivamente, no desenvolvimento de Memphis (TN), tornando a urbanização da cidade mais compacta e densa.

4.3 O desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Memphis (MEM)

Para fazer uma retrospectiva histórica sobre o aeroporto, foram feitas pesquisas na Biblioteca Pública Municipal - Benjamin L. Hooks Central Library - e também na Biblioteca da Universidade de Memphis, setor de Coleções Especiais, onde foi possível encontrar reportagens publicadas em jornais, estudos acadêmicos sobre a cidade e, principalmente, acessar o arquivo oficial dos gabinetes dos prefeitos de Memphis (TN), em um processo de imersão sobre os períodos de evolução do aeroporto e, conseqüentemente, da região onde este se encontra.

Figura 13. Aeroporto Municipal de Memphis em 1929



Fonte: Disponível em:
<<https://www.aaae.org/AAAE/images/AAAE%20Blog/Memphis%20Airport%201929-opening.jpg>>. Acesso em: 6 set. 2017.

Ao estudar o histórico deste aeroporto (Figura 13), inaugurado em 1929, a pesquisa coletou informações de ordem administrativa e política da cidade de Memphis (TN), além de aspectos sociais, econômicos e culturais, o que resultou em um importante acervo documental sobre esta instigante região dos Estados Unidos.

4.3.1 As etapas de evolução do MEM no século XX.

Durante o processo de pesquisa⁹² foi elaborada uma seleção de eventos históricos os quais foram elencados na sequência.

1929 – Inaugurado o Aeroporto Municipal pela prefeitura de Memphis (TN) com o apoio do aeroclube da cidade, em uma área de 202 acres (81 hectares), afastado do centro financeiro e comercial, em uma região chamada Ward Farm. No início das atividades do Aeroporto Municipal de Memphis, a empresa petrolífera Standard Oil Company ofereceu apoio operacional ao construir um hangar e, também, oferecia o combustível para os aviões que, naquele momento, transportavam cerca de 15 passageiros por dia (CITY, 1935).

1934 – Início das operações da companhia aérea Southern Airlines ligando Memphis à Chicago (MEMPHIS, 1939).

1938 - Aprovado o orçamento público municipal de US\$106.700 para melhoramentos das condições da pista, assim como a drenagem e a iluminação do aeroporto municipal que, naquele momento, possuía 405 acres (163 hectares) (\$106,700 APPROVED, 1938).

1939 - A prefeitura de Memphis adquire uma área adicional de 43 acres (17 hectares) por US\$ 18.000 para a construção de dois novos hangares (MORE, 1939). Neste ano, também foram ampliadas as funções do aeroporto, quando este passou a servir como apoio para as operações militares norte-americanas, durante a Segunda Guerra Mundial (1939-45) (AIRPORT, 1941).

⁹² Ocorrido entre os meses de março a junho de 2017 como parte do período de estágio de pesquisa e doutorado sanduiche financiado pelo governo federal brasileiro junto ao programa PDSE 2016 CAPES – Ministério da Educação.

1943 - Com a intensificação dos combates na Europa, durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o Aeroporto Municipal de Memphis foi fechado para uso civil comercial e, durante este período, passa a receber intensos investimentos do Governo Federal dos Estados Unidos, com o objetivo de se adaptar e servir como um ponto estratégico durante as operações do exército aeronáutico. Somente as Forças Aéreas do Exército e algumas transportadoras aéreas utilizaram o aeroporto naquele momento (AIRPORT, 1943).

1946 - Com o fim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), a Força Aérea Nacional dos Estados Unidos iniciou o processo de devolução dos edifícios e das aéreas ocupadas dentro do aeroporto, além dos depósitos de armamentos construídos nas áreas pertencentes à prefeitura, ao redor do aeroporto; neste mesmo ano, iniciaram-se as primeiras tratativas para a elaboração do primeiro plano diretor do aeroporto (AIRPORT, 1967).

1958 - A prefeitura de Memphis (TN) adquire uma grande extensão de terra para possibilitar a conclusão da nova pista cujas obras tiveram início em 1957 (TIMES, 1958).

1963 – O Aeroporto Municipal de Memphis foi renomeado como Aeroporto Metropolitano de Memphis e, neste mesmo ano, foi inaugurado um novo terminal de passageiros o qual passou a operar com sete companhias aéreas: American Airlines, Braniff International Airways, Delta Air Lines, Eastern Air Lines, Souththerh Airways, Trans-Texas Airways e United Air Lines (MEMPHIS, 1963).

1968 - Surgem protestos contra a ampliação do então Aeroporto Metropolitano de Memphis que, naquele momento, precisava expandir o número de pistas para atender à crescente demanda por novos voos. A área escolhida, conforme projeto em discussão junto aos órgãos públicos federais, era um bairro residencial situado a leste da área limítrofe do sítio aeroportuário. Várias reuniões foram feitas no colégio público do bairro de Oakhaven, onde a comunidade pode conhecer o plano e protestar contra esta decisão das autoridades municipais (AIRPORT, 1967).

1969 - Após uma série de protestos das famílias residentes, dos estudantes e dos comerciantes do bairro Oakhaven, a prefeitura, juntamente com a equipe técnica do Aeroporto Municipal de Memphis, resolveu alterar o plano de expansão e construiu a terceira pista na região sul do aeroporto, não mais a leste, evitando que 266 casas fossem demolidas (OAKHAVEN, 1969). Neste mesmo ano, o aeroporto recebeu autorização do Governo Federal dos Estados Unidos para alterar o status operacional e ser renomeado como Aeroporto Internacional de Memphis (Memphis International Airport), o que permitiu iniciar o transporte de passageiros e cargas para o exterior. Ainda em 1969, em um ano bastante representativo para o futuro deste aeroporto, foi criada a Autoridade Aeroportuária, quando o controle administrativo do aeroporto passou a ser feito pelo órgão público chamado Memphis-Shelby County Authority (OAKHAVEN, 1969).

1972 - A Autoridade Aeroportuária, juntamente com o governo municipal, realizou uma série de obras ao redor do aeroporto para melhorar a qualidade de tráfego, não apenas de carros, mas, também, de caminhões. Conexões viárias, viadutos, pistas marginais de acesso ao terminal, vias expressas paralelas, estradas e avenidas situadas ao redor do Aeroporto Internacional de Memphis foram remodeladas e receberam as devidas alterações necessárias para garantir uma melhor fluidez no tráfego de automóveis e caminhões (AIRPORT, 1971).

1973 - Uma pequena empresa de transporte de valores e cargas começa a operar serviços de entrega utilizando aviões modelo Falcon Jets. A empresa, chamada à época de Federal Express, estava instalada em um parque industrial à leste do aeroporto, em um dos edifícios que o exército norte-americano ocupou durante a Segunda Guerra Mundial (AIRPORT, 1967).

1974 - É concluída a construção de novos terminais de embarque, um novo hotel e a entrega de todos os projetos de expansão aeroportuária iniciados em 1970 (AIRPORT, 1967).

1977- É inaugurada uma nova torre de controle de tráfego do aeroporto com novos equipamentos de radar, sistema informatizado e automatizado,

substituindo a torre que operava o aeroporto e o controle de tráfego aéreo em Memphis desde 1961 (NEW, 1977).

1978 - Neste ano ocorreu a desregulamentação do transporte aéreo nos Estados Unidos (PUBLIC, 1978). Um dos principais objetivos da desregulamentação das companhias aéreas, assinada pelo então presidente dos Estados Unidos, Jimmy Carter, em 24 de outubro de 1978, foi aumentar a concorrência dos serviços aéreos. Neste mesmo ano, a Federal Express, empresa de transportes aéreos, alugou da Autoridade Aeroportuária de Memphis uma área com cerca de 5 hectares a fim de ampliar os seus negócios (SOUTHERN, 1978). Além disso, a companhia United Airlines centralizou as operações aéreas em Memphis (TN), formando um centro de conexão para voos com destino ao sul e ao sudoeste dos Estados Unidos, posicionando a cidade de Memphis, a partir de então, como uma das mais importantes para a aviação norte-americana (SALES, 1978).

1984 - Este ano marcou o início de uma maior distribuição da malha aérea nos Estados Unidos, com a ampliação de conexões e maiores ofertas de voos nos aeroportos de Atlanta (GA), Dallas (TX) e Chicago (IL). Dessa forma, ocorreu em MEM uma queda na oferta no número de voos, principalmente quando a American Airlines que antes era a principal companhia aérea que operava em MEM, adotou a cidade de Dallas (TX) como seu novo *hub* (MEMPHIS, 1984).

1985 - O Aeroporto Internacional de Memphis contabilizou uma queda na receita operacional e um enfraquecimento na oferta de serviços. O balanço contábil da Autoridade Aeroportuária de Memphis registrou um declínio de 4,6% em relação ao ano anterior, no número de passageiros (PASSENGER, 1985).

1986 - A Autoridade Aeroportuária de Memphis aprovou um contrato de US\$ 35.000 com uma empresa de pesquisa para mapear uma nova aérea, ao redor do aeroporto, para futuras expansões. Estes estudos serviram, também, de subsídios para o plano de ruído (TERMINAL, 1986).

1987 - A Autoridade Aeroportuária de Memphis recebeu US\$ 7 milhões do Governo Federal norte-americano para adquirir cerca de 180 casas nas proximidades do MEM (GRANT, 1988).

1988 - Em outra ação para ampliar a aérea de expansão aeroportuária, a Autoridade do Aeroporto de Memphis recebeu mais US\$ 10,3 milhões do Governo Federal norte-americano para adquirir cerca de 160 casas, localizadas em áreas mapeadas como muito próximas das pistas do MEM (GRANT, 1988).

1989 - A Autoridade Aeroportuária de Memphis realizou um ciclo de debates com o condado DeSoto, localizado no estado do Mississippi o qual, por fazer parte da região administrativa da Autoridade Aeroportuária de Memphis, integrou o estudo mais abrangente sobre o controle e uso do solo para a formalização de um novo zoneamento (LAND, 1989).

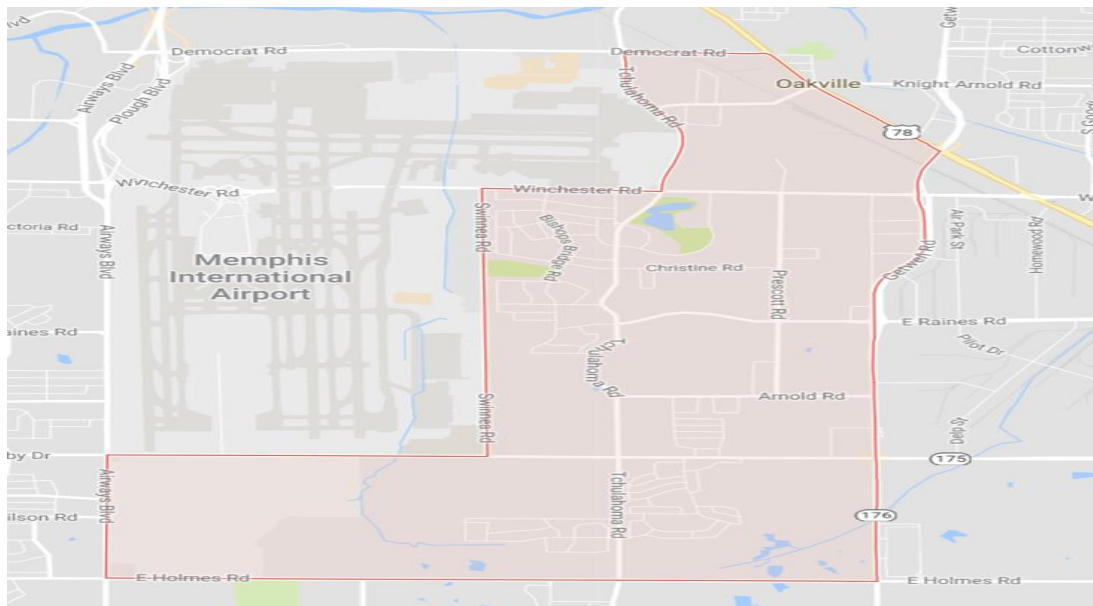
1993 – Neste ano, o MEM se tornou o maior aeroporto de cargas do mundo devido ao montante de volume transportado (1.4 milhões de toneladas no ano de 1992). (SHIPPING, 1993). Neste mesmo ano, a Autoridade Aeroportuária de Memphis concluiu a aquisição de 310 propriedades localizadas no bairro de Oakhaven para realizar obras de infraestrutura e melhorar a área de acesso ao aeroporto (AIRPORT, 1993).

4.3.2 O Aeroporto Internacional de Memphis (MEM) e o bairro Oakhaven

Dentre as informações coletadas ao longo da pesquisa sobre o MEM, uma merece destaque: o conflito entre a comunidade Oakhaven, a prefeitura de Memphis e a Autoridade Aeroportuária (Mapa 25).

O conflito iniciou-se em 1968, quando a Autoridade Aeroportuária de Memphis incluiu Oakhaven no plano de expansão do aeroporto. Após várias reuniões, debates e pressão popular, o plano original de ampliação do MEM foi alterado e, em 1969, Oakhaven deixou de integrar os planos de expansão. Porém, a relação da comunidade com o aeroporto persiste até a atualidade devido à proximidade de muitas residências, escolas e igrejas junto às pistas do aeroporto.

Mapa 25. Oakhaven, em destaque, e o Aeroporto Internacional de Memphis



Fonte: Google Maps. Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 set. 2017.

Em busca de informações sobre este momento de embate entre a comunidade e os planos do governo municipal em expandir o aeroporto para o lado leste, local onde muitas residências seriam destruídas e famílias desalojadas, a pesquisa encontrou algumas cartas de moradores e ofícios de gabinete da prefeitura de Memphis (TN).

Bilhete, sem data, enviado ao prefeito Henry Loeb pela estudante Ramona Miller:

Prezado prefeito Loeb,

Oakhaven esta incomodada por causa do aeroporto. Eles estão perturbando Oakhaven. Por favor, não deixe o aeroporto nos levar. Eu amo Oakhaven. Não quero me afastar dos meus amigos. Por favor, responda minha carta.

Obrigada.

Ramona Miller

Resposta do prefeito Henry Loeb:

10 de fevereiro de 1969

Querida Ramona,

Obrigado pela carta maravilhosa, uma cópia da qual envio ao Sr. Cook, pedindo-lhe que leia à Comissão do Aeroporto. Suas opiniões são minhas vidas, e pelas razões melhor expressas pela sua carta, espero que não "perturbem Oakhaven". No entanto, estamos aguardando um relatório factual de pessoas que trabalham no layout e neste assunto. Nossa Comissão Aeroportuária estava em contato com eles, na Califórnia, na semana passada. Quando um relatório chegar, só então, podemos tomar uma decisão. No entanto, tenho forte esperança, como você, de que resolveremos este problema do crescimento do aeroporto, não entrando em Oakhaven, e além do que você aponta, comprando e destruindo 1600 casas. Como disse é apenas uma esperança, mas depois da sua carta, queria expressar o meu pensamento para você, e se você tiver algum questionamento, favor me avise. Mais uma vez, obrigado por sua carta.

Atenciosamente,

Henry Loeb

Um proprietário e gerente de uma loja, localizada em Oakhaven, chamado Dan Allen, também escreveu uma carta ao prefeito Henry Loeb, em 19 de março de 1969:

Como você conhece, estamos na área que está sendo considerada para a expansão do aeroporto. Estou extremamente interessado nesta situação pois dependo dessa vizinhança para o meu sustento além de possuir uma casa nesta área. Como eu vou ser compensado pela perda de meus clientes (que levou cinco anos para ganhar confiança)? Que ajuda vou ganhar em uma nova área? Qual consideração eu receberei em relação ao fato de perder uma quantia de dólares com esta remoção? Eu asseguro que minha família e eu estamos chateados tremendamente por essa situação. As suas respostas a estas questões serão muito apreciadas.

Foram encontradas, também, uma série de bilhetes escritos pelos alunos da escola primária, localizada no bairro Oakhaven, enviados para o gabinete do prefeito Henry Loeb, agradecendo-o após a decisão do governo local de não mais expandir o aeroporto em direção àquela aérea. Seleccionamos dois bilhetes e a resposta do prefeito à coordenadora pedagógica da escola e, em especial, aos alunos.

(1) *Prezado prefeito Loeb,*

Obrigado por ter interrompido o aeroporto de tomar Oakhaven ,as nossas casas e as nossas igrejas. O avião é barulhento, mas nós gostamos daqui.

(2) *Prezado Mayor Loeb,*

Fiquei feliz em saber que nossa comunidade foi salva. Sr. Mayor Loeb você é um homem legal. Eu penso que você é um homem que pode ajudar esta comunidade e eu acho que você é um bom prefeito.

Resposta do prefeito Henry Loeb:

21 de abril de 1969

Cara Sra. Mabel - tutora da classe de ensino secundário da escola de Oakhaven

Adorei cada uma das suas cartas. Tínhamos um problema difícil. O problema era como deixar Memphis e o aeroporto crescer sem destruir Oakhaven. A equipe do aeroporto , sob a direção da comissão aeroportuária, encontrou uma solução para este problema, e nosso aeroporto pode prosperar sem furtar a sua comunidade. Por algum motivo, por causa de rumores e desinformação algumas pessoas em Oakhaven ainda estão preocupadas sobre essa decisão. Eu também estava preocupado, e sinto-me exatamente como cada um de vocês descrevem nas suas cartas. Por uma coincidência maravilhosa, as cartas chegaram hoje, e a comissão e o pessoal do aeroporto estarão conversando com o conselho sobre esse assunto. Eu estou pedindo a minha secretária para trazer suas cartas de volta para mim, e eu vou compartilhá-las com o conselho.

Henry Loeb

Carta de um morador do bairro Oakhaven para o prefeito após a decisão do governo local de não mais descaracterizar o bairro.

24 de abril de 1969

Prezado Senhor

Estou profundamente grato pela ação tomada por você e pelo conselho da cidade em sua decisão de não levar Oakhaven como parte da expansão do aeroporto no momento. Eu sinto como muitos na comunidade, que a decisão é boa para a comunidade e ainda não atrapalha nosso crescimento para o aeroporto. Você exibiu que é um líder excelente e corajoso, o que serve para apoiar minha primeira impressão de sua capacidade como líder da nossa cidade quando você atuou como comissário. Sr. Prefeito, ficarei sempre em dívida e agradeço que sua porta esteja sempre aberta a pessoas como eu, meus vizinhos e todos os que honestamente vierem a lhe chamar. Minha porta sempre estará

aberta para você e as pessoas que o ajudam, e convido você a me visitar se você estiver em Oakhaven com tempo de sobra. Respeitosamente. Earl W. Miller

Resposta do prefeito Henry Loeb:

28 de abril de 1969

Prezado Sr. Miller:

Estou compartilhando sua carta com Ned Cook, da Comissão do Aeroporto, pois adorei. O que nós fizemos foi realizado por Ned Cook, da Comissão do Aeroporto e equipe, e essa comunidade. Estou encantado e não haverá alterações nele no que diz respeito a minha gestão. Além disso, o conselho nos apoiou unanimemente. Boa sorte e obrigado por uma carta que simplesmente significou muito para mim.

*Atenciosamente,
Henry Loeb*

A apresentação destas cartas teve o intuito de trazer para este trabalho uma versão mais aproximada da realidade vivenciada pelos habitantes desta região da cidade de Memphis (TN), no final da década de 1960, e refletir a decisão do prefeito Henry Loeb de não realizar o plano original, descaracterizando uma área urbana já consolidada⁹³.

A seguir, é apresentada uma seleção de fotos de Oakhaven, e das avenidas que contornam a área do Aeroporto Internacional de Memphis (MEM), registradas durante o período de pesquisa na cidade de Memphis (TN), entre os meses de março a junho de 2017.

Intrigante perceber que, após a não ocupação por parte da Autoridade Aeroportuária, o cenário encontrado no bairro Oakhaven foi de baixa vitalidade (JACOBS, 1969) com poucas pessoas caminhando nas ruas, ausência de um comércio de bairro e oferta de serviços como: restaurantes, lanchonetes, bares, salão de beleza, clínicas de saúde. As raras ofertas de serviços e de comércio foram localizadas nas grandes avenidas que conectam o bairro com a área

⁹³ Tal questão não foi encontrada nos estudos sobre o processo de expansão do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, visto que o poder público holandês possui um padrão de gestão territorial mais pragmática e orientada por meio da formação de um banco de terras públicas. Já com relação ao estudo de caso do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas, algo semelhante ao que ocorreu em Oakhaven será relatado no próximo capítulo.

aeroportuária. O que ficou demonstrado, ao longo das visitas ao bairro, em 2017, é que o centro comunitário, as escolas de primeiro e segundo grau e as igrejas, eram os únicos pontos de convívio onde a população se reunia para discutir assuntos referentes à comunidade e, também, para socializar.

As fotos (Figuras 14-18) mostram residências com aspecto quase de abandono e, em outros casos, cercadas com muros altos e grades, confirmando os dados estatísticos do governo local, de que esta é uma área de grande vulnerabilidade social (OAKHAVEN, 2017).

Figura 14. Limite entre a área residencial e a área do aeroporto. Localização Jackson Pit Road (Bairro Oakhaven)



Fonte: Acervo do autor da tese, 2017.

Figura 15. Placa de aviso: *Fim da Linha e Não jogue entulho/lixo.*
Localização Jackson Pit Road (Bairro Oakhaven)



Fonte: Acervo do autor da tese, 2017.

Figura 16. Residências muradas e ausência de calçadas. Localização Jackson Pit Road (Bairro Oakhaven)



Fonte: Acervo do autor da tese, 2017.

Figura 17. Residências abandonadas. Localização Jackson Pit Road (Bairro Oakhaven)



Fonte: Acervo do autor da tese, 2017.

Figura 18. Avião taxiando sobre uma pista próxima a avenida que dá acesso ao bairro Oakhaven. Localização Winchester Rd



Fonte: Acervo do autor da tese, 2017.

No mapa 26 tem-se a localização da área percorrida durante a visita de campo realizada no mês de junho de 2017 em Oakhaven, na área limite entre o bairro e a área aeroportuária.

Mapa 26. Brompton Rd – Oakhaven



Fonte: Google Maps. Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 set. 2017.

Após as visitas ao bairro Oakhaven, constatou-se que a proximidade com este grande equipamento de transporte (MEM) não refletiu em mudanças positivas no que tange a oferta de serviços e melhores condições de moradia, o que faz com que a área se mantenha desvalorizada, não apenas na forma de valor da terra e das propriedades, mas também como um local de interesse e atração de propensos moradores que gostariam de residir próximo ao emprego, visto que esta área é um grande polo gerador de empregos nos setores de logística⁹⁴. Ainda, quando se buscou notícias atualizadas sobre a comunidade, percebeu-se que as reportagens relacionavam Oakhaven a um bairro perigoso, com diversos fatores negativos, tais como assaltos, roubos a casas e assassinatos (JONES, 2017; MAN, 2015)

⁹⁴ Oakhaven localiza-se próxima ao maior polo gerador de tráfego de caminhões de carga da cidade: o terminal ferroviário intermodal Burlington Northern Santa Fe (BNSF), o *hub* da FedEx localizado no Aeroporto Internacional de Memphis, e próxima aos armazéns e instalações industriais ligados ao setor de logística.

Uma outra informação que a pesquisa no *site* de imóveis apresentou foi sobre a violência urbana. As cores em destaque no Mapa 27 (REALTOR, 2017d) trazem informações divulgadas constantemente pela prefeitura de Memphis (TN) e pelos órgãos que lidam com a segurança pública, as quais foram compiladas no mesmo mapa e demonstram que a violência é considerada alta nesta região (cor marrom).

Assim, após analisar o bairro Oakhaven e a proximidade física deste com o Aeroporto Internacional de Memphis (MEM), entende-se que a realidade urbana encontrada nesta área demanda investimentos no que tange a melhoria da oferta de serviços públicos e atração de empreendimentos privados. Ainda, será preciso incentivar o acesso da população à programas educacionais e de treinamento profissionalizante para, conseqüentemente, aumentar a renda dos moradores ⁹⁵.

Espera-se que a consolidação de uma cidade aeroportuária, a ser comentada no decorrer deste capítulo, impulse o desenvolvimento desta região e melhore a qualidade de vida da população.

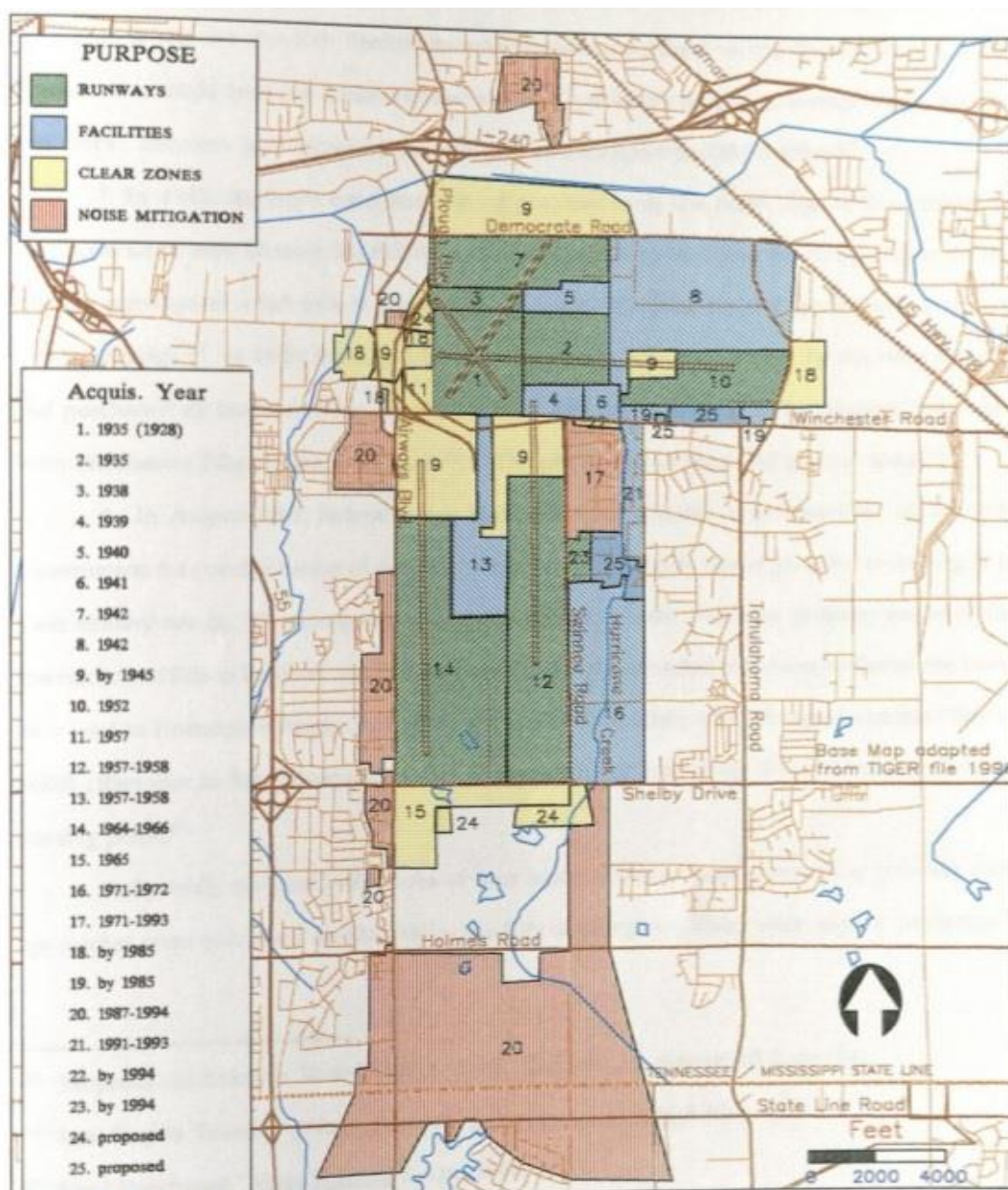
4.4 O Aeroporto Internacional de Memphis e a inserção urbana-regional

Se o bairro de Oakhaven não foi desocupado e incluído no processo de expansão do MEM, outras áreas não tiveram o mesmo desfecho.

Na dissertação de mestrado de Nishihara (1995), disponível na Biblioteca da Universidade de Memphis, pode-se constatar que, ao longo da sua história, o Aeroporto Internacional de Memphis expandiu-se por meio de vários processos de aquisições de terras (Figura 19) o que ampliou a sua presença no contexto urbano e regional.

⁹⁵ Oakhaven é um bairro habitado por uma população com pouca instrução educacional e profissional, o que reflete em uma comunidade de baixa renda. Em 2014, este bairro possuía uma população de 40.837 habitantes, cerca de 13 mil residências, e uma renda média familiar de \$33.200, enquanto que a média da renda familiar na cidade de Memphis era de \$ 36.900. Em 2014, haviam 12,7% da população sem emprego, e do total das pessoas empregadas acima dos 16 anos, destaca-se que 18,2% (2.873 pessoas) estavam empregadas no setor de transportes, além de 8,6% (1.360 pessoas) empregadas no setor de construção civil e de 4,3% (687 pessoas) empregadas no setor atacadista (STATISTICAL ATLAS, 2015).

Figura 19. Evolução do processo de aquisição de terras ao redor do MEM



Fonte: (NISHIHARA,1995)

Analisando o processo de urbanização ao redor do Aeroporto Internacional de Memphis, desde a constituição da Autoridade Aeroportuária, em 1969, pode-se perceber que, além do município de Memphis (TN), foram incluídas no zoneamento da região envoltória a este aeroporto, as cidades de Southaven (MS) e Horn Lake (MS), localizadas no condado DeSoto, vizinho ao condado Shelby (onde situa-se Memphis). Isto deu ao MEM a característica de

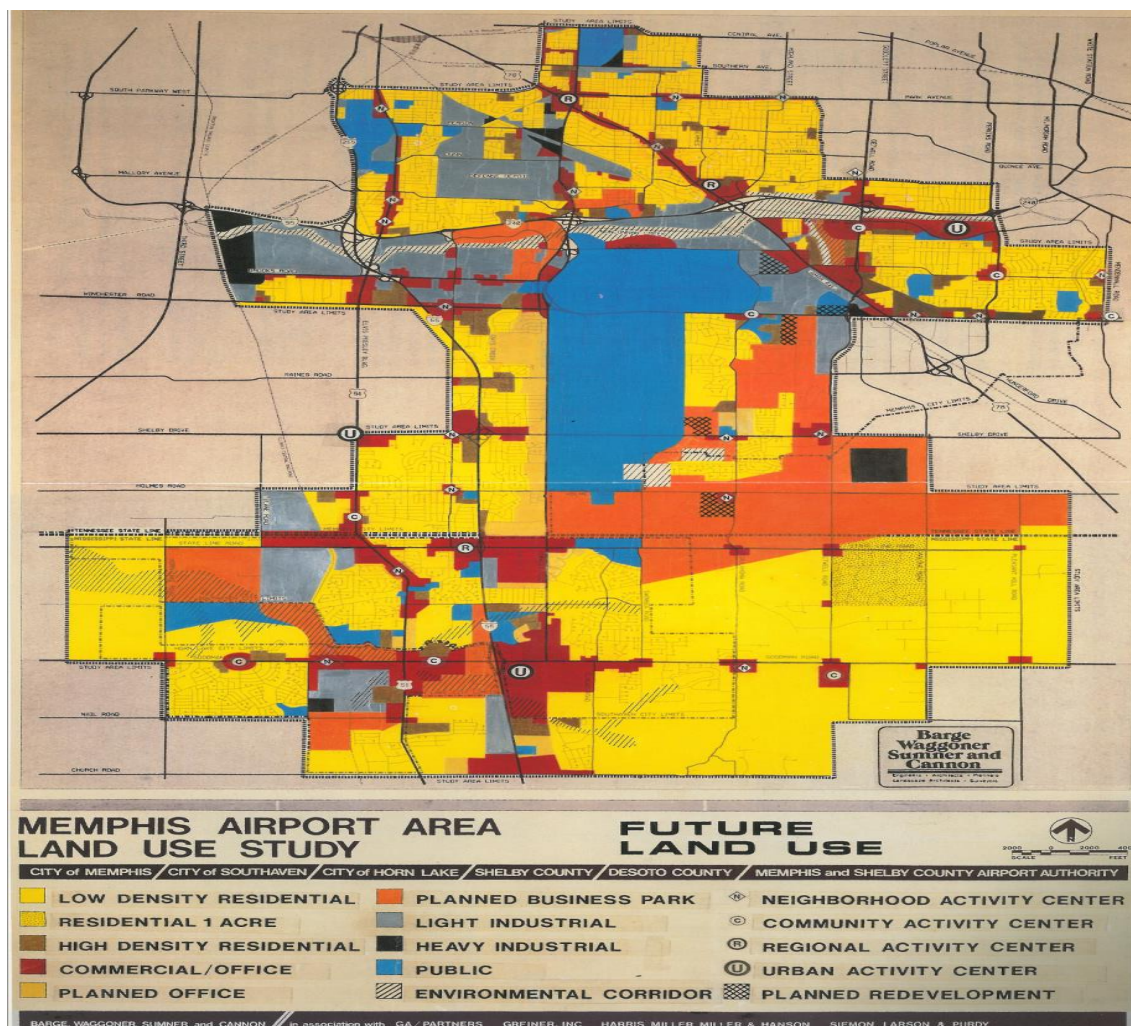
um equipamento regional e, ao mesmo tempo, uma tentativa de se buscar uma melhor maneira de organizar o território naquela região (NISHIHARA, 1995).

O Plano de Uso e Ocupação do Solo da Autoridade Aeroportuária de Memphis (1993) não antevia o adensamento industrial na região de Oakhaven, mas, sim, nas avenidas e nas estradas que fazem a ligação do MEM com o condado DeSoto (MS), além de uma maior concentração de atividades comerciais e industriais nas regiões norte/nordeste do aeroporto, junto aos corredores urbanos, como é o caso da Avenida Poplar (NISHIHARA, 1995). Ainda, este plano (Figura 20) incentivou a abertura de parques industriais com perfil atrelado às necessidades operacionais das empresas do ramo de logística e transportes de carga.

Importante ressaltar que, assim como no caso do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, o Aeroporto Internacional de Memphis também realizou estudos detalhados a fim de prospectar potencialidades de expansão. Para ambos os aeroportos, foi imprescindível o apoio de um aparelho de gestão diretamente destinado a estas tarefas, a Autoridade Aeroportuária⁹⁶.

⁹⁶ Além de atividades burocráticas, a Autoridade Aeroportuária trata de assuntos referentes às áreas comerciais, industriais e residenciais localizadas nas proximidades da região aeroportuária em busca de uma melhor estruturação e reorganização urbana/regional.

Figura 20. Plano de Uso e Ocupação do Solo do MEM (1993)



Fonte: (NISHIHARA, 1995)

O Plano de Uso e Ocupação do Solo da Autoridade Aeroportuária de Memphis, publicado em 1993, recomendava a proteção dos bairros já estabelecidos e impedia a proliferação de usos comerciais e industriais nestas localidades. Tal fato explica a situação encontrada no bairro de Oakhaven, com ausência de vitalidade urbana, baixo desenvolvimento econômico e social.

Constata-se, portanto, que os estudos de compatibilidade do uso do solo ao redor do MEM, realizados pela Autoridade Aeroportuária de Memphis, a partir dos anos 1970, tornaram-se uma parte importante do planejamento urbano/regional, o qual será debatido na sequência deste capítulo.

4.4.1 A influência do MEM na Região Metropolitana de Memphis (TN-MS-AR)

Para entender a dinâmica regional irradiada a partir da área de influência do Aeroporto Internacional de Memphis (MEM), se fez necessária uma análise sobre o condado DeSoto⁹⁷, vizinho ao de Shelby⁹⁸.

O condado DeSoto, cuja sede é Hernando⁹⁹ (GALLOWAY, 1997), está localizado ao norte do estado do Mississippi (MS), faz divisa com o estado do Tennessee (TN) e, segundo dados da Agência de Pesquisas e Estatísticas dos Estados Unidos (United States Census Bureau), a população estimada em 2016 era de 175.611 habitantes (UNITED STATES CENSUS BUREAU, 2017a). Além disso, DeSoto integra a Região Metropolitana de Memphis, formada por territórios dos estados de Tennessee (TN), Arkansas e Mississippi (TN-MS-AR).

Nas últimas três décadas (1990-2010), enquanto o crescimento da população de Memphis (TN) estabilizou-se¹⁰⁰, a área urbanizada da Região Metropolitana de Memphis continuou a crescer, especialmente nas comunidades vizinhas.

Dentre as cinco cidades¹⁰¹ que formam o condado DeSoto (MS), a que mais se destaca pelo fato de fazer fronteira direta com Memphis (TN), e possuir uma dinâmica urbana mais evoluída que as outras (características rurais) é

⁹⁷ Os condados são uma das formas de governo mais antigas dos Estados Unidos, que remonta o ano de 1.634, quando os primeiros entes governamentais (condados) foram estabelecidos no estado da Virgínia. Existem, atualmente, 3.069 condados regidos por leis estaduais e adaptados às necessidades e características das suas localidades. O termo county é usado em 48 estados, diferentemente da Louisiana e do Alasca onde estas subdivisões são nomeadas como paróquias e bairros, respectivamente (NATIONAL ASSOCIATION OF COUNTIES, 2017).

⁹⁸ A cidade de Memphis (TN) está localizada no condado de Shelby, formado por outros seis municípios: Arlington, Bartlett, Collierville, Germantown, Lakeland e Millington, totalizando uma área de 783 milhas quadradas, das quais 317 estão dentro dos limites administrativos de Memphis (GEOGRAPHY, [201-]).

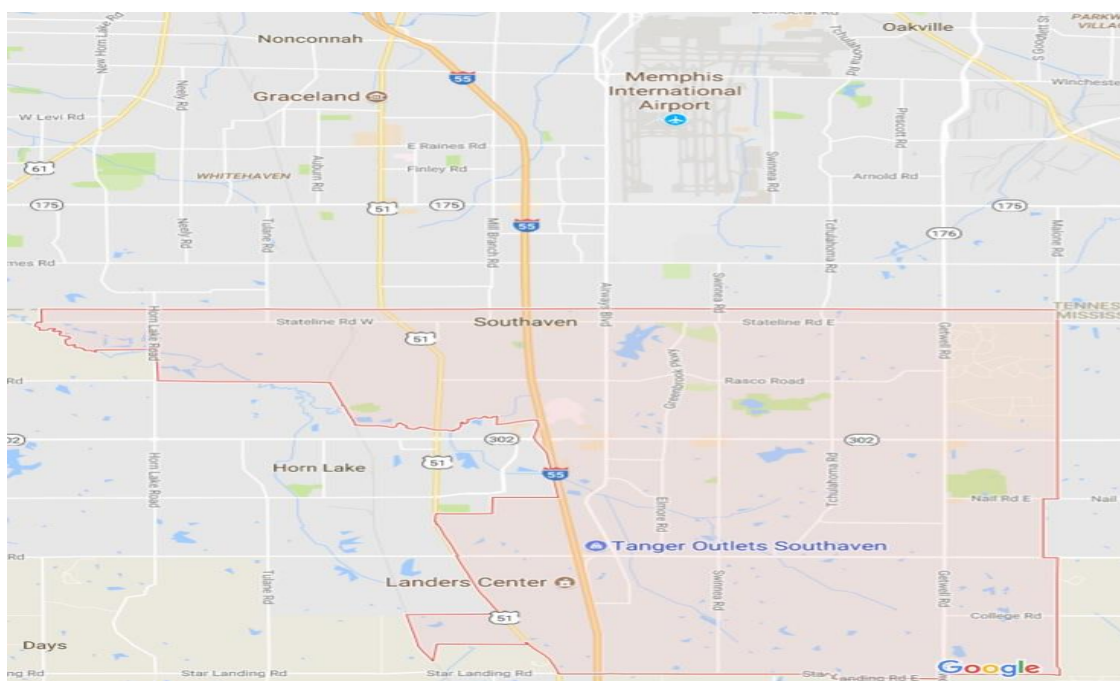
⁹⁹ O nome DeSoto faz uma referência ao navegador e explorador espanhol Hernando de Soto (1494-1542), que desbravou grande parte da região do Caribe e comandou a incursão de exploradores espanhóis, junto a região sul e sudeste dos Estados Unidos, ficando conhecido por navegar ao longo do rio Mississippi, além de percorrer os territórios que hoje conhecemos como Florida, Geórgia, Carolina do Sul, Carolina do Norte, Alabama, Arkansas, Mississippi e Tennessee. A sede do condado DeSoto também faz referência ao navegador espanhol: Hernando.

¹⁰⁰ Crescimento de 0,9% no ano de 2016 (UNITED STATES CENSUS BUREAU, 2016a)

¹⁰¹ Horn Lake, Hernando, Olive Branch, Southaven e Town of Walls

Southaven (MS)¹⁰². Esta cidade, a mais populosa do condado¹⁰³, é favorecida pela proximidade¹⁰⁴ com Memphis (TN), ambas conectadas pelas rodovias interestaduais I-55 e I-69 (Mapa 28). A pesquisa constatou que a prefeitura de Southaven (MS) aplica, desde os anos 2000, uma política de fomento¹⁰⁵ industrial para atrair novas empresas e qualificar a cidade junto à dinâmica gerada pela proximidade com o MEM.

Mapa 28. Southaven (MS) e a proximidade com MEM



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 set. 2017.

Comparativamente, a cidade de Southaven (MS) possui dados estatísticos favoráveis em comparação com a cidade de Memphis(TN). Segundo

¹⁰² Sobre o perfil da população de Southaven: Branco (71,0%), negros ou afro-americanos (22,2%) e hispânicos (5,0%). Dentre os quais, 87% da população possui ensino médio completo e cerca de 20% têm diplomas universitários.

¹⁰³ Segundo dados do United States Census Bureau, a população de Southaven (MS), em 2016, era de 53.214 habitantes (UNITED STATES CENSUS BUREAU, 2016).

¹⁰⁴ Southaven (MS) está localizada a 23 km ao sul do centro de Memphis (TN) e a 10 km a sudoeste do Aeroporto Internacional de Memphis.

¹⁰⁵ Entre elas estão: isenção de impostos e taxas de serviços imobiliários por um período de 7 anos; isenção integral de taxa de licença comercial; isenção de taxas de permissão de construção e de serviços de saneamento básico, como água e esgoto, pelo tempo em que a atividade for exercida na área (SOUTHAVEN CITY HALL, 2017).

o Censo, realizado no ano de 2010, a taxa de desemprego era de 7,8% (Memphis: 12,5%) e havia 8,9% da população em situação de pobreza (Memphis: 21,1%) UNITED STATES CENSUS BUREAU, 2017a).

Analisar estas duas cidades vizinhas (Memphis e Southaven), localizadas em condados diferentes, é um exercício difícil, pois além do tamanho populacional¹⁰⁶, existe o legado histórico da formação urbana e os problemas sociais¹⁰⁷ enfrentados pela cidade de Memphis (TN), que remonta o período da escravidão nos Estados Unidos. O resultado deste contexto histórico e social repercute, ainda hoje, no preconceito racial¹⁰⁸ e na desvalorização das pessoas de origem afrodescendente residentes em Memphis (TN)¹⁰⁹.

No entanto, esta análise entre as cidades vizinhas é necessária para entendermos como está se formando uma rota de desenvolvimento movida, principalmente, pelas atividades relacionadas ao Aeroporto Internacional de Memphis, e pelas obras viárias entre os condados Shelby (TN) e DeSoto (MS).

Dentro desta perspectiva, um fator de destaque é a conexão de duas estradas, as interestaduais I-69 e I-269, que atravessam os condados Shelby (TN) e DeSoto (MS), e integrarão o corredor de Comércio Internacional da NAFTA¹¹⁰, conectando os Estados Unidos ao México e ao Canadá.

¹⁰⁶ Em 2010, a população em Southaven era de 48.982 habitantes e, em Memphis, era de 646.889 (UNITED STATES CENSUS BUREAU)

¹⁰⁷ Dados de 2011 mostram a magnitude da disparidade social encontrada em Memphis em comparação aos subúrbios formados em direção a região leste da área metropolitana. As famílias mais ricas e mais bem-educadas (maioria brancas) vivem agrupadas próximas das melhores oportunidades de emprego, enquanto as famílias menos educadas (maioria negras) e de baixa renda vivem perto de empregos pouco qualificados e de baixa remuneração.

¹⁰⁸ Martin Luther King Jr foi um dos líderes do Movimento de Direitos Civis Afro-Americanos na década de 1960, e dedicou-se à luta contra a segregação racial nos Estados Unidos. Durante uma visita a cidade de Memphis (TN), em abril de 1968, para apoiar trabalhadores do setor de saneamento básico e limpeza urbana da prefeitura, que reivindicavam melhores condições de trabalho e equiparação dos salários pagos junto aos trabalhadores brancos, King foi assassinado.

¹⁰⁹ 63.3% da população de Memphis (TN) é descendente da matriz africana, chamados de *African Americans*. Conforme Censo de 2010, haviam 414.928 pessoas afro descendentes residindo em Memphis (TN).

¹¹⁰ O NAFTA (Tratado Norte-Americano de Livre Comércio envolvendo Canadá, México e Estados Unidos em vigor desde 1991) estabeleceu o Corredor CANAMEX para o transporte rodoviário entre o Canadá e o México, também proposto para os usos compartilhados da infraestrutura ferroviária e de telecomunicações de fibra óptica.

Em fevereiro de 2007, a estrada I-69 foi selecionada pelo Departamento de Transportes dos Estados Unidos como um dos seis Corredores do Futuro (CORRIDORS, 2007), tornando-a elegível para financiamento federal, com a finalidade de reduzir o congestionamento do sistema de transporte de cargas nas rodovias dos Estados Unidos, proporcionar benefícios nacionais e regionais a longo prazo, e favorecer o crescimento econômico aliado à proposta de um intercâmbio comercial com os outros dois países vizinhos (OFFICE OF THE UNITED STATES REPRESENTATIVE, 2017).

O projeto para ampliar o corredor Interstate 69 (I-69), com 1.090 km de extensão, inclui uma nova rota interestadual na cidade de Hernando (MS), a qual integra um dos múltiplos segmentos que compõe a I-69, iniciando no estado de Michigan e finalizando no estado do Texas. A pesquisa avalia que esta conexão de transporte internacional colocará DeSoto (MS) em uma forte projeção de crescimento após a conclusão das obras¹¹¹.

Importante citar que o Governo Federal dos Estados Unidos adotou a medida de incluir o condado de DeSoto (MS) no programa de infraestrutura nacional pois, estudos de tráfego e mobilidade indicaram que a Região Metropolitana de Memphis já alcançou um excesso de capacidade, sendo necessário acomodar futuros fluxos de tráfego em apoio ao desenvolvimento de Memphis (TN) e das áreas circundantes (TENNESSEE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, 2017).

O Mapa 29 destaca a rota por onde passará o corredor I-69, percorrendo as regiões nordeste, sudeste e sul dos Estados Unidos.

¹¹¹ A construção do corredor I-269 acessando a I-69, através dos estados do Mississippi e do Tennessee, tem previsão de conclusão e abertura ao tráfego programado para o ano de 2018.

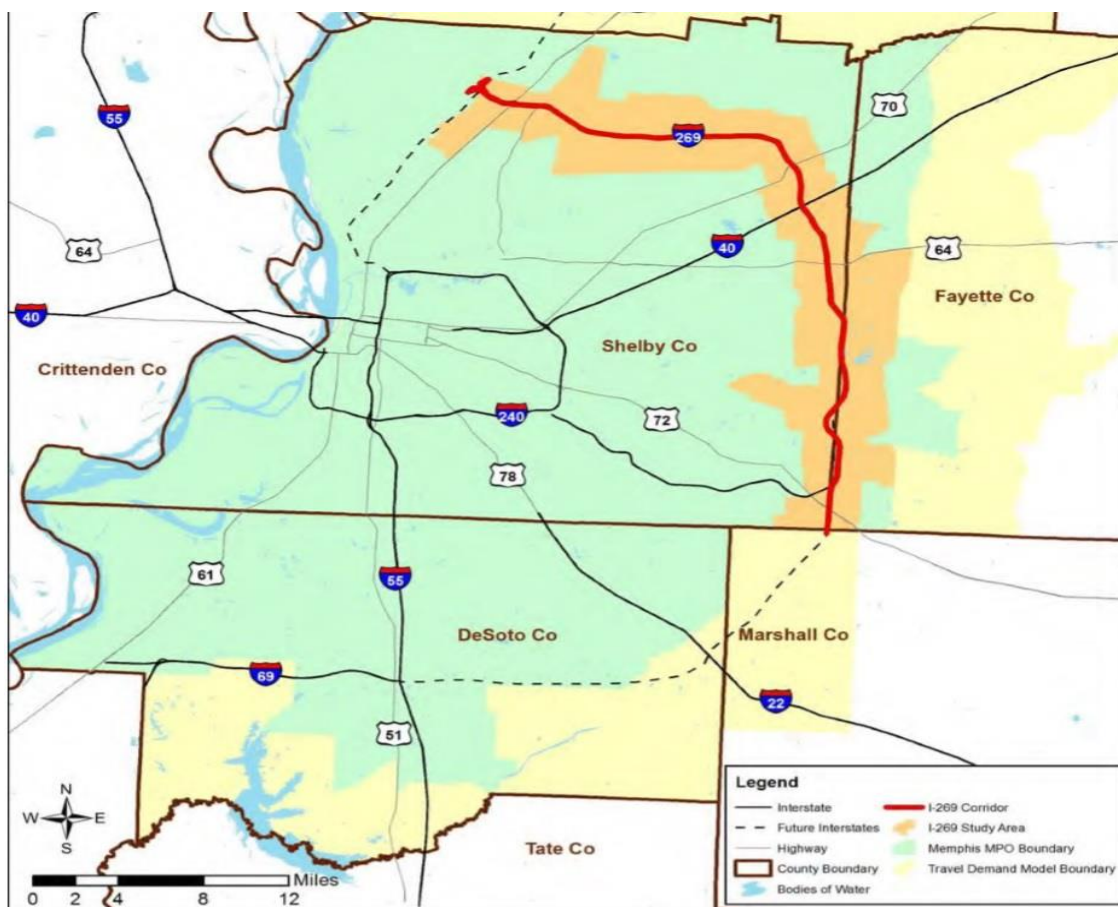
Mapa 29. O Corredor I-69



Fonte: Disponível em: <<http://press-herald.com/interstate-69-corridor-for-webster-chosen-after-20-years/>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

De forma a compreender melhor a relação e os impactos do corredor I-69 na Região Metropolitana de Memphis, tem-se, no Mapa 30, o percurso da rodovia I-269 em conexão com a I-69. Ao analisar este mapa, nota-se que o condado DeSoto (MS), após a conclusão das obras viárias, aumentará o acesso aos centros econômicos que se estendem entre o Canadá e o México. Ainda, o fato deste condado estar próximo ao MEM potencializa-se o surgimento de novos ciclos de crescimento e desenvolvimento urbano tais como estão expressados no conceito da Aerotropolis (KASARDA, 2000).

Mapa 30. O corredor I-269 e a conexão com a I-69 na área (TN-MS-AR)



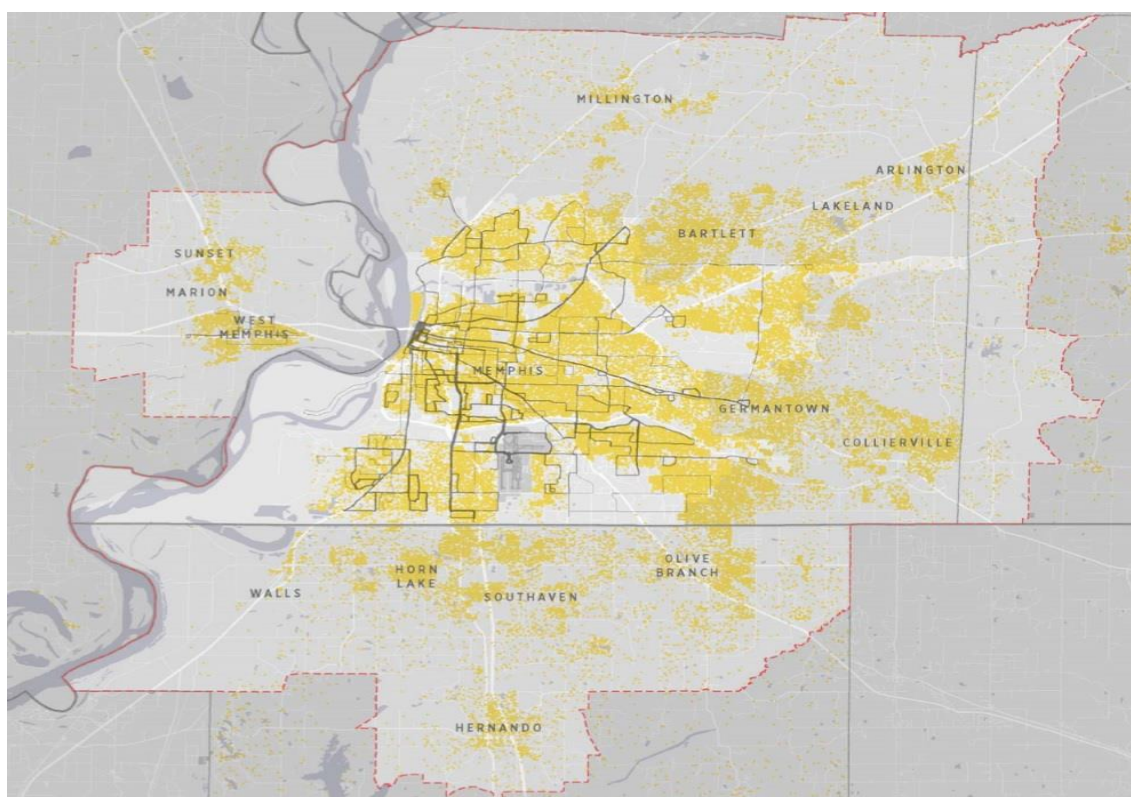
Fonte: Disponível em: <http://memphismpo.org/sites/default/files/public/documents/I-269-tn-a-regional-vision-study.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2017.

Assim, ao posicionar-se como parte integrante do Corredor de Comércio Internacional e, principalmente, como um anel viário na Região Metropolitana de Memphis, o condado DeSoto tende a experimentar uma alteração nos usos do seu território, ainda pouco urbanizado. Para tanto, o condado precisará melhorar a eficiência do sistema de transporte para se apoderar das vantagens logísticas e integrar-se ao desenvolvimento regional gerado pelo MEM.

Neste enfoque, como forma de orientar o desenvolvimento futuro do condado DeSoto, a administração pública elaborou, em 2017, uma proposta de zoneamento que incentiva o desenvolvimento comercial e residencial nas áreas urbanas em torno do novo corredor rodoviário, além da formação de novos distritos industriais (DESOTO, 2017).

O plano (DESOTO, 2017) propõe preparar o condado para receber os fluxos migratórios já dectados em outro estudo (MID-SOUTH REGIONAL GREENPRINT, 2013), que aponta uma tendência de descentralização urbana da cidade de Memphis (TN). Em síntese, os estudos apontam o aumento de fluxos populacionais se deslocando para o condado de DeSoto e para comunidades suburbanas (Mapa 31), fora dos limites da cidade de Memphis (TN).

Mapa 31. Distribuição populacional na Região Metropolitana de Memphis (2010)



Fonte: Disponível em: <<http://midsouthgreenprint.org/wp-content/uploads/2015/06/State-of-Employment-v7.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

Conforme demonstra a Tabela 1, o condado DeSoto (MS) apresentou altas taxas de crescimento populacional nas últimas três décadas (1990-2010). Tal constatação projeta um cenário futuro na qual esta região, vizinha à Memphis (TN), tende, paulatinamente, ampliar os fluxos econômicos gerados pelo MEM e a se posicionar como uma área de influência direta ao polo logístico instalado nesta região.

Tabela 1. Evolução Populacional da região TN-MS-AR (1990-2010)

	1990	2000	2010	Alteração (%) 1990-2000	Alteração (%) 2000-2010
Cidade de Memphis	618.652	650.100	646.889	5,1	-0,5
Shelby, TN	207.678	247.372	280.755	19,1	13,5
Fayette, TN	25.559	28.806	38.413	12,7	33,4
Crittenden, AR	49.939	50.866	50.902	1,9	0,1
DeSoto, MS	67.910	107.199	161.252	57,9	50,4
Região Metropolitana	901.828	1.084.343	1.178.211	20,2	8,7

Fonte: Disponível em: <<https://www.census.gov/prod/ww w/decennial.html>>. Acesso em 1 set. 2017.

Sobre a formação da mão de obra, e o perfil dos empregos gerados no condado DeSoto (MS), a pesquisa encontrou no estudo (DESOTO COUNTY FOUNDATION FOR EXCELLENCE IN EDUCATION, 2015) que existem vinte centros educacionais entre universidades e escolas técnicas que proveem treinamento e programas diretamente ligados às ocupações do setor de logística. O que evidencia, portanto, uma correlação entre a dinâmica econômica local com o tipo de especialização da força de trabalho no setor de distribuição e logística, formando um contingente de mão de obra para atender as ocupações-chave nos setores industriais, próximos ao Aeroporto Internacional de Memphis (DESOTO COUNTY FOUNDATION FOR EXCELLENCE IN EDUCATION, 2015).

Ao consultar os dados a respeito dos tipos de emprego ofertados pelo condado DeSoto (MS), em 2016, constata-se a relação da mão de obra com o

setor de distribuição e logística junto às áreas: farmacêutica, biomedicina, eletroeletrônicos, alimentícia e automotiva (DESOTO COUNTY FOUNDATION FOR EXCELLENCE IN EDUCATION, [201-]).

Tabela 2. Os maiores empregadores individuais em DeSoto (MS) em 2016
continua

Empregador	Quantidade de Empregados	Produtos/Serviços
DeSoto County Schools	3872	Public School System
Baptist MemoriaHospital	1750	Healthcare
Williams-Sonoma	993	Distribution of specialty cooking and kitchen-related products
Milwaukee Electric Tool	800	Distribution of portable electric tools
Synnex	600	Manufacturing and Distribution
Fed Ex Ground	433	Package sorting hub
McKesson	400	Distribution of Pharmaceutical Products
Future Electronics	357	Distribution of electronic components
Landau Uniforms	330	Uniforms
Siemens Industry Inc.	300	Computer-based building management systems
Newly Wed Foods	282	Food ingredients, seasonings, blends, flavors
Associated Wholesale Grocers Inc.	265	Third-party logistics
J.T. Shannon Lumber	250	Hardwood lumber and plank flooring
Helen of Troy (OB)	250	Distribution of personal care products
KIK Custom Products	223	MFG of guest amenity soaps
Scan Source Inc.	220	Distribution of specialty technology products
Brentwood Originals	210	Manufacture Decorative pillows

Tabela 2. Os maiores empregadores individuais de DeSoto (MS) em 2016**conclusão**

MAHLE AftermarketInc.	208	Distributor of internal engine components
Trane, Inc.	205	Distribution of indoor comfort systems
Dollar Tree	198	Distribution Center
Diamond Comics	183	Distributor of comic books, graphic novels
WAI Global	170	Distribution

Fonte: Disponível em: <<http://desotocounty.com/economic-development/major-employers/>>. Acesso em 30 ago. 2017.

Conforme demonstra a Tabela 2, os setores que mais empregaram (2016) no condado DeSoto (MS), exceto o poder público, se referem aos setores de distribuição e logística industrial ligadas às empresas de informática, alimentos, agricultura, máquinas e equipamentos.

A pesquisa constatou que este perfil econômico apresentado no condado DeSoto (MS) é reflexo da política aplicada pelo governo do estado do Mississippi que, como forma de ampliar a potencialidade da região localizada em uma área de forte influência dos setores de distribuição e logística, estabeleceu, em 2004, uma zona de comércio exterior - Foreign Trade Zone (FTZ)¹¹² - na região (Mapa 32).

Atualmente, existem 230 áreas deste tipo nos Estados Unidos, sendo que em DeSoto (MS), a FTZ foi estabelecida no intuito de qualificar a região na atração de armazéns, indústrias e centros de distribuição¹¹³. A principal

¹¹² Nos Estados Unidos, uma zona de comércio exterior, Foreign Trade Zone (FTZ), é uma área geográfica onde as mercadorias comerciais, tanto domésticas como estrangeiras, recebem um tratamento aduaneiro diferenciado. A FTZ destina-se a reduzir os custos das operações envolvidas no comércio internacional e, assim, criar e reter as oportunidades de emprego e investimento de capital resultantes dessas operações. A partir de 1950 foi permitida a instalação de indústrias dentro das FTZs, o que estimulou o crescimento no programa de zonas de comércio exterior dos Estados Unidos.

¹¹³ Interessante notar que, logo após a aprovação da FTZ, em 2004, em uma área de 219 acres, a DeSoto Trade Center, localizada entre a rodovia Interstate 55 e a U.S. Highway 51 ao sul da Church Road, em Southaven, já foram feitos novos pedidos de ampliação desta FTZ,

tem o maior aeroporto de carga do mundo, e Memphis é o terceiro maior porto continental do país. Sentimos que era um local (*DeSoto County*) que possuía toda a infra-estrutura para um ponto de comércio internacional de nível superior. Uma das razões da FTZ ter começado na década de 1930 era manter empregos e investimentos de capital nos Estados Unidos a fim de impedir a criação de empregos e investimentos de capital no exterior (GILLETTE, 2004). Tradução feita pelo autor da tese

A consolidação desta área (Mapa 33) como um FTZ confirma a tendência de irradiação do desenvolvimento econômico a partir da proximidade com o Aeroporto Internacional de Memphis (MEM) e a forte influência do sistema rodoviário que liga os condados Shelby (TN) e DeSoto (MS).

Mapa 33: FTZ DeSoto Trade Center localizada às margens da rodovia I-55



Fonte: Disponível em:

<<http://www.hillwoodinvestmentproperties.com/HIPIImages/cache/e45255aa-c5f5-49d2-b187-939c6cc452d5.jpeg>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

Assim, apesar da Aerotropolis de Memphis não estar explicitada, reverberando no raio de 30 km de abrangência, conforme o projeto conceitual de Kasarda (2000), as indicações de que já ocorrem alterações no território em

função da proximidade com o MEM estão postas tanto em projeto, quanto em ações práticas, como é caso do condado DeSoto (MS).

4.5 A Autoridade do Vale do Tennessee (TVA)

Dentre os instrumentos governamentais de planejamento territorial dos Estados Unidos, destaca-se a TVA. Instituída em 1933, a Autoridade do Vale do Tennessee (Tennessee Valley Authority) é uma agência governamental federal dos Estados Unidos que teve como uma das primeiras ações atuar no plano de reestruturação econômica conhecido como *New Deal*¹¹⁴.

A princípio, a TVA agiria no controle de inundações e, ao mesmo tempo, na geração de eletricidade por meio da construção de canais de contenção dos rios que permeiam a região do vale do rio Tennessee. Ocorre que, com o passar das décadas, esta agência foi ampliando as suas competências e passou a ser uma importante promotora de desenvolvimento econômico para a região que, atualmente, abrange uma população de 9 milhões de pessoas, distribuídas (Mapa 34) em grande parte no estado do Tennessee, regiões do Alabama, Mississippi e Kentucky, e pequenas porções da Geórgia, Carolina do Norte e Virgínia (KLINE; MORETTI, 2014).

Um dado importante a ser ressaltado é que esta foi a primeira grande agência de planejamento territorial regional dos Estados Unidos, e o modo de atuação, com base no arranjo de políticas públicas de assistência técnica a estados e municípios, tornou-se um modelo de gestão pública, principalmente para a modernização das sociedades com base econômica na agricultura, como eram os casos dos estados do sul dos Estados Unidos.

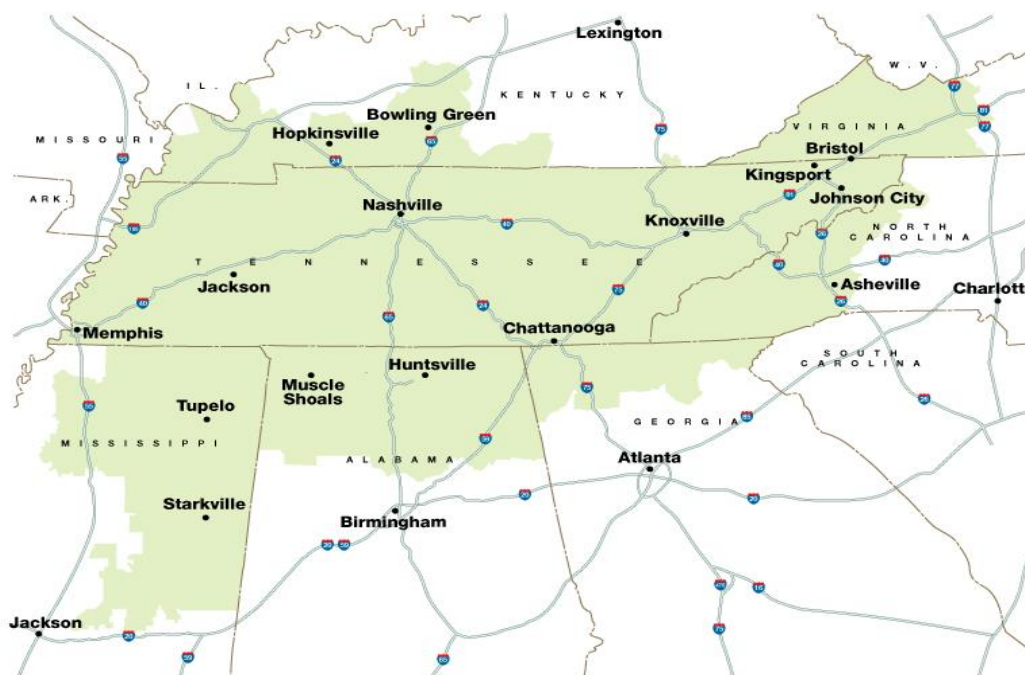
Vale destacar, também, que a TVA inspirou ações semelhantes em países em desenvolvimento, como a Sudene¹¹⁵ (SUPERINTENDÊNCIA DO

¹¹⁴ Como forma de combater a grave recessão econômica e social pela qual passava os Estados Unidos naquela época (chamada de A Grande Depressão, ou Crise de 1929, que causou altas taxas de desemprego, e culminou com a 'quebra' dos preços das ações na bolsa de valores de Nova Iorque e o fechamento de inúmeras empresas comerciais e industriais), o então Presidente Franklin Delano Roosevelt aprovou uma série de medidas conhecidas como *New Deal*.

¹¹⁵ No Brasil, inspirado no TVA, tivemos a primeira experiência deste tipo com a instituição da SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek, em 1959. A SUDENE foi idealizada como parte do programa

DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE, 2017), no Brasil, na década de 1950 (DINIZ, 2009).

Mapa 34. Área de abrangência da Autoridade do Vale do Tennessee (TVA)



Fonte: Disponível em: <<https://www.tva.com/Economic-Development>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

Durante as primeiras décadas de auxílio ao desenvolvimento econômico e social desta região (Mapa 34) dos Estados Unidos, a TVA atuou no fornecimento de energia elétrica e fertilizantes para os agricultores de maneira a melhorar os rendimentos das lavouras. Atualmente, além de administrar barragens e hidrelétricas, a TVA opera poços de petróleo e gás natural, reatores para produção de energia nuclear, fazendas com produção de energia solar e energia eólica, extensas linhas de transmissão de energia elétrica e, mais recentemente, passou a promover áreas de desenvolvimento qualificado, os chamados TVA Megsites (TENNESSEE Valley Authority, [201-]).

desenvolvimentista de integração regional do Nordeste como forma de ampliar a infraestrutura, promover empregos e reduzir a desigualdade social.

Os *Megasites* são grandes extensões de terra, preferencialmente localizadas no limite entre áreas suburbanas e áreas rurais, com o potencial de fomentar o desenvolvimento de cidades e regiões, a partir do fornecimento de uma infraestrutura completa, com acesso aos meios de transporte (ferroviário, marítimo, aéreo, rodoviários) de modo a facilitar a instalação de complexos industriais, parques empresariais, centros de pesquisa científica e distrito comercial. Atualmente existem *Megasites* em Huntsville (Alabama), Chattanooga (Tennessee), Golden Triangle (Mississippi), Hopkinsville (Kentucky) Memphis Regional Megasite (Tennessee) e West Kentucky Megasite (Kentucky).

4.5.1 O Memphis Regional Megasite

O Memphis Regional Megasite (Mapa 35) está localizado a cerca de 40 km do Aeroporto Internacional de Memphis (MEM) em uma área adquirida, em 2005, pelo governo do estado do Tennessee. Situada às margens da rodovia interestadual I-40, no condado de Haywood, entre as cidades de Memphis (TN) e Jackson (TN), o Memphis Regional Megasite visa fomentar o desenvolvimento desta região. Conforme dados oficiais publicados em 2017, o empreendimento já gerou cerca de 30 mil empregos diretos (AREA, 2017).

A proposta do Memphis Regional Megasite é fazer uso do potencial logístico instalado na região aeroportuária de Memphis e dar oportunidade para as cidades localizadas próximas aprimorarem as suas infraestruturas urbanas e industriais, qualificarem os empregos já existentes e, então, atrair desde fabricantes automotivos, indústrias de alta tecnologia, fabricantes de aviões e equipamentos de uso aeroespacial.

Mapa 35. Localização do Memphis Regional Megasite



Fonte: Disponível em: <<http://www.tnecd.com/sites/memphis-megasite/>>. Acesso em 30 ago. 2017.

Em 2015, com o lema: "Agora é a vez dos produtos do Tennessee", o governo do estado, através do Departamento de Desenvolvimento Econômico e Comunitário do Tennessee, divulgou uma campanha de marketing (TENNESSEE OF ECONOMIC AND COMMUNITY DEVELOPMENT, 2013) onde convida as empresas (nacionais e internacionais) a produzir seus produtos no Tennessee, pois o estado oferece grandes vantagens competitivas no que tange a serviços de logística, transporte, infraestrutura e mão de obra.

Até o momento da elaboração da tese, em 2017, a TVA já havia investido 140 milhões de dólares em obras de infraestrutura, mas ainda não havia sido inaugurada a instalação de uma grande indústria (THOMAS, 2016)¹¹⁶, tampouco havia sido apresentado o plano oficial de desenvolvimento desta área de 1.600 hectares, tendo apenas sido inaugurada a fazenda de energia solar (ENTENDA, 2017)¹¹⁷. Para o local começar a receber indústrias será preciso concluir toda a

¹¹⁶ Devido às disputas e concorrências entre os estados vizinhos, em busca de investimentos por novas indústrias, a TVA, até o ano de 2017, ainda não havia conseguido instalar uma grande empresa no *Megasite*, conforme podemos atestar em reportagem publicada no jornal *The Jackson Sun*.

¹¹⁷ Uma das causas da demora na realização de investimentos e, também, da atração de indústrias para o local é o fato do *Megasite* ter sofrido uma interrupção, assim como diversos programas governamentais, quando ocorreu uma grande recessão econômica relacionada à

infraestrutura de saneamento básico e a instalação de linhas de transmissão de energia elétrica, previstas para ficarem prontas em 2018 (YUSUF, 2017).

Assim, percebe-se que a TVA, ao estimular a formação de complexos industriais entre os condados Shelby, Fayette e Haywood, busca fomentar o desenvolvimento econômico regional atrelado à influência do Aeroporto Internacional de Memphis.

4.6 A consolidação da infraestrutura de transportes na região TN-MS-AR

Ao longo do século XX, a região TN-MS-AR, liderada por Memphis (TN), consolidou-se como uma cidade-região¹¹⁸ (GEDDES, 1994; PERROUX, 1975; SANTOS, 1988b) especializada na oferta de infraestrutura logística de transporte e distribuição de produtos industrializados, agrícolas e minérios (MEMPHIS, 2008).

Esta região possui um histórico de grande importância no comércio internacional desde os tempos em que o Porto de Memphis era o principal modal de conexão com outros mercados na comercialização de produtos agrícolas do Delta do Mississippi¹¹⁹.

Atualmente, a região TN-MS-AR desempenha um papel de destaque na cadeia de abastecimento global, sendo o deslocamento de produtos realizado pelas cinco estradas de ferro (WORLD'S, 2014)¹²⁰ da Classe 1 (WORLD BANKS

crise financeira das hipotecas imobiliárias bancárias, a partir de 2008, nos Estados Unidos e propagada em diversos outros países, fazendo com que a recuperação do potencial de investimento demorasse a retornar.

¹¹⁸ Um termo utilizado, desde meados do século XX, por urbanistas, economistas, geógrafos e planejadores urbanos para significar uma área metropolitana com uma aglomeração urbana dispersa, com vários centros econômicos e industriais, compartilhando uma rede de transporte, de serviços, oferta de empregos e mão de obra.

¹¹⁹ Historicamente esta região, mais precisamente a cidade de Memphis, atuou como um centro regional para a produção, processamento e distribuição de algodão e produtos agrícolas que eram comercializados nos mercados mundiais – naquela época, século 19 e início do século 20, o transporte de mercadorias era feito com o auxílio de mulas que carregavam charretes até o porto e a ferrovia. Além do comércio internacional de algodão e dos cereais, esta região também já se destacou como uma das maiores produtoras mundiais de madeira e na comercialização de mulas para fins de transporte (RUSHING, 2009).

¹²⁰ Segundo dados mais recentes (2014) a rede ferroviária de frete dos EUA é composta por 538 ferrovias, destas, existem 7 estradas de ferro Classe 1; 21 ferrovias regionais (classe 2) e 510 ferrovias locais (classe 3), operadas por companhias privadas. A Union Pacific Railroad e a BNSF Railway estão entre as maiores redes ferroviárias de transporte de cargas do mundo. Além disso,

GROUP, 2017)¹²¹, pelo transporte fluvial através do rio Mississippi, pelas rodovias estaduais e interestaduais, e pelo Aeroporto Internacional de Memphis.

4.6.1 Modal férreo

As principais mercadorias transportadas pelos trilhos que percorrem a região de Memphis são produtos químicos para fins industriais, cereais, gêneros alimentícios e minérios (MEMPHIS URBAN AREA METROPOLITAN PLANNING ORGANIZATION, 2017). A presença de importantes ferrovias¹²² na cidade de Memphis (TN) destaca esta região como um dos principais centros de distribuição de produtos em todo o território nacional.

4.6.2 Modal fluvial

A história da região de Memphis (TN) possui relação intrínseca com o rio Mississippi, pois foi por meio deste rio que se fizeram as primeiras conexões comerciais dentro dos Estados Unidos.

Atualmente, o Porto Internacional de Memphis, considerado o quinto maior porto continental dos Estados Unidos, cujas instalações estão alocadas na divisa entre os estados do Tennessee e Arkansas (WORLD PORT SOURCE, 2017), é formado por 40 estações por onde são transportados óleo de petróleo cru, combustíveis, produtos agrícolas processados, frutas, fertilizantes, papel e celulose, cereais, borracha, minério, máquinas e equipamentos e produtos eletrônicos.

a rede ferroviária nacional de passageiros chamada Amtrak é composta por 30 rotas ferroviárias que conectam 500 destinos em 46 estados americanos.

¹²¹ As ferrovias nos Estados Unidos são divididas em 3 classes conforme a receita operacional: Ferrovia Classe I - companhias ferroviárias de grande porte; Ferrovias Classe II - companhias ferroviárias de médio porte; Ferrovia Classe III- companhias ferroviárias de pequeno porte. Segundo dados do Banco Mundial, a rede ferroviária norte-americana é a mais extensa do mundo com cerca de 228 mil quilômetros.

¹²² Memphis (TN) é uma das poucas cidades dos Estados Unidos com a oferta de serviço ferroviário de cinco ferrovias da categoria tipo Classe I. A Canadian National (CN) conecta Memphis à Chicago e a New Orleans; A BNSF Railway Company (BNSF) conecta Memphis às regiões Centro-Oeste, ao Noroeste e ao Sudeste dos Estados Unidos; A Union Pacific (UP) conecta Memphis ao Oeste e ao Noroeste do país; A CSX Transportation (CSXT) conecta Memphis a Nashville e ao Nordeste; e a Norfolk Southern (NS) conecta Memphis com o litoral do sul dos Estados Unidos, ao nordeste e ao sudeste do país.

Além disso, na área onde localiza-se o Porto Internacional de Memphis (Figura 21), encontra-se a refinaria de petróleo Valero, a única refinaria no estado do Tennessee. Esta refinaria possui um oleoduto com conexão direta que transporta o combustível específico para abastecer os aviões no Aeroporto Internacional de Memphis. Além desta refinaria, a área portuária também sedia uma planta industrial de eletrodomésticos da fábrica Electrolux e uma fábrica de transformadores elétricos da empresa Mitsubishi (INTERNATIONAL PORTO OF MEMPHIS, 2017).

Figura 21. Porto Internacional de Memphis e o Rio Mississippi



Fonte: Disponível em: <<http://memphismpo.org/media-gallery/media-center>>. Acesso em: 4 set. 2017.

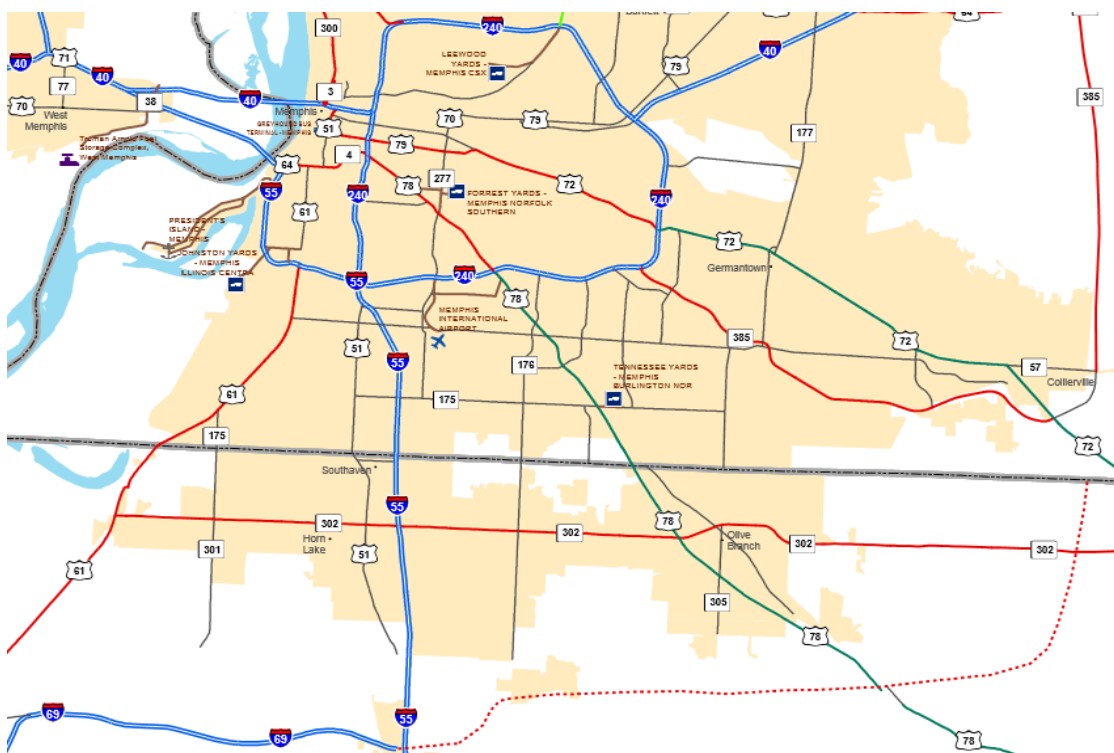
4.6.3 Modal rodoviário

A Região Metropolitana de Memphis é servida por três rodovias¹²³ Interstates (I- 240, I-40, I-55) e outras sete estradas complementares, chamadas

¹²³ O sistema rodoviário interestadual é uma rede de estradas construídas a partir de uma proposta de governo elaborada pelo então presidente norte-americano Dwight D. Eisenhower (1953-1961) que, em 1956, estabeleceu um plano de integração nacional por meio das rodovias

U.S. Routes ou U.S. Highways. As estradas US Highway 51, 61, 64, 70, 72, 78 e 79 possuem trajetos dentro do perímetro urbano da cidade de Memphis (TN), o que impacta no aumento do tráfego urbano, principalmente nas áreas próximas ao Aeroporto Internacional de Memphis (Mapa 36).

Mapa 36. A Região Metropolitana de Memphis e o sistema rodoviário



Fonte: Disponível em:

<https://www.fhwa.dot.gov/planning/national_highway_system/nhs_maps/tennessee/memphis_tn.pdf>. Acesso em: 8 set. 2017.

O fato de ser possível alcançar, a partir de Memphis (TN), grande parte do território dos Estados Unidos em cerca de dois dias, via modal rodoviário, faz com que diversos centros de distribuição dos principais mercados varejistas, como a rede de supermercados Walmart, a loja de departamento Target, a rede de farmácias CVS e a empresa de material esportivo Nike, adotem esta região como referencial logístico (FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION, THE, 2017).

e, também, como uma forma de defesa do território nacional de modo a ampliar os acessos em todas as regiões do país (PUBLIC, 1956).

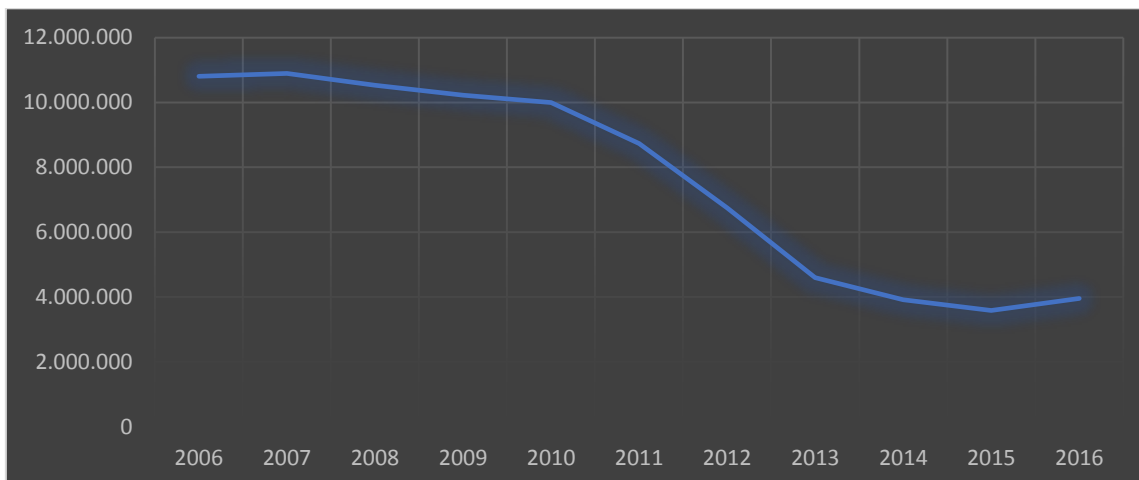
Airlines, em 2013 (MEMPHIS, 2013), e da Northwest Airlines, em 2008 (DELTA, 2008).

Figura 22. Localização do Aeroporto Internacional de Memphis (MEM)



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 set. 2017.

Tratando especificamente sobre este aeroporto, tem-se no Gráfico 3, elaborado com base nos dados disponíveis no relatório financeiro anual complementar divulgado pelo MEM (COMPREHENSIVE, 2016) que, após constantes quedas no volume de passageiros, em 2016 o MEM transportou 3.949.336 passageiros - um aumento de 10,2% em relação aos 3.584.163 passageiros computados no ano fiscal de 2015.

Gráfico 3. Tráfego de passageiros no MEM (2006-2016)

Fonte: Disponível em: <www.flymemphis.com>. Acesso em: 4 set. 2017.

Se por um lado, o transporte de passageiros não representa um ponto de destaque para o Aeroporto Internacional de Memphis (MEM); por outro, o transporte de carga aérea realizado pelo MEM consolida a Região Metropolitana de Memphis, e principalmente a cidade de Memphis (TN), em um dos mais importantes polos logísticos dos Estados Unidos.

Em relatório publicado pela Autoridade Aeroportuária de Memphis, a pesquisa identificou que os principais produtos exportados, no ano de 2016, foram produtos eletrônicos, máquinas e equipamentos, produtos químicos, farmacêuticos, plástico, borracha, papel, e produtos perecíveis. Já os produtos importados foram: bens duráveis, equipamentos eletrônicos, móveis e mobiliário doméstico, e produtos perecíveis. Ainda, os principais produtos transportados dentro do território nacional foram: bens duráveis, bens não duráveis, mercadorias de lojas de varejo diversos (roupas, calçados, acessórios), máquinas e equipamentos, materiais impressos e de publicação, produtos químicos, serviços de saúde e análise clínicas, e mobiliário doméstico (COMPREHENSIVE, 2016).

Com relação a geração de emprego, a pesquisa constatou que, em 2016, a FedEx empregou mais de 11 mil funcionários na cidade aeroportuária (onde possui diversos edifícios de escritórios, além da sede administrativa mundial). Além disso, quando computados todos os funcionários da FedEx dentro da

Região Metropolitana de Memphis, os números alcançaram 30.000 empregos diretos, ou 26,74% dos empregos, superando todos os outros empregadores na região (COMPREHENSIVE, 2016). Este contingente de funcionários auxilia na operacionalidade da companhia FedEx, que, conforme dados apurados, movimentou cerca de 400 voos diários, e, por hora, transportou 180 mil pacotes e 245.000 documentos através do MEM, em 2016 (COMPREHENSIVE, 2016)

A pesquisa também identificou que 93,6% da carga aérea embarcada no Aeroporto Internacional de Memphis (MEM), em 2016, tiveram como destino regiões dentro do próprio país, ou seja, a maioria das cargas com origem em MEM foram identificadas como domésticas, e os outros 6,4% tiveram como destino o mercado internacional (COMPREHENSIVE, 2016)¹²⁵. Isto posto, pode-se atestar o grau de importância do Aeroporto Internacional de Memphis (MEM) para o desempenho da economia doméstica dos Estados Unidos.

Com relação aos dados sobre o volume total de carga transportada, houve um aumento de 4,7 milhões para 4,8 milhões de toneladas no mesmo período (COMPREHENSIVE, 2016). Reflexo direto do aumento das operações das aeronaves da FedEx, e de outras empresas transportadoras de carga aérea, apesar dos desafios da economia dos Estados Unidos em recuperar-se da última crise financeira¹²⁶.

A fim de entender como a Região Metropolitana de Memphis se beneficia diretamente do MEM, no que diz respeito ao parque industrial e ao uso do modal aéreo para fins de distribuição de suas mercadorias, foi feita uma análise das informações publicadas (COMPREHENSIVE, 2016) sobre a movimentação de cargas no MEM no ano de 2015.

¹²⁵ No mercado doméstico de transporte de cargas as principais empresas que enviaram produtos a partir de MEM no ano de 2016 foram: FedEx Express (4.536.524 toneladas); United Parcel Service (35.269 toneladas); Air Transport Int'l (8.372 toneladas) e a Mountain Air (5.742 toneladas). Já com relação ao mercado internacional, apenas a FedEx Express, a partir de MEM, enviou carga para outros países e conforme vimos anteriormente, o mercado internacional não é o forte deste aeroporto; em 2016 foram enviadas apenas 311.023 toneladas para o exterior.

¹²⁶ Em 2008, iniciou-se uma grave crise financeira nos Estados Unidos o que pode ter influenciado na perda, em 2010, do posto de líder mundial para o Aeroporto Internacional de Hong Kong no setor de aeroportos cargueiros por tonelada movimentada. Entre 1993 a 2009, o Aeroporto Internacional de Memphis liderou as maiores operações de carga aérea em todo o mundo.

Por meio dos dados apurados (Tabela 3 e Tabela 4), foi possível encontrar quais as principais mercadorias transportadas, via MEM¹²⁷, que tinham como origem a Região Metropolitana de Memphis. Estes números indicam os tipos de indústrias localizadas nesta região que mais utilizaram o modal aéreo, em 2015, para movimentar 468.881 toneladas (US\$ 81,9 bilhões aprox.). Dentre os principais produtos transportados, estavam eletrônicos e máquinas.

Tabela 3. Ranking dos 10 produtos transportados via MEM (2015) com origem na Região Metropolitana de Memphis - medidos em tonelada.

Produtos	Toneladas	%
Eletrônicos	129.983	27.7
Máquinas	69.343	14.8
Instrumentos de precisão	50.833	10.8
Artigos de base metal	35.197	7.5
Plástico/borracha	24.116	5.1
Têxtil/couro	22.797	4.9
Veículos Motorizados	18.499	3.9
Produtos químicos	15.848	3.4
Matéria prima/química	14.047	3.0
Equipamentos de transporte	13.103	2.8
Total Top 10	393.766	84.0
Total de outros produtos	75.115	16.0
Total de todos os produtos	468.881	100%

Fonte: <http://memphismpo.org/sites/default/files/public/documents/freight/Public%20%26%20FHW%20Review%20Draft_Combined%20Chapters.pdf>. Acesso em: 14 set. 2017.

¹²⁷ Ressalta-se que o setor de produtos farmacêuticos, apesar de não aparecer no ranking dos dez mais importantes no quesito peso tonelada representam uma importante fração (5,2%) no total computado em valores, quando em 2015, movimentou \$4.259.194.700.

Tabela 4. Ranking dos 10 produtos transportados via MEM (2015) com origem na Região Metropolitana de Memphis - medidos em valores.

Produtos	Valor em Dólar	%
Equipamentos eletrônicos	29.679.161.400	36.8
Instrumentos de precisão	14.762.994.100	18.0
Equipamentos de transporte	10.707.939.500	13.1
Máquinas	7.303.030.300	8.9
Produtos Farmacêuticos	4.259.194.700	5.2
Matéria prima básica química	3.975.572.000	4.9
Produtos manufaturados diversos	3.451.884.100	4.2
Produtos Químicos	1.471.036.100	1.8
Artigos de base metal	1.037.482.600	1.3
Gêneros alimentícios	1.031.641.700	1.3
Total Top 10	77.679.936.500	94.9
Total de outros produtos	4.178.717.100	5.1
Total de todos os produtos	81.858.653.600	100%

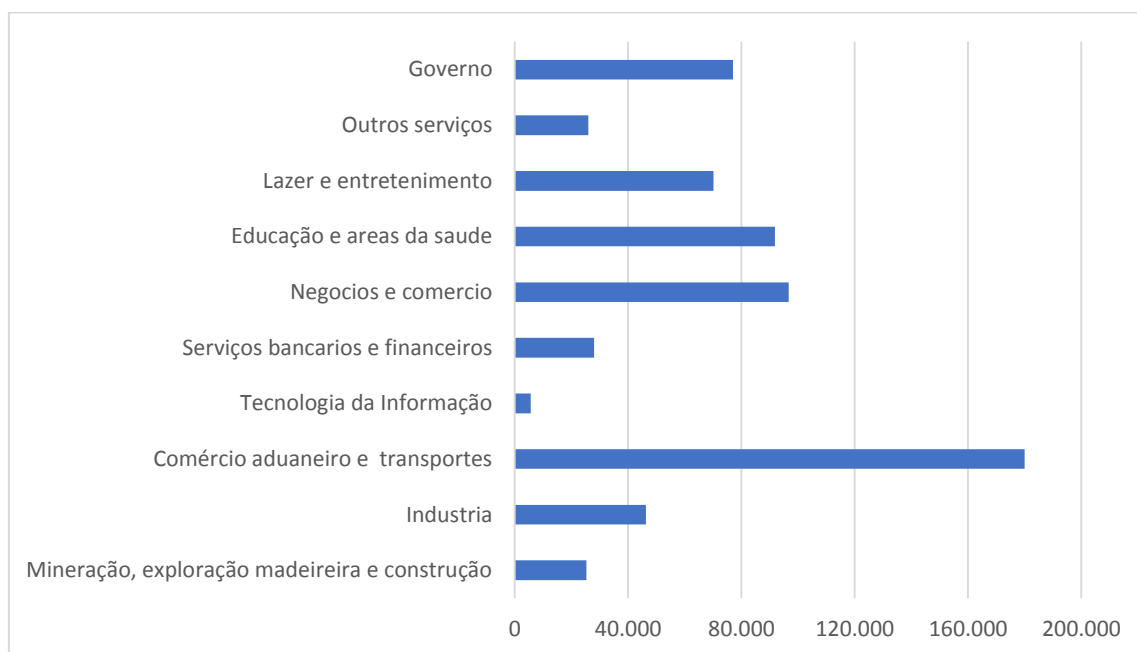
Fonte: Disponível em:

<http://memphismpo.org/sites/default/files/public/documents/freight/Public%20%26%20FHWA%20Review%20Draft_Combined%20Chapters.pdf>. Acesso em: 14 set. 2017.

A pesquisa também encontrou informações sobre a oferta de emprego (Gráfico 4) na Região Metropolitana de Memphis, as quais evidenciam o potencial desta região vocacionada a servir como elo entre os mercados produtores e consumidores. Segundo dados apurados, o setor que mais empregou em toda a Região Metropolitana de Memphis, em agosto de 2017, foi

o setor logístico (comércio aduaneiro e transportes), com 180 mil empregos diretos.

Gráfico 4. Emprego na Região Metropolitana de Memphis (agosto de 2017)



Fonte: Disponível em:

<https://www.bls.gov/regions/southeast/summary/blssummary_memphis.pdf> Acesso em: 25 out. 2017.

Com base nestes dados, entende-se que a consolidação da Região Metropolitana de Memphis como um centro de distribuição de produtos está ancorada em um número crescente de empresas que se apropriam das vantagens logísticas oferecidas pelo porto, rodovias, ferrovias e, principalmente, da pujança econômica gerada pelo transporte de cargas aéreas.

Atualmente, com a intensificação do uso do modal aéreo, esta região tem mais um fator potencial para se consolidar como polo econômico regional, visto que a área que circunda o Aeroporto Internacional de Memphis (MEM) age como um elo de aglomeração de diversos setores comerciais, clusters industriais, escritórios, centros de tecnologia de informação, localizados próximos aos corredores industriais com acesso às rodovias, às ferrovias e ao porto.

Neste caso, o Aeroporto Internacional de Memphis (MEM), na concepção de Kasarda (2000), não é mais apenas um local de terminais de embarque e desembarque com salas de espera e cafeterias. Este modal de transporte aéreo, na atual fase da globalização das economias, diversifica-se como centro comercial e industrial, participando ativamente das redes de transporte multimodal, atraindo uma centralidade urbana e gerando áreas de interesse para o mercado imobiliário, as quais passam a moldar o tecido urbano em uma nova morfologia de cidade, a cidade aeroportuária (Figura 23) .

Figura 23. Aeroporto Internacional de Memphis (MEM) em 2016



Fonte: Disponível em: <<https://www.bizjournals.com/memphis/news/2016/07/22/aerotropolis-plan-resurrected-by-sole.html#i/1133551>>. Acesso em: 4 set. 2017.

4.7 O plano da Autoridade Aeroportuária de Memphis para a Aerotropolis.

Memphis (TN), desde o início do século XXI, discute e planeja a consolidação de uma cidade aeroportuária e, conseqüentemente, a expansão regional nos moldes de uma Aerotropolis (Kasarda, 2000).

A partir do plano publicado, em 2017, no site¹²⁸ da Autoridade Aeroportuária de Memphis - Memphis Shelby County Airport Authority's (MSCAA's) - foi possível conhecer as estratégias programadas para as próximas três décadas e a proposta de uma Aerotropolis para ampliar o potencial logístico já instalado na rede de transporte multi-modal alocada na Região Metropolitana de Memphis.

Tratam-se de metas amplas que abrangem as principais áreas necessárias para fomentar avanços e mudanças com o intuito de ampliar as atividades do Aeroporto Internacional de Memphis (MEM), e posicioná-lo como um dos motores de crescimento econômico mais significativos da região sudeste dos Estados Unidos.

Uma das primeiras obras apontadas no plano da Autoridade Aeroportuária de Memphis é a modernização do salão de embarque, a construção de um novo edifício, com áreas expandidas para movimentação de passageiros, por meio de um programa de concessões e parceria público-privada que possibilitarão a realização de diversas obras de infraestrutura no terminal com o aporte de capital financeiro destinado a investimentos imobiliários.

No que tange às questões ambientais, a proposta para as próximas décadas é a de manter o cumprimento de todos os regulamentos federais, estaduais e locais a respeito da poluição sonora (ruído) e a consolidar um programa de sustentabilidade ambiental e eficiência energética. Até o ano 2020, a MSCAA planeja aumentar a capacidade de reciclagem de materiais em todas

¹²⁸ Disponível: http://www.flymemphis.com/Areas/Admin/Images/Upload_2017313110920.pdf. Acesso em: 28 ago. 2017.

as suas instalações, além da redução do uso da água e da redução de resíduos para diminuir o seu impacto nas áreas circundantes.

O plano menciona o fato da MSCAA, criada em 1969 sob a coordenação do condado de Shelby (TN), ser independente no que tange a administração do aeroporto. Ou seja, está a cargo da mesma gerar e gerenciar suas próprias receitas, e, principalmente, fornecer viabilidade financeira a longo prazo em busca de melhorias, sem o uso de recursos públicos advindos dos impostos locais.

Dessa forma, para ampliar as receitas, o Aeroporto Internacional de Memphis (MEM) cobra taxas, aluguéis e gera receita por meio da oferta de arrendamentos dos terrenos e áreas dentro da cidade aeroportuária. Um dos meios de garantir a viabilidade financeira advém dos contratos de longo prazo de uso e arrendamento dos prédios administrativos e dos hangares pertencentes ao MEM. Além de possuir prédios próprios e salas comerciais em outras áreas da Região Metropolitana de Memphis, a FedEx é a maior locatária privada de espaço dentro da cidade aeroportuária¹²⁹.

Uma das informações mais importantes relatadas no plano da Autoridade Aeroportuária de Memphis, publicado em 2017, é com relação ao impacto do MEM na geração de empregos na cidade de Memphis (TN). Segundo o plano (*Memphis Aerotropolis: Airport City Master Plan, 2017*), a cada quatro vagas geradas na cidade de Memphis (TN), uma é relacionada ao MEM. Assim, o sucesso deste aeroporto é um grande aliado nos planos de longo prazo para a cidade de Memphis (TN), para o condado de Shelby e, conseqüentemente, para a Região Metropolitana de Memphis.

Como explica Kasarda (2000), os aeroportos são os principais impulsionadores do crescimento urbano contemporâneo, pois ampliam a conectividade e o desenvolvimento econômico regional, tendo como principal característica a velocidade nos deslocamentos (pessoas e produtos). Assim, entende-se que a proposta da Autoridade Aeroportuária de Memphis vai de

¹²⁹ A FedEx emprega mais de 11 mil funcionários em seu *World Hub* e tem aproximadamente 34 milhões de quadrados de área alugada e arrendada do aeroporto.

encontro ao conceito de Aerotropolis no intuito de potencializar a economia regional e qualificar melhor as cidades e os condados diretamente impactados pela dinâmica gerada ao longo dos corredores industriais e comerciais formados ao redor do MEM.

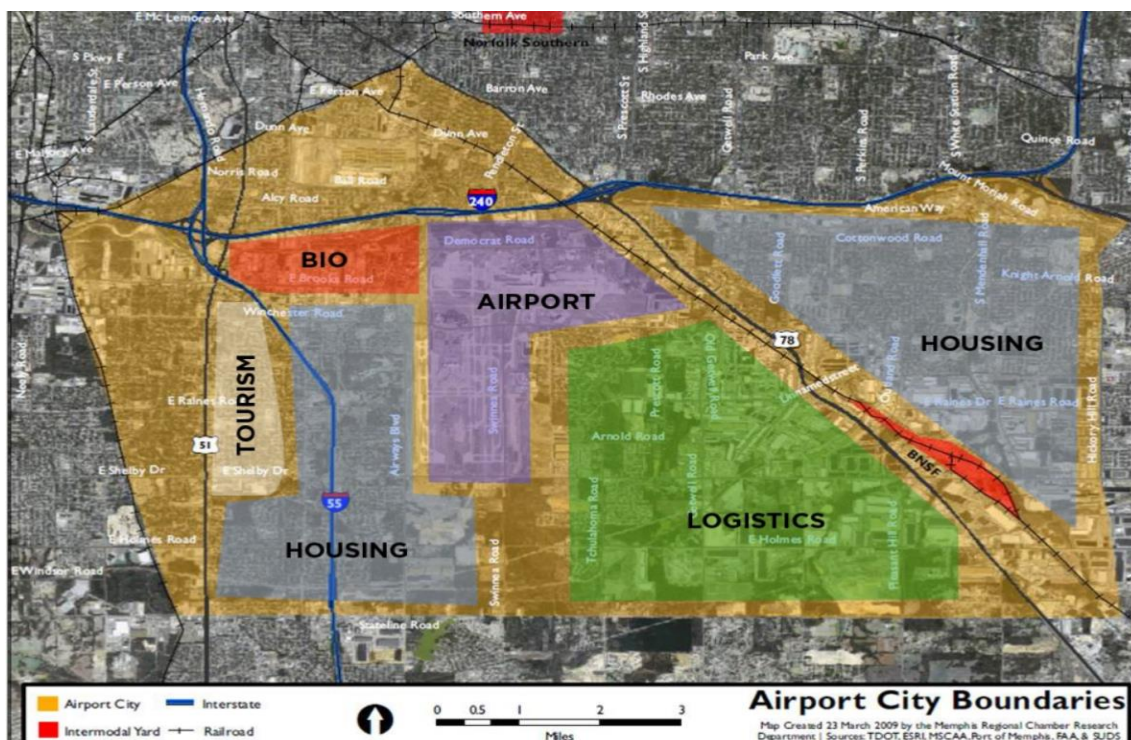
No bojo deste desenvolvimento programado, a cidade aeroportuária de Memphis tende a se desenvolver ao redor de um sistema multimodal de infraestrutura de transportes que, no contexto do conceito implementado por Kasarda (2000), é a irradiação da sua dinâmica econômica para cidades vizinhas, em conjunto com outros modais de transporte, formando a Aerotropolis.

Em linhas gerais, a proposta do plano *Memphis Aerotropolis: Airport City Master Plan* é fornecer uma melhoria nos acessos e da mobilidade urbana ao redor do MEM, estabelecer novos parques industriais, revitalizar as áreas urbanas circunvizinhas (Oakhaven) e ampliar a oferta de transporte público. Com o objetivo geral de constituir uma comunidade urbana na cidade aeroportuária, medidas proativas no regramento do uso do solo e nas políticas de zoneamento deverão fortalecer o corredor de transporte público, fomentar a instalação de parques e ambientes de recreação, incentivar políticas habitacionais na vizinhança e ampliar o acesso da comunidade a serviços de educação e saúde.

Como é possível conferir no Mapa 38, o esquema da cidade aeroportuária de Memphis (TN) contempla os setores que mais se destacam e melhor usufruem da questão de logística e de entregas rápidas: produtos químicos, farmacológicos, exames laboratoriais, equipamentos de pesquisa e análise científica, e indústrias eletrônicas não poluentes.

Destacam-se no esquema da cidade aeroportuária de Memphis (TN) a importante presença dos modais férreos e rodoviários no bojo da dinâmica dos deslocamentos terrestres das mercadorias transportadas, além de fomentar a construção de residências e ampliar a oferta de hotéis na região.

Mapa 38. A cidade aeroportuária de Memphis (TN)



Fonte: Disponível em: <<https://prezi.com/oxv7esslwgyb/copy-of-aerotropolis-sc2-meeting-prezi/>>. Acesso em: 4 set. 2017.

No tocante à questão regional e ao impacto do MEM junto aos municípios e condados vizinhos, é interessante notar que a proposta da Aerotropolis de Memphis (Mapa 39) se faz irradiar a partir da cidade aeroportuária e alcança os estados de Mississippi, ao sul, e Arkansas, ao oeste. Dentro do raio de abrangência estão importantes rodovias como a I-55, I-40, I-269 e a I-69; as duas últimas, juntas, formarão o anel rodoviário de ligação desta região com o corredor internacional da NAFTA ligando Canadá, Estados Unidos e México.

Vale mencionar, também, que a proposta da Aerotropolis de Memphis contempla a região onde está situada a área de desenvolvimento dos novos parques logísticos e industriais orientados para a exportação, denominada como *Memphis Mega Site*. Ainda, de maneira a ilustrar a irradiação regional das atividades aeroportuárias a partir do MEM, nota-se no condado DeSoto (MS) um dos primeiros condados vizinhos ao de Shelby (TN) a se beneficiar da Aerotropolis de Memphis.

5 O ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS-CAMPINAS (VCP)

5.1 Introdução

O presente capítulo contextualiza, à luz das experiências encontradas nas cidades de Amsterdam (Holanda) e Memphis (Estados Unidos), a análise a respeito do processo de ampliação do VCP¹³⁰ partindo do pressuposto de que a intensificação do desenvolvimento econômico, social e urbano de Campinas (SP) está relacionada à inserção da cidade no bojo das relações comerciais globais. Neste sentido, buscou-se compreender como a cidade de Campinas (SP) se insere no debate sobre a cidade-aeroportuária e a Aerotropolis (KASARDA, 2000).

Para interpretar a relação do VCP com o local onde este está inserido, analisou-se uma série de eventos que compõe o processo histórico de constituição da cidade, as suas bases econômicas, políticas, sociais e jurídicas (SANTOS, 2006). Ou seja, para entender o processo de alteração da morfologia urbana¹³¹ ao redor do aeroporto, foi preciso buscar, na história, os fatos que moldaram o território da cidade constituído, hoje, por um aglomerado urbano disperso e fragmentado, que intercepta os limites políticos e territoriais dos municípios vizinhos – alguns dos quais são remanescentes da área original de Campinas (SP).

Assim, ao tomar o VCP como objeto de análise, procurou-se entender como este se relaciona e interfere na formação de uma nova dinâmica espacial, a fim de compreender de que maneira a região limítrofe ao aeroporto passa a

¹³⁰ Além de Viracopos, há em Campinas, distante cerca de 8 km do centro da cidade, sentido centro-norte, o Campo dos Amarais. Uma área aeronáutica de pequeno porte, com uma pista de 1.650 metros, terminal de passageiros de 230 m² e estacionamento com capacidade para 50 veículos. Em 2017, a gestão do Aeroporto dos Amarais foi concessionada à iniciativa privada que deverá promover obras de infraestrutura e melhorias. Disponível em: <<http://www.portaldarmc.com.br/noticias-da-regiao/2017/03/aeroporto-dos-amarais-em-campinas-e-privatizado-veja-mais-informacoes-e-data-das-obras/>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

¹³¹ A morfologia urbana pode ser entendida como a somatória de fenômenos que dão (e deram) a forma e o conteúdo ao espaço construído e transformado, ao longo do tempo, em um processo constante de produção do tecido urbano, refletindo as relações sociais e econômicas (LAMAS, 2007).

tomar forma e conteúdo, no que tange à organização socioespacial contemporânea.

A fim de melhor contextualizar a pesquisa, objetivou-se, em primeiro lugar, apresentar a cidade de Campinas (SP) com a recuperação de momentos históricos balizadores da forma como ocorreu a ocupação e a fragmentação do território da cidade. Em seguida, apresentou-se uma compreensão geral do processo de urbanização ao redor do VCP, mais precisamente, das regiões sul e sudoeste de Campinas. Para isso, foram feitas pesquisas e levantamento de dados para recuperar períodos recentes da cidade que remetem à origem de alguns dos primeiros assentamentos distantes do centro histórico e tradicional, como o Jardim Itatinga, o Distrito Industrial de Campinas (DIC's), os núcleos habitacionais promovidos pela COMPANHIA DE HABITAÇÃO POPULAR DE CAMPINAS (COHAB), além de outros locais que, de maneira precária, sem infraestrutura urbana (saneamento básico, energia elétrica, serviços de saúde e educação) surgiram de forma mais intensa a partir da década de 1990.

Pretendeu-se, com isto, contextualizar o processo de urbanização de Campinas (SP), analisando a maneira como se consolidou a área urbanizada ao redor do VCP e como o projeto de requalificação da área aeroportuária se insere nesta dinâmica, a fim de encaminhar o debate e a avaliação da hipótese formulada no início da pesquisa.

5.2 A construção social do espaço urbano de Campinas (SP) - da fundação à primeira metade do século XX

Campinas (SP), fundada em 1774¹³², traz no bojo da sua história urbana, econômica, política e social, uma posição de destaque no Estado de São Paulo

¹³² Originária de uma trilha de tropeiros desbravadores que seguiam em direção à região Oeste do Brasil em busca de ouro, a área era conhecida como um ponto de parada e repouso das tropas que percorriam a chamada "Estrada dos Goiaes", do qual originou o primeiro assentamento denominado "Campinas do Mato Grosso". A cidade, no percurso de sua história, foi instalada oficialmente como um povoado rural em 1774, pertencente ao município de Jundiá, e denominada como Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso. Em 1797, o povoado foi emancipado de Jundiá e recebeu a denominação de Vila de São Carlos. Posteriormente, em 1842, recebeu, finalmente, a denominação de Campinas. É a partir do território circunscrito ao redor da igreja Nossa Senhora da Conceição que se concentraram as

e em âmbito nacional, cujo protagonismo desempenhado, ao longo de diferentes momentos, fez desta cidade um local estratégico na consolidação de uma importante região metropolitana brasileira – a Região Metropolitana de Campinas (RMC).

Por meio da recuperação histórica de alguns momentos da urbanização da cidade de Campinas (SP), foi possível analisar as transformações ocorridas, principalmente, a partir da herança que o período cafeeiro incutiu no processo de desenvolvimento de Campinas (SP), como a implantação das ferrovias, o financiamento das primeiras atividades industriais, a construção dos primeiros edifícios, o fornecimento dos serviços públicos de água, luz, telefone, e, também, em grande parte, na forma como a população passou a ser incluída no espaço urbano ao longo do século XX.

Ao buscar informações sobre as etapas iniciais da urbanização de Campinas (SP), e a constituição dos primeiros povoados¹³³, o presente capítulo destaca, de início, como as desigualdades sociais e a pobreza urbana se materializaram, principalmente no que diz respeito à diferenciação dos lugares ocupados (LAPA, 1995). No bojo da recuperação de momentos históricos da cidade de Campinas, pode-se dizer que a primeira crise urbana vivenciada pelos seus habitantes foi sentida, principalmente, por aqueles que não encontravam condições para estabelecer residência no distrito-sede¹³⁴, como os ex-escravos e as famílias de imigrantes pobres.

primeiras formações urbanas de Campinas (SP), constituindo aquela área como distrito-sede (LAPA, 1995).

¹³³ A partir de sua fundação, a então chamada Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas, começa a se destacar como um dos mais importantes povoados da Capitania de São Paulo, por meio da produção de cana-de-açúcar com base na mão de obra escrava. A partir de 1850, as plantações de cana-de-açúcar começam a ser substituídas paulatinamente pelo café (o café se torna mais valorizado) e, com a consolidação dos primeiros povoados urbanos, formados pelas famílias representantes da oligarquia cafeeira, deu-se início à urbanização da cidade, juntamente com a ampliação da oferta de mão de obra livre possibilitada pela chegada dos imigrantes. Já na década de 1870, com a inauguração das estradas de ferro interligando Campinas a Jundiaí, São Paulo, Santos e posteriormente ao oeste paulista, surgiram as primeiras indústrias que ditaram um novo ritmo para o desenvolvimento da cidade a partir de então (LAPA, 1995).

¹³⁴ Compunham, neste momento, o Distrito-Sede, a região do centro histórico onde está localizada atualmente a Catedral Metropolitana de Campinas, formando o distrito-sede da Paróquia da Nossa Senhora da Conceição. Além deste distrito, que consolidou o primeiro povoado de Campinas, havia o distrito das Paróquias Nossa Senhora do Carmo e de Santa Cruz,

Ao ocupar as precárias unidades habitacionais coletivas chamadas de cortiços, sem condições sanitárias apropriadas, parte expressiva da população não encontrava no poder público ações direcionadas a fim de melhorar a infraestrutura do espaço urbano ali constituído (LAPA, 1995). Esta situação não demorou muito para propagar um caos sanitário, no final do século XIX, que gerou uma grave crise epidêmica de varíola e febre amarela, esta última a mais devastadora - Campinas registrou cinco impactantes surtos de febre amarela nos anos 1889,1890,1892,1896 e 1897, o que fez com que a população da cidade reduzisse de maneira drástica¹³⁵ e, conseqüentemente, perdesse o seu potencial de desenvolvimento, até que fossem implementadas as primeiras obras de saneamento básico (SANTOS; NOVAES, 1996).

Sobre este processo de transformação do território com usos e aspectos essencialmente rurais para a formação dos primeiros núcleos e povoamentos urbanos, existem vários registros de como a questão da saúde pública foi um dos principais desafios impostos ao poder público - que se viu, em vários momentos, despreparado para auxiliar a população no combate às doenças derivadas da falta de saneamento básico. Tal fato não era uma característica específica de Campinas (SP), mas de grande parte dos centros urbanos que estavam se formando no Brasil neste mesmo período.

O trabalho acadêmico realizado pela pesquisadora Daisy Serra Ribeiro (RIBEIRO, 2008) aborda os problemas referentes ao saneamento básico e as

atualmente representados pela região que percorre o bairro Cambuí, Castelo, o atual distrito de Barão Geraldo, a região dos Amarais e seguia até a região da estação ferroviária conhecida por Rebouças. Esta última, deu origem a alguns distritos que, ao longo da história, foram emancipados e formaram os municípios de Nova Odessa (1905), Sumaré (1953) e Hortolândia (1991). Ainda com relação à composição original do território compreendido por Campinas, vale mencionar também, que os povoados chamados: Vila Americana, Campo das Palmeiras e a Vila de Valinhos, após serem emancipados, formam hoje os municípios de Americana (1924), Cosmópolis (1944) e Valinhos (1953), respectivamente (LAPA, 1995; TOLEDO, 1995; GABRIEL, 1995).

¹³⁵ Entre 1889 e 1897, as epidemias foram seguidas e devastadoras, o que fez com que ocorresse um grande êxodo populacional e, daqueles que ficaram, muitos perderam a vida. Segundo Badaró (1996), havia naquele período cerca de 50 mil habitantes na área urbana e rural e, após os surtos epidêmicos, restaram cerca de 10% da população, algo em torno de 5 mil habitantes.

condições de moradia da população, principalmente dos imigrantes¹³⁶ que chegaram em busca de emprego tanto nas fazendas, quanto nas primeiras fábricas¹³⁷ instaladas na cidade de Campinas (SP) já no final do século XIX.

Ribeiro (2007) aponta que o aumento da população (FUNDAÇÃO PARA A PESQUISA EM ARQUITETURA E AMBIENTE, 2015)¹³⁸, potencializada com a ampliação da ferrovia, fez com que a infraestrutura de Campinas não comportasse a demanda por moradia e, tampouco, ofertasse serviços de saneamento básico adequado, o que agravou ainda mais as questões referentes à saúde pública no final do século XIX¹³⁹.

A professora e pesquisadora Ivone Salgado¹⁴⁰ também disserta sobre este período e explica que foi a partir da publicação do Código Sanitário do Estado de São Paulo, em 1894 (SÃO PAULO, 1984), que o governo municipal de

¹³⁶ Segundo Bassanezi (1998), no ano de 1872 havia em Campinas populações com origem portuguesa (770); alemã (493); suíça (129); inglesa (104), italiana (118), francesa (93), americana (56) e espanhola (17)

¹³⁷ A partir do ciclo econômico gerado pela pujança da cafeicultura, a região de Campinas passa a receber importantes investimentos, como é o caso da implantação da malha ferroviária que conecta Campinas, sede das Companhias de trens Paulista e Mogiana, a uma rede de cidades no interior do Estado de São Paulo, à capital da província e ao porto de Santos, a partir de 1870. Na década seguinte, foram inauguradas em Campinas (SP) a Companhia de iluminação Pública (a gás), a Companhia de Telefone e a Companhia de Água e Esgotos, em 1884 e 1887, respectivamente. Somam-se a este processo de implantação das primeiras obras de infraestrutura urbana, a partir dos recursos oriundos do ciclo do café, o surgimento, também, das primeiras indústrias patrocinadas pelos imigrantes estrangeiros, como as indústrias ligadas ao setor de ferramentas, equipamentos e máquinas agrícolas. Foram os imigrantes europeus que, para atender ao mercado interno consumidor, instalaram as primeiras fábricas ligadas à produção de alimentos, roupas, calçados e chapéus em Campinas (SP) (SEMEGHINI, 1991; LAPA, 1995).

¹³⁸ Em 1900, Campinas registrava 67.694 habitantes. Em 1915, a população avançou para cerca de 100 mil habitantes.

¹³⁹ Diante dos problemas enfrentados, Campinas passou a receber uma maior atenção por parte da província de São Paulo, experimentando as primeiras ações referentes à questão do planejamento urbano, já no final do século XIX, com a aplicação de políticas públicas voltadas à área de saneamento, ou das chamadas políticas higienistas, com destaque para os trabalhos do engenheiro sanitarista Francisco Saturnino Rodrigues de Brito e do médico sanitarista Emílio Marcondes Ribas, na adequação das edificações no bojo do processo de industrialização da cidade e início da formação dos núcleos habitacionais populares, com a adoção de uma cartografia socioespacial que passou a delimitar os espaços conforme o tipo de ocupação. Ao mesmo tempo em que foi procurada uma solução para resolver os primeiros reflexos do impacto de uma maior aglomeração populacional na cidade, surgem os conjuntos de vilas operárias em direção às regiões Centro-Sul da cidade e a formação das áreas mais valorizadas no sentido Centro-Norte nos planos de melhorias urbanas que sucederam esse período (Ribeiro, 2007).

¹⁴⁰ Professora Titular da Pontifícia Universidade Católica de Campinas junto ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (desde 1998) e, junto à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (desde 1987).

Campinas (SP) passou a elaborar regramentos e normatizações no âmbito do chamado urbanismo sanitário (SALGADO, 2012). Em Campinas (SP), este código gerou reflexos no desenho urbano¹⁴¹ a partir do envio, pela província do Estado de São Paulo, do engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, patrono da engenharia sanitária no Brasil, para elaborar um conjunto de obras para a cidade (SALGADO, 1992).

Neste aspecto, ao rever o processo histórico de implementação das práticas de controle sanitário em Campinas (SP), foi possível encontrar os primeiros indícios de uma fragmentação do espaço urbano habitado. No caso, os imigrantes pobres, os trabalhadores e operários das fábricas (FUNDAÇÃO PARA A PESQUISA EM ARQUITETURA E AMBIENTE, 2015)¹⁴² ao serem impedidos de permanecer habitando as moradias, tidas como insalubres, passaram a assentar os primeiros povoamentos populares afastados da área central, alguns dos quais ocupados por ex-escravos¹⁴³ e imigrantes europeus.

Na história da formação do espaço urbano de Campinas (SP), encontra-se um episódio ocorrido no local onde se encontra o objeto de estudo desta tese, correlacionado às questões de saúde pública. Conforme relata Lapa (1995), uma destas passagens remete à região já denominada à época como Viracopos,

¹⁴¹ A partir de 1896, como parte do programa de saneamento implementado pela província de São Paulo, os povoados agrícolas de Sousas e Valinhos, onde se concentravam grande parte dos colonos imigrantes europeus, são elevadas à condição de distritos (Toledo, 1995).

¹⁴² Em 1900, havia em Campinas 78 indústrias manufatureiras.

¹⁴³ Segundo dados apurados junto ao estudo: São Paulo do Passado – Dados Demográficos (BASSANEZI, 1998), cuja análise foi baseada nas informações coletadas no Recenseamento Geral do Império de 1872, Campinas possuía o maior contingente populacional de escravos da então denominada província de São Paulo. Em 1872, Campinas tinha 56,41% da população em condição social livre e 43,59 % da população em condição escrava. Segundo (BASSANEZI, 1998) havia em Campinas 17.712 habitantes livres (na capital da província eram 27.557) e 13.685 escravos (na capital da província eram 3.828), totalizando uma população de 31.397 em Campinas (a população na capital da província era de 31.385). Nota-se que, em números gerais, Campinas e São Paulo, em 1872, possuíam semelhança no número total populacional, mas a diferença está no fato de Campinas se destacar como a capital agrícola, o que demandava maior contingente de mão de obra escrava e também de imigrantes para trabalhar nas lavouras. No cômputo geral, havia na província de São Paulo, neste mesmo ano, 680.742 pessoas livres e 156.612 escravos, totalizando uma população de 837.354. Em porcentagem comparativa com todos os municípios da província de São Paulo, encontravam-se em Campinas 2,6 % da população livre de toda a província (na capital eram 4,0%) e 8,7% de população escrava (na capital eram 2,4%) totalizando 3,7% do total da população geral na província (a mesma relação de porcentagem havia na capital, ou seja, 3,7%) (BASSANEZI, 1998).

caracterizada como uma colônia agrícola de imigrantes alemães, distante – segundo consta no relato - cerca de duas léguas¹⁴⁴, ou 13,2 km, do cemitério mais próximo (LAPA,1995).

Em 1893, o cidadão David Lopes Branco comunicava ao Intendente que no Viracopos, onde a população era de imigrantes alemães, havia uma casa com diversos variolosos em estado grave e com grande carência de recursos, tendo morrido a jovem Eulália, de 19 anos, casada, sem que houvesse alguém para conduzir o corpo ao cemitério municipal, o que levou o peticionário a mandar enterrar num pequeno cercado que havia ali, onde já tinham feito diversos sepultamentos de casos idênticos. Assim, pedia auxílio para os doentes, como licença para que pudessem continuar enterrando naquele cemitério, evitando-se com isso o transporte de cadáveres em meio de grandes dificuldades até o cemitério municipal, que distava duas léguas. Ambos os pedidos foram aceitos (LAPA, 1995, p. 255).

Este fato remete a uma questão importante, que é alteração no padrão dos usos do solo urbano com relação à disposição das áreas usadas para enterrar os mortos, principalmente após os períodos de intensos surtos epidêmicos. A região onde foram enterrados grande parte dos mortos, acometidos pela febre amarela, situava-se aos fundos da Estação Ferroviária da Companhia Paulista, na região hoje conhecida como Vila Industrial¹⁴⁵. Porém, a partir do final dos anos 1890, com o fechamento de quatro cemitérios ali instalados¹⁴⁶, os restos mortais foram enviados para um cemitério construído em um local mais afastado do distrito-sede, na região chamada de Fundão – atualmente conhecido como cemitério de Saudade (LAPA, 1995).

Com a intensificação do processo de urbanização em Campinas (SP), a localização dos cemitérios atuou como um dos primeiros modelos de organização do espaço urbano, visto que havia a preocupação de evitar novos

¹⁴⁴ 1 légua = 6.600 metros, conforme estudo de Iraci del Nero da Costa (COSTA, 1994).

¹⁴⁵ A Vila Industrial foi erguida em um local que, em 1862, havia sido construído um asilo e um hospital para isolar os doentes acometidos das diversas doenças que já eram comuns na cidade naquele momento, como cólera, varíola, lepra e febre amarela. Esta região era considerada a ideal para instalar equipamentos públicos deste tipo, assim como também foram instalados o matadouro, o curtume e alguns dos cemitérios, localizados atrás da estação ferroviária, região conhecida como o limite entre o rural e o urbano, naquele momento da história – onde terminava a cidade (LAPA, 1995).

¹⁴⁶ Cemitério Público Municipal, Cemitério da Irmandade do SS. Sacramento, Cemitério Público das Almas e o Cemitério dos Protestantes (LAPA, 1995).

surtos de doenças, o que culminou com dispositivos específicos publicados em leis e decretos a partir de então. Fato curioso é que, ao mesmo tempo em que se transferiram os restos mortais enterrados atrás da Estação Ferroviária da Companhia Paulista para o novo cemitério do Fundão (Cemitério da Saudade), iniciou-se a demarcação de terras e a venda de lotes destinados a moradia popular na região ao redor da ferroviária, conhecida como Vila Industrial (LAPA, 1995).

Importante salientar que esta região onde havia os antigos cemitérios e onde também, em 1872, foi instalada a Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, era o marco limite do perímetro urbano na parte sul, simbolizado por uma porteira, denominada como ‘porteira da capivara’¹⁴⁷.

No início dos anos 1900, quando Campinas registrava uma população de 67.694 habitantes, dentre os quais, cerca de 20 mil eram imigrantes (SEMEGHINI, 1988), surgem as primeiras evidências de que a cidade iria passar a conviver com graves problemas em relação à oferta de habitação.

Um dado importante sobre o início da ampliação das áreas urbanizadas da cidade de Campinas (SP) foi a escolha dos lugares, pelo poder público, destinados à população que não possuía recursos para se estabelecer na região central da cidade. Por meio de pesquisas, foi possível constatar que o poder público, ao fomentar a construção de moradias operárias, estimulou a expansão urbana de Campinas (SP) no sentido centro-sul, em uma área que teve, a princípio, o uso discriminado como o lugar para a instalação dos equipamentos públicos “indesejáveis”, mas de primeira necessidade para a manutenção da cidade. Nesta região, onde antes havia cemitérios, foi construído um túnel de pedestres sob a Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ligando o distrito-sede às primeiras vilas operárias (Vilas Manoel Dias, Vila Manoel Freire e Vila Riza) formadas aos fundos da estação ferroviária. Este túnel, uma

¹⁴⁷ Inicialmente, esta região, à época afastada da área central, era conhecida como “matadouro”, pois ali eram confinados e abatidos os animais para o fornecimento de carne e couro. Soma-se ainda o fato de que neste local, em 1862, portanto, dez anos antes da inauguração da Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi instalado o “asilo dos morféticos”, um edifício público que prestava serviços de atendimento médico para casos de doenças contagiosas, de modo a afastar os doentes da região central do distrito-sede (LAPA, 1995).

passagem subterrânea de 200 metros de extensão (STEGANHA, 2015), foi inaugurado em 1918 e tombado¹⁴⁸ em 1990 pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas¹⁴⁹ CONDEPACC (PORTAL CULTURAL CAMPINAS, 2017).

Durante o processo de pesquisa, foi possível encontrar nas dissertações de mestrado de Santos (2013) e de Zambello (2005), informações sobre a formação dos primeiros povoados habitados em Campinas (SP) pelos trabalhadores ferroviários, e, posteriormente, pelos operários industriais, pelas famílias pobres e descendentes de escravos, nas primeiras décadas do século XX. Ao longo da pesquisa, não foi possível encontrar um material específico sobre a construção do túnel de pedestres, apenas o contexto no qual ele foi construído¹⁵⁰.

A construção do túnel de pedestres da Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro ao possibilitar o deslocamento e a mobilidade entre a área

¹⁴⁸ Juntamente com os edifícios e a área do entorno, contendo as casas que formavam as primeiras vilas operárias do complexo ferroviário. Conforme a Resolução nº004 de 27/11/1990 do CONDEPACC.

¹⁴⁹ O CONDEPACC foi criado pela Lei nº 5885 de 17 de dezembro de 1987. Sua função é definir a política municipal de defesa e proteção do patrimônio histórico, artístico, estético, arquitetônico, arqueológico, documental e ambiental do município de Campinas.

¹⁵⁰ Um episódio ocorrido nesta região remete ao período inicial de industrialização no Brasil e marcou este momento de transformação de Campinas (com a inclusão de trabalhadores assalariados na indústria e no comércio), dotando a cidade de aspectos urbanos diretamente relacionados à vida dos operários - trata-se da greve de 1917. Movimento iniciado em São Paulo contra as condições de emprego, a elevação do custo de vida e, principalmente, contra os preços dos produtos de primeira necessidade (alimentação), fez ganhar maior adesão da população em geral, de servidores públicos da capital paulista, e deflagrou diversos outros atos semelhantes por outras cidades do país. Em Campinas (SP), houve, inicialmente, protestos pacíficos liderados pelos ferroviários, operários industriais, funcionários da cervejaria Columbia, de tipografias e serrarias que se reuniam em frente à Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Ocorre que, a partir da prisão de um operário grevista, este movimento passou a tomar maiores proporções, sendo reprimido pelas forças policiais, resultando na morte de três trabalhadores ferroviários no dia 16 de julho de 1917. O confronto se deu na região onde havia uma porteira denominada Capivara (o confronto ficou conhecido como a "batalha da capivara") que separava a Vila Industrial da Estação Ferroviária, e por onde a população atravessava os trilhos para alcançar os conjuntos habitacionais das vilas operárias que estavam em formação, ainda não havia o túnel de pedestres sob a estação ferroviária, inaugurado no ano seguinte (LOPREATO, 1996). Após a repressão e as três mortes, a greve foi pacificada e encerrada no dia 18 de julho de 1917, por intermediação do então prefeito Heitor Penteado que, ao garantir que os grevistas não fossem demitidos, conseguiu junto às empresas o aceite por parte da classe patronal da reivindicação, 20% de aumento salarial. Em São Paulo, após cinco dias (12 e 16 de julho de 1917) de protestos e de paralizações no comércio e nas indústrias - não havia distribuição de leite, pães e alimentos básicos - os trabalhadores receberam aumentos salariais e, com a soltura dos grevistas presos, encerraram a greve (LOPREATO, 1996).

central e à região das primeiras vilas operárias, desperta a atenção para além da obra de engenharia em si. É necessário entender a simbologia desta obra dentro do contexto social-econômico pois, ao consolidar o lugar dos operários e das classes sociais não pertencentes à sociedade tradicional campinense, dotou-se a área central como o lugar da valorização do espaço urbano junto ao mercado imobiliário (SANTOS, 2013; ZAMBELLO, 2005).

A seguir, tem-se uma sequência de duas imagens apresentando o túnel de pedestres interligando a Rua Antônio Manuel, Vila Industrial (Figura 24) à Rua Lidgerwood, Centro, em Campinas (Figura 25).

Figura 24. Túnel de Pedestres com acesso à Vila Industrial



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun. 2016.

Figura 25. Túnel de Pedestres com acesso à Estação Ferroviária



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun. 2016.

Entende-se que a construção do túnel de passagem de pedestres, ao possibilitar a mobilidade dos trabalhadores, marcou o início do processo de ‘periferização’¹⁵¹ da cidade de Campinas (SP), (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLE, 2016), visto que estes mesmos trabalhadores haviam sido impedidos de permanecerem habitando as pensões e os cortiços (demolidos) na área central, o que mostra como as decisões do poder público moldaram os espaços dentro do território. Sobre este enfoque, após a consolidação da Vila Industrial, surgem outros núcleos residenciais, não apenas contíguos, mas também dispersos, habitados por famílias formadas por imigrantes que trabalhavam nas indústrias¹⁵² e no comércio da cidade.

Estudar de que forma as decisões políticas de ordenamento do espaço urbano, ao longo do tempo, produziram estratégias diferenciadas para as populações de baixa renda encontrarem outros lugares para habitar em Campinas (SP), teve o intuito de incorporar à tese um importante embasamento que justifique a situação encontrada, atualmente, ao redor do VCP.

A presente pesquisa se apoia na obra “Espaço intra-urbano no Brasil” do urbanista Flávio Jose Magalhaes Villaça¹⁵³ para entender como a zona central da cidade (no caso, área central de Campinas) foi tomada por um valor de uso diferenciado devido à sua localização no espaço urbano, associada às escolhas de investimentos público e privado, os quais deram início a valorização de partes da cidade (VILLAÇA, 2001).

Neste aspecto, ao analisar os primeiros movimentos de expansão do ambiente urbano sobre o rural, ocorridos em Campinas (SP), foi possível conferir

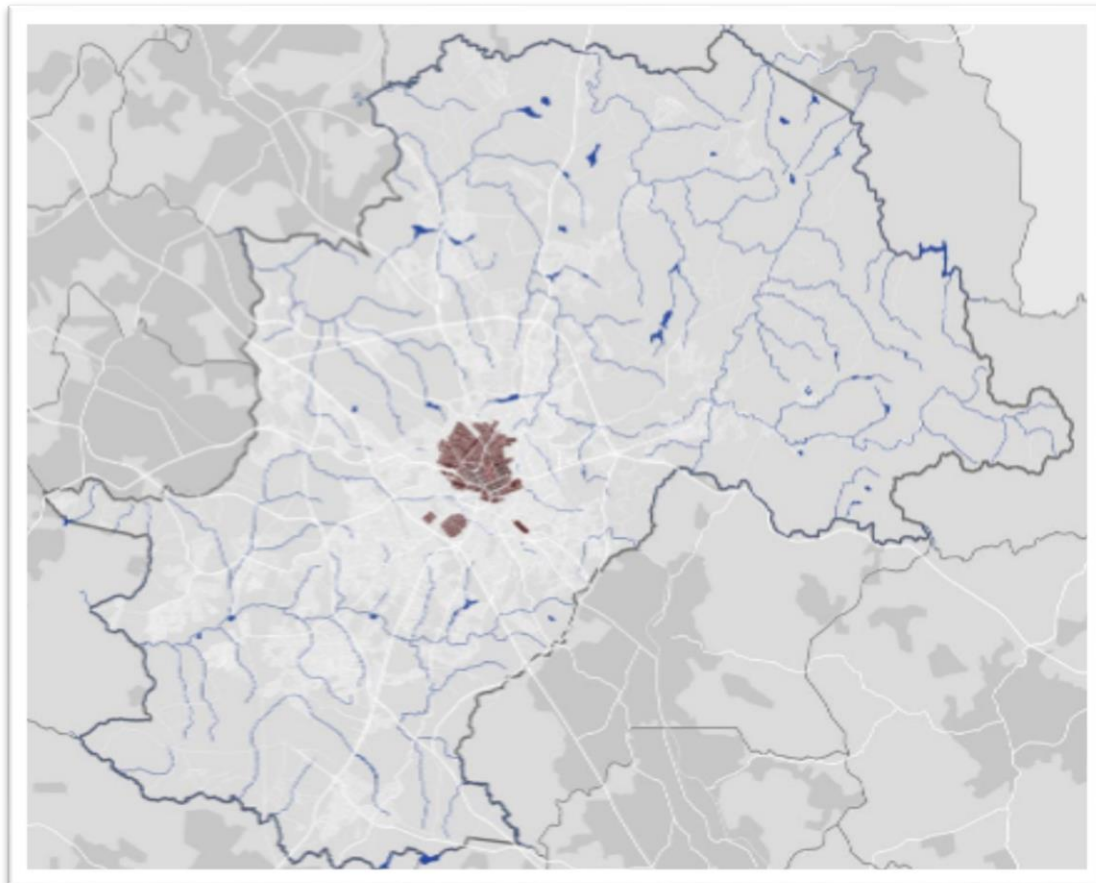
¹⁵¹ Processo recorrente em grande parte das cidades brasileiras, que não permite a pluralidade e a coexistência de grupos sociais de classes econômicas diferentes na mesma região, o que impulsiona a especulação imobiliária ao valorizar monetariamente determinadas áreas na cidade e desqualificar outras.

¹⁵² Instalam-se em Campinas, neste período, fábricas de alimentos, de bebidas, de indústria têxtil, máquinas e equipamentos agrícolas, além de fábricas especializadas em peças de reposição para as locomotivas de trens (BADARÓ, 1986).

¹⁵³ Professor titular aposentado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, mestre em City Planning pela Georgia Institute of Technology e pós-doutorado pela Universidade da Califórnia, em Berkeley, Estados Unidos.

que a região sul da cidade já apresentava, nos anos 1920, os primeiros núcleos urbanos formados fora da área central do distrito-sede¹⁵⁴ (Mapa 40).

Mapa 40. A área urbana em Campinas (1929)



Fonte: (ANÁLISE, 2017).

Ao longo da primeira metade do século XX, muitos imigrantes encontraram mais facilidade em adquirir terras¹⁵⁵ na região situada ao sul da cidade, consolidando colônias agrícolas em regiões alocadas próximas às linhas férreas. Foi a partir deste período, também, que surgiram os povoados urbanos originados de uma maior subdivisão das propriedades rurais, os quais constituíram os primeiros assentamentos dispersos e distantes da área central,

¹⁵⁴ Nas décadas de 1920 e 1930 são aprovados 24 e 42 loteamentos, respectivamente (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2015).

¹⁵⁵ Em 1905, os estrangeiros eram donos de 1/3 das propriedades agrícolas do município (GUALTIERI, 2001).

próximos à região do, hoje chamado, Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).

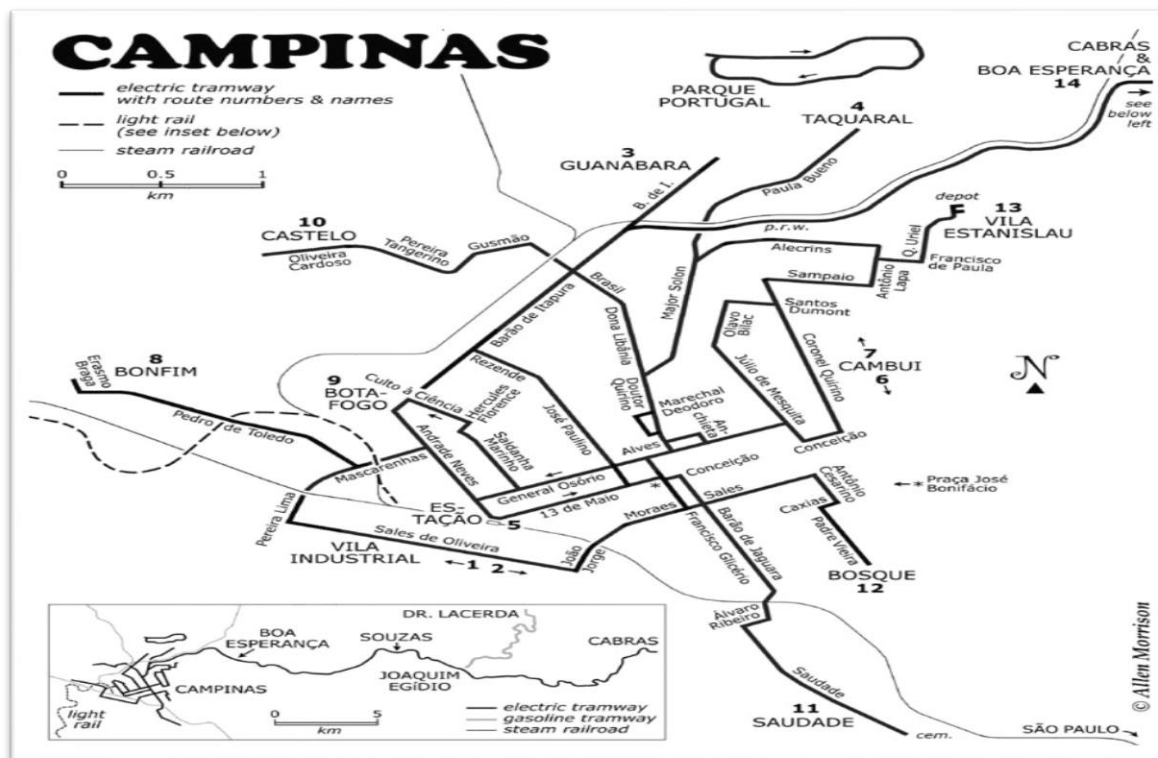
A pesquisa de mestrado de Gabriel (1995) sobre as imigrações europeias em Campinas (SP), com destaque para a imigração italiana, analisou as dificuldades de assentamento destas comunidades e a relação dos novos habitantes com a sociedade local campinense:

Nas zonas onde a área média das propriedades rurais era maior, a presença do italiano como proprietário de estabelecimentos agrícolas era menor. Assim, nos distritos de Santa Cruz e Conceição, onde famílias como as de Barão Geraldo Resende, Souza Aranha e Queiroz Aranha dominavam a estrutura agrária local, o número de propriedades rurais nas mãos de italianos era quase inexistente na primeira década de XX (GABRIEL, 1995, p. 156).

Para analisar a ampliação dos espaços urbanos no território de Campinas (SP), estudou-se, também, o sistema de bondes elétricos que operavam nesta época na cidade. No início do processo de urbanização, a cidade foi se expandindo, a princípio, seguindo os eixos férreos, o que, de fato, contribuiu para a consolidação dos primeiros bairros próximos tanto da Estação Ferroviária da Companhia Paulista (1872), quanto da Estação da Companhia Mogiana (1875) e inaugurando a expansão para outras regiões a partir do distrito-sede.

Na Figura 26 é possível conferir como eram configuradas as rotas dos bondes que circulavam pela cidade de Campinas (SP) até o final dos anos 1930 e pelas quais foram formados os primeiros núcleos urbanos afastados da área central da cidade.

Figura 26. Distribuição das linhas dos bondes elétricos de Campinas (SP)



Fonte: Coleção Allen Morrison. Disponível em: <www.tramz.com/br/cp/cpm.jpg>. Acesso em: 28 nov. 2017.

Um outro dado interessante é a localização, dentro do território da cidade, da população afrodescendente, herdeira da cultura negra e a quem Campinas (SP) deve muito do seu desenvolvimento urbano, econômico e social. Sobre esta questão, foi possível encontrar no estudo realizado pela historiadora Martins (2011) alguns dados reveladores os quais mostram que, apesar de terem sido afastadas da área central da cidade, as famílias descendentes de escravos encontraram na defesa das glebas remanescentes da Fazenda Roseira¹⁵⁶ uma espécie de fortaleza da cultura afrodescendente em Campinas (SP) e a manutenção da identidade daquele lugar¹⁵⁷.

¹⁵⁶ Localizada no bairro Jardim Roseira, região do distrito do Campo Grande de Campinas.

¹⁵⁷ A dissertação de mestrado de Martins (2011) relata o esforço da comunidade afrodescendente de Campinas no processo de defesa de uma área quando esta estava prestes a se tornar um condomínio residencial (2005) e na iminência de ver o patrimônio arquitetônico, histórico e cultural ser destruído. A pesquisa mostrou como se deu o processo de descaracterização da antiga fazenda, os loteamentos das áreas ao redor da sede até a formação da Associação do Jongo Dito Ribeiro em 2008. No ano seguinte, a Fazenda Roseira se transformou em um equipamento público chamado Casa de Cultura Afro.

A historiadora Martins (2011) correlaciona a questão do solo (arenoso) da região noroeste, assim como esta pesquisa também o faz sobre a tipologia encontrada nas regiões sul/sudoeste. Em ambos os casos, a baixa qualidade do solo para fins agrícolas agiu como um fator determinante na transformação das antigas fazendas em áreas de expansão urbana¹⁵⁸, ditada por um roteiro de ocupação que abrangia a formação de sítios, pequenos povoados, até os desmembramentos com viés imobiliário¹⁵⁹.

Associado ao processo de deslocamento da população “malquista” para as regiões da cidade onde a qualidade da terra não era relevante para a produção agrícola (sul/sudoeste/noroeste) e da manutenção das propriedades latifundiárias alocadas na região norte do município, tem-se a formação das primeiras classes sociais representadas por comerciantes e industriais na área central da cidade. Estas últimas, ao se instalarem próximas às tradicionais famílias da oligarquia agrícola, desenharam um novo perfil de centro urbano, cujos casarios, teatros, cinemas, igrejas e edifícios da época retratam esta importante passagem da história de Campinas (SEMEGHINI, 1991).

Bernardo (2002) reforça uma das razões pelas quais o eixo sentido centro-norte se consolidou como a área com baixa diversidade social, ocupada pela população de renda mais alta na cidade de Campinas (SP):

Aliado ao preço das terras, outro fator preponderante que atuou como fator limitante para uma ocupação mais intensiva dessa área, diz respeito às características das terras urbanas existentes na região norte (latossolos roxos) que eram as terras mais férteis do município de Campinas utilizadas para o plantio de cana de açúcar (BERNARDO, 2002, p. 68).

¹⁵⁸ O fato do solo não render alta produtividade agrícola fez a região do Campo Grande ter poucas fazendas em relação à região norte e nordeste de Campinas. Assim, a manutenção do patrimônio que restou da Fazenda Roseira representa um raro exemplar de uma parte da história de Campinas. Porém, ao mesmo tempo, a região do Campo Grande assistiu o seu patrimônio natural (matas, recursos hídricos e a argila) serem deveras explorados. Ao passo que, já na década de 1920, haver a formação dos primeiros núcleos urbanos, após a instalação da rede elétrica em 1917 e o início das atividades de cerâmica e olarias, que impulsionaram o setor da construção civil (MARTINS, 2011).

¹⁵⁹ A historiadora Martins (2011) encontrou diversos documentos no 3º Cartório de Registro de Imóveis de Campinas que relatam as transferências e alienações de propriedade feitas entre os anos 1940 e 1960. Por meio das glebas que foram retalhadas a partir da área original da Fazenda Roseira, surgem então os loteamentos e obras públicas, como o Jardim Ipaussurama e a Avenida John Boyd Dunlop.

Assim, ao longo da primeira metade do século XX, a região norte, onde o solo se destacava como de melhor qualidade em relação à região sul, foi mantida, em grande parte, com aspectos rurais, por meio das fazendas produtoras de café, sob a característica de latifúndio. Porém, ao pesquisar esta região, constatou-se que no início do século XX já havia alguns povoados rurais, como o Arraial de Sousas, Cabras e Joaquim Egídio (RIBEIRO, 2016).

5.2.1 A normatização dos lugares em Campinas (SP)

Campinas (SP) se destacou entre a segunda metade do século XIX até o início do século XX como uma cidade moldada sob o contexto econômico, político e social influenciado por uma forte representatividade da oligarquia cafeeira que ditava as suas próprias diretrizes, as quais serviram como bases patrocinadoras das primeiras etapas da urbanização e industrialização da cidade.

Para entender como se deu a transição de uma cidade cuja a economia era pautada na agricultura intensiva, voltada a abastecer o comércio exterior, e liderada por uma oligarquia escravagista, para um período de industrialização e da composição de uma sociedade mais plural¹⁶⁰, com a introdução dos imigrantes e dos ex-escravos no contexto social, tem-se esta importante reflexão do pesquisador José Roberto do Amaral da Lapa:

A diversificação do quadro profissional, com a formação do mercado de trabalho livre, o advento das estradas de ferro e o surgimento da indústria, a multiplicação das instituições, que, sintonizadas ao poder público municipal, permitem que aqueles serviços atinjam certo grau de qualidade, vão compondo o quadro urbano que nos interessa. A introdução da indústria em Campinas, com manufaturas e fabricas ligadas à agricultura (máquinas e implementos agrícolas), ao vestuário (chapéus), à iluminação doméstica (velas de cera) e à construção civil (olaria), quebra ainda mais a autossuficiência rural dos engenhos e fazendas de café e contribui para a difusão de usos que só a produção em escala permitia (LAPA, 1995, p. 23).

¹⁶⁰ Em 1920, quando Campinas contava com uma população total (distrito-sede, distritos secundários e povoados rurais) de 115.567 habitantes, cerca de 50% das propriedades agrícolas pertenciam à imigrantes estrangeiros e 80% das indústrias eram de propriedade dos imigrantes vindos da Itália, Suíça, França e Alemanha (CAMARGO, 1981; SEMEGUINI, 1988).

Ocorre que esta sociedade mais plural não encontrou um ambiente urbano harmônico para estabelecer uma convivência diversificada. Como mencionado anteriormente, a urbanização da cidade se fez a partir da delimitação dos lugares diferenciados pela classe social, principalmente, na determinação da função e do uso do espaço urbano. Em suma, já nas primeiras décadas do processo de urbanização, Campinas (SP) incorporou um valor de localização, transformando, em definitivo, a relação da terra, no caso, do solo urbano, em mercadoria¹⁶¹ - o que promoveu o distanciamento das classes mais pobres instaladas na região central da cidade.

O que se depreende das leituras realizadas no percurso da pesquisa sobre as primeiras etapas da urbanização de Campinas (SP) é que a área central e os bairros que se formavam de maneira contígua ao distrito-sede eram tidos como os espaços modernos e simbolizavam o lugar da classe política, dos comerciantes, industriais e profissionais liberais; já as áreas destinadas à habitações populares e os conjuntos de vilas operárias eram denominadas como os lugares das classes pobres no arrabalde, nos limites da cidade, na periferia (SANTOS, 2002).

Após a consolidação das primeiras vilas operárias em Campinas (SP)¹⁶², e da ampliação dos comércios e das indústrias na cidade a partir da década de 1920, ocorreu um aumento de pedidos junto ao departamento de obras da prefeitura de Campinas para a autorização de construção de uma tipologia que ainda não era tão comum - as chamadas casas "econômicas". Tal fato resultou na (Lei nº 308, de 1923)¹⁶³ que autorizou a construção de novas casas populares em áreas ocupadas, na época, por fazendas¹⁶⁴ cujo solo não atendia mais à demanda da produção agrícola (RIBEIRO, 2007).

¹⁶¹ Tal processo remonta a promulgação da Lei de Terras, em 1850, a partir da qual, as cidades brasileiras passam a se organizar e a ditar a exploração comercial do solo urbano.

¹⁶² No início do século 20 a área urbana de Campinas computava 6.600 m² e no final dos anos 1930 já incorporava 13.373 m² (RIBEIRO, 2007).

¹⁶³ Esta lei oferecia isenções de impostos tanto para quem construía, como para quem comprava e as empresas construtoras haviam de programar o recebimento das prestações por um prazo mínimo de 10 anos, a juros baixos (GUALTIERI, 2001).

¹⁶⁴ Vale lembrar que, até a década de 1920, a cidade era organizada de maneira radiocêntrica, onde se delimitava a cidade em áreas hierarquizadas conforme o uso do espaço urbano e,

Ao buscar o contexto histórico a partir do declínio do ciclo cafeeiro na cidade de Campinas (SP) ¹⁶⁵, foi possível entender como o território da cidade, ao mesmo tempo em que passou a conviver com outras culturas agrícolas, como o algodão e a fruticultura, alocadas no eixo sentido centro-norte, experimentou as primeiras etapas de mercantilização das terras tidas como de baixa qualidade agrícola. Estas glebas, alocadas no eixo sentido centro-sul, foram subdivididas e passaram a ser transformadas em pequenas e médias propriedades, modelando as características socioeconômicas da cidade (SEMEGHINI, 1991).

Assim, se por um lado, a região norte da cidade, ocupada em maioria por famílias abastadas, representantes remanescentes da oligarquia cafeeira, mantiveram as terras com características rurais mesmo após a crise de 1929¹⁶⁶, do outro lado da cidade, a partir da expansão urbana iniciada pelos loteamentos populares, configurou-se um espaço mais urbano, dotado de lotes menores, no eixo sentido centro-sul.

Ao longo desta pesquisa, julgou-se necessário compreender o processo de assentamento da população de Campinas (SP), nas décadas subsequentes à crise de 1929, como condição fundamental para entender como se constituiu

também, para atender às políticas de saneamento básico que emergiram das intervenções sanitárias após surtos da febre amarela. Sob o mote de uma cidade “limpa” e “ordenada” a cidade passa a tomar forma radiocêntrica a partir do primeiro núcleo central do distrito-sede, cujos habitantes eram representantes da classe mais abastada, ou, como eram denominados à época, como a classe da burguesia (políticos e membros tradicionais da oligarquia cafeeira). Na sequência, a partir do espaço urbano central expandido, as áreas eram habitadas por representantes da classe média da época, como profissionais liberais, funcionários públicos, comerciantes e, à medida que aumentava a distância para o núcleo central, alcançando os limites entre a cidade e a área rural, as áreas eram ocupadas pelas camadas mais pobres da sociedade e, também por, imigrantes que não possuíam condições de se estabelecer no centro, nos povoados agrícolas e distritos secundários (SALGADO, 1992; LEMOS, 1999; LAPA, 1996).

¹⁶⁵ Em 1929, devido a um excesso de produção agrícola, e a uma conjuntura de crise econômica de super oferta de commodities nos Estados Unidos (naquela época, o maior consumidor da produção agrícola brasileira) os preços da commodity do café na Bolsa de Valores de Nova York (Estados Unidos) foram desvalorizados e a economia entrou em recessão. Por consequência, parte das terras agrícolas antes, destinadas à agricultura, aos poucos, foram incorporadas nos primeiros processos de urbanização e industrialização que, apoiados pela riqueza acumulada dos chamados ‘barões de café’, intensificaram-se a partir dos anos 1940. (CANO, 1998); (BAENINGER, 1992) e (SEMEGHINI, 1991).

¹⁶⁶ Após a recessão econômica mundial de 1929, passa a ocorrer em Campinas (SP) um processo de loteamento de áreas agrícolas, cujo solo não rendia tanta produtividade quanto anteriormente. Os valores advindos das vendas destas propriedades eram usados pelos antigos fazendeiros na aquisição de terras em novas zonas agrícolas - a Região de Ribeirão Preto (SP) passa a se consolidar como uma nova fronteira agrícola cafeeira (GABRIEL, 1995).

a morfologia do espaço urbano contemporâneo da cidade (LAMAS, 2007; SANTOS, 2008). Se a primeira “dor de crescimento” da cidade de Campinas (SP) pode ser representada pela grave crise epidêmica relacionada à falta de saneamento básico; a segunda foi a constatação de que não havia moradia suficiente para a população que imigrava, de outras cidades e estados, em busca de melhores condições de emprego e renda.

A pesquisa se apoiou em estudos já realizados sobre este período, como é o caso da pesquisa de RIBEIRO (2007) que relata as modificações urbanas orientadas, principalmente, pelas decisões políticas do governo municipal entre os anos 1900/1930 e pelo governo federal entre os anos 1930/1940.

Segundo RIBEIRO (2007), Campinas recebeu forte interferência do governo federal, principalmente durante o período do Estado Novo¹⁶⁷, quando o

¹⁶⁷ Ao estudar a história do Brasil entre a décadas de 1920 e 1940 tem-se um cenário político caracterizado pela perda de prestígio e de poder dos representantes da chamada República Velha, ou da Primeira República Brasileira, que durou de 15 de novembro de 1889 (Proclamação da República do Brasil) até 24 de outubro de 1930. Trata-se do período de agravamento da situação econômica gerada pela crise de 1929 e, do surgimento de novas classes sociais urbanas, o que faz com que as sociedades moldadas sob a influência das oligarquias agrícolas perdessem poder junto aos setores industriais, comerciais e, também, para os trabalhadores urbanos que passam a se unir e reivindicar melhores condições de emprego e de vida nas cidades. Soma-se a esta crescente insatisfação popular com o modelo chamado “coronelismo”, o apoio de setores militares que também pressionavam contra o modelo oligárquico. No bojo destes acontecimentos, em 1930, a partir de uma dissidência na política do “café com leite”, onde prevalecia um acordo político que regulava o jogo de poder (ora a província de São Paulo elegia um presidente da República, ora a província de Minas Gerais) outras províncias passam a exigir a participação na política nacional. Neste ínterim, após a província de São Paulo decidir não apoiar a indicação da província de Minas Gerais, as lideranças mineiras rompem com a política do ‘café com leite’ e, ao juntarem-se com outras províncias lideradas pelo Rio Grande do Sul, apresentam como candidato a presidente o gaúcho Getúlio Vargas, para as eleições de 1930. Ocorre que esta nova chapa eleitoral perde as eleições para o grupo político paulista que apoiara o candidato Júlio Prestes. Após esta derrota eleitoral, o grupo liderado por Getúlio Vargas, inicia diversas rebeliões e revoltas no país e, com o apoio de grande parte do exército, é dado um Golpe Militar retirando da presidência aquele que viria a ser o último representante eleito no sistema “café com leite”, o presidente Washington Luís. Após o fim da República Velha, é iniciado um governo provisório (1930-1934) e Getúlio Vargas passa a nomear interventores para governar os estados e municípios, o que causa novo conflito de interesses, e faz com que o estado de São Paulo se rebele e exija uma nova Assembleia Nacional Constituinte – é a chamada Revolução Constitucionalista de 1932, que após meses de conflito armado, fora reprimida pelas forças federais. Após esta vitória e consolidação do apoio político junto à maioria dos deputados e lideranças políticas de outros estados, Vargas decreta uma nova Assembleia Constituinte que aprova uma nova Constituição em 1934, de cunho mais social, com direitos democráticos e aumento da participação popular das camadas sociais, formada por trabalhadores no processo político. Porém, três anos depois, em 1937, vislumbrando uma derrota do seu grupo político na sucessão presidencial de 1938, e na tentativa de impedir a influência de lideranças oposicionistas ligadas aos setores de esquerda, como o Partido Comunista do Brasil (PCB), de maneira autoritária, Getúlio Vargas decreta uma nova constituição em 1937. Dentre as primeiras ações

poder público local passou a aplicar a política implementada pelo governo federal¹⁶⁸ no fomento à industrialização e, por consequência, à urbanização de áreas para o assentamento das populações formadoras da mão de obra industrial. Dentre as influências do Estado Novo¹⁶⁹ em Campinas (SP), seja na industrialização, na implantação da infraestrutura urbana (planos viários), na ampliação dos serviços públicos (água, luz, telefone) e na oferta de moradias populares para atender a mão de obra industrial, estão o Código de Construções e o Plano de Melhoramentos Urbanos datados de 1934 e 1938, respectivamente.

O Código de Construções (1934) dividiu a cidade em quatro zonas conforme os usos e as construções permitidas em cada faixa, além de detalhar as orientações para o desenvolvimento da cidade desde as especificações sobre tipologia, tamanho do lote, saneamento e arruamentos. A publicação deste código refletiu a urgência, à época, de se adaptar a cidade para o processo de industrialização em curso naquele período, como alocar as instalações industriais que emitissem ruído, fumaça e cheiro intenso, na zona quatro, afastadas da zona central. É a partir deste momento que se consolida a formação de bairros na extensão da área central, nas zonas dois e três, como as regiões do Cambuí, Bosque e Proença (BADARÓ, 1986). Data deste período, também, a inserção dos primeiros investimentos privados na construção de loteamentos como, por exemplo, o bairro Guanabara, que representou o início do mercado

do regime ditatorial, Getúlio Vargas aboliu os partidos políticos e iniciou um processo de intervenção nas câmaras municipais, prefeituras e estados por meio de uma forte presença econômica e política na orientação das políticas públicas a serem implementadas. Surge, então, o Estado Novo (1937-1946) caracterizado pelo autoritarismo, mas, ao mesmo tempo por uma importante fase desenvolvimentista do Brasil, estimulando diversas obras de infraestrutura, fomento a industrialização e a consolidação dos centros urbanos (FAUSTO, 1995; FAUSTO, 1997).

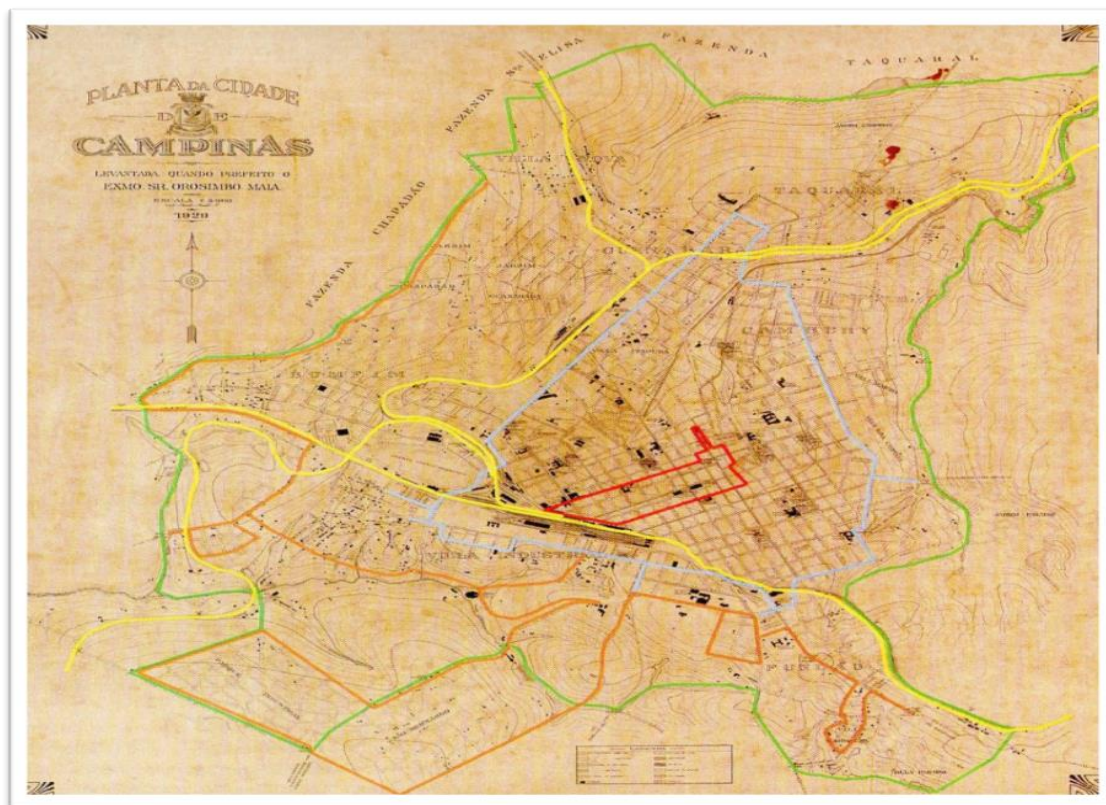
¹⁶⁸ Durante este período, os tradicionais grupos políticos ligados aos setores agrícolas passam a perder poder político através da destituição dos prefeitos e dos vereadores eleitos (representantes, em grande maioria, das oligarquias rurais); os prefeitos e os vereadores são destituídos e, para os respectivos cargos, são nomeados novos representantes que respondiam ao interventor do Estado e ao Governo Federal.

¹⁶⁹ A proposta incutida nas ações autoritárias, centralizadoras e normativas, empregadas durante o Estado Novo, era a de acelerar a modernização das cidades com aptidão industrial e, ao mesmo tempo, dismantelar o poder local que privilegiava a oferta de infraestrutura apenas nos locais onde o poder político remanescente das oligarquias cafeeiras habitava, sem prover assistência à maioria da população – foi durante o Estado Novo que surgiram as políticas públicas de alcance nacional voltadas para atender as obras de infraestrutura e fomento das habitações populares (RIBEIRO, 2007).

imobiliário formado por interesses comuns entre comerciantes, empresários e donos de terras interessados na expansão urbana como um negócio rentável (SEMEGHINI, 1988).

Para melhor exemplificar este momento, é apresentado no Mapa 41 as representações das divisões da cidade de Campinas (SP) em zonas de acordo com o Decreto nº 71, de 15 de fevereiro de 1934, que estabeleceu a divisão da cidade em 4 zonas (1ª zona -central-é representada na cor vermelha; 2ª zona (urbana comercial e residencial) é representada pela cor azul; a 3ª zona (urbana comercial e residencial) é representada pela cor ocre, e a 4ª zona, classificada como zona de transição rural e urbana, e o local destinado às novas indústrias (na época), representada pela cor verde. Os leitos ferroviários estão representados pela cor amarela, e pelos quais se consolidou um zoneamento para atender as necessidades urgentes naquela primeira etapa de industrialização.

Mapa 41. Planta de Campinas (1929) e as divisões do Código de Construções (1934)



Fonte: (BITTENCOURT, 2009)

Por se tratar de um período em que a cidade de Campinas (SP) já apresentava problemas tanto de ordem viária, como habitacional e de abastecimento de água, qualificar o crescimento da cidade era, de fato, uma necessidade. Portanto, com o propósito de escrever um ordenamento mais amplo que o Código de Construções (1934), elaborou-se, através da orientação do engenheiro civil e arquiteto Francisco Prestes Maia, o primeiro plano urbanístico de Campinas¹⁷⁰.

Entende-se que o Plano de Melhoramentos Urbanos (PMB), aprovado em 1938, teve como base preparar a cidade para alcançar uma maior velocidade nos deslocamentos e conectar a região central junto aos demais bairros e povoados já instalados, e outros projetados¹⁷¹.

Assim como no Código de Construções (1934), o Plano de Melhoramentos Urbanos (1938) também utilizou os eixos férreos como forma de instrumentalizar a disposição espacial dos novos bairros¹⁷². Seguindo uma ordem radial a partir da zona central, foram estipuladas extensões em formato de circunferência afastando as indústrias da área central: A primeira zona industrial de Campinas, já consolidada, era formada pela Vila Industrial e São

¹⁷⁰ Este plano contemplava melhorias no fornecimento de redes de água e esgotos, transporte, moradia, lazer, e, principalmente, atendia às necessidades de adequar o sistema viário, com a ampliação de ruas e construção de novas avenidas, a fim de facilitar o deslocamento entre o centro e os novos aglomerados urbanos que passam a existir. O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas foi aprovado em 1938, sendo de suma importância para adequar a cidade ao desenvolvimento industrial

¹⁷¹O alargamento das ruas permitiu que a área central passasse a receber edifícios com gabaritos mais altos. Posteriormente, contemplou-se a abertura de novas avenidas, radiais, perimetrais e a construção de viadutos para conectar os diversos povoados instalados na área urbana da cidade. Já com relação à organização da expansão urbana, foram programados novos núcleos urbanos dentro de um zoneamento que abrangia um conceito similar ao de uma cidade compacta, pois previa uma gama de serviços próximos às residências, como comércio, escola, áreas verdes e de lazer. São exemplos destes novos núcleos urbanos os povoamentos que se formaram ao redor do Parque Itália e do Parque Taquaral (BADARÓ, 1986).

¹⁷² Em suas considerações sobre o que chama de “unidades residenciais”, Prestes Maia as avalia insistentemente como de grande importância para o plano. Seriam bairros que preencheriam a malha formada pelas perimetrais e radiais, ou seja, grupos de unidades residenciais com sustentação própria das necessidades do cotidiano, no que diz respeito à moradia, escolas, igrejas, mercados e jardins. Não acreditava na divisão por classe econômica, mas sim em divisões de uma mesma unidade residencial em lotes mais ou menos econômicos, segundo o poder aquisitivo de seus proprietários (RIBEIRO, 2007, p. 60).

Bernardo, sentido centro-sul. A segunda zona industrial era formada pela região da Vila Nova, por onde também passavam as linhas férreas das Companhias Mogiana, Funilense e Paulista, sentido centro-oeste. A terceira faixa de zoneamento determinava que a região localizada no extremo sul, no trajeto que percorria a linha férrea da Companhia Paulista, era tida como apta a receber novos investimentos de plantas industriais (BADARÓ, 1986). Nesta região de Campinas (SP), pelo ramal férreo de Itaicy, era possível alcançar os povoados de Viracopos e Descampado, onde já havia uma pista de terra para pouso e decolagem de aviões e que fora usada pelo Exército Brasileiro durante a Revolução Constitucionalista de 1932 (WALL, 2008).

Ao estudar o Plano de Melhoramentos Urbanos (1938) nota-se (Mapa 42) que a região central é tomada por um projeto de intervenção ao dotar aquele espaço apto a receber projetos imobiliários mais voltados à implementação de símbolos da modernidade, como edifícios residenciais, hotéis, cinemas, bancos, escolas, conjuntos comerciais, equipamentos de transporte público, praças e áreas de lazer. Já com relação à região norte da cidade, mantiveram-se as atividades agrícolas, sem uma orientação expressa para a urbanização, tampouco para a industrialização. Diferente das regiões formadas a partir do eixo centro-sul, demarcadas como áreas propícias para receber conjuntos habitacionais populares e plantas industriais.

Entende-se que o Plano de Melhoramentos Urbanos (1938), ao indicar o crescimento industrial e a construção de novas unidades habitacionais, compondo bairros populares na direção centro-sul, tinha a intenção de posicionar as indústrias e a classe operária próximas aos ramais férreos e, principalmente, à Rodovia Anhanguera (SP-330) - que já estava em fase de prolongamento¹⁷³. No entanto, embora o poder público local tenha buscado atender às necessidades urgentes relacionadas às questões de moradia, isto não exime dizer que o Plano de Melhoramentos Urbanos (1938) contribuiu para

¹⁷³ O prolongamento da Rodovia Anhanguera no trecho São Paulo - Jundiaí - Campinas - Limeira já se encontrava em construção, sendo inaugurada oficialmente em 1948.

a manutenção e ampliação das disparidades sociais perpetuadas ao longo do século XX nas duas extremidades da cidade.

Mapa 42. Planta da Cidade de Campinas (1929) e o PMB (1938)



Fonte: (OCULUM ENSAIOS, 2002).

5.2.2. A formação das primeiras periferias de Campinas (SP)

Segundo estudos sobre o histórico da mobilidade urbana na cidade de Campinas, apresentados na dissertação de mestrado de Bryan (2011), o fim do sistema de bondes elétricos foi um dos efeitos gerados pelo PMB (1938) ao potencializar a construção de avenidas, pontes, viadutos e o alargamento de ruas para facilitar o trânsito do automóvel, dos caminhões e dos ônibus:

Até os anos 1930, a cidade se expandiu segundo a lógica do transporte ferroviário. De certo modo, as linhas de bonde foram capazes de impulsionar alguns aglomerados de atividades industriais e comerciais, como, por exemplo, o bairro Bonfim. Com os crescentes investimentos no sistema rodoviário, os traçados das linhas de bonde foram sendo deixados de lado e muitas atividades anteriormente atreladas ao movimento gerado por eles, foram perdendo importância no contexto municipal. Novos eixos de crescimento surgiram, mas agora seguindo os traçados das grandes avenidas e rodovias (BRYAN, 201, p. 95).

Um outro fator que impulsionou a urbanização foi que, a partir dos anos 1940, quando a população de Campinas (SP) registrava 129.640 habitantes, houve um expressivo aumento no número de pedidos de construções para novas residências¹⁷⁴, o que fez o poder público instituir a Lei nº 82 (1940) - uma legislação referente à padronização mínima para habitações populares¹⁷⁵ (RIBEIRO, 2007).

Assim, no afã de buscar uma solução para atender à crescente demanda por habitações, a pesquisa constatou que o poder público local incentivou a ocupação urbana de maneira mais intensa, a partir da segunda metade do século XX.

A implantação da Vila São Bernardo situada no eixo centro-sul da cidade, junto à fronteira urbano-rural da época, localizada próximo à área de vale do ribeirão Piçarrão (Mapa 43), representa um exemplo deste momento da urbanização da cidade de Campinas (SP), quando os primeiros empreendimentos imobiliários, descolados do padrão das vilas operárias industriais, inauguraram uma tendência de urbanização nas áreas tidas como a periferia de Campinas (SP).

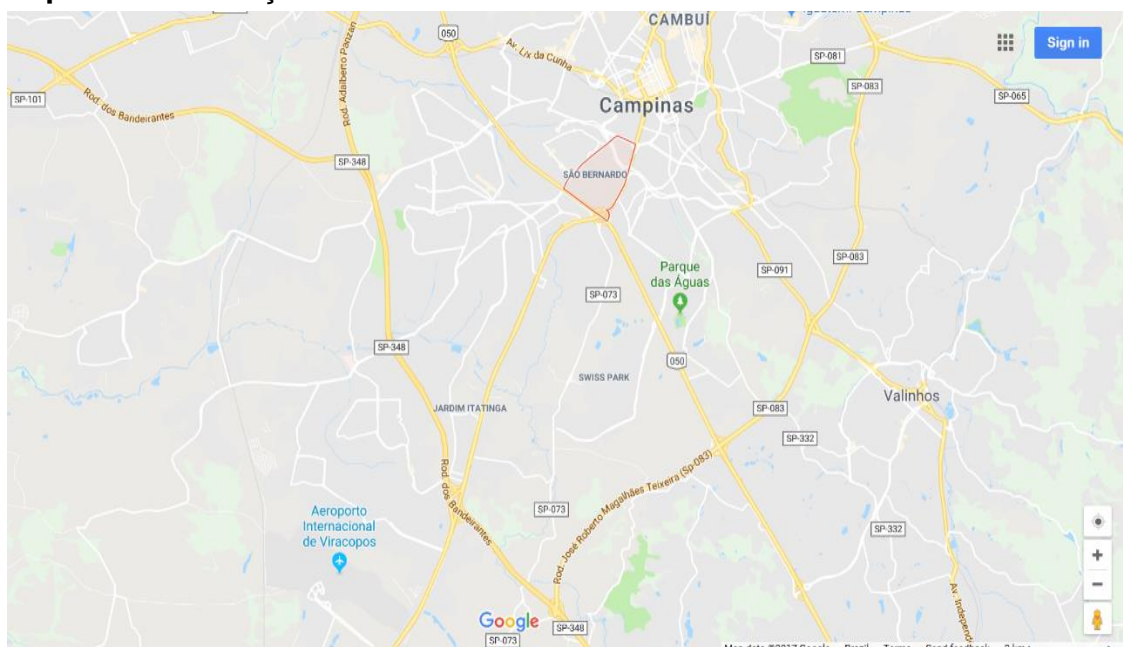
Importante citar que a Vila São Bernardo teve origem durante a implementação do primeiro Programa Nacional de Habitação. Foi neste período,

¹⁷⁴ Na década de 1940, foram aprovados 81 loteamentos em Campinas, 50% a mais do que na década anterior (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2015).

¹⁷⁵ Era permitido o uso de meio tijolo na construção de paredes externas e internas das habitações populares, que só poderiam ter um pavimento e área total de, no máximo, 60m² (RIBEIRO, 2007).

em 1946¹⁷⁶, que se institucionalizou uma política nacional de habitação voltada para atender a população de baixa renda – chamada Fundação da Casa Popular (FCP). Esta política nacional, ao financiar casas populares, obras de infraestrutura e saneamento básico, possuía um cunho estratégico de modo a angariar apoio popular e legitimidade junto às famílias representadas pelos trabalhadores urbanos. Porém, devido às disputas políticas a nível regional, e também a problemas de ordem financeira, esta ação pública durou poucos anos, deixando a Vila São Bernardo, em Campinas (SP), como um dos exemplos que lograram êxito na consolidação da proposta original (RIBEIRO, 2007; AZEVEDO, 1988).

Mapa 43. Localização da Vila São Bernardo



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun. 2016.

Recuperar este momento histórico da cidade de Campinas (SP), a partir da implantação de um dos primeiros bairros afastados da zona central, permitiu

¹⁷⁶ Após o fim do Estado Novo, em 1945, foram realizadas novas eleições gerais quando foi eleito para presidente, o militar Eurico Gaspar Dutra, cujas políticas nacionais de cunho social não se diferenciaram do governo antecessor. A gestão do presidente Dutra (1946-1951) teve como marco, além da aprovação de uma nova Constituição (1946), a instituição do Serviço Social da Indústria (SESI), do Serviço Social do Comércio (SESC), além do Plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia) que possibilitou ampliar a infraestrutura urbana das cidades (ESTADO DE SÃO PAULO, O, 2017).

observar como a cidade se expandiu e alcançou a primeira metade do século XX, experimentando avanços no que tange à modernização da estrutura urbana, iniciada pelos programas de engenharia sanitária nos anos 1890, passando pelas orientações urbanísticas dispostas no Código de Construções (1934), no Plano de Melhoramentos Urbanos (1938), até a intensificação da abertura de empreendimentos urbanos imobiliários a partir dos anos 1950.

Ainda, sobre os principais fatos que marcaram o processo de urbanização de Campinas (SP) tem-se que, entre as décadas de 1920 a 1940, ocorreram alterações significativas no território sob a jurisdição de Campinas (SP). Em 1924, a chamada Vila Americana se emancipou e se tornou município. Já em 1944, foi a vez de Cosmópolis (SP) emancipar-se de Campinas (SP).

A respeito da diminuição do território originário¹⁷⁷ de Campinas, a pesquisa encontrou uma reflexão em Carvalho (1991), segundo o qual o fato do distrito-sede concentrar grande parte das ações políticas de investimentos, somado ao desinteresse do poder público local na manutenção de outros distritos, pode ter fomentado o desmembramento do território municipal e a diminuição da influência política sobre as regiões mais afastadas do distrito-sede.

Apresentar esta retrospectiva da consolidação do território de Campinas (SP) até a primeira metade do século XX teve como mote destacar as políticas de expansão da área urbana, a consolidação dos bairros operários e o surgimento dos primeiros loteamentos populares em locais distantes do centro tradicional da cidade, em direção ao eixo centro-sul do território, moldando as bases da cidade fragmentada que se propagou a partir da segunda metade do século XX.

¹⁷⁷ O território original de Campinas, ao longo do século XIX, configurou uma certa padronização coesa, devido, principalmente, ao capital financeiro e político das lideranças sociais representadas pela oligarquia cafeeira. A manutenção dos latifúndios agrícolas à base de mão de obra escrava que, após 1888, foi substituída aos poucos pelos fluxos de imigrantes estrangeiros, passa a sofrer resistências por parte das novas lideranças políticas e sociais, localizadas nos povoados e distritos secundários. A perda do poder político sobre o território refletiu diretamente a partir da década de 1920 na diminuição das áreas que compunham originalmente a cidade de Campinas (CARVALHO, 1991).

5.3 A urbanização ao redor do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP)

Feita a análise sobre como ocorreu a normatização dos lugares valorizados e dos menos valorizados, e, principalmente, do processo de “periferização”¹⁷⁸ a partir da primeira metade do século XX em Campinas (SP), a pesquisa buscou dados sobre a evolução dos loteamentos urbanos¹⁷⁹, juntamente com o surgimento dos assentamentos precários na região que circunda o VCP.

Importante destacar que, a partir dos anos 1950, intensificou-se a presença dos novos circuitos financeiros destinados a promover a especulação imobiliária no Brasil, como explica a arquiteta e urbanista Sarah Feldman:

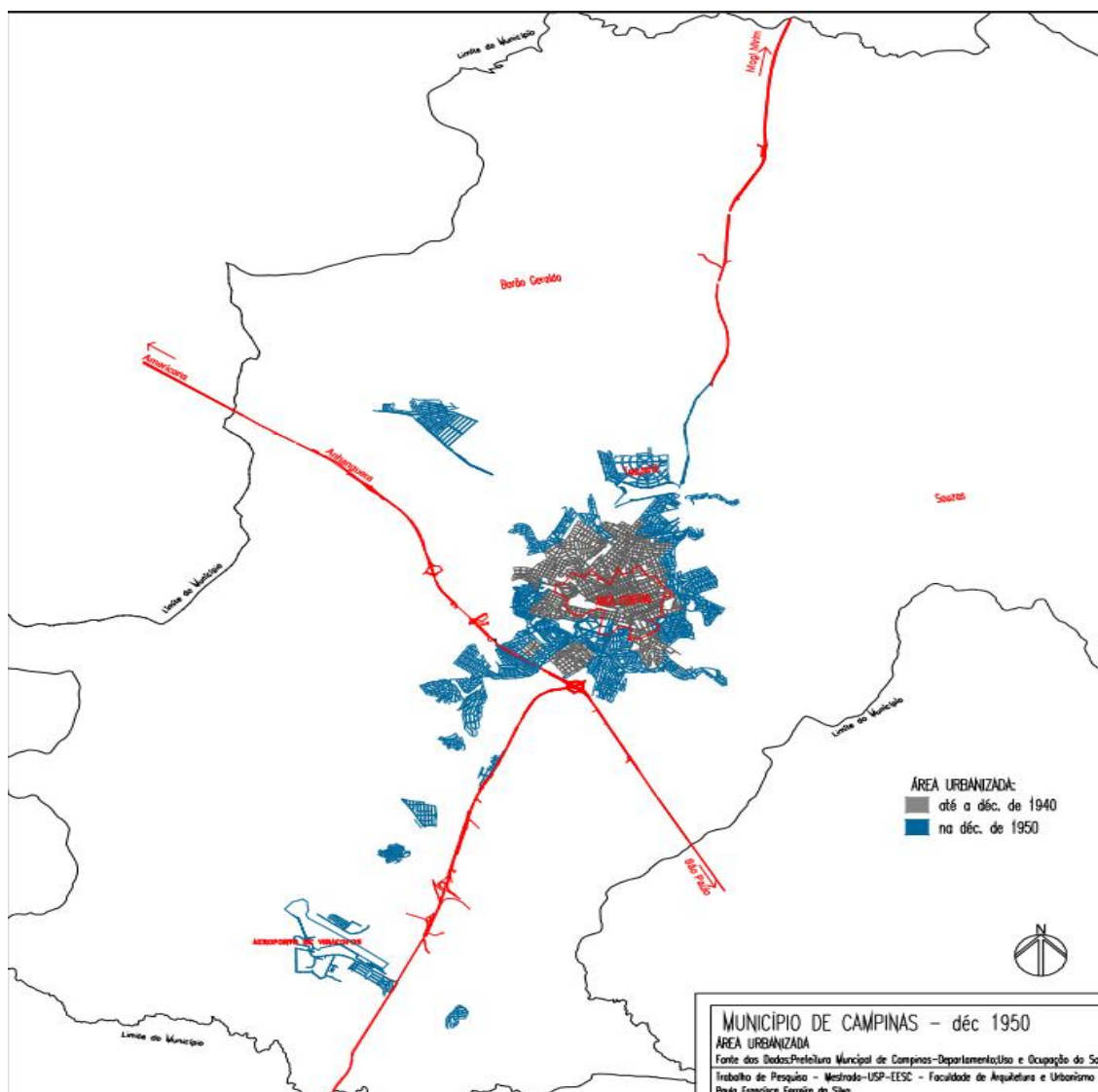
Assim, ocorre a expansão de fundos previdenciários, das companhias de capitalização, das caixas econômicas e das empresas de seguros que oferecem seguro imobiliário, empréstimos hipotecários, e investem em construções, tanto em grandes edifícios comerciais e residenciais para grupos ricos e abastados, como em conjuntos populares e em terrenos. O capital incorporador se consolida como uma nova fração de capital no processo de produção do ambiente urbano. Além desses fatores, o congelamento de aluguéis estabelecidos pela Lei do Inquilinato de 1942 reforça a tendência de retração do mercado de aluguel, e amplia o mercado de compra e venda de habitações. O resultado é a aceleração da especulação imobiliária e a valorização sem precedentes dos imóveis urbanos (FELDMAN, 2005).

Neste sentido, através dos estudos realizados por Silva (2008) é possível compreender as etapas em que foram sendo implementados os núcleos urbanos dispersos da área central de Campinas (SP), com destaque para a região próxima ao VCP.

¹⁷⁸ Processo no qual as populações com menor poder aquisitivo apenas encontram condições de estabelecer residência em locais distantes da área urbana consolidada, desprovidos de infraestrutura (SANTOS, 2005).

¹⁷⁹ O loteamento urbano no Brasil foi definido a partir da lei nº 6766/79 a qual considera loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes. Já o desmembramento é a subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.

Mapa 44. Área urbanizada de Campinas até os anos 1950



Fonte: (SILVA, 2008).

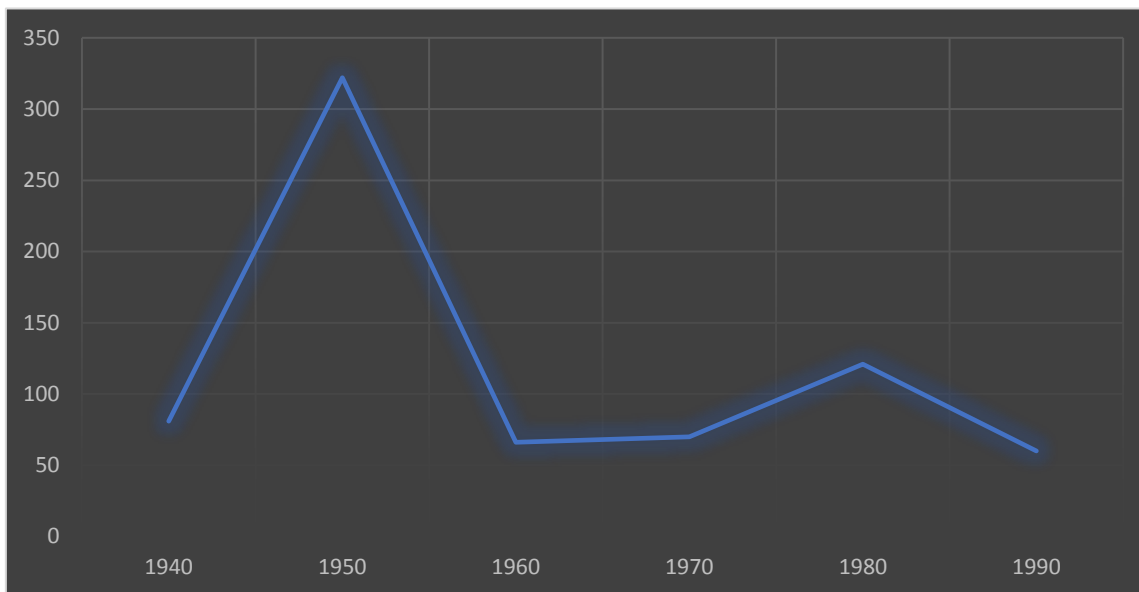
Por meio de pesquisas, encontrou-se que, a partir dos anos 1950 o governo municipal de Campinas (SP), em busca de um maior controle do uso e ocupação do solo urbano, editou normas e diretrizes para a abertura de loteamentos, na tentativa de buscar uma maior disciplina no crescimento disperso e horizontal da cidade. Neste sentido, a aprovação do Código de Obras Municipal (1959) teve como propósito, dentre outras normatizações, impedir a urbanização fora do perímetro urbano e estipular um cronograma de obras de

extensão da infraestrutura, como a ampliação das redes de água esgoto e energia elétrica (SANTOS, 2008).

Ocorre que, devido a intensidade com que a cidade crescia, ampliou-se o espaço urbano de Campinas de maneira abrupta (Gráfico 5), sem uma maior preocupação ambiental. Muitos dos novos loteamentos aprovados, entre os anos 1950 e 1970, foram alocados em regiões de fundos de vale e próximos aos cursos d'água. Ao mesmo tempo, gerou-se uma grande reserva de lotes urbanos sem a mínima infraestrutura urbana adequada, visto que a agenda de implementação de obras e de melhorias não acompanhou o ritmo de aprovação dos loteamentos¹⁸⁰. Tal fato só passou a constar de maneira compulsória na agenda pública, e como diretriz ao mercado imobiliário, a partir da normatização imposta na Lei Federal nº 6.766 de 1979, que trata da obrigatoriedade dos municípios em regular o parcelamento do solo e auferir qualidade urbanística nos projetos de loteamento¹⁸¹.

¹⁸⁰ Tal situação criou um problema jurídico que foi resolvido no ano de 1977 (Lei 4.749/77) com a incorporação das áreas parceladas, ocupadas, algumas urbanizadas, fora do perímetro urbano ao longo das duas décadas anteriores. Uma outra medida tomada pelo poder público, além de regularizar os loteamentos aprovados, até então, mas que estavam fora do perímetro urbano, foi a delimitação de uma zona de expansão urbana, que no decorrer das décadas seguintes foi ampliada de modo a incorporar grandes extensões de área rural, impulsionando a atividade do mercado imobiliário e, ao mesmo tempo, dificultando a agenda pública de investimentos em obras de saneamento e infraestrutura urbana, consolidando um grande número de áreas parceladas sem ocupação, ou lotes urbanos vazios, que se tornaram uma grande questão a ser resolvida pela municipalidade (BERNARDO, 2002).

¹⁸¹ Esta lei tornou crime contra a Administração Pública a venda de lote ou desmembramento de gleba não registrado no Registro de Imóveis. Além disso, tornou obrigatório observar uma série de determinações para a obtenção da licença junto à Prefeitura para a venda dos lotes. Destaca-se desta lei a proibição do parcelamento do solo em: terrenos alagadiços e sujeitos à inundações; em terrenos que tenham sido utilizados anteriormente por atividades nocivas à saúde pública; em terrenos onde as condições geológicas não aconselham a edificação; em áreas de preservação ecológica. Além disso, esta lei determinou obrigatória a oferta de serviços de infraestrutura básica como saneamento básico, iluminação pública e pavimentação (BRASIL, 1979).

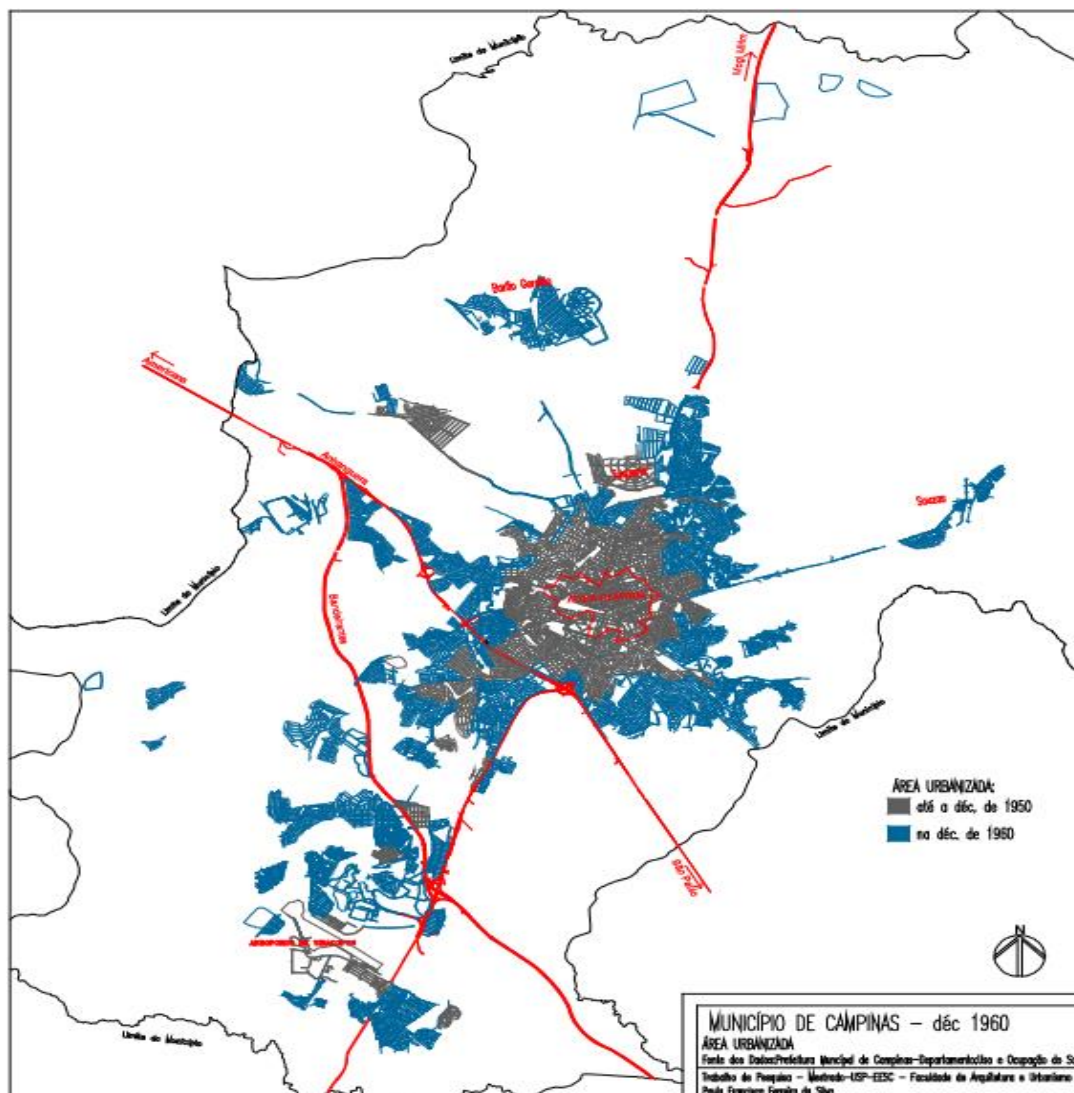
Gráfico 5. Loteamentos aprovados pela Prefeitura de Campinas (1940-1990)

Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas – SEPLAN – Coordenadoria de Parcelamento do solo. Gráfico elaborado pelo autor da tese.

Ao analisar o Mapa 44, nota-se que a dinâmica de crescimento urbano de Campinas (SP) se manteve, de maneira geral, concentrada na forma de expansão radiocêntrica até os anos 1940, com apenas alguns povoamentos assentados de maneira dispersa. Já a partir da década de 1950, é possível verificar uma certa influência do Plano de Melhoramentos Urbanos, principalmente no que tange à ampliação dos acessos viários, conectando a região central às regiões mais afastadas do centro da cidade.

O que chama atenção, a partir da leitura do Mapa 45, é a intensidade com que ocorreu a abertura de novos loteamentos na cidade, principalmente nas regiões noroeste, sudoeste e sul de Campinas (SP), em um período de 10 anos (1950-1960). Como já mencionado antes, esta expansão urbana encontra explicação, em um primeiro momento, na inauguração da rodovia Anhanguera (SP-333), em 1948; em um segundo momento, no aumento populacional de Campinas (SP); e, em um terceiro momento, no avanço da urbanização fora do perímetro urbano do município e sobre as terras agrícolas localizadas naquela região, em desobediência às normas urbanísticas contidas no Código de Obras (Lei 1.993 de 1959).

Mapa 45. Área urbanizada de Campinas até os anos 1960



Fonte: (SILVA, 2008).

A rodovia Anhanguera (SP-333) teve papel fundamental na indução do desenvolvimento urbano daquela região de Campinas (SP) ao atrair novas indústrias¹⁸² e, conseqüentemente, novos fluxos migratórios a partir dos anos 1950. Tal fato impulsionou o crescimento populacional e refletiu na incorporação de glebas distantes dos núcleos urbanizados consolidados. Sem infraestrutura, estas áreas foram ocupadas pelas populações que não conseguiam se

¹⁸² Setores de materiais elétricos, químicos, mecânicos, de borracha e papelão (REY, 2017).

estabelecer em loteamentos urbanizados, configurando assim os “lugares de espera”.

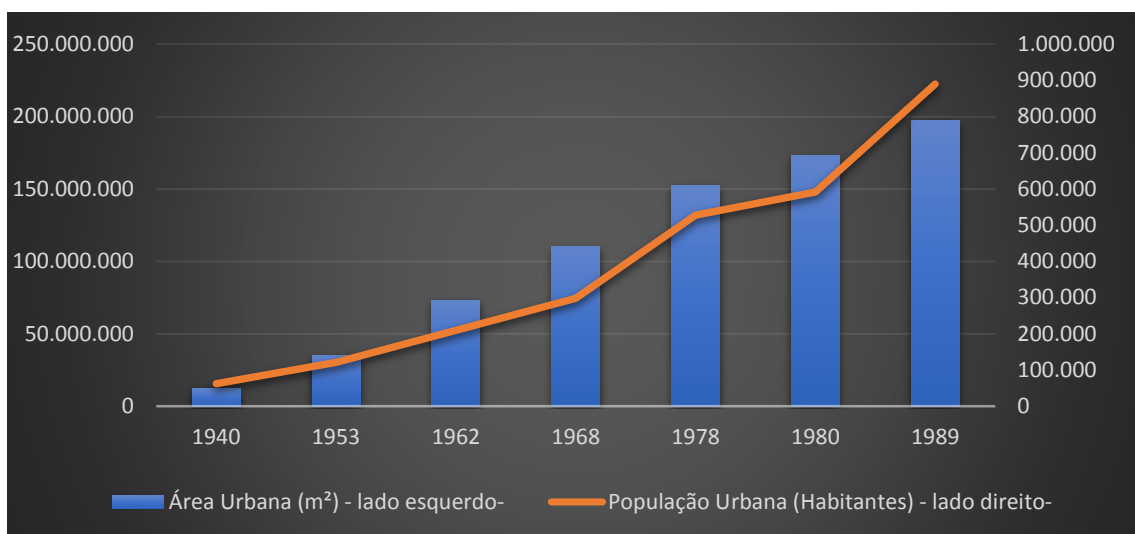
O artigo intitulado *El Castillo: territorio, sociedad y subjetividades de la espera*, corrobora com esta reflexão ao apresentar de que maneira são formadas as regiões periféricas e a expectativa criada no imaginário das famílias que ali assentam suas residências, legadas à espera de uma urbanização adequada (ÁLVAREZ; CAVIERES, 2015):

En síntesis, se trata de un territorio creado por la voluntad de fuerzas políticas, económicas y decretos jurídicos. Un territorio “vacío”, distante y desarticulado de la ciudad, en el cual sus habitantes sienten haber sido depositados como “desechos” (ÁLVAREZ; CAVIERES, 2015, p. 161).

Para Milton Santos (2005), a “periferização” da pobreza aloca a população de baixa renda em espaços distantes, não apenas da região central da cidade, mas, principalmente, em lugares distantes dos investimentos públicos de infraestrutura urbana quanto dos investimentos do capital privado, resultando em uma política de gestão do território que segrega a população de baixa renda e potencializa a pobreza.

O Gráfico 6 demonstra como foi intenso o aumento da área urbana disponível para receber os novos loteamentos durante o período 1940-1980, impulsionado a partir das decisões do poder público de Campinas (SP) em acompanhar o aumento populacional registrado no mesmo período. Tal conjuntura influenciou na morfologia urbana (LAMAS, 2007; SANTOS, 2008) que iria se consolidar na cidade ao longo do século XX.

Gráfico 6. Evolução da área urbana (m²) e o aumento da população residente em área urbana em Campinas (1940-1989)



Fonte: Plano Diretor de Campinas-SP (1991). Gráfico elaborado pelo autor da tese

Importante lembrar que é a partir da década de 1970, ao alcançar o auge da explosão demográfica, que Campinas (SP) assiste, ao norte do território, a instalação dos primeiros condomínios residenciais de alto padrão, alocados no distrito de Barão Geraldo, próximos à UNICAMP, inaugurada em 1966, e também na região do distrito de Sousas e Joaquim Egídio.

Já no outro lado da cidade, ou melhor, ao sul do trecho urbano das rodovias Anhanguera e Bandeirantes, construídas estrategicamente para dotar a região de Campinas (SP) de um sistema de transporte rodoviário integrado à capital paulista e à baixada santista, a fim de escoar a produção agrícola e industrial (SEMINÁRIO DERSA RODOVIA DOS BANDEIRANTES, 1978), implementou-se a maioria dos loteamentos populares, em muitos casos, de maneira irregular, sem acompanhamento e orientação do poder público, tampouco na alocação de recursos para a instalação de infraestrutura urbana básica.

Da mesma forma, a partir dos anos 1980, ampliou-se o parcelamento de solo para a constituição de novos condomínios e loteamentos fechados localizados na região norte, às margens da rodovia D. Pedro I, ao mesmo tempo

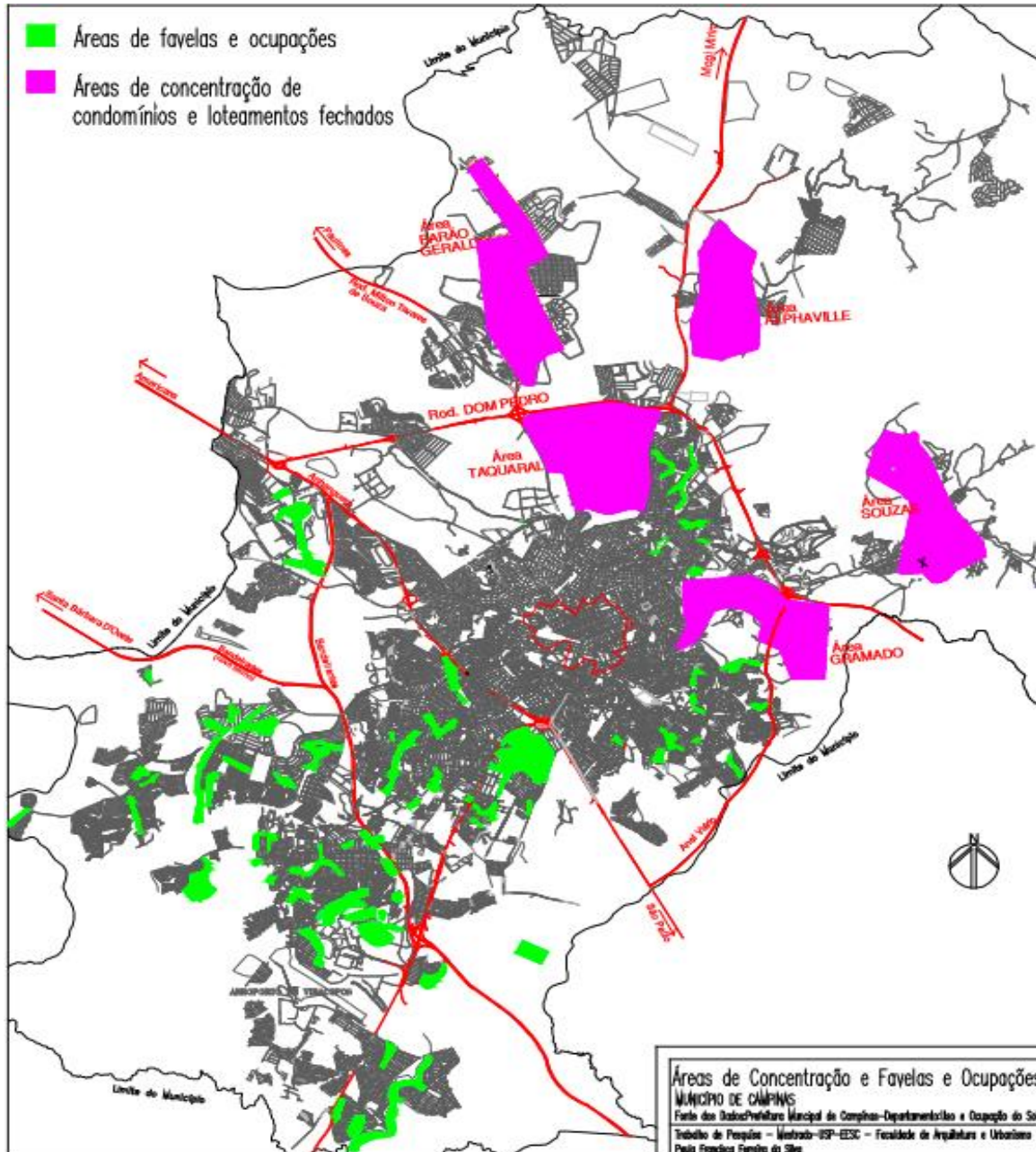
em que se intensificaram as invasões¹⁸³ e a formação de aglomerados subnormais na região sul e sudoeste de Campinas, consolidando um território contendo disparidades sócioterritoriais (Mapa 46) e (Tabela 5).

Vale mencionar que as diretrizes urbanas contidas na Lei de Uso Ocupação do Solo de 1988 (CAMPINAS, 1988), que determinaram o parcelamento de glebas com lotes de tamanho diferenciado, maiores ao norte e

¹⁸³ Tratando especificamente sobre a questão das invasões de glebas vazias dentro do perímetro urbano, é necessário fazer um registro sobre um período da história recente de Campinas (SP), no âmbito do crescimento demográfico eclodido em paralelo ao desenvolvimento urbano desequilibrado, quando surgem diversos movimentos sociais reivindicando moradia. Conforme dados apurados junto à COHAB e Secretaria Municipal de Habitação, nos anos de 1988 e 1989 ocorreram doze ocupações; entre 1990 a 1991 foram dezoito ocupações; de 1992 a 1993, vinte e uma; de 1994 a 1995, treze; em 1996 foram 25 ocupações e, em 1997, outras doze ocupações (SOUZA, 2009). Como forma de destacar a invasão de gleba mais emblemática realizada neste período em Campinas, tem-se como exemplo a ocupação de uma grande área, em 1997, localizada às margens da Rodovia Santos Dumont, no entroncamento com a rodovia Anhanguera, denominada como Parque Oziel, Jardim Monte Cristo e Gleba B. Segundo estudo publicado por SOUZA (2009), o fato que desencadeou o processo desta invasão foi uma enchente ocorrida no início do ano de 1997, em uma área formada por favelas, na região vizinha à gleba invadida, denominada Córrego Taubaté. Após se encontrar novamente, desabrigada devido às enchentes, uma série de famílias, em busca de uma nova área para habitar, uniram-se a outros movimentos de moradores sem-teto e passaram a ocupar a área de 2,2 milhões de m² conhecida como Fazenda Taubaté. Entende-se este processo, não apenas desta invasão, mas no âmbito geral, como reflexo da falta de uma melhor implementação de programas de política habitacional neste período. Segundo SOUZA (2009) Campinas registrava, no final da década de 1990, uma população de 136 mil habitantes vivendo em assentamentos subnormais (favelas) e, conforme dados da prefeitura à época, havia um déficit habitacional de 40 mil unidades habitacionais, o que desencadeou um processo de ocupações e invasões, sobretudo de glebas vazias situadas no perímetro urbano, além de invasões a loteamentos alocados nas regiões sul e sudoeste que, mesmo após aprovados pela prefeitura, não havia sido implementados. O que também merece registro é que, além da precariedade e da complexidade com que se desenvolveu esta região, a partir da invasão houve um crescimento dos índices de criminalidade devido às disputas de poder entre líderes comunitários e o narcotráfico, que passam a se instalar próximos às famílias, que encontraram na invasão uma maneira de constituir residência em Campinas (SP). Em 2006, as áreas invadidas (Parque Oziel, Jardim Monte Cristo e Gleba B) começam a ser adquiridas pela Prefeitura junto aos proprietários; a partir de 2007, foi iniciado o processo de regularização das glebas que passaram a ser denominadas como loteamentos Parque Oziel, Jardim Monte Cristo e Gleba B. Após serem transformados em áreas de interesse social, tornou-se legalmente possível, à Prefeitura de Campinas, iniciar a venda dos lotes regularizados às famílias, assim como iniciar a instalação de infraestrutura urbana básica (SOUZA, 2009). O processo de dotar estes espaços urbanos ocupados, de maneira abrupta, em áreas com o mínimo de infraestrutura urbana encontra-se ainda, em 2017, em execução, porém já se nota algumas evoluções como é o fato de, por exemplo, em 2000, haver 40% das habitações construídas no Parque Oziel sem banheiro e, em 2010, este percentual não alcançava 1% (CUNHA; FALCÃO, 2017).

menores ao sul¹⁸⁴, fomentaram as disparidades socioterritoriais em Campinas (SP) no século XX.

Mapa 46. Campinas (SP) e as disparidades socioterritoriais (2000)



Fonte: (SILVA, 2008).

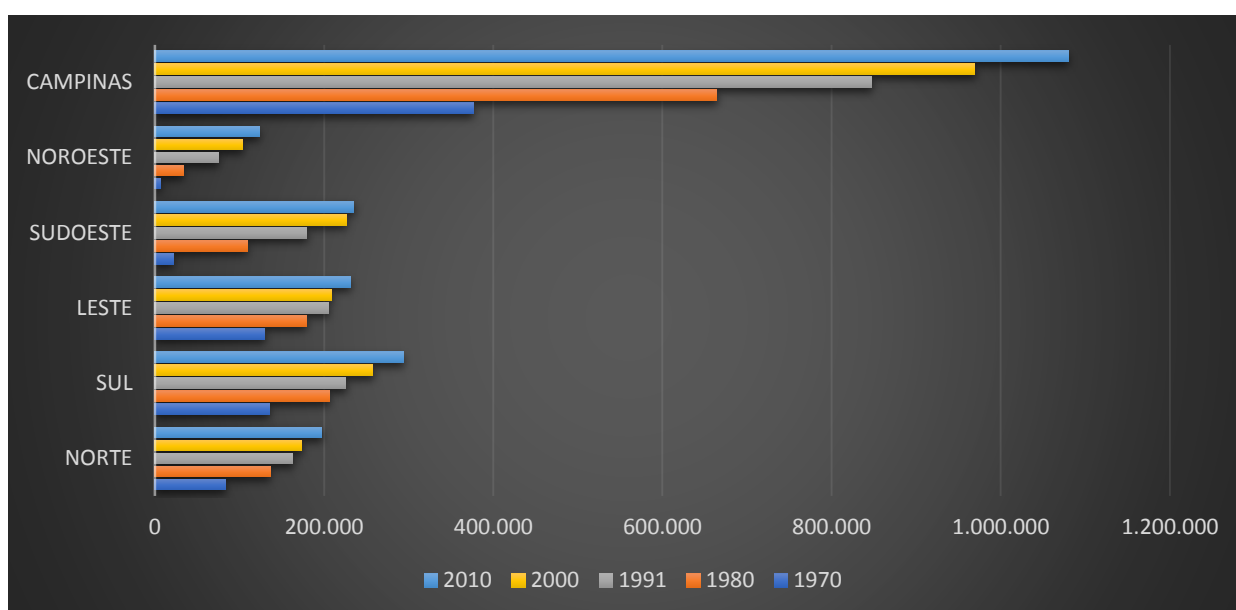
¹⁸⁴ 125 m² para a Zona 1; 200 m² para a Zona 2; 250 m² para a Zona 3 e 1.000m² para a Zona 4. Z zona 1 foi instituída na maioria dos loteamentos destinados à população de baixa renda (BERNARDO, 2002).

Tabela 5. População Residente nas Grandes Regiões de Campinas

Grandes Regiões	Área km ²	População		Taxa de Crescimento	Densidade	
		2000	2010	%/ano	hab/km ²	hab/hectare
NORTE	165,955	173.033	197.022	1,31	1.187,20	11,87
SUL	119,526	256.879	293.824	1,35	2.458,24	24,58
LESTE	340,327	209.363	230.979	0,99	678,7	6,79
SUDOESTE	99,606	226.458	234.804	0,36	2.357,32	23,57
NOROESTE	69,33	103.653	123.484	1,77	1.781,11	17,81
CAMPINAS	794,744	969.386	1.080.113	1,09	1.359,07	13,59

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 – IBGE; Tabulação: CSPS - Deplan / Seplan/ Prefeitura de Campinas.

É possível conferir tanto na Tabela 5, quanto no Gráfico 6, que as regiões sul, sudoeste e noroeste de Campinas (SP) apresentam, atualmente, as maiores taxas de densidade demográfica, com destaque para a região sul que registra a maior população, com 293.824 habitantes (IBGE, 2010).

Gráfico 6. Evolução da População Residente nas Regiões de Campinas (SP)

Fonte: Censos Demográficos do IBGE 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010. Gráfico realizado pelo autor da tese.

De acordo com BERNARDO (2002), a abertura de novos loteamentos para atender a população de baixa renda consolidou a expansão urbana ao longo das rodovias Santos Dumont e Anhanguera, impulsionada pelo baixo valor da terra, alcançando os limites territoriais e moldando a conurbação com os municípios de Sumaré (SP), Valinhos (SP), Monte Mor (SP), Indaiatuba (SP) e Itupeva (SP). E o mais impactante, esta expansão urbana foi feita de maneira intensa e com alto grau de proximidade junto ao VCP.

Para entender o avanço da ocupação urbana – não é possível falar em desenvolvimento urbano - em direção à região do VCP foram analisados os eventos ocorridos dentro do processo de assentamento humano nesta região específica de Campinas (SP) sob o processo da periodização: o primeiro evento a ser relatado refere-se às ocupações urbanas surgidas na região limítrofe à área aeroportuária, conhecida como Campo Belo, cujos primeiros loteamentos foram aprovados nos anos de 1950; o segundo, trata do loteamento Jardim Itatinga, o lugar escolhido pelo poder público local para alocar as prostitutas que foram desalojadas das áreas centrais e que, ao mesmo tempo, constituiu-se num local de fácil acesso às populações de baixa renda com a oferta de lotes de tamanho pequeno e de preço acessível; o terceiro, trata da formação do Distrito Industrial de Campinas (DIC), na região sudoeste, que ao ter a sua área original desmembrada para fins de moradia popular, ampliou de maneira impactante as demandas sociais para aquela região limítrofe ao VCP; o quarto, e último, trata da consolidação da região formada pelos distritos do Campo Grande e do Ouro Verde.

5.3.1 Região do Campo Belo (1950)

A ocupação urbana da Região do Campo Belo foi semelhante à de outros tantos aglomerados urbanos dispersos instalados em Campinas (SP), dentro do processo de afastamento da região central da cidade das classes sociais de trabalhadores de baixa renda, imigrantes pobres e prostitutas. Como não havia a possibilidade destas populações se instalarem na região norte do município,

devido à ausência da oferta de lotes urbanos pequenos¹⁸⁵, a região situada no sentido eixo centro-sul foi se consolidando como o território ocupado pela população de menor poder aquisitivo, já que nesta região, como visto anteriormente, foi incentivada a abertura de loteamentos voltados para a construção de casas populares.

Sobre a formação da Região do Campo Belo, merece destaque a abertura de loteamentos originados a partir de uma parte da gleba rural pertencente aos colonos suíços do povoamento chamado Helvetia¹⁸⁶. No estudo realizado por SHIMABUKURO (2003), é possível identificar o período de transição pelo qual a colônia agrícola Helvetia recebeu os primeiros parcelamentos de solo dentro do território de Campinas (SP), mantendo as características rurais apenas na área remanescente situada na cidade vizinha, Indaiatuba (SP). Um dos primeiros movimentos de transformação rural/urbana é a venda, em 1947, da área rural chamada Fazenda Palmeiras para a empresa norte-americana Companhia Singer, fabricante de máquinas de costura.

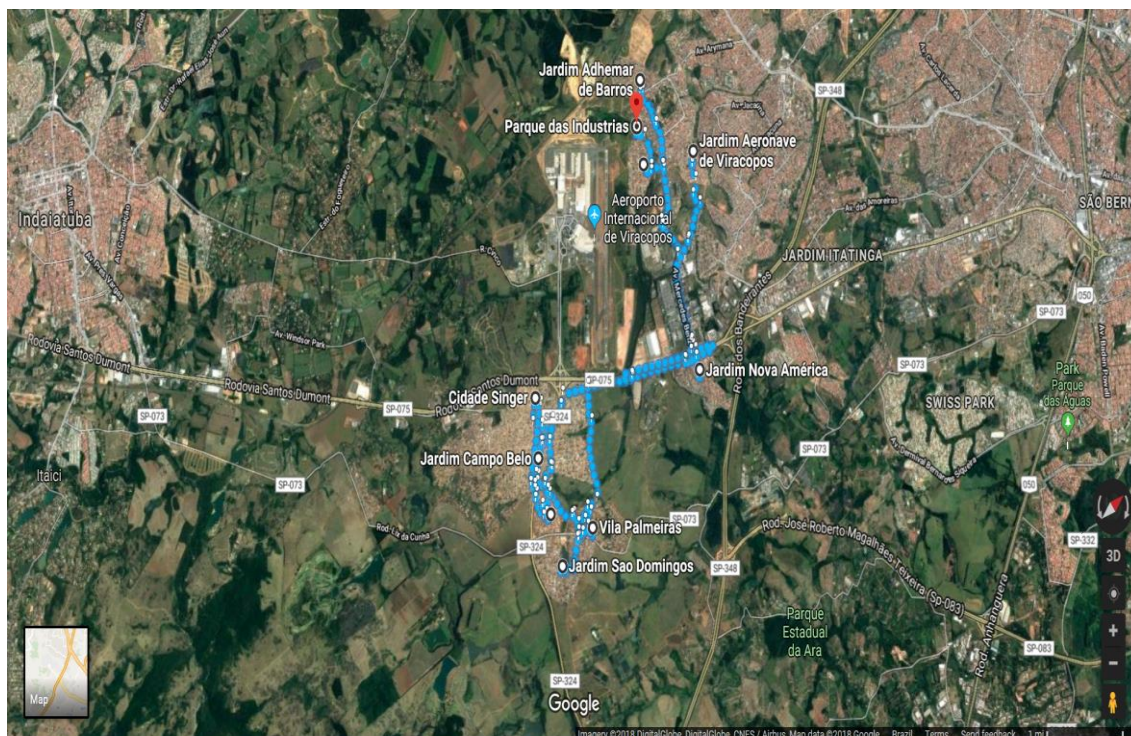
Segundo SHIMABUKURO (2003), é a partir dos anos 1950 que se iniciou a aprovação, junto à prefeitura de Campinas (SP), de diversos loteamentos nesta

¹⁸⁵ Tal situação foi reforçada décadas depois quando da aprovação da Lei de Uso e Ocupação do Solo em 1988 (Lei 6031/88) que determinou tamanhos de lotes diferenciados para cada zona da cidade e, ao mesmo tempo, delimitou grande parte das áreas que formam o eixo centro-nordeste como sendo, a princípio, estritamente residenciais, com baixa oferta de lotes de tamanho popular. É o caso do Jardim Chapadão, Distrito de Barão Geraldo, Taquaral, Hípica e Chácaras Gramado. Por outro lado, ou melhor, do outro lado da cidade, no eixo sentido centro-sul-sudoeste, formado pelos DIC's, Campo Grande, Ouro Verde e Campo Belo, foram permitidos lotes urbanos de tamanho menor, estimulando a alta ocupação urbana e alta densidade populacional, voltados principalmente pela população de baixa renda. Tal fato foi comprovado pela pesquisa de GUALTIERI (2001) onde se constatou, analisando a cidade de Campinas através de um perfil socioeconômico das regiões, que a média salarial do chefe de família nos anos 2000 era de 3,7 Salários Mínimos (SM) na região Noroeste, 4,2 SM na região Sudoeste e 5,9 SM na região Sul; contrastando com os 7,2 SM na região Norte e 11,0 SM na região leste.

¹⁸⁶ Dentro do processo de imigração estrangeira ocorrida no Brasil no final do século XIX, muitos imigrantes, dentre eles suíços, após conseguirem emprego nas fazendas na região entre Campinas e Jundiaí, passaram a adquirir pequenas propriedades rurais situadas entre o município de Campinas e Indaiatuba, próximo à bacia do rio Capivari Mirim, culminando em 1888 na fundação da colônia agrícola suíça Helvetia. Durante as primeiras cinco décadas do século XX a colônia passou por algumas situações de crise no mercado exportador que influenciaram o abandono do uso da terra para o cultivo de culturas como o café (1929) e do algodão (1945), o que fez com que alguns colonos migrassem para os centros urbanos de cidades vizinhas, outras iniciassem o cultivo de fruticultura e outras atividades agrícolas. Alguns outros colonos interromperam o cultivo agrícola e resolveram vender algumas terras (SIGRIST, 1988).

região (Figura 27), tais como: Jardim São Domingos (1952); Jardim Planalto (1952); Jardim Aeronave (1952); Jardim Campo Belo (1953); Jardim Nova América (1953); Jardim Adhemar de Barros (1954); Vila Palmeiras (1955); Cidade Singer (1956); Jardim Marisa (1956); Parque da Indústrias (1981) e Jardim Irmãos Sigrist (1982).

Figura 27. Primeiros loteamentos instalados ao redor do VCP



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun. 2016.

Estudar a maneira como foi imaginada e, depois, consolidada a urbanização da região que engloba os bairros surgidos do desmembramento de uma parte da colônia suíça Helvetia, serve como um alerta de como foi prospectado e planejado o uso do solo urbano na cidade de Campinas (SP). Tornou-se claro, nesta análise, a tentativa do poder público local, juntamente com os primeiros investidores do setor imobiliário, em adequar aquela região para aproveitar da potencialidade oferecida pela presença do aeroporto - que até aquela década (1950) ainda não estava homologado para o transporte de cargas internacionais, o que iria acontecer apenas na década seguinte.

Na Figura 28, é possível notar o apelo comercial para área onde se formaram os novos loteamentos na região do entorno do aeroporto, no caso, o Jardim Marisa.

Figura 28. Anúncio do Jardim Marisa



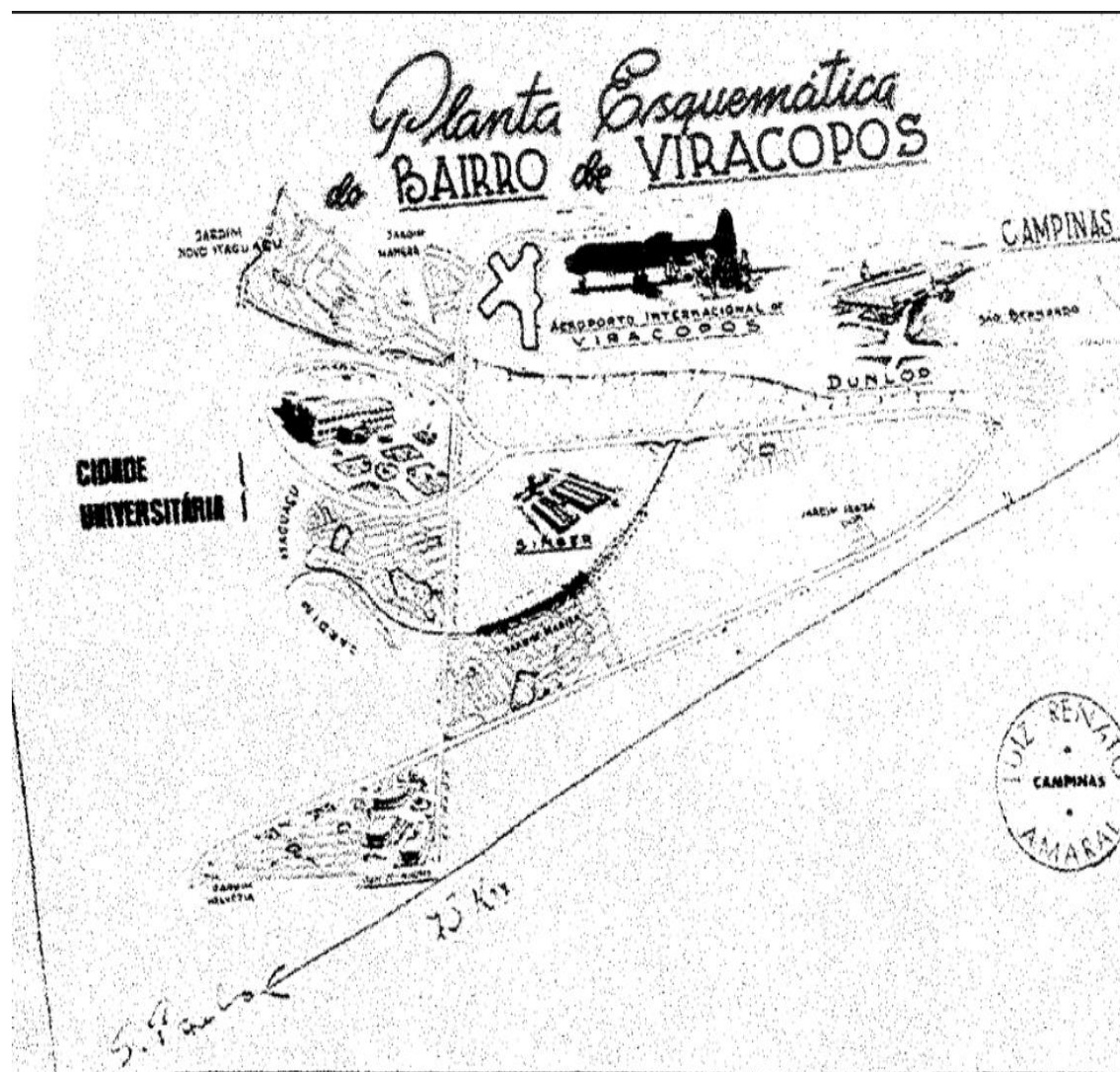
Fonte: (SHIMABUKURO, 2003).

Infelizmente, não foi possível confirmar a data desta propaganda de venda de lotes, onde anunciava-se também que no Jardim Marisa *“Haverá água, Luz, Telefone, Condução! Você tem tudo a sua disposição e em diversos horários, ônibus que partem do centro de Campinas, atingindo Viracopos em poucos minutos”* Shimabukuro (2003, p. 59).

Nesta mesma encadernação de anúncios de publicidade, publicado no início dos anos 1950, a pesquisa fez uma (feliz) descoberta a partir da qual é possível verificar uma proposta de desenvolvimento urbano apresentada na Planta Esquemática do Bairro de Viracopos (Figura 29). Trata-se de uma feliz

descoberta, pois, primeiro, o título do empreendimento já remete diretamente ao título do projeto de Kasarda (2011), no qual em ambos os casos há o uso da palavra “esquemática” – no caso norte-americano, *Aerotropolis Schematic*. Segundo, como é possível verificar na Figura 29, havia, além da oferta de loteamentos residenciais, outros loteamentos destinados a receber instalações de uma cidade universitária e plantas industriais. Ou seja, houve em um primeiro momento a ideia de estruturar aquela região de maneira a receber investimentos e empreendimentos comerciais, industriais e educacionais; semelhanças que podem ser conferidas na Figura 3 - Esquemática da Aerotropolis, apresentada no capítulo 2.

Figura 29. Planta Esquemática do Bairro de Viracopos



Fonte: (SHIMABUKURO, 2003).

Ao intensificar a pesquisa sobre esta proposta de desenvolvimento urbano ao redor do VCP, encontrou-se que, além das áreas remanescentes da colônia Helvetia, houve também doações de outras áreas, feitas por um proprietário de terras e fazendeiro chamado Luiz Renato do Amaral¹⁸⁷, para a construção de escolas, uma cidade universitária e outros equipamentos sociais para a população.


Ocorre que a cidade universitária, projetada para ocupar uma das áreas doadas nunca ‘saiu do papel’ e poucos lotes originários da colônia Helvetia foram ocupados entre os anos 1950 e 1970, devido, principalmente, à falta de uma infraestrutura urbana necessária - mas que havia sido propagandeada nos anúncios.

Como já exposto, anteriormente, muitos dos loteamentos autorizados pelo poder público e implementados entre os anos 1950-1979, antes da Lei Lehmann (6.766/79), não foram dotados de infraestrutura básica – neste período não havia fiscalização junto ao empreendedor para o mesmo dispor a área loteada de serviços básicos como oferta de água, luz, esgoto e asfalto.

O caso do loteamento Jardim Guayanila (Figura 30) exemplifica este período, cujo anúncio publicado no Jornal Correio Popular, no ano de 1952, é bem didático quanto à intenção do loteador naquele momento.

¹⁸⁷ Talvez até prevendo a necessidade, ou apenas a intenção de deixar uma contribuição social para a cidade, e, principalmente para aquela região, o fazendeiro fez uma outra doação, de 3 alqueires, para a construção de uma obra social chamada de “Cidade dos Menores”. A proposta do fazendeiro era a de prover assistência social às crianças abandonadas, exposta à violência e miséria.

Figura 30. Anúncio do Jardim Guayanila



Jardim ★
GUAYANILA

● **Não seja dos últimos...**
 ● a escolher um dos terrenos desse magnífico local situado junto à pista Norte do maior aeroporto da América do Sul, o Aeroporto Internacional de Vira-copos. Isso por si só equivale a dizer que o Jardim Guayanila se constituirá num excelente bairro!

● Como testemunho para a valorização, basta assinalar que a Aerovias Brasil, Cruzeiro do Sul e Panair, mantém linhas regulares, com pousos diários no Aeroporto Vira-copos,


● Campinas está a 1 hora e pouco de S. Paulo, ligada pela Via Anhanguera e servida pelos modernos ônibus da Viação Cometa e Expresso Brasileiro, além dos rapidíssimos trens da Cia. Paulista.

● SEM ENTRADAS E SEM JUROS

● PREÇOS A PARTIR DE CR\$ 12.000,00

● PRESTAÇÕES DESDE CR\$ 200,00

● **PISTA NORTE**



Está distante do Centro de Campinas, apenas 13 kms., donde se descortina na maravilhoso panorama.

Junto ao maior Aeroporto Internacional da América Latina, próximo de importantes fábricas como Singer e Dunlop.

Nas proximidades da famosa e confortável Via Anhanguera.

Constitui-se num excelente emprego de capital, cuja valorização é sempre crescente.

IMOBILIÁRIA NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO
 EM SÃO PAULO: R. DOM JOSÉ DE BARROS, 337 - 6º AND. - SALA 612 - FONE: 26-2167
 EM CAMPINAS: R. BENJAMIM CONSTANT, 1214 - 2º AND. - SALA 27 - ED. PRUDÊNCIA
 EM JUNDIAÍ: RUA BARÃO DO RIO BRANCO, 372

Fonte: (SHIMABUKURO, 2003).

Como bem demonstra o anúncio do empreendimento imobiliário acima, o surgimento dos novos fluxos populacionais, a partir dos anos 1970, intensificou

a “periferização” (SANTOS, 2005) de Campinas (SP), impulsionada com a aprovação de loteamentos urbanos de maneira desconexa do centro consolidado, sem infraestrutura e fora do alcance dos serviços públicos (SANTOS, 2005).

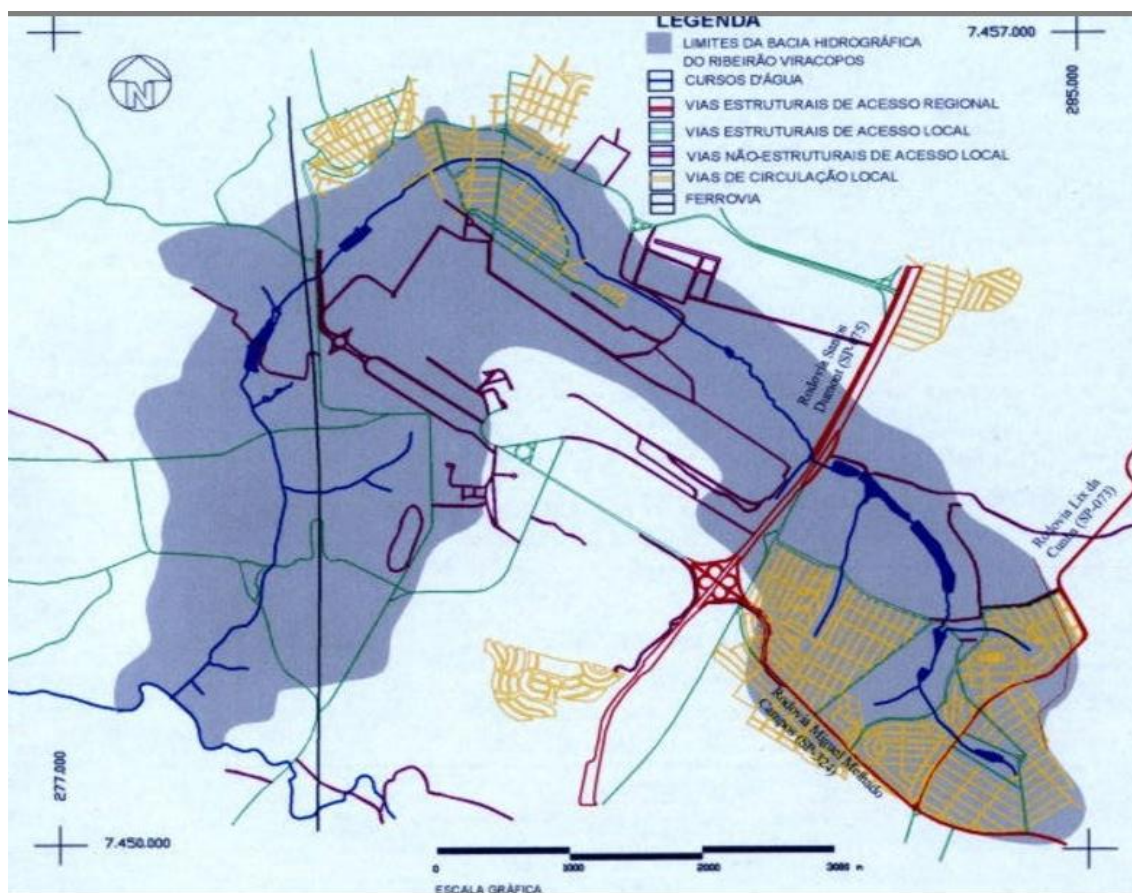
Figura 31. Localização do Jardim Guayanila



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun. 2016.

Como resultado deste momento de intensa abertura de loteamentos, dos quais nem todos foram ocupados na mesma proporção, a cidade passou a registrar as primeiras ocupações urbanas do tipo favelas (BAENINGER, 1996) em muitas destas áreas loteadas e não ocupadas regularmente, as quais se expandiram até as margens da área de várzea ao longo do Ribeirão Viracopos (Mapa 47). No caso do loteamento Guayanila, a pesquisa não encontrou registros de invasões ou formação de favela nesta área, talvez pela presença da equipe de vigilância, monitoramento e segurança do aeroporto, a qual se fez ainda mais intensa a partir da decisão governamental de incluir esta área no processo de desapropriação judicial para fins de ampliação do complexo aeroportuário – relatado na sequência deste capítulo.

Mapa 47. Ribeirão Viracopos e o trecho percorrido ao redor do VCP



Fonte: (PETENUSCI, 2004).

Alguns indicativos dos estudos sobre esta região permitem compreender como ocorreu o processo de “periferização” (SANTOS, 2005) e degradação da ocupação urbana que, de maneira mais intensa, ocorreu na área situada à leste do VCP - no caso, optou-se por identificar esta região como a região do Campo Belo. Neste ínterim, encontra-se como um fator decisivo a publicação do DECRETO N. 14.031 DE 27 DE SETEMBRO DE 1979 (SÃO PAULO, 1979), o qual declarou de utilidade pública, para o fim de desapropriação, uma área que compreendia aproximadamente 20 km², contendo imóveis situados nos Municípios de Campinas (SP) e Indaiatuba (SP). O decreto estadual justificava que esta área se fazia necessária para a execução das obras de ampliação do

VCP, a serem executadas pela INFRAERO¹⁸⁸, como a construção de uma segunda pista para pousos e decolagens.

Sobre este procedimento de cunho jurídico e administrativo, e por que não dizer de interferência direta na área de gestão urbana do município, a pesquisa empenhou-se na busca por alguma informação que correlacionasse a participação do poder público local sobre este assunto, e nada encontrou. O que se viu, a partir deste decreto estadual, foram atualizações das versões de desapropriação tendo em vista que a ocupação urbana ao redor do VCP se intensificava, e as áreas programadas para a desapropriação se tornavam um problema urbano de ordem social cada vez maior para aquela região.

É o caso do DECRETO ESTADUAL N. 18.985, DE 9 DE JUNHO DE 1982 (SÃO PAULO, 1979), o qual reduzia a primeira intervenção e declarava de utilidade pública uma área de 12,77 km (compreendendo 8 mil lotes e 35 propriedades rurais). Ocorre que a partir da publicação do decreto estadual, já pela primeira vez em 1979, o governo municipal de Campinas (SP) ficou impedido de alocar recursos públicos em várias partes da região do Campo Belo atingidas pelo decreto, o que fez surgir uma grande aglomeração de assentamentos sem infraestrutura.

O decreto de utilidade pública tornou os loteamentos e as habitações situadas na área demarcada como irregulares, informais, “fora da lei”, o que ampliou ainda mais as carências sociais e os problemas de ordem urbana instalados desde a implantação dos primeiros loteamentos na região. Esta situação remete ao debate sobre cidade legal/cidade ilegal (ROLNIK, 2000), onde, ao tornar uma parte da cidade não reconhecida pelo poder público, consolida-se uma região sem condições urbanísticas adequadas, reproduzindo a injustiça social e a desigualdade.

¹⁸⁸ A Infraero é uma empresa pública federal brasileira de administração indireta vinculada à Secretaria de Aviação Civil. Fundada no dia 31 de maio de 1973, a empresa foi até o início das concessões dos aeroportos, em 2012, responsável pela administração dos principais aeroportos do país.

Em uma cidade dividida entre a porção legal, rica e com infraestrutura e a ilegal, pobre e precária, a população que está em situação desfavorável acaba tendo muito pouco acesso a oportunidades de trabalho, cultura ou lazer (ROLNIK, 2000, p. 2).

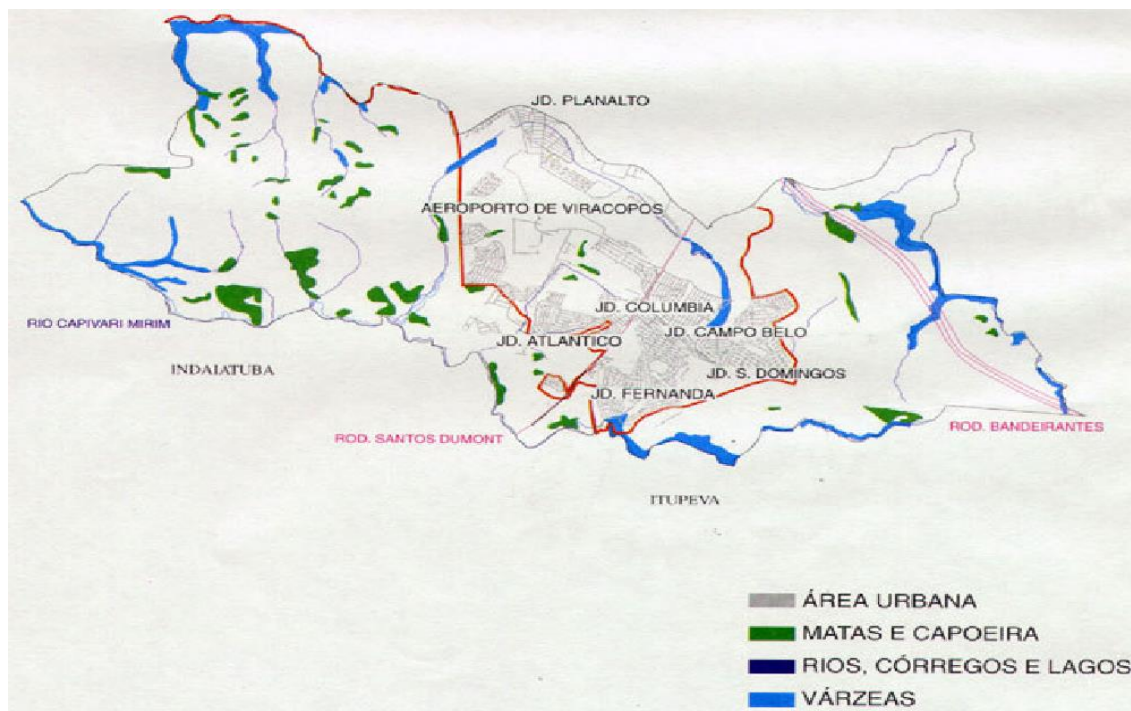
Neste contexto, ao mesmo tempo em que a região de Campo Belo e adjacências foram sendo habitadas, o governo estadual reforçava a intenção de desapropriar grandes parcelas de áreas, ao, por duas vezes, convalidar as disposições dos Decretos n.º 14.031 (1979) e n.º 18.985 (1982) por meio do DECRETO N. 31.910, DE 19 DE JULHO DE 1990 (SÃO PAULO, 1990) e do DECRETO N. 40.196, DE 17 DE JULHO DE 1995 (SÃO PAULO, 1995).

Como já mencionado anteriormente, não foi encontrada uma ação direta do poder público local participando de maneira colegiada, com a INFRAERO e ao Governo do Estado de São Paulo, no gerenciamento e no apoio junto ao processo das desapropriações. O que a pesquisa encontrou foi a instituição de um zoneamento demarcando a área envoltória do aeroporto como Área Imprópria à Urbanização (AIU)¹⁸⁹, indicada no Mapa 48. Esta demarcação entrou em vigor a partir de 1996 e fazia parte das disposições contidas na segunda versão do Plano Diretor de Campinas (o primeiro havia sido publicado em 1991)¹⁹⁰.

¹⁸⁹ Localizada ao sul do município, a AIU foi delimitada como uma área imprópria à urbanização em razão da presença de mananciais hídricos, como é o caso do Ribeirão Viracopos e dos rios Capivari Mirim e Capivari, o que exigia a definição de critérios de manejo adequados para as atividades existentes e a serem instaladas.

¹⁹⁰ Segundo consta na nota de apresentação do Plano Diretor de Campinas de 1996, este plano tinha como proposta preservar os objetivos básicos relativos à política de desenvolvimento urbano do município, previstos no plano de 1991, e aprofundar a análise de questões relevantes para o desenvolvimento urbano, enfocando, principalmente, aspectos relativos à questão ambiental e à estrutura urbana. Ainda, propunha uma nova abordagem sobre o perfil de uso e ocupação do solo das diferentes regiões e à capacidade de infraestrutura instalada e prevista propondo diretrizes e normas mais adequadas às características de cada zona da cidade e definindo, de modo mais rigoroso, as formas de planejar e de interferir no crescimento e organização do seu espaço (CAMPINAS, 1995).

Mapa 48. Área Imprópria à Urbanização (A.I.U)



Fonte: Plano Diretor de Campinas de 1996.

Posteriormente, no ano de 2001, quando da revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1988 (CAMPINAS, 1988) a região fronteira ao VCP recebeu mais uma orientação por parte do poder público local, buscando limitar o avanço da urbanização descontrolada, ao enquadrar a região do Campo Belo, que margeia o ribeirão Viracopos, como área pertencente à Zona 18 (zona destinada à proteção de áreas e/ou espaços de interesse ambiental e à preservação de edificações de interesse sociocultural). Ocorre que, no mesmo texto da lei, talvez por pressão das associações de moradores, por lideranças políticas locais ou, até mesmo, para evitar problemas de ordem jurídica, a prefeitura concluiu que as áreas urbanizadas e loteamentos localizados na Zona 18, regularmente implantados até o dia 28 de março de 1989, poderiam continuar a receber construções para usos residenciais unifamiliares e multifamiliares horizontais, como se fossem originalmente definidos como Zona 3¹⁹¹.

¹⁹¹ Zona estritamente residencial, destinada aos usos habitacionais unifamiliares e multifamiliares; o comércio, os serviços e as instituições de âmbito local serão permitidos com restrições quanto à localização (CAMPINAS, 2011).

Em busca de maiores detalhes sobre como gerenciar a urbanização ao redor de um aeroporto já instalado, a pesquisa encontrou material referente ao controle de emissão de ruído, gases, aproximação de animais e outras restrições especiais de ordem construtiva, que garantem a segurança na movimentação das aeronaves (BARCELLOS, 2001). Em consulta ao site da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), encontrou-se duas legislações federais que regram sobre a urbanização próxima à área aeroportuária. A primeira é a PORTARIA Nº 957/GC3, DE 9 DE JULHO DE 2015 (BRASIL, 2015), que trata das restrições de altimetria no entorno de aeroportos e de construções projetadas no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas. A segunda, é o REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC) nº161 (AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, 2013), que trata do PLANOS DE ZONEAMENTO DE RUÍDO DE AERÓDROMOS – PZR e traz recomendações de uso de solo. Em outra consulta, dessa vez junto ao Ministério do Meio Ambiente, encontrou-se a LEI Nº 12.725, DE 16 DE OUTUBRO DE 2012 (BRASIL, 2012) que trata do controle da fauna nas imediações de aeródromos.

Este conjunto de normas e orientações encontradas determinam que cabe à autoridade municipal a ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano, sendo a mesma responsável pela implementação e fiscalização das normativas. Porém, apesar de ser de competência do município, em compasso com a legislação federal, regradar, definir, permitir ou, se preciso, impedir a ocupação de determinadas áreas ao redor do sítio aeroportuário, não foi encontrada uma orientação formal de como deveria ser feito o gerenciamento da urbanização já instalada nestas áreas estratégicas para o desenvolvimento econômico e industrial contemporâneo. Em suma, não foi possível encontrar material de apoio às cidades que já possuem um aeroporto instalado no seu território para auxiliá-las na gestão de problemas como os tais encontrados na região do Campo Belo, em Campinas (SP).

Analisando estes fatos, e visando o interesse público, entende-se que o relacionamento entre o aeroporto e a cidade, ou melhor, entre o aeroporto e a população, deveria ser melhor harmonizado de maneira a garantir a fluidez dos

benefícios econômicos, em uma relação de proximidade e distanciamento simultâneo: perto dos equipamentos que garantam a fluidez de pessoas/cargas, e longe o suficiente da área residencial para evitar que os inconvenientes gerados pela atividade aérea perturbem a comunidade alocada na região limítrofe ao aeroporto (ALVES, 2012) .

Como demonstrado, a região do VCP, entre os anos 1950 e 1979, estava sendo ocupada, quase que na sua totalidade, por empreendimentos imobiliários residenciais, sem respeitar uma faixa mínima para garantir uma segurança tanto para os habitantes quanto para a movimentação das aeronaves. É o caso do empreendimento imobiliário Jardim Guayanila (Figura 31) demonstrado no folheto de propaganda na Figura 30, cujas obras de implementação nunca ocorreram.

Assim, ao estudar as leis e os códigos municipais de Campinas, nota-se a dificuldade do poder público local em lidar com a matéria referente à urbanização ao redor do VCP, principalmente na região formada a partir do loteamento do Campo Belo.

Rizzatti (2015) sintetiza a respeito da urbanização nesta região:

A região do Jardim Campo Belo é composta, hoje, por dezenove bairros relativamente homogêneos entre si, que têm aproximadamente cinquenta mil pessoas; foi loteada no final da década de 1950 e se manteve desocupada até a ocupação ocorrer, em 1997. Apenas um bairro se constituiu desde então e de forma regular: o Jardim São Domingos. A maior parte dos loteamentos dessa área da cidade foi mantida vazia com fins de uso para a futura expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos. A redefinição da área para expandir esse macrofixo de transporte ocorreu na década de 1970, e a expansão, propriamente, teve início apenas em 2008. Nesse entremeio ocorreram a ocupação e o adensamento populacional da área (RIZZATTI, 2015).

5.3.2 Jardim Itatinga (1967)

Dentre o intenso processo de constituição de novos núcleos urbanos na cidade de Campinas (SP), principalmente no eixo centro-sul, sentido VCP, fez-se necessário citar o caso do loteamento Jardim Itatinga (Mapa 49). Implementado em um momento em que a área central de Campinas (SP) no eixo

sentido centro-norte, a começar pelo bairro Taquaral, estava em grande fase de desenvolvimento imobiliário, o poder público decidiu por demolir as casas de prostituição e os cortiços que haviam nestas áreas consideradas nobres, de alto valor de mercado, e transferi-las para uma região da cidade pouco habitada à época, e pouco valorizada (HELENE, 2015).

O fato simbólico da expulsão das casas de prostituição da região central da cidade carrega consigo, sem entrar no mérito das questões de pudor ou de cunho religioso, mais uma vez, o teor segregacionista das políticas de uso e ocupação do solo em um processo de isolamento de determinadas parcelas da população.

Denominado como Jardim Itatinga, o loteamento aprovado em 1967 era visto como “um canto onde a cidade podia esconder criaturas pecadoras, sem valores” (HELENE, 2015, p. 99). A partir deste, surgem outros loteamentos populares em direção ao VCP, consolidando este bairro como um veio indutor de ocupação urbana que potencializou a formação de novos núcleos populares no eixo sentido centro-sul de Campinas.

Mapa 49. Localização Jardim Itatinga



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun.

2016.

Soma-se ainda, o fato que durante os anos 1960, 1970 e 1980 terem sido inauguradas diversas novas vias urbanas de acesso ligando a região central aos extremos sul e sudoeste, que, mais tarde também conectaram a cidade à Rodovia dos Bandeirantes (1978) e à antiga estrada estadual de Viracopos que, ao ser ampliada, foi denominada como Rodovia Santos Dumont (1980).

Assim, ao surgir uma nova área de expansão urbana a partir do Jardim Itatinga, consolidou-se uma espécie de encruzilhada articulando as rodovias Anhanguera/ Bandeirantes/ Santos Dumont, configurando-se um importante parque industrial envolvido por uma grande concentração de bairros populares, loteamentos informais e aglomerados subnormais.

5.3.3 O Distrito Industrial de Campinas e os Dic's (1971)

Trata-se de um loteamento destinado, originalmente, para fins industriais, proposto no âmbito do processo de desconcentração industrial da capital paulista¹⁹². Tal momento histórico refletiu na elaboração, pela prefeitura de Campinas (SP), do Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado (PPDI)¹⁹³, transformado em lei no ano de 1971(CAMPINAS, 1971).

¹⁹² A desconcentração industrial foi impulsionada, inicialmente, na década de 1950 pelo governo federal com o intuito de ampliar a integração econômica a nível nacional e combater as desigualdades regionais. No caso do estado de São Paulo, a desconcentração ocorreu de maneira pouco elástica, sem grandes espriamentos para fora do estado. Sob um fenômeno chamado de “desconcentração concentrada”, este processo ficou circunscrito, de início, em uma área com raio de 150 quilômetros distante da capital paulista, articulando-se sobre os eixos rodoviários (Anhanguera, Castelo Branco e Dutra), incorporando cidades do interior paulista no processo de desenvolvimento econômico industrial e consolidando-as como novos polos industriais (LENCIONI, 1991).

¹⁹³ Findado o alcance das propostas de desenvolvimento urbano elaboradas na época do Plano de Melhoramentos Urbanos (1938), Campinas registrava no final da década de 1960 cerca de 800 estabelecimentos industriais e 17 mil empregos industriais. Em 1968, de modo a ampliar a capacidade de desenvolvimento da cidade, foi criado um grupo executivo para a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Campinas – GEPLAN (decreto municipal nº 3.147), que tinha como meta buscar uma melhor orientação para o crescimento da cidade para os 30 subseqüentes (1970, 1980 e 1990). Seguindo um roteiro de planejamento característico do regime militar (1964-1985), o PPDI se propunha a alcançar diversas metas, dentre as quais, a consolidação de um polo industrial e tecnológico com a instalação de novas indústrias, as quais apenas se realizariam mediante a forte intervenção do poder público (PINHO, 2004).

A proposta original do Distrito Industrial de Campinas (DIC) era a de atrair um grande número de plantas industriais que, naquele momento (década de 1970), estavam se deslocando da capital paulista para o interior do Estado de São Paulo em busca de melhores incentivos fiscais, melhores terrenos e mão de obra mais barata.

Sobre este período, tem-se como importante contribuição a análise de Bernardo (2002), ao descrever o crescimento da industrialização e da urbanização em Campinas:

Também na década de 70 deslocaram-se para Campinas e entorno imediato importantes plantas industriais de autopeças, de componentes para produção automobilística, a fábrica de ônibus da Mercedes Bens, do setor mecânico, material elétrico, que aliadas ao incremento da população advinda da imigração (63,8 % paulistas; 11,5 % mineiros; 8,7 % paranaenses e 16% de outros estados) além dos novos habitantes nascidos nos anos 1970, acrescentaram à população novos habitantes, o que equivale dizer uma cidade de Ribeirão Preto de então (BERNARDO, 2002, p. 49).

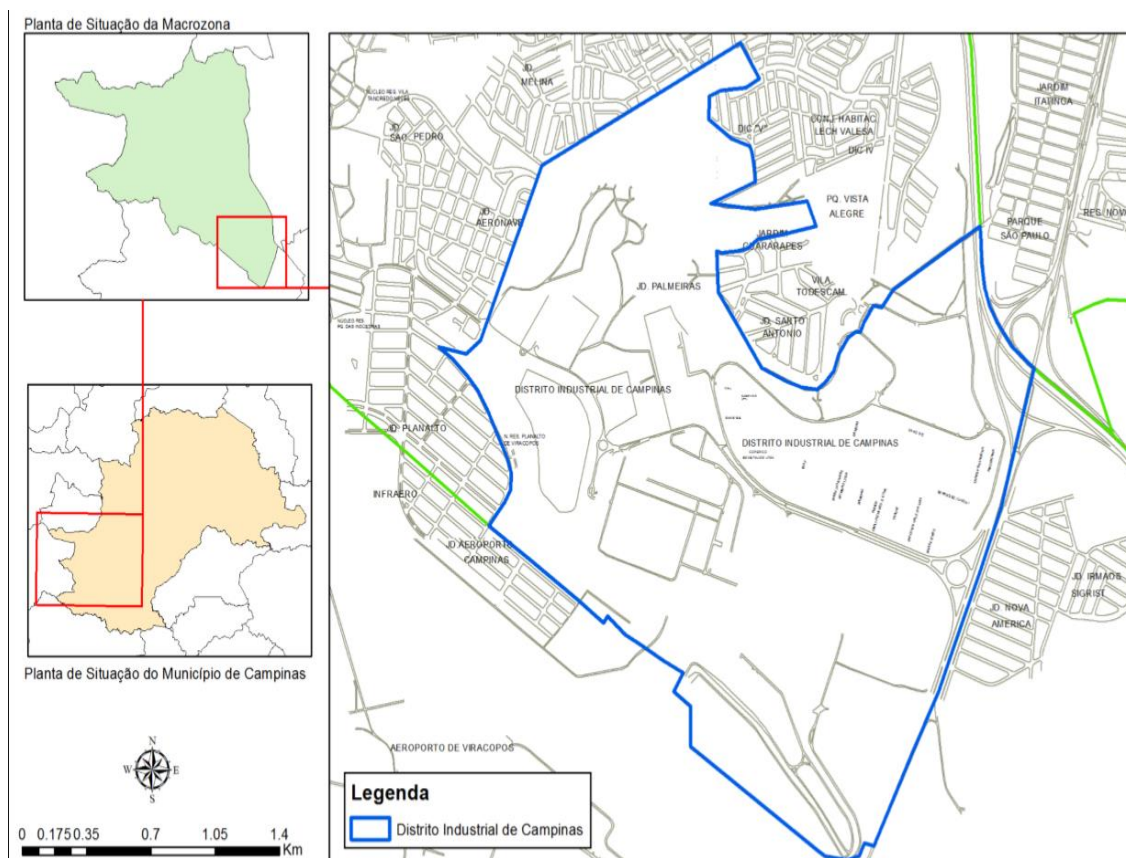
Em Campinas (SP), dentre as alternativas das áreas a serem loteadas e implementadas para formar o DIC, o texto do PDDI apresentava algumas propostas de eixos de desenvolvimento, e destacava que as áreas da região sudoeste da cidade, alocadas próximas ao eixo centro-sul, em direção ao VCP, devido ao baixo valor da terras, tenderiam a ser de fácil desapropriação para se adequar ao plano de urbanização e receber a construção das plantas industriais - mas trazia ressalvas quanto à fragilidade ambiental do local e que o mesmo não era propício para receber empreendimentos habitacionais (PPDI, 1970)

O texto do PPDI, de maneira sucinta, dizia que:

A grande área loteada e não ocupada entre o Campos Elíseos e Viracopos, que hoje constitui uma espécie de "terra de ninguém", fruto da extraordinária especulação imobiliária na época da instalação do Aeroporto de Viracopos, estas terras, mais ou menos abandonadas, não são a rigor nem urbanas e nem rurais. Inúmeros proprietários de lotes naquela época desapareceram ou são desconhecidos, criando-se assim, um sério problema ao seu desenvolvimento (PLANO, 1970, p. 28).

Assim, após escolher a área que dentre as alternativas se mostrava a mais “barata”, a prefeitura de Campinas (SP) publicou o Decreto Municipal nº 4.517 de 22 de agosto de 1974, autorizando a desapropriação de uma (imensa) área de cerca de 8 milhões de metros quadrados na região limítrofe ao lado norte do VCP ¹⁹⁴ (Mapa 50). Ocorre que, com o passar dos anos, foram sendo revogadas diversas desapropriações, o que diminuiu a área total do loteamento em 50%, para cerca de 4 milhões de metros quadrados (HENNIES, 2011).

Mapa 50. Proposta original da área do DIC (1974)



Fonte: (LIMA, 2013).

¹⁹⁴ Cabe aqui uma nota importante quanto a esta etapa de desapropriação. Conforme pesquisas realizadas sobre este tema, foi encontrado junto ao site da Prefeitura Municipal de Campinas, um relato do arquiteto, urbanista e professor Antônio José de Pinho feito durante o “Seminário 230 anos de Campinas”, realizado em 2004, criticando a postura da prefeitura por ter desapropriado uma área com proporções muito elevadas (800 hectares), em desacordo com a ideia original de 150 hectares proposta no PDDI para o desenvolvimento do Distrito Industrial de Campinas (DIC) (PINHO, 2004).

Na proposta original do DIC, os loteamentos industriais deveriam ser implementados por uma empresa criada em 1972, a EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas)¹⁹⁵; mas este programa inicial não se concretizou devido à falta de recursos públicos para consolidar as desapropriações. Assim, em 1988 foi publicado o DECRETO Nº 9.623 DE 21 DE SETEMBRO DE 1988 (CAMPINAS, 1988) retirando da EMDEC a obrigatoriedade de administrar e promover as desapropriações judiciais¹⁹⁶ destinadas à implantação do Distrito Industrial de Campinas (DIC).

Após a destituição da EMDEC como empresa administradora do DIC, a evolução da ocupação industrial da área, demarcada como de utilidade pública, não alcançou os objetivos iniciais do projeto, e se tornou um local de grande ociosidade, formado por glebas vazias, em um momento no qual a cidade de Campinas (SP) apresentava forte crescimento populacional - avançando de 375.864 habitantes (1970) para 664.559 habitantes (1980) (CAMPINAS, 1998).

Vale lembrar que naquele momento Campinas (SP) recebia contingentes migratórios de diversas localidades do país, principalmente dos estados vizinhos do Paraná e Minas Gerais, além de fluxos migratórios de cidades vizinhas em busca de emprego nos setores industriais, serviços e comércio (BADARÓ, 1996).

À Prefeitura Municipal de Campinas restou um dilema: implementar um distrito industrial a fim de preparar a cidade para um novo ciclo de desenvolvimento, promovendo a urbanização de uma área estrategicamente localizada próxima ao recém-inaugurado Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (1960), ou atender a urgente demanda por habitação na cidade. O poder público municipal, no caso, optou por descaracterizar a proposta original e elaborou um programa habitacional para ser implementado nas glebas ociosas localizadas dentro da área do DIC, tendo como agente público executor a

¹⁹⁵ A Lei Municipal nº 4.092, de 11/01/1972, transformou o então chamado Escritório Municipal de Planejamento em Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC).

¹⁹⁶ Segundo GARCIA (2011), um dos grandes problemas é que o fato da EMDEC ter se tornado uma empresa deficitária no que tange ao cumprimento das obrigações financeiras quando do momento das desapropriações, a empresa teve grande parte do seu patrimônio atrelado a pagamentos judiciais, dentre os quais se incluem os lotes pertencentes ao DIC, travando o processo de desenvolvimento da área original e por conseguinte, inviabilizando por completo o crescimento no setor industrial naquela região.

Companhia de Habitação Popular de Campinas – COHAB (COMPANHIA DE HABITAÇÃO POPULAR DE CAMPINAS, 2013).

Tal decisão, por sua vez, criou um grande problema jurídico para o governo municipal, já que muitos proprietários das glebas demarcadas como de interesse público para fins de instalação do DIC, deixaram de ser devidamente ressarcidos e alguns processos já alcançavam, em 2017, quatro décadas. Além disso, outros casos de regularização fundiária relacionados à titulação de posse ainda se encontram em disputas judiciais¹⁹⁷.

É importante reforçar que o DIC, instituído em 1973, cujas áreas foram demarcadas nas “franjas” do VCP, inaugurado em 1960, surgiu como uma proposta de desenvolvimento regional no bojo do processo de desconcentração industrial da metrópole paulistana, com foco no direcionamento de plantas industriais para aquela região de Campinas (SP). Porém, com a alteração da proposta original, a região circunvizinha ao VCP experimentou um intenso processo de ocupação urbana periférica.

Afim de entender como foi a participação da COHAB na implementação dos conjuntos habitacionais nas áreas destinadas às plantas industriais, encontrou-se nos estudos do geógrafo LIMA (2013) um importante relato sobre este período: “O DIC é a cidade que foi escondida para dar vazão ao capital e abrigar os pobres, em sua maioria migrante para esta “outra cidade”, longínqua e segregada” (LIMA ,2013, p.73).

Ao analisar o processo de implementação dos DIC’s¹⁹⁸ iniciado nos anos 1980, foi possível inferir como ocorreu a consolidação e a normatização dos

¹⁹⁷ Conforme notícia vinculada no site da COHAB, em 2014, foi possível constatar a informação de que uma parte da área do DIC, chamado de DIC 6, foi regularizado com registro cartorário e feita a entrega das escrituras definitivas dos imóveis para cerca de 1.430 famílias que residem em 1.204 casas e 720 apartamentos distribuídos em 35 condomínios, totalizando 1.924 unidades habitacionais (COMPANHIA DE HABITAÇÃO POPULAR DE CAMPINAS, 2013).

¹⁹⁸ As unidades habitacionais produzidas pela COHAB na região do DIC, cujo tamanho da habitação é de 45m², seguiram a seguinte ordem de implementação, DIC I – 535 casas (1981); DIC II – 433 casas (1981); DIC I – 624 apartamentos (1982); DIC II – 288 apartamentos (1982); DIC III - 332 casas/300 apartamentos (1984); DIC IV - 318 casas/ 352 apartamentos (1985); DIC V (1ª fase) - 443 casas/ 480 apartamentos (1990); DIC VI – 1.204 casas/ 720 apartamentos

conjuntos habitacionais, distante das áreas já urbanizadas. Nota-se que, ao invés de desenvolver uma urbanização que ofertasse equipamentos públicos e uma variedade de serviços e de comércio, o poder público, ao contrário, promoveu um grande volume de unidades habitacionais segregadas, constituídas sob o modelo de *habitat* de população marginalizada, sem direito às funções sociais da cidade (LIMA, 2013).

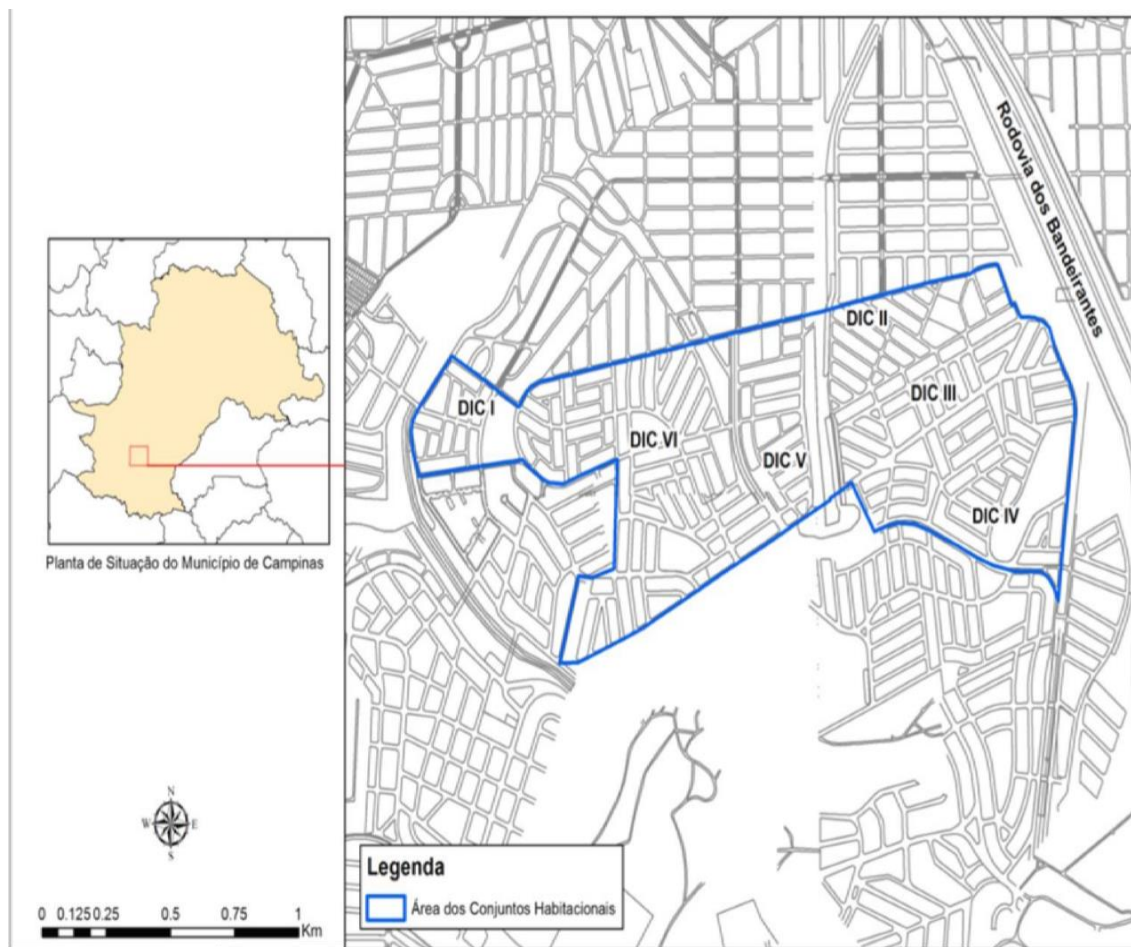
Interessante notar que, como dito anteriormente, o PDDI, elaborado pela própria prefeitura, já alertava para a fragilidade da área e dos problemas socioambientais que poderiam ocorrer, caso houvesse a ocupação para fins habitacionais (PPDI, 1970).

Tal alerta parece não ter sido acolhido, como confere o geógrafo LIMA (2013) ao descrever a região dos DIC's após a consolidação dos empreendimentos habitacionais:

É atravessada pelo Rio Capivari e seu afluente, o Córrego Piçarrão, em trechos já impactados por atividades minerárias da região e processos urbanos, inclusive à montante. Localizam-se nessa área o Complexo Delta, o antigo Aterro Pirelli, o Distrito Industrial de Campinas, os conjuntos habitacionais – DIC's da COHAB Campinas e os alguns bairros vizinhos. É uma região de uso misto, com predominância da atividade residencial, com significativo grau de informalidade em seus assentamentos, onde se concentra a maior parte da população de baixa renda do município e apresenta carência de atividades terciárias de atendimento local e geradoras de emprego, havendo, ainda, grande demanda por transportes públicos (LIMA, 2013, p.71).

(1990); DIC V (2ª fase) - 85 (1993); DIC V – (3ª fase) - 271 (1993); DIC V – (4ª fase) 376 (1993). (LIMA,2013).

Mapa 51. Localização dos DIC's construídos entre 1981-1993



Fonte: (LIMA, 2013).

A respeito da constituição dos lugares para morar, ou melhor, dos lugares para alojar a população com poucas condições financeiras de residir próximo aos locais com infraestrutura urbana já consolidada, tem-se uma importante reflexão feita pelo advogado, especialista em urbanismo, Nelson Saule Júnior:

As funções sociais da cidade, como interesses difusos, devem compreender o acesso de todos que vivem na cidade, à moradia, aos equipamentos e serviços urbanos, ao transporte público, ao saneamento básico, à saúde, educação, cultura, esporte, lazer, enfim, aos direitos humanos que são inerentes às condições de vida na cidade (SAULE JUNIOR, 2004, p. 221).

Assim, ao estudar as seis etapas de implementação dos DIC's, iniciadas nos anos 1980, foi possível verificar a evolução da população residente naquela região, com a total ocupação da área oficial e legalmente destinada a oferta de moradias populares (Mapa 51). Segundo dados apurados junto aos censos demográficos divulgados pelo IBGE, catalogados conforme a metodologia de análise espacial implementada por LIMA (2013), constatou-se que até a década de 1970, não havia população urbana contabilizada naquela região. Já em 1980 foram registrados 729 habitantes; em 1991, haviam 10.717 habitantes; em 2000, haviam 13.440 habitantes; e em 2010 foram registrados 18.074 habitantes.

Um marco divisor durante o processo de ocupação urbana da área ao redor do DIC ocorreu quando a COHAB, em 1993, passou a contar com menos recursos orçamentários para dar continuidade à terceira fase do empreendimento DIC V.

Sobre as ocupações irregulares e as invasões de terra ocorridas na região do DIC, a partir da interrupção da oferta de moradias via COHAB, patrocinadas pelo BNH¹⁹⁹, a pesquisa encontrou informações no estudo da arquiteta Garcia (2011), onde pode-se verificar como surgiram os primeiros loteamentos irregulares no entorno dos DIC's. Segundo GARCIA (2011) foi a partir deste momento (1993) que se iniciaram, com mais intensidade, as invasões de lotes e de glebas desocupadas, dando origem às habitações precárias e assentamentos humanos sem saneamento básico e pavimentação, como os denominados Eldorado dos Carajás, Parque Vista Alegre e Núcleo Nossa Senhora Aparecida.

¹⁹⁹ A Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964, sancionada durante regime militar, instituiu o Banco Nacional de Habitação (BNH) dentro de uma política nacional direcionada à construção de moradia de interesse social, obras de saneamento básico e obras urbanas de abrangência regional. Segundo Maricato (1987), apesar de haver uma grande oportunidade de utilizar os recursos federais, via FGTS, no atendimento à população de baixa renda no Brasil, pouco, de fato, foi produzido para amenizar o déficit habitacional para as camadas populacionais que possuíam renda de até três salários mínimos; o que se constatou foi que a maior beneficiária do programa de financiamento de habitação foi a população da classe média, que conseguia arcar com os custos de pagamento das parcelas, diferentemente das famílias de baixa renda, que não tinham condições de pagar pelas unidades habitacionais produzidas e colocadas à venda, em decorrência da perda do poder de compra do salário mínimo. Tal fato ampliou consideravelmente o processo das invasões de terra e abertura de loteamentos clandestinos (MARICATO, 1987).

Segundo Garcia (2011):

Este se transformou num exemplo de transição, pois contempla em sua estrutura características da cidade legal (áreas em que a COHAB conseguiu construir todas as habitações) e da cidade ilegal (áreas ocupadas irregularmente) (GARCIA, 2011, p. 66).

Na imagem aérea, registrada em 1994, é possível constatar de que maneira estava se consolidando a ocupação nos DIC's e o adensamento populacional em toda a área limítrofe ao VCP. Percebe-se, ainda, o surgimento de diversos outros assentamentos urbanos adjacentes aos DIC's, que foram instalados numa velocidade inversamente proporcional à infraestrutura urbana alocada na região (Figura 32).

Figura 32. Imagem aérea dos DIC's e do VCP (1994)



Fonte: (GARCIA, 2011).

De maneira precisa, a arquiteta (BERNARDO, 2002) descreveu a atuação da COHAB-Campinas nas décadas de 1980 e 1990:

(...) cabe remarcar o papel da COHAB que também funcionou como forte indutora de crescimento desta mancha urbana, na medida em que para solucionar a demanda por habitações populares passa a estocar áreas de uso rural e sem infraestrutura nesta época, as quais se apresentavam mais vantajosas devido aos seus respectivos preços. Além da indução de desenvolvimento periférico essas intervenções tiveram um papel na valorização das terras intermediárias em função de que, para atender à demanda por infraestrutura nestas áreas periféricas, o poder público era obrigado a estendê-los beneficiando as áreas que eram atravessadas pelos mesmos (BERNARDO, 2002, p. 52).

Apesar de ainda serem (os DIC's) um problema de ordem social de difícil reparo, o estudo de Lima (2013) oferece indicativos de que, após décadas de descaso com a população que ali se instalou e constituiu família, os poderes públicos municipal, estadual e federal, iniciaram, nos últimos anos, um processo de implementação de equipamentos de educação, através da oferta de creches (14), unidades escolares de ensino fundamental (06), unidades de ensino médio (05), educação do tipo supletivo para jovens e adultos (03) e centros de saúde (02). Tal constatação sinaliza que a propagação de políticas públicas de ordem urbana e social podem possibilitar aos moradores dos DIC's uma melhoria na condição de vida e na convivência junto ao espaço habitado.

Entende-se que foi a partir da constituição dos conjuntos habitacionais conhecidos como "DIC's", financiados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH), que esta região se consolidou como um dos vetores mais impactantes de crescimento da área urbana na região de entorno ao VCP.

Com relação ao Distrito Industrial, em uma pesquisa na página da internet da Associação das Empresas do Distrito Industrial de Campinas (AEDIC), constatou-se que, no ano de 2017, havia 21 empresas (ramo de alimentos, mecânica, metalurgia, automobilística, transportes, logística e farmacêuticos) operando no AEDIC²⁰⁰. Muito pouco para uma região tão próxima de um

²⁰⁰ ASSOCIATED SPRING DO BRASIL LTDA; BANDAG DO BRASIL LTDA; BENTELER COMPONENTES AUTOMOTIVOS LTDA.; BRASILIENSE COMISSÁRIA DE DESPACHOS LTDA.; CASSINI ALIMENTOS LTDA; CONDOMINIO EDIFICIO VIRACOPOS SOLL IN;

equipamento de transporte aéreo habilitado para o transporte de cargas internacionais, ao lado de duas das mais importantes rodovias do país, Anhanguera e Bandeirantes. Dentre as empresas de grande porte instaladas no DIC, destaca-se a unidade da Mercedes-Benz, que presta suporte à clientes e concessionários no Brasil e a outros países²⁰¹.

5.3.4 Região do Campo Grande (1970)

Para a realização do estudo sobre esta região foram feitas pesquisas de modo a encontrar material para compreender o processo histórico da ocupação urbana na região do Campo Grande que, até os anos 1950, era formada por sítios, chácaras, plantações de milho, feijão e arroz (VIANNA, 2006).

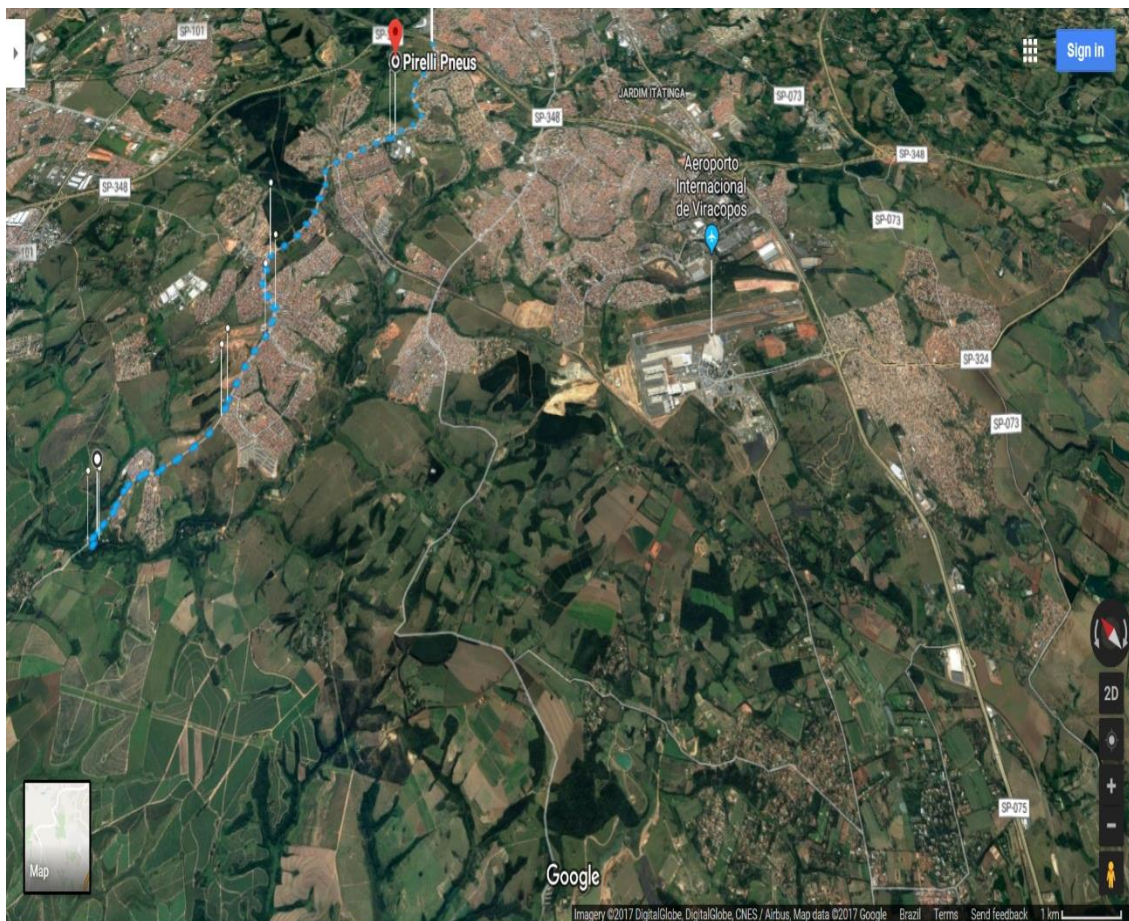
Distante cerca de 20 km do centro da cidade de Campinas, esta região se consolidou, a partir dos anos de 1970, por uma grande extensão de loteamentos precariamente implementados, desprovidos de infraestrutura básica adequada, tendo como fatores geradores de ocupação a implementação da fábrica de pneus Pirelli (1951) e a chegada de populações oriundas dos fluxos migratórios de diversas regiões do país, as quais, em busca de terrenos mais baratos, ocuparam as áreas, antes rurais, transformadas em loteamentos de padrão popular como: Jardim Satélite Iris, Jardim São Judas Tadeu, Sulamérica, Jardim Pampulha, Jardim Marialva e Jardim Metanopolis (VIANNA, 2006).

COPPERSTEEL BIMETÁLICOS LTDA.; CRODA DO BRASIL LTDA; Equipav S/A-Pavimentação, Engenharia e Comércio; EXPRESSO JUNDIAÍ SP. LTDA; GARDNER DENVER NASH BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE BOMBAS LTDA; GEA Engenharia de Processos e Sistemas Ltda; GEA WESTFALIA SEPARATOR DO BRASIL INDÚSTRIA DE CENTRIFUGAS LTDA; HOLLINGSWORTH DO BRASIL TERMINAIS ELÉTRICOS S/A; JOHN DEERE BRASIL LTDA; MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA.; RODOCAMP AUTO SERVICE LTDA; SIFCO S/A; SUPERSONIC TRANSPORTES E ARMAZENS GERAIS LTDA; TEADIT JUNTAS S/A; ZINCROMO GALVANOPLASTIA LTDA. Disponível em: <<http://aedic.com.br/empresas.html>>. Acesso em: 8 jan. 2017.

²⁰¹ A Central de Distribuição e Logística de Peças é a maior da Mercedes-Benz fora da Alemanha. São 80.000 m², com um estoque de 10 milhões de peças e distribuição de 3 milhões de peças por mês, que oferece suporte tanto para veículos comerciais, como para automóveis da marca. Essa planta da Mercedes-Benz do Brasil conta ainda com a linha de produção de motores, câmbios e embreagens. Disponível em: <<https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/empresa/campinas>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

Além da participação da fábrica de pneus Pirelli no processo de ocupação da região do Campo Grande, tem-se também como fator indutor de ocupação urbana desta região a Avenida John Boyd Dunlop que, por muitos anos, teve pavimentado apenas o trecho que percorria o eixo sentido centro até a entrada da fábrica (Figura 33).

Figura 33. Localização da fábrica Pirelli, da Av. J. B. Dunlop e do VCP



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun. 2016.

Segundo o estudo “Memórias do Campo Grande”, foi apenas na década de 1990 que esta região começou a receber investimentos públicos, como a construção de escolas municipais, creches e escolas estaduais. Muitas destas, construídas graças à pressão popular (ROLDÃO, 2011, p. 98).

A partir da consolidação do processo de dispersão urbana ocorrido na cidade de Campinas (SP), ao longo da segunda metade do século XX, tem-se, no caso do Campo Grande, um exemplo da incorporação de novos assentamentos desconexos da região central da cidade, tanto física como socialmente²⁰². Importante salientar o surgimento de movimentos populares na defesa por melhores condições de moradia e, principalmente, pela legalização das ocupações junto ao poder público, como é o caso da Assembleia do Povo (De PAOLI, 2000)²⁰³.

Tratando especialmente das condições de moradia, a pesquisa encontrou um apoio didático no estudo publicado pelo Observatório das Metrôpoles (RIBEIRO; COSTA, 2013) o qual analisa, por meio do Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), questões como: mobilidade urbana, condições ambientais, habitacionais, serviços urbanos e infraestrutura urbana. A partir deste estudo foi possível ter acesso aos dados coletados sobre a região do Região Campo Grande, os quais revelaram que esta região apresenta um dos IBEU's mais baixos na cidade de Campinas²⁰⁴.

Assim, em 2014, dada a alta demanda por serviços sociais e equipamentos públicos na região sudoeste de Campinas, e após constante pressão popular por uma melhor gestão urbana desta região, a prefeitura de Campinas (SP) promoveu um plebiscito a respeito da criação de dois novos

²⁰² Conforme Censo do IBGE de 2010, existem em Campinas 148,2 mil pessoas vivendo em 40 mil domicílios localizados em aglomerados subnormais, o que corresponde a cerca de 10% da população. Esta população habita as regiões com menos infraestrutura urbana instalada e, por não terem condições financeiras (grande parte da população possui renda média per capita de até 1 salário mínimo) buscam áreas para constituir residência, que não contemplam as condições necessárias de infraestrutura; em muitos casos também são consideradas ilegais no ponto de vista de registro imobiliário ou de invasões de áreas públicas ou particulares (CAMPINAS, 2010).

²⁰³ Um movimento popular formado por moradores de áreas carentes de infraestrutura urbana apoiado por entidades sociais dentre as quais se destacam a Igreja Católica e grupos de professores universitários; surgido em Campinas (SP) no final da década de 1970 teve, dentre as suas reivindicações, melhores condições de moradia, oferta de equipamentos de saúde, educação e transporte coletivo.

²⁰⁴Região Campo Grande/Parque Valença (0,598), Região Florence/Satélite Iris (0,537) , Oziel/Bandeiras (0,506), Região Campo Belo/Jd. Fernanda/Viracopos (índice: 0,390).

distritos²⁰⁵ na cidade²⁰⁶, do qual saíram vencedoras²⁰⁷ as propostas de instituir o Distrito Campo Grande, como também a criação do Distrito Ouro Verde. Quando da aprovação do Distrito Campo Grande, esta região contabilizava cerca 190 mil habitantes (POPULAÇÃO, 2014).

5.3.5 Região do Ouro Verde (1970)

Para analisar esta região, a pesquisa encontrou informações no estudo realizado pela geógrafa Morcillo (2013) onde, segundo a mesma, apesar de haver muitas similaridades com relação ao Campo Grande, o Ouro Verde possui algumas características singulares, como a presença de loteamentos fechados de médio padrão que dividem espaço na paisagem junto a aglomerações subnormais alocadas em áreas de várzeas.

Assim como na região do Campo Grande, a ocupação urbana da região do Ouro Verde teve início nos anos 1970, de maneira precária e, muitas vezes, de maneira irregular, sem documentação, o qual demandou anos para que o poder público local iniciasse o processo de regularização fundiária dos loteamentos implementados (MORCILLO, 2013).

Em 2014, após a constituição desta região em um distrito municipal, foram incorporados, além de diversos outros núcleos urbanos, o Distrito Industrial de Campinas (DIC), os conjuntos habitacionais DIC'S e a área patrimonial do VCP, como partes integrantes do Distrito Ouro Verde.

²⁰⁵ Sobre distrito municipal, toma-se os ensinamentos do jurista e professor Hely Lopes Meirelles, especialista em Direito Administrativo e do Direito Municipal Brasileiro: Distrito é forma de divisão meramente administrativa do Município, por isso mesmo não adquirindo autonomia política (sem representação partidária), jurídica (não demanda ou é demandado em juízo) ou financeira (orçamento próprio e ordenação de despesas). Os distritos existem muito mais para facilitar a vida dos usuários dos serviços públicos e melhorar, aproximando-os, a qualidade e eficiência na resposta aos pleitos dos munícipes (MEIRELLES, 2011, p. 65).

²⁰⁶ O processo de discussão para a criação de novos distritos teve início após estudo de viabilidade realizado pelo Instituto Geográfico e Cartográfico (IGC), em 2009, que comprovou a necessidade e a vocação da região para se enquadrar na categoria de distrito municipal (POPULAÇÃO, 2014).

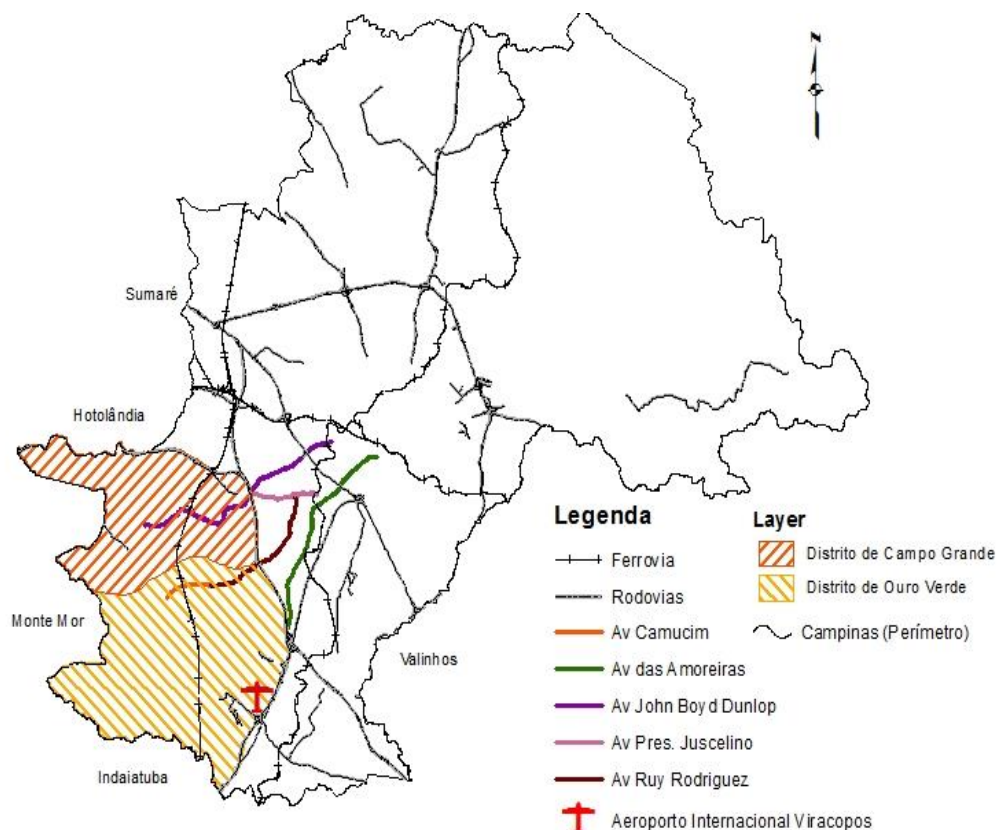
²⁰⁷ Pergunta: Você é a favor da criação do Distrito de Ouro Verde? Foram contabilizados 287.408 votos a favor e 243.367 contrários (SÃO PAULO, 2014).

Com a criação deste distrito, formado por 140 bairros e habitado por cerca de 240 mil habitantes (POPULAÇÃO, 2014), acredita-se que o poder público poderá intervir de maneira mais eficaz no ordenamento do território e potencializar o desenvolvimento econômico e social da região, que já possui um terminal de ônibus (Terminal Ouro Verde) e um hospital (Hospital e Ambulatório Ouro Verde), mas ainda necessita de mais obras de infraestrutura, especialmente saneamento básico.

Os índices de violência urbana se constituem num dos pontos de vulnerabilidade social encontrado no distrito Ouro Verde, com destaque para a questão do tráfico de drogas. Em entrevista ao jornal Correio Popular em 19 de janeiro de 2014, o promotor de justiça de Campinas, Fernando Vianna, comentou que apesar do número de homicídios ter reduzido na década de 2010, comparando-se com as décadas de 1990 e 2000, ainda são números expressivos²⁰⁸. O promotor correlaciona o problema da violência encontrado tanto nesta região quanto, no distrito Campo Grande, às questões de ordem urbanística, pois foram “povoadas com invasões e de forma totalmente desordenada. Até hoje sofrem com isso. O problema é que a urbanização é precária, sem falar no grande número de pessoas que vivem nessas regiões. O Estado demorou muito para chegar” (OURO, 2014).

No Mapa 52 é possível visualizar a disposição dos Distritos Campo Grande e Ouro Verde no território de Campinas (SP) e a incorporação do VCP dentro do perímetro do Distrito Ouro Verde, seguindo a delimitação perimétrica do Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo.

²⁰⁸ A região do Distrito do Ouro Verde lidera o ranking dos 13 distritos policiais (DPs) com mais registros de execuções. De janeiro a novembro de 2013, foram registradas 128 mortes intencionais em Campinas, sendo 34 na área do 9º DP, que fica nessa região. O número corresponde a 27% dos casos de homicídios no município. Em seguida, vem a região do Campo Grande com 16% dos casos (21 execuções).

Mapa 52. Distritos Ouro Verde e Campo Grande

Fonte: Banco de Dados da Pesquisa CNPq (processo 306447/2012-6 2013 a 2016) e Instituto de Geociências da Unicamp, 2016 - Mapa elaborado por Simone Bandeira de Souza.

5.4. O Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP)

5.4.1 Do Aeroclubes ao Aeroporto Internacional

Instalado como um campo de aviação nos anos 1930 em uma área rural pertencente à fazenda chamada Palmeiras, localizada no extremo sul de Campinas (SP), junto às divisas com Indaiatuba (SP) e Monte-Mor (SP), e entre os povoados rurais²⁰⁹ do Fogueteiro, Friburgo e Pedra Branca, o aeroclubes era

²⁰⁹ Dentre o processo de imigração ocorrida em Campinas, a partir da segunda metade do século XIX, deu-se o início de povoados formados por famílias originárias da Alemanha, Suíça, Itália e Japão, dentre os quais se destaca a comunidade alemã, precursora do povoado do Friburgo, as famílias originárias da Suíça que além da Helvetia, também formaram a comunidade do Fogueteiro, além de famílias italianas e japoneses que formaram o povoado rural Pedra Branca. Estas colônias agrícolas formadas por imigrantes consolidaram um importante acervo histórico e cultural, quais são preservados pelos seus descendentes (FAVARETO, 2010).

acessado por uma estrada de terra e, até o início dos anos 1950, contava com pouco incentivo para se desenvolver (Figura 34).

Figura 34. Localização do VCP entre os povoados rurais remanescentes Friburgo, Fogueteiro e Pedra Branca



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun. 2016.

A primeira informação oficial que a pesquisa encontrou sobre a transformação do campo de aviação em aeroporto foi a publicação do DECRETO MUNICIPAL Nº 111 de 1946 (CAMPINAS, 1946) que declarou de utilidade pública diversos imóveis particulares destinados à construção do que passaria a se chamar “Aeroporto Campinas” (Figura 35), no bairro rural de Viracopos. Ou seja, por alguns anos, entre as décadas de 1940 a 1950, este aeroporto foi de responsabilidade e patrimônio da prefeitura de Campinas (SP).

Figura 35. Vista aérea do então denominado “Aeroporto Campinas” (1951)



Fonte: Acervo do Museu Imagem e Som (MIS)/ Prefeitura de Campinas.

Uma outra informação histórica encontrada pela pesquisa é a reportagem publicada no dia 25 de março de 1952 pelo jornal *Correio Popular*, cuja manchete de capa era *“Vira Copos Será o Maior Aeroporto Internacional da América do Sul”*. Esta reportagem informava que devido a eminente saturação da capacidade de expansão do aeroporto de Congonhas localizado na capital paulista, o Governo do Estado de São Paulo, com o apoio de lideranças políticas locais de Campinas, projetava uma série de melhorias para o “Aeroporto Campinas”. Localizado no bairro rural de Viracopos, uma das primeiras obras patrocinadas pelo poder público estadual foi a construção de uma estrada asfaltada ligando-o ao centro da cidade, além da instituição de um posto de alfândega para o recebimento e remessa de mercadorias. Os principais incentivos para o investimento neste aeroporto, dito pela reportagem, eram a qualidade técnica do local para a realização de pousos e decolagens e a baixa incidência de neblina (Figura 36).

Figura 36. Reportagem do jornal Correio Popular (1952)



Fonte: Correio Popular, 25 de março de 1952

Assim, a partir da decisão política de transformar o aeroporto municipal de Campinas em uma alternativa para o transporte aéreo, tanto de cargas como de passageiros, dentro do estado de São Paulo, iniciaram-se, nos anos 1950, as tratativas jurídicas e burocráticas. No bojo dos acontecimentos que marcam este período de forte presença do Estado de São Paulo na orientação do desenvolvimento do aeroporto, tem-se o registro da alteração do nome da estrada “Campinas-Aeroporto de Viracopos” para “Via Santos Dumont”, por meio de LEI ESTADUAL N. 4.280, DE 22 DE OUTUBRO DE 1957 (SÃO PAULO, 1957).

Um dos primeiros indícios de que o governo estadual almejava a ampliação do Aeroporto de Campinas foi a aquisição da área patrimonial do aeroporto pertencente, até então, à prefeitura de Campinas (SP). Assim, a partir da publicação da Lei nº 4.578, de 3 de janeiro de 1958 (JUSBRASIL, 1958), de maneira oficial, teve-se início uma série de investimentos que culminaram, no

dia 19 de outubro de 1960, na homologação oficial do aeroporto com a habilitação internacional para transportar cargas e passageiros (Portaria Ministerial nº 756). Nesta mesma data, foi inaugurado o novo aeroporto, renomeado como Aeroporto Internacional de Viracopos, com uma série de benfeitorias, como a abertura de novos hangares, terminal de passageiros e uma pista asfaltada de 3.240 x 45 metros para pouso e decolagens.

Vale a pena destacar que foi durante os primeiros anos de operação do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) que a cidade de Campinas (SP) recebeu um grande contingente de imigrantes vindos de outros estados, os quais passaram a ocupar de maneira intensa a região limítrofe ao aeroporto, como já relatado nos estudos sobre a formação do Jardim Itatinga, do Distrito Industrial, dos DIC's, da região do Campo Belo e das regiões do Ouro Verde e Campo Grande²¹⁰.

Em estudo publicado por especialistas em gestão da aviação civil (BARROS E SANTOS, 2007) foi possível verificar como evoluiu a importância do VCP no apoio à indústria, na cadeia logística das empresas e na consolidação deste aeroporto como um dos principais *hubs* de cargas aéreas da América Latina. Segundo Barros e Santos (2007), a real vocação, desde os anos 1960, era a de tornar o VCP um aeroporto destinado à função de aeroporto cargueiro industrial, visto que o mesmo se localiza como parte integrante do chamado corredor intermodal, próximo aos eixos rodoviários Anhanguera/ Bandeirantes, como também dos eixos ferroviários de transporte de carga que conectam a região de Campinas ao interior do Brasil, ao porto de Santos e à hidrovia Tiete-Paraná. Dentro deste complexo logístico, um importante apoio é oferecido pelo Terminal Intermodal de Cargas (TIC):

²¹⁰ A intensa urbanização de Campinas, principalmente na região ao redor do Aeroporto internacional de Viracopos faz parte do contexto nacional deste período, que remete ao Plano de Metas (Governo Juscelino Kubitschek – 1956 a 1961) e ao II Plano Nacional de Desenvolvimento (Governo Militar do general Ernesto Geisel - 1974 a 1979); os quais resultaram, como consequência, em um processo de desconcentração industrial da capital paulista, especialmente para Campinas, atraindo empresas estrangeiras e fluxos migratórios populacionais, dentro da política de desenvolvimento regional implementada no país, via descentralização de grandes investimentos produtivos (LESSA, 1978).

Campinas conta com um Terminal Intermodal de Cargas (TIC) estrategicamente localizado do ponto de vista operacional e logístico, pois se encontra ao lado das rodovias Anhanguera e Bandeirantes: ligando a cidade e Região à capital paulista e, através da SP -160 (Rodovia dos Imigrantes) ao porto de Santos. Um dos ramais ferroviários chega até o TIC (BARROS; SANTOS, 2007, p. 27)

Com a evolução da industrialização e o desenvolvimento da região de Campinas, a demanda por voos de passageiros também passou a se intensificar em VCP. Entre as décadas de 1970 e 1980 operaram em VCP a Lufthansa, Air France, Alitalia, KLM, SAS, British Caledonian, Swissair, TAP e Ibéria (Europa); Braniff e Pan Am (Estados Unidos); Lan Chile, Aerolinas Argentinas, Aero Perú, LAP, Ladeco (América Latina); JAL (Asia) e Royal Air Maroc (África) (BARROS E SANTOS, 2007).

Sobre este momento, a pesquisa encontrou uma reportagem publicada no jornal Correio Popular (LEITE, 2002) onde a então superintendente do aeroporto, Lia Aparecida Segaglio, comentou sobre as transformações ocorridas em VCP desde os anos de 1980 e as projeções feitas na época (2002) para o futuro do aeroporto. Importante notar, nesta reportagem, a menção feita ao Aeroporto Internacional de Cumbica/Guarulhos (GRU), que desde desde a sua inauguração (1985), passou a operar os voos internacionais de passageiros, antes, realizados a partir do VCP.

Ao ser questionada sobre movimento do VCP, nos anos 1980, a superintendente comentou:

O aeroporto recebia voos internacionais durante 24 horas e quando o Galeão (Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro) fechava, todos os voos eram transferidos para Campinas. Nós fazíamos dois pátios para conseguir comportar todas as aeronaves. O principal diferencial entre aquela época e agora [2002], é que após 1985 os voos de passageiros deixaram de acontecer com a mesma intensidade. O aeroporto passou a renascer com uma vocação cargueira (LEITE, 2002).

Quando questionada sobre as principais mudanças na estrutura física do aeroporto, entre os anos 1980 até os anos 2000, a superintendente informou:

Primeiramente, destaco os grandes terminais de carga. Outra mudança importante foi a implantação da nova torre de controle inaugurada no ano de 2000. Acho que ela é o símbolo do aeroporto. A torre tem uma infraestrutura belíssima e está numa localização privilegiada. Nos próximos meses, nós teremos o marco que será a inauguração do novo terminal de passageiros. Acredito que a grande mudança que houve é que o aeroporto conseguiu sobreviver e se manter: Como? Ele se voltou para o setor de cargas. A estratégia era a seguinte: eu não tenho passageiros, mas continuo recebendo os aviões. Viracopos se manteve operante durante todo o tempo. Considero que ele é realmente um grande guerreiro (LEITE, 2002).

Conforme destacou esta reportagem (LEITE, 2002), o grande diferencial do VCP, desde os anos 1960, foi atuar como parceiro e propulsor do desenvolvimento econômico da região de Campinas por meio do transporte de cargas.

Interrogada sobre o futuro do aeroporto, as palavras da então superintendente Lia Aparecida Segaglio foram diretas e parecem ter sido respondidas diretamente para esta tese: “o aeroporto vai muito além da sua área patrimonial e da cidade onde está localizado” (LEITE, 2002).

Em busca de mais detalhes sobre esta projeção de futuro feita para o aeroporto, a pesquisa encontrou (VASCONCELOS, 2007) que a partir de 1995 a INFRAERO²¹¹ iniciou um conjunto de obras de infraestrutura, como a reforma do terminal de passageiros, a ampliação do terminal de cargas e a construção da nova torre de controle de tráfego aéreo, a fim de viabilizar o Plano Diretor Aeroportuário de Viracopos. Elaborado em 1981²¹², este plano tinha como mote

²¹¹ A década de 1970 marcou um importante avanço para o setor aéreo brasileiro visto que, em 1972, foi publicada a LEI FEDERAL Nº 5.862 (BRASIL, 1972) que criou a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, vinculada ao Ministério da Aeronáutica, com o objetivo principal de implantar, administrar, operar, explorar industrial e comercialmente, a infraestrutura aeroportuária no Brasil.

²¹² O Plano Diretor Aeroportuário de Viracopos contratado pelo Governo Federal, junto à empresa Figueiredo Ferraz - Consultoria e Engenharia de Projetos Ltda., foi entregue em 1981, mas devido a diversas restrições de ordem orçamentária para honrar os pagamentos referentes às desapropriações, além de modificações realizadas no perímetro patrimonial do aeroporto, a execução do cronograma de obras de modernização do aeroporto teve início apenas no ano de 1995, sendo interrompido no ano de 2007. Este primeiro Plano Diretor Aeroportuário de Viracopos projetava uma área efetiva do sítio com os 5 km² de área já ocupadas na década de 1980, além da incorporação de outros 13 km² provenientes das desapropriações. O projeto previa a construção (que não foram realizadas) de seis terminais de passageiros, 66 posições

a consolidação do VCP como o principal centro cargueiro aéreo da América Latina.

Porém, esta retomada de investimento públicos entre os anos 1990/2000 teve diversas interrupções devido a problemas de ordem jurídica e administrativa no tocante aos processos licitatórios. Além disso, segundo Vasconcelos (2007, p.112), havia uma falta de planejamento regional ditado pelo governo estadual, especialmente no que diz respeito à “apresentação urbana, na criação de um ambiente dinâmico para novos negócios, que não aparente estagnação ou saturação da sua capacidade de crescimento”.

A pesquisa apresentada por Vasconcelos (2007) destacou que a proposta de ampliação do VCP, idealizada INFRAERO, seguia a mesma orientação dada ao projeto de ampliação do Aeroporto Internacional de Confins- Belo Horizonte (MG), ambos baseados no conceito do então chamado Aeroporto Industrial. Em suma, o conceito deste modelo de aeroporto não difere necessariamente da Aerotropolis (KASARDA,2000), onde os aeroportos internacionais cargueiros, com área alfandegada, incentivam a instalação de plantas industriais em áreas alocadas próximas, ou anexas, ao aeroporto, para a produção de mercadorias destinadas à exportação.

O conceito de Aeroporto Industrial tem também por objetivo minimizar os custos de manutenção de estoques e de transporte terrestre de mercadorias, visto que as empresas devem instalar linhas de produção no perímetro do complexo aeroportuário e executar os procedimentos de importação e exportação no mesmo local. (VASCONCELOS, 2007, p. 42).

O pesquisador Cappa (2006) também dissertou a respeito de transformar o VCP em um aeroporto industrial²¹³. Segundo este economista, caso ocorra um

de aeronaves e a construção de duas novas pistas, totalizando três. Dentre as obras previstas e entregues, constam salas de embarque e desembarque doméstico e internacional, áreas de check-in e check-out de passageiros e bagagens, praça de alimentação e três edifícios para atender escritórios operacionais, área administrativa e serviços do terminal de cargas (ROMARO, 2006).

²¹³ Segundo Cappa (2006), o aeroporto-indústria, no ponto de vista econômico, atua como um entreposto aduaneiro nas proximidades do terminal aeroportuário, servindo aos arranjos produtivos que operam no sistema *just-in-time*, com alta demanda por logística de distribuição de peças e mercadorias acabadas.

planejamento regional, com apoio do poder público estadual no suporte logístico, de maneira a integrar o aeroporto junto aos demais modais de transporte (rodoviário e ferroviário), o VCP poderá servir como um elo de integração a nível local e regional:

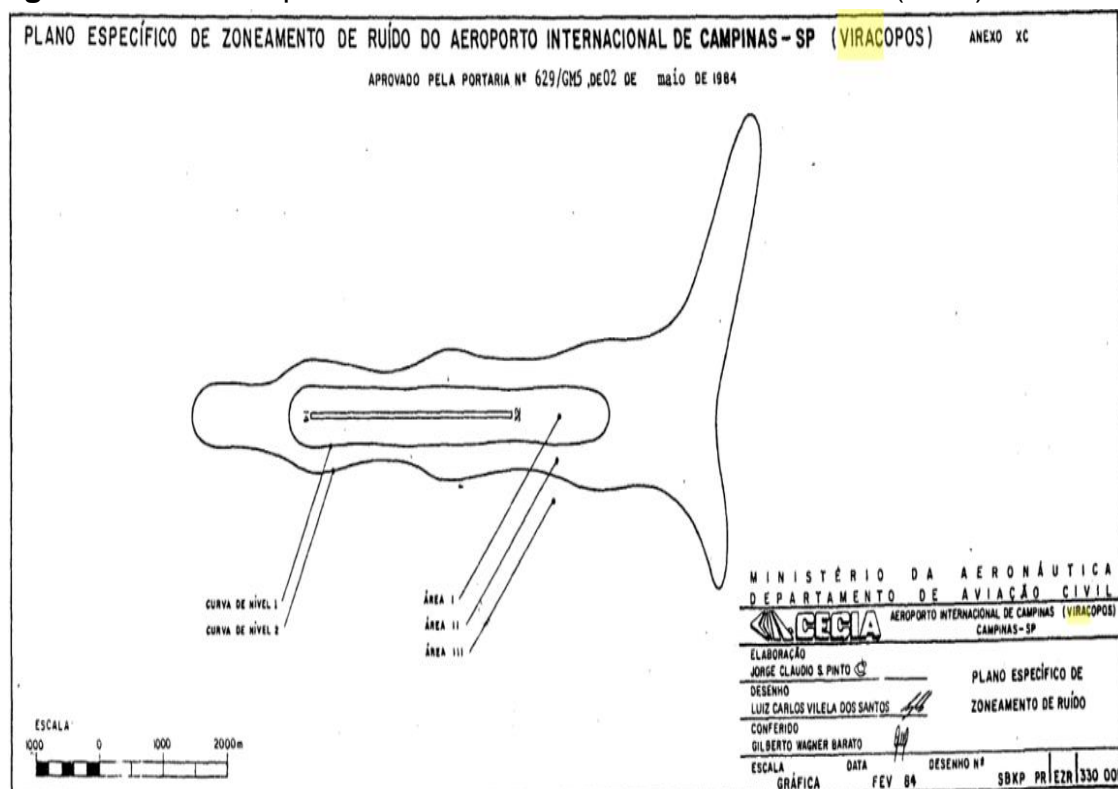
[...] considera-se que Viracopos tende a tornar-se um importante indutor de expansão urbana em sua direção (região sul), devido ao intenso fluxo de passageiros que poderá atrair, ao elevado volume de mercadorias transportadas do aeroporto para outros municípios da região e bairros de Campinas, além dos serviços não-aeroportuários que poderá oferecer. Viracopos deverá, portanto, constituir um novo centro para o desenvolvimento de Campinas e região, cujo impacto socioeconômico pode ser estimado, por exemplo, pelo significado das universidades e dos centros de pesquisa na região de Barão Geraldo, no norte da cidade. Desse modo, o aeroporto poderá contribuir para integrar as regiões periféricas sul (onde está instalado) e sudoeste (Ouro Verde, onde vive mais de um quinto da população campineira) ao conjunto das demais áreas do município (CAPP, 2006, p. 116).

5.4.2 Uma outra cidade às margens do aeroporto

De modo a contextualizar a maneira como o VCP participou do processo de urbanização recente de Campinas (SP), a pesquisa coletou informações sobre a relação cidade/aeroporto, a partir da década de 1980.

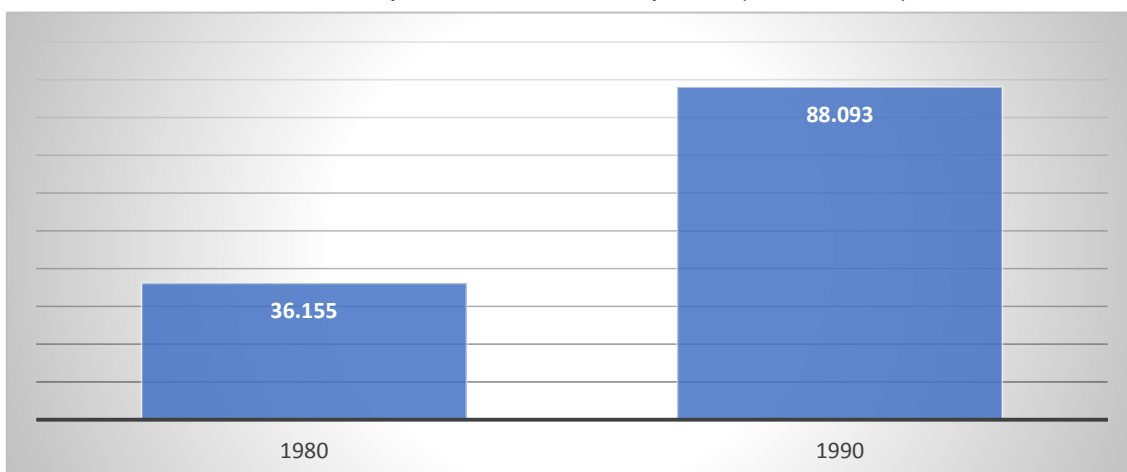
Em 1984, foi publicado o Plano Específico de Zoneamento de Ruído do VCP, via Portaria nº 0629/GM5 (BRASIL, 1984), o qual abrangia uma área de 9km², dos quais 5,4km² estavam fora da área patrimonial do aeroporto; ou seja, este zoneamento de ruído alcançava as áreas já ocupadas em grande parte pela região do Campo Belo, a leste do aeroporto, o que indicava a intenção de se propor mudanças, via legislação federal, na configuração do cenário urbano ali instalado (Figura 37).

Figura 37. Plano Específico de Zoneamento de Ruído do VCP (1984)



Fonte: Diário Oficial da União (16 de julho de 1984).

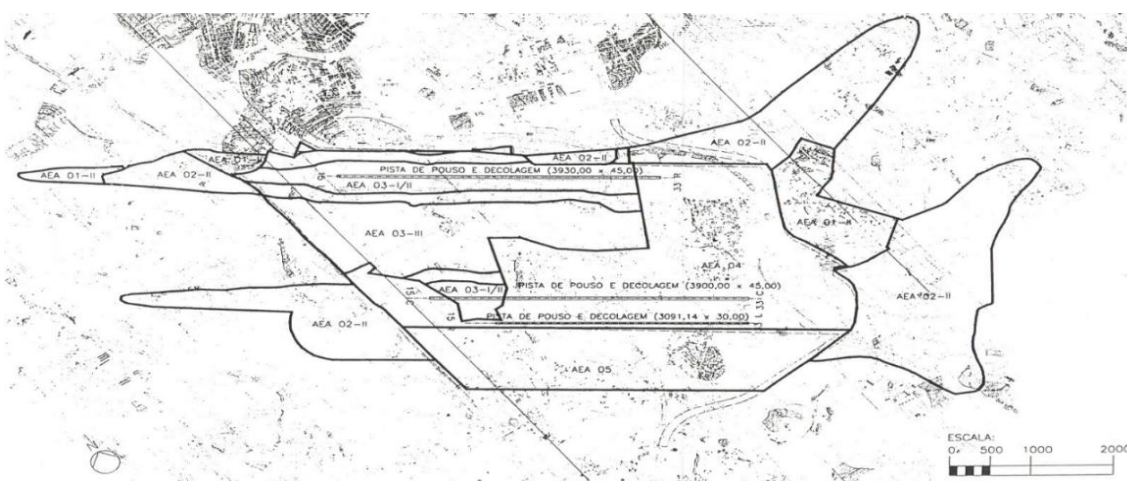
Quinze anos depois, momento em que ocorreu um expressivo aumento no número (Gráfico 7) de assentamentos precários em Campinas (SP), principalmente nas regiões sul e sudoeste da cidade, foi publicado um novo Plano Específico de Zoneamento de Ruído do Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas (BRASIL, 1999). Este documento reforçava, no artigo 4º, que a administração municipal de Campinas (SP), e as demais administrações envolvidas, deveriam compatibilizar o zoneamento do uso do solo às restrições especiais contidas no plano.

Gráfico 7. Assentamentos precários em Campinas (1980-1990)

Fonte: Sumário de Dados Demográficos de Campinas, 1998. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/cadsumario.pdf>. Acesso em 20 nov. 2017.

Ao analisar estes documentos de regulação, ou da tentativa de se controlar a urbanização ao redor do VCP, ficou nítida a intenção dos órgãos federais e estaduais em proteger as áreas demarcadas contra a ocupação urbana a fim de garantir a ampliação do VCP.

Sobre o Plano Específico de Zoneamento de Ruído do VCP de 1999 (BRASIL, 1999), destaque para a área 02 (Figura 38), que proibia, expressamente, a instalação de empreendimentos residenciais na região do Campo Belo e adjacências (Mapa 53).

Figura 38. Plano Específico de Zoneamento de Ruído do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (1999)

Fonte: Portaria Nº 102/DAC, 05 de março de 1999.

Mapa 53. Região do Campo Belo



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

No início dos anos 2000, ao mesmo tempo em o VCP buscava prosseguir com as obras de expansão iniciadas em 1995 e se restabelecer frente a concorrência com o Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos (GRU)²¹⁴,

²¹⁴ Importante mencionar o contexto no qual ocorreram estas alterações no cenário da aviação brasileira. Primeiro, faz-se necessário citar que a demanda pela construção do VCP nos anos 1960, dentre outras motivações políticas de contexto regional, estava a de atender às necessidades de aterrissagem e decolagem dos aviões de grande porte movidos a jato – realidade neste período em diversos outros países - e sobre a qual o aeroporto de Congonhas não estava habilitado e não possuía condições físicas e espaciais. Desse modo, conforme prognósticos elaborados pelo Ministério da Aeronáutica, já nos anos 1970, portanto 10 anos após a construção e inauguração do VCP, com a homologação para o transporte de passageiros e de cargas internacionais, foram analisadas novas alternativas de infraestrutura aeroportuária no Brasil, principalmente após o impulso gerado pela aviação comercial a jato. As alternativas encontradas estavam entre a cidade do Rio de Janeiro e São Paulo pois as duas metrópoles ofereceriam melhores condições econômicas de operação das aeronaves. Neste ínterim, foi analisada a possibilidade de VCP ser contemplado com os investimentos previstos para a ampliação do complexo aeroportuário brasileiro, mas a decisão tomada foi a opção por Guarulhos, acordada entre o Ministério da Aeronáutica que doou 10 km² de terras pertencentes à Base Aérea de São Paulo - sem custos com desapropriações, mesmo sabendo dos problemas recorrentes advindos da neblina formada junto à Serra da Cantareira - com o presidente da República Joao Batista Figueiredo e, o então governador de São Paulo, Paulo Salim Maluf (AEROPORTO INTERNACIONAL GUARULHOS/ CUMBICA, [201-]).

coube ao governo municipal de Campinas (SP) a tarefa mais difícil: a de encontrar uma solução política e pacífica para as famílias que habitavam as áreas demarcadas.

Assim, após avaliações do impacto orçamentário a ser empenhado caso fosse necessário remover as cerca de 5 mil famílias (TRINDADE, 2006), o prefeito na época, Hélio de Oliveira Santos, anunciou, em 2006, a interrupção do processo de ampliação do VCP. Após a decisão pela suspensão da remoção das famílias, o prefeito informou que uma nova área para a ampliação do aeroporto, que não demandasse muitas remoções, deveria ser escolhida.

Sobre este acontecimento, explica Trindade (2006):

Neste caso específico de Viracopos, o governo municipal se utilizou de sua influência política e apoio do presidente da república para alterar um projeto em benefício dos moradores que, há anos, vinham sendo ameaçados de desapropriação (...) O discurso oficial foi esse. A INFRAERO, através do censo realizado com a população residente nas imediações do aeroporto, havia constatado um 'inchaço' populacional na área, o que teria influenciado diretamente na opção por mudar o sentido das obras de expansão e direcioná-las para a zona rural no sentido oposto aos bairros (TRINDADE, 2006, p. 61- 64).

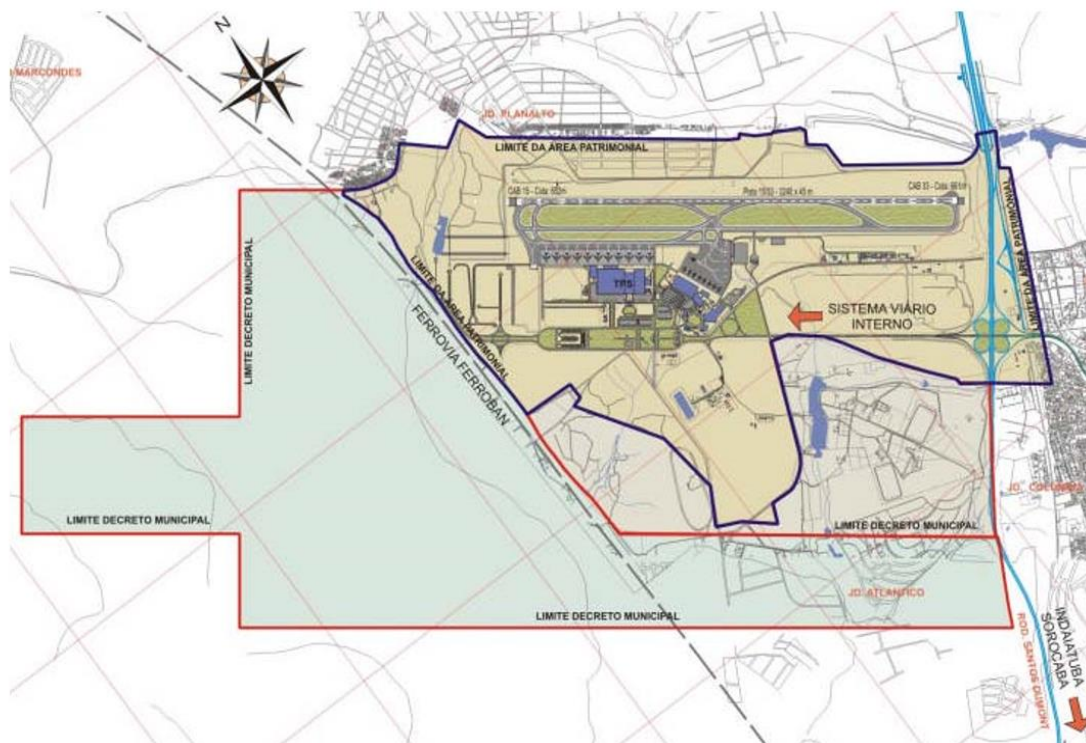
Após a decisão de interromper o processo de desapropriação das áreas da região do Campo Belo, a prefeitura de Campinas (SP) publicou o Decreto nº 15.378 de 06 de fevereiro de 2006 (CAMPINAS, 2006) que tornou de utilidade pública uma outra área, localizada na parte sudoeste do VCP (Mapa 54) formada em grande parte, por glebas rurais, a fim de dar suporte às obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas.

Na sequência, por meio da publicação do Decreto nº 50.767, de 9 de maio de 2006 (SÃO PAULO, 2005), o governo do Estado de São Paulo revogou todos os outros decretos estaduais que declaravam de utilidade pública, para fins de desapropriação, os imóveis e as glebas da região do Campo Belo.

Assim, devolveu-se, em definitivo, a possibilidade de inserir a região do Campo Belo, e adjacências, no contexto do desenvolvimento urbano, incorporá-

las como parte da cidade legal (ROLNIK, 2000) e, ao mesmo tempo, retomar o processo de ampliação do VCP.

Mapa 54. Nova área destinada à ampliação do VCP (2006)



Fonte: (BARROS; SANTOS, 2007).

Sobre a nova área destinada à expansão do VCP, os procedimentos de desapropriação dos imóveis para fins de registro em nome da União somam 745 matrículas (lotes e glebas), em grande maioria formadas por chácaras e sítios próximos à área de expansão do VCP, os quais irão permitir que o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas tenha a área ampliada de 8,34 Km² para 25,99 Km² (ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO, 2013).

No bojo desta análise, um fato importante que merece ser mencionado é após a revogação dos decretos estaduais, que impediam aquelas regiões de receberem investimentos públicos, foi realizado uma espécie de mutirão de inclusão social no entorno do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas. Financiado pelo Governo Federal, através do Programa de Urbanização de Assentamentos Precários (Programa de Aceleração do Crescimento – Favelas),

o programa chamado “VIP Viracopos”²¹⁵ implementado entre 2006 e 2008, foi elaborado para atender as reivindicações emergenciais da população - cerca de 50 mil pessoas (RIZATTI, 2014)

Devido à complexidade dos desafios sociais consolidados nesta região específica de Campinas (SP), nas áreas lindeiras ao aeroporto, nota-se que, além da implementação do VIP VIRACOPOS, ainda serão necessários mais investimentos para qualificar estas e outras áreas localizadas nas regiões sul e sudoeste de Campinas (SP).

Por meio do Relatório de Informações Sociais do Município de Campinas (MARCHESINI, 2016), publicado pela Secretaria Municipal de Assistência Social e Segurança Alimentar, tem-se a constatação de um cenário mais atualizado das regiões sul/sudoeste de Campinas (SP) (Mapa 55).

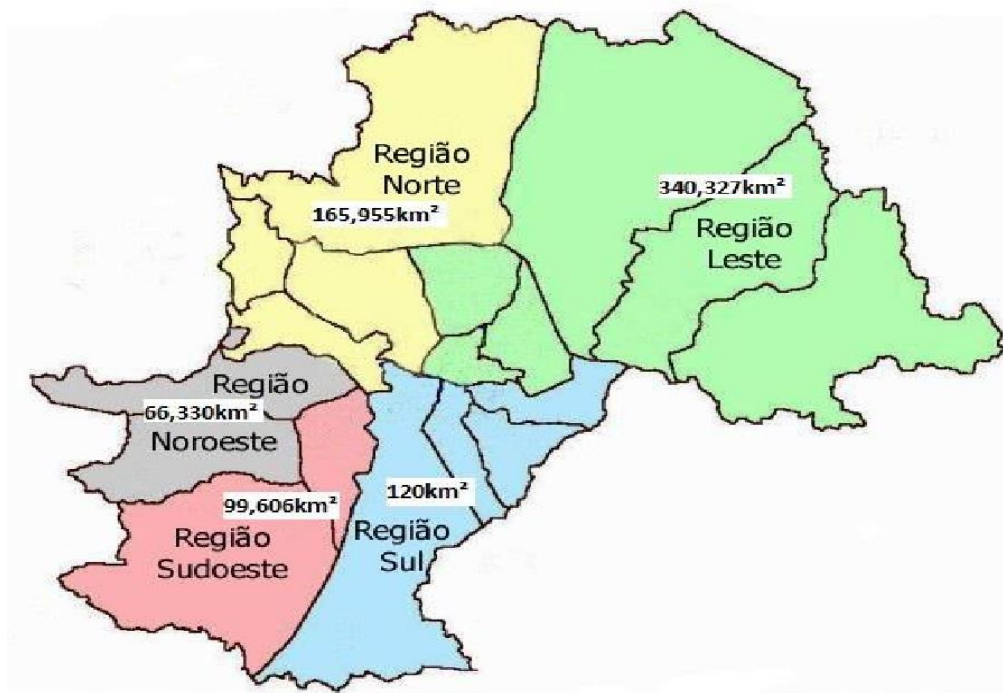
De acordo com o relatório (MARCHESINI, 2016), a região Sudoeste possuía, em 2016, uma alta incidência de pessoas sem renda, cerca de 65 mil habitantes (Gráfico 8). Este número revela a urgente necessidade de se ampliar o acesso a serviços de educação e de ensino profissionalizante, juntamente com o direcionamento de novas vagas de emprego para a região. Ainda, em dezembro de 2016, além de haver uma expressiva quantidade de pessoas cadastradas no programa de assistência social Bolsa Família²¹⁶ (7.973), foi

²¹⁵ Dentre as principais ações implementadas estão as pavimentações de ruas, drenagem de galerias, construção de guias e sarjetas, construção de rede de coletores de esgoto domiciliar, coletor tronco e destinação para tratamento de esgoto, construção de residências, centros de saúde, creche, escola de ensino fundamental, centro de lazer, arborização, pavimentação de ruas e calçadas e a elaboração de um programa de regularização fundiária.

²¹⁶ Bolsa Família é um programa de transferência de renda que contribui para o combate à pobreza e à desigualdade no Brasil, englobando 6 tipos de benefícios, sendo eles: Benefício Básico valor de R\$85,00 mensais pago para famílias em situação de extrema pobreza (com renda mensal de até R\$ 85,00 por pessoa); Benefício Variável valor de R\$39,00 mensais pago para famílias em situação de extrema pobreza (com renda mensal de até R\$ 170,00 por pessoa) e que tenham, na composição familiar, gestantes ou crianças/adolescentes de 0 a 15 anos, sendo que cada família pode receber até 5 benefícios variáveis; Benefício Variável à Gestante (BVG) valor de R\$39,00 pago durante 9 meses a contar da data do primeiro pagamento; Benefício Variável Nutriz (BVN) valor de R\$39,00 pago durante 6 meses a contar da data que o bebê foi identificado no CadÚnico, somente para famílias que possuem crianças com até 6 meses de idade; Benefício Variável Jovem (BVJ) valor de R\$46,00 mensais pago para famílias com renda mensal de até R\$ 170,00 por pessoa, que tenham jovens de 16 e 17 anos, limitado a dois por família; Benefício para Superação da Extrema Pobreza (BSP) valor a ser calculado caso a caso, é destinado à famílias que já são beneficiárias do PBF e que, mesmo recebendo os

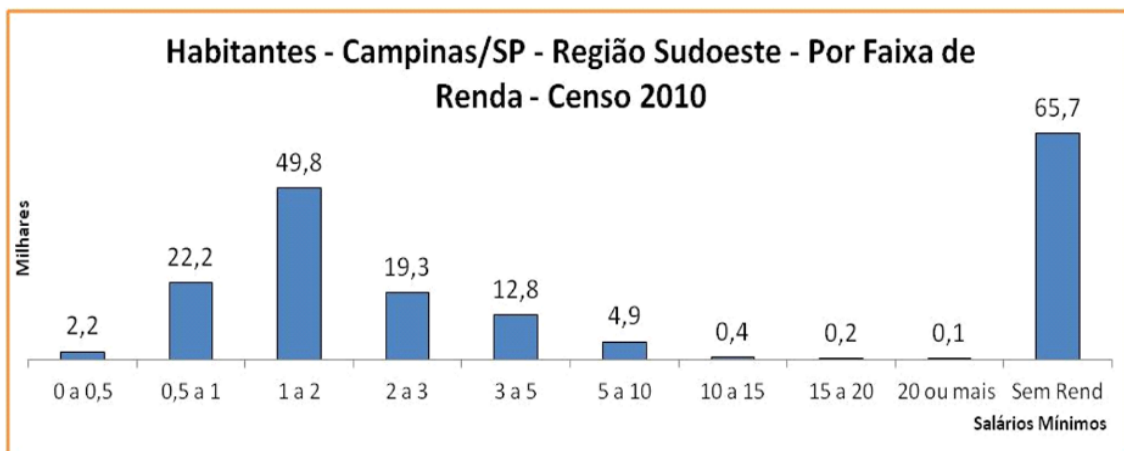
registrado um alto índice de famílias em situação de extrema pobreza (2.999), com renda per capita inferior a R\$85,00 (MARCHESINI, 2016).

Mapa 55. As regiões do município de Campinas-SP



Fonte: (MARCHESINI, 2016).

outros tipos de benefícios (Básico, Variável e o Variável Jovem), permanecem ainda com renda mensal de até R\$ 85,00 por pessoa (MARCHESINI, p. 27, 2016).

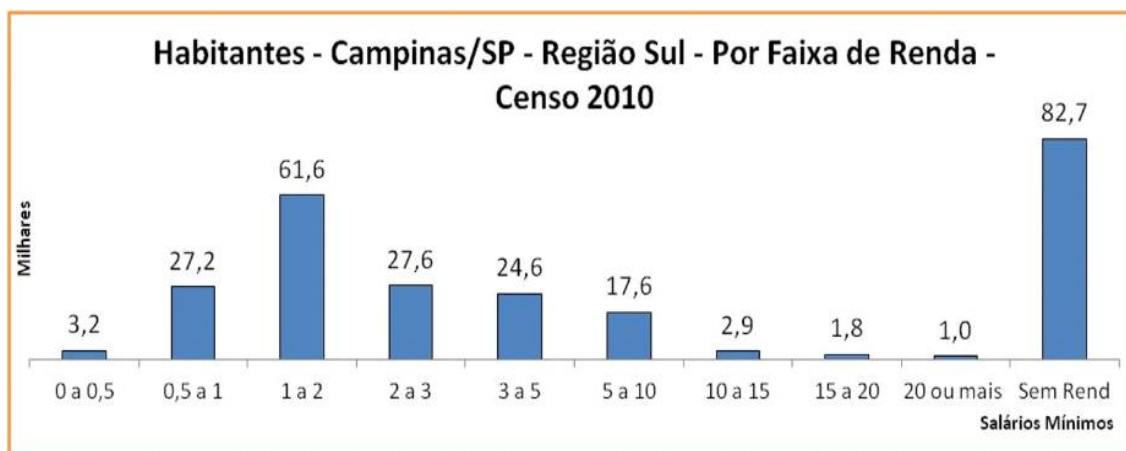
Gráfico 8. Habitantes da região Sudoeste conforme a faixa de renda (2010)

Fonte: (MARCHESINI, 2016).

Quando da apresentação da região Sudoeste de Campinas, o relatório (MARCHESINI, 2016) fez questão de destacar que apesar dos desafios sociais:

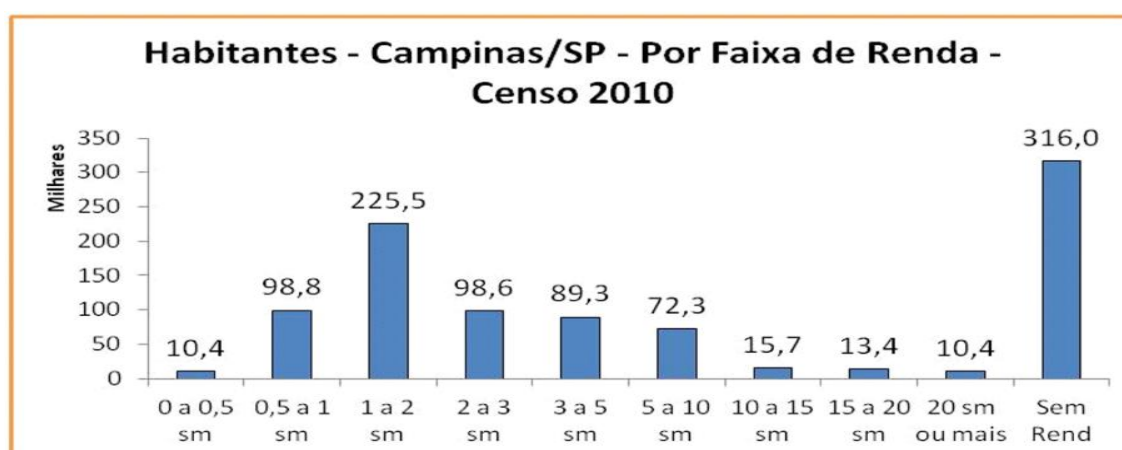
A região possui um forte Distrito Industrial, e está localizada em uma extensa área de 98,92 Km², concentra mais de 30 empresas de grande porte e multinacionais, gera 8.268 empregos e uma renda total de 2,6 bilhões anuais. Um importante polo de desenvolvimento localizado na região Sudoeste é a área próxima ao Aeroporto de Viracopos, que com sua ampliação poderá trazer maior desenvolvimento e melhoria na infraestrutura local (Prefeitura de Campinas, 2016, p.115).

Já com relação à região Sul de Campinas (SP), o mesmo relatório (MARCHESINI, 2016) informou que, assim como na região Sudoeste, existe uma alta incidência de pessoas sem renda. No caso da região Sul, foram computados 82,7 mil habitantes nesta condição (Gráfico 9).

Gráfico 9. Habitantes da região Sul conforme a faixa de renda (2010)

Fonte: (MARCHESINI, 2016).

Comparando-se os dados relacionados sobre a faixa da renda com o número de habitantes do município (Gráfico 10), nota-se que somadas as regiões Sul e Sudoeste de Campinas (SP), o número de pessoas sem renda representa cerca da metade de toda a população com este perfil no município - 148,4 mil pessoas (Sul e Sudoeste) X 316 mil pessoas (Campinas).

Gráfico 10. Habitantes em Campinas (SP) distribuídos por faixa de renda (2010)

Fonte: (MARCHESINI, 2016).

Ainda sobre a região Sul de Campinas, foram registradas 8.417 pessoas cadastradas no programa Bolsa Família (2016) e 2.751 famílias vivendo em situação de extrema pobreza, com renda per capita inferior a R\$85,00. O Centro de Referência de Assistência Social (CRAS)²¹⁷, localizado no Campo Belo, possuía o maior número de titulares do Bolsa Família: “as famílias que residem no território deste CRAS se encontram em maior vulnerabilidade, segundo os critérios do PBF [Programa Bolsa Família], do que nos demais territórios da mesma região” (MARCHESINI, 2016, p. 160).

Em outro estudo publicado pela Secretaria Municipal de Assistência Social e Segurança Alimentar da Prefeitura de Campinas (BORTHOLOTTO, 2017) foi possível constatar que, em 2016, havia no Cadastro Único²¹⁸ de Campinas, 72.463 famílias registradas (215.583 pessoas), dentre os quais 27% e 26% eram residentes das regiões Sul e Sudoeste, respectivamente. Ou seja, mais da metade (53%) dos habitantes de Campinas (SP) que recebem apoio no combate à vulnerabilidade social residem nas regiões próximas ao Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).

5.4.3 O tempo presente e a proposta de futuro para o VCP

Logo após a alteração no plano de expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), houve pouca evolução nas obras estruturais patrocinadas pela INFRAERO. Já com relação às atividades aeroportuárias, importante mencionar que, em 2008, foi inaugurada a Companhia Azul Linhas

²¹⁷ O Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), instalado prioritariamente em áreas de maior vulnerabilidade social, atua como uma unidade básica do Sistema Único de Assistência Social – SUAS. É responsável por executar os serviços, programas e projetos sociais desenvolvidos pelos Governos Federal, Estadual e Municipal (BRASIL, 2011).

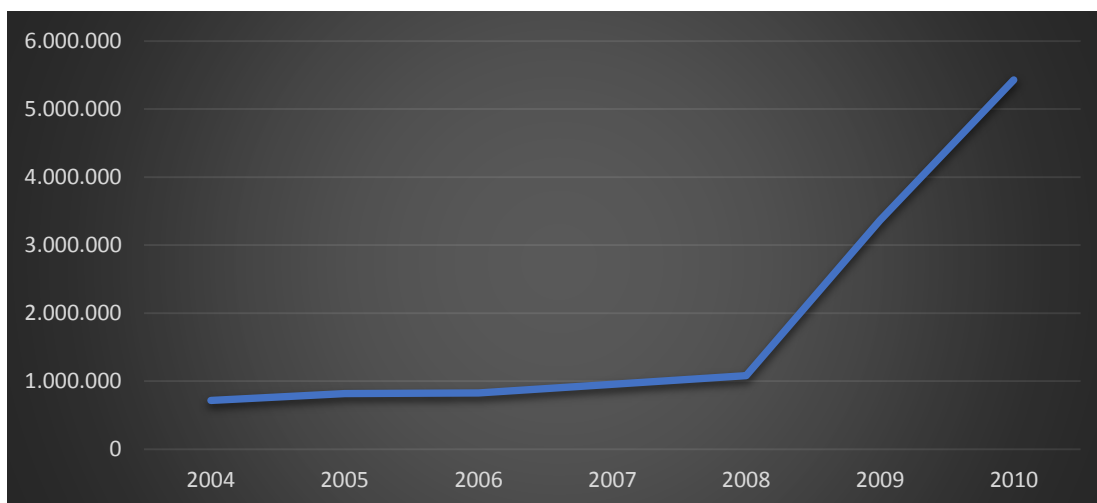
²¹⁸ Por meio da análise do Cadastro Único é possível conhecer a realidade socioeconômica das famílias beneficiárias de programas sociais do Governo Federal, como o Bolsa Família, pois traz informações das famílias, das características do domicílio e do acesso a serviços públicos essenciais que, após coletados, se tornam ferramentas na formulação/implementação das políticas de redução das vulnerabilidades sociais.

Aéreas Brasileiras S.A. Em pouco tempo, esta empresa se consolidou como uma das principais companhias aéreas do Brasil, tendo o VCP como o principal *hub* e sede operacional da AZUL ²¹⁹.

A pesquisa ressalta, ainda, que nesta mesma década (2000) a empresa aérea TAM divulgou interesse em investir na construção de um novo terminal de passageiros no VCP. Devido ao ritmo (lento) implementado pela INFRAERO nas obras de ampliação do aeroporto, surgiu a ideia de formar um consórcio entre a TAM e outras companhias aéreas a fim de assumirem a construção do novo terminal de passageiros e de uma terceira pista. Esta proposta, que não avançou, visava qualificar o aeroporto para suportar o aumento do fluxo de passageiros previstos a ocorrer a partir da escolha do Brasil como sede da Copa do Mundo (2014) e das Olimpíadas (2016) (OSSE, 2008).

Conforme dados disponibilizados pelo site do VCP (VIRACOPOS PORTAL DE SERVIÇOS, 2017), é possível conferir a evolução tanto no número de passageiros (Gráfico 11), quanto no número de cargas transportadas (Gráfico 12), na primeira década do século XXI.

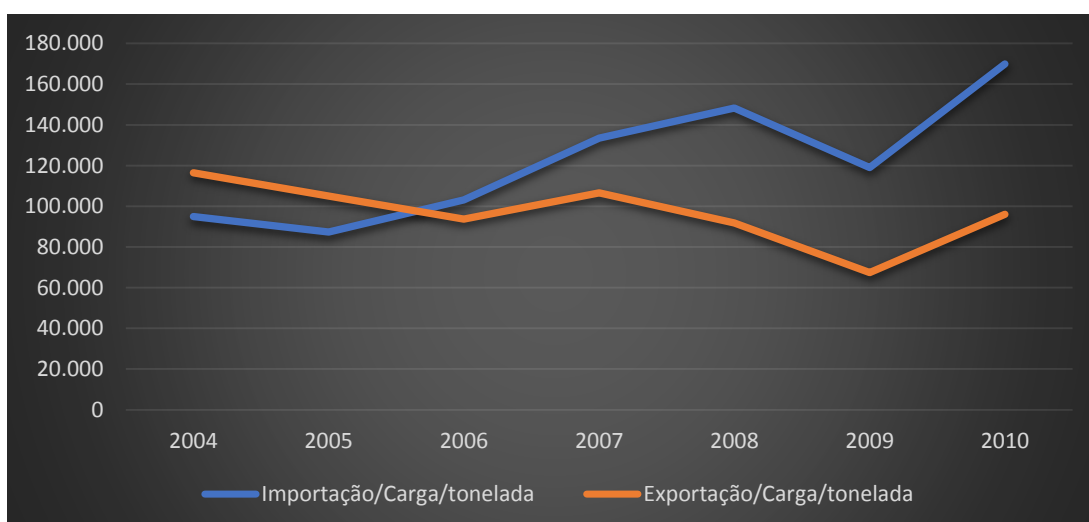
²¹⁹ A primeira opção para servir como *hub* nacional da companhia aérea era a cidade do Rio de Janeiro, no aeroporto Santos Dumont. Mas, devido à resistência do poder público (governos municipal e estadual) em permitir a ampliação das atividades aeroportuárias naquela região da cidade do Rio de Janeiro, a Azul optou por Viracopos. Os dados iniciais dos primeiros anos de atividade da Azul em VCP, que atua no segmento de “baixo custo”, mostram que a companhia aérea promoveu uma maior concorrência no setor, o que fez cair as tarifas em até 50% e ampliar o fluxo de passageiros. Segundo reportagem publicada no jornal “O Globo”, em novembro de 2009, o movimento de embarque e desembarque praticamente triplicou entre 2008 e 2009 (ENTRADA, 2009).

Gráfico 11. Passageiros transportados via VCP (2004-2010)

Fonte: Disponível em: <<https://viracopos.com.br/aeroporto/raio-x/>>. Acesso em 20 dez. 2017.

Gráfico elaborado pelo autor da tese

Conforme indica o Gráfico 11, em 2010 o VCP passou a barreira dos 5 milhões de passageiros transportados, o que representou um marco histórico e deflagrou a urgência em equipar este aeroporto de maneira a aproveitar a demanda e ampliar o potencial econômico deste importante modal de transporte. Destaca-se, ainda, que este impulso ocorreu no mesmo ano (2008) em que a AZUL começou a operar no Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).

Gráfico 12. Transporte de cargas via VCP (2004-2010)

Fonte: Disponível em: <<https://viracopos.com.br/aeroporto/raio-x/>>. Acesso em 20 dez. 2017.

Gráfico elaborado pelo autor da tese

O Gráfico 12 demonstra que, após a crise econômica mundial de 2008, o VCP retomou o crescimento no número de cargas transportadas, com destaque para o setor de importações.

Em 2011, dada a necessidade de qualificar o VCP como uma opção no transporte de passageiros, e ampliar o poder de atração do aeroporto no setor de transporte de cargas industriais, a INFRAERO publicou um edital para a contratação de um novo projeto de ampliação do VCP. Segundo reportagem publicada na revista EXAME:

O anúncio foi feito horas depois de o Conselho Estadual do Meio Ambiente de São Paulo (Consema) conceder a licença ambiental prévia para o início da obra. A autorização foi aprovada por unanimidade, logo na primeira reunião do conselho no mandato do governador Geraldo Alckmin (PSDB). Na gestão anterior, de José Serra (PSDB), ela ficou parada por dois anos na Secretaria de Estado do Meio Ambiente - a pasta chegou a colocar 18 ressalvas para a liberação do empreendimento. Considerada estratégica para absorver a demanda do setor aéreo, a expansão de Viracopos também é fundamental para São Paulo realizar seu plano de sediar a abertura da Copa. O projeto inclui também a construção de um pátio de aeronaves, edifício-garagem de quatro andares e hotel com centro de convenções. O valor total da obra é estimado em R\$ 823 milhões. A ampliação já vinha sendo discutida desde 1997, mas indefinições sobre os impactos ambientais e as disputas políticas entre a prefeitura de Campinas, o Estado e a União dificultavam uma decisão definitiva. O projeto anterior, abandonado em 2007, previa a desapropriação de 16 mil famílias e recebeu críticas dos moradores. Em seu lugar foi feita a proposta atual, que deve retirar 593 famílias de uma comunidade rural de origem suíça, além de 8,71 hectares de vegetação nativa de numa Área de Proteção Permanente (APÓS, 2011).

Porém, no mesmo ano, o governo federal decidiu por acelerar a ampliação do setor de aviação civil no Brasil e anunciou, no dia 31 de maio de 2011, aos governadores e prefeitos das cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, a decisão de concessionar a gestão administrativa de três aeroportos (Guarulhos, Viracopos e Brasília) às empresas privadas, mantendo a INFRAERO com uma parcela de participação em até 49% em cada concessão (BRASIL, 2014).

Assim, de maneira célere, em 21 de julho de 2011, publicou-se o Decreto nº 7.531 que incluiu no Programa Nacional de Desestatização – PND os aeroportos internacionais de Guarulhos, Viracopos e Brasília. Ainda, atribui-se à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) a responsabilidade por executar e

acompanhar o processo de concessão dos aeroportos (BRASIL, 2011). Na sequência, no dia 30 de setembro de 2011, foi publicado no Diário Oficial da União os editais dos leilões que ocorreram no dia 6 de fevereiro de 2012, os quais arremataram o valor total de R\$ 24,5 bilhões - quase cinco vezes o valor mínimo total de R\$ 5,477 bilhões estipulado pelo governo.

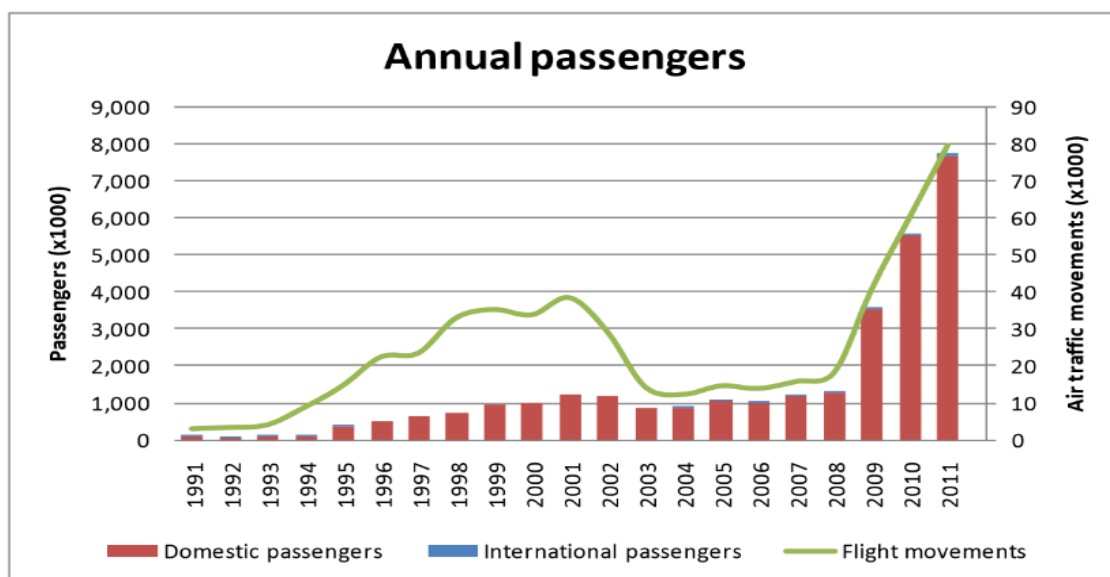
No caso do VCP, o vencedor do leilão foi o Consórcio Aeroportos Brasil composto pelas empresas TPI-Triunfo Participações e Investimentos S/A, UTC Participações S/A e a francesa EGIS Airport Operation, cuja oferta vencedora foi de R\$ 3,821 bilhões - 159,75% acima do preço mínimo (PORTAL DO GOVERNO BRASILEIRO, 2014).

Por fim, no dia 14 de fevereiro de 2013, após um período de transição de 90 dias, a concessionária Aeroportos Brasil Viracopos deu início à gestão integral do complexo aeroportuário e intensificou as obras de implementação do novo Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013). O plano de investimento estipulado em R\$ 9,5 bilhões foi programado para ser implementado ao longo da vigência do contrato de concessão (2012-2042) (VIRACOPOS AEROPORTOS BRASIL, 2015).

5.5 O Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (2013)

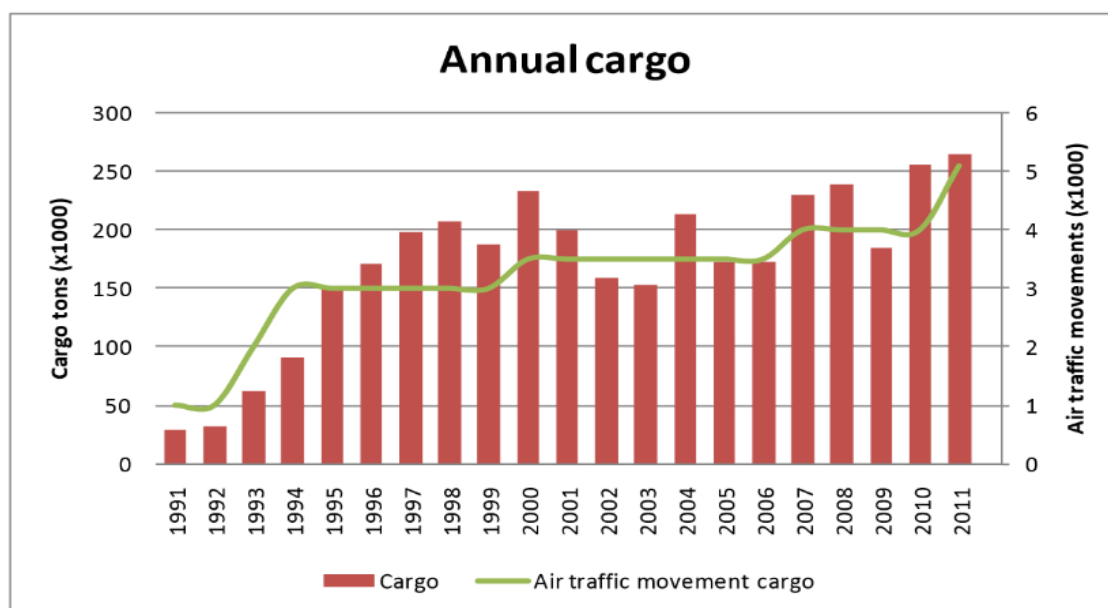
O Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013) foi contratado em 2012 pela concessionária Viracopos Brasil junto ao escritório holandês Netherlands Airport Consultants (NACO) especializado em aeroportos e na implementação de cidade aeroportuária, tendo como referência o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol.

Segundo dados fornecidos pela NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS (2013), o VCP registrou seguidos aumentos no transporte de passageiros (Gráfico 13) principalmente após o início das atividades da companhia Azul Linhas Aéreas Brasileiras, em dezembro de 2008.

Gráfico 13. Passageiros domésticos e internacionais no VCP (1991-2011)

Fonte: (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013).

Interessante notar, também, como o VCP ampliou a sua participação no transporte de cargas aéreas ao longo das últimas duas décadas (Gráfico 14).

Gráfico 14. Toneladas de carga e movimentações de carga por ano (1991-2011)

Fonte: (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013).

Dentre os últimos dados obtidos durante a pesquisa, soube-se que, em 2015, o VCP transportou 10.324.658 passageiros (9.678.533 domésticos e 646.125 internacionais), 177.285 toneladas (236 domésticos e 177.049 internacionais) e movimentou 127.395 aeronaves (116.862 domésticos e 10.533 internacionais) (VIRACOPOS AEROPORTOS BRASIL, 2015)

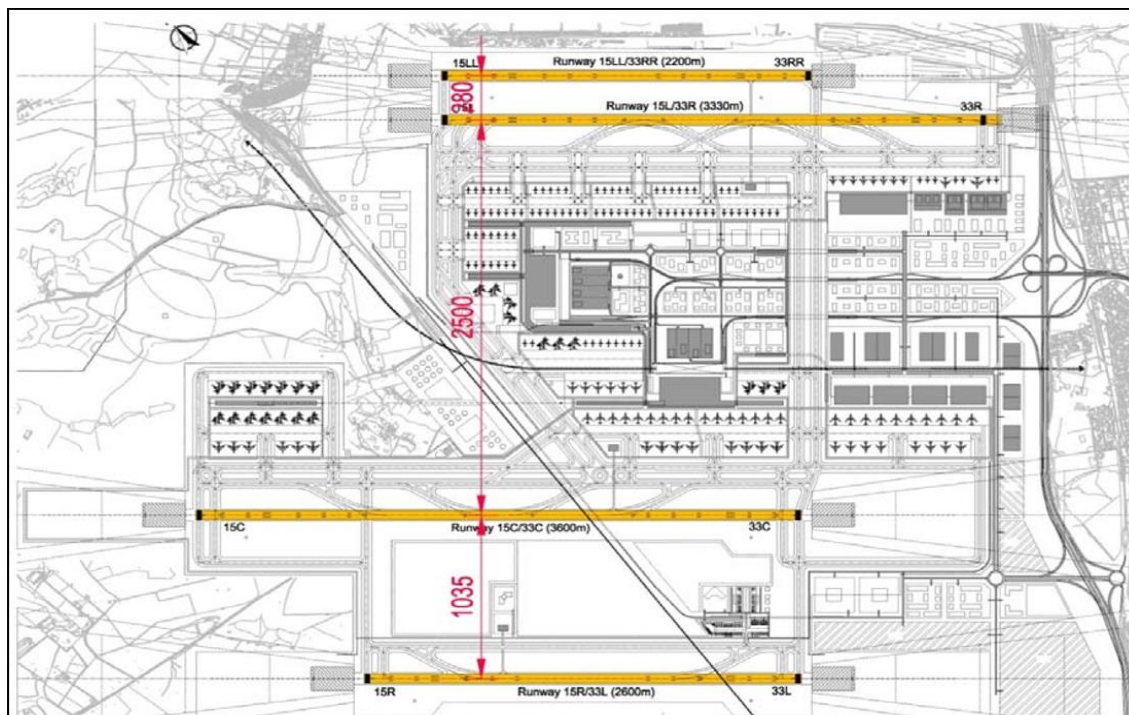
Ao analisar a programação de investimento e as etapas de elaboração do Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013), notou-se que a meta é possibilitar que o VCP, no início dos anos 2040, tenha capacidade de atender anualmente entre 75-80 milhões de passageiros, movimento de 1,3 a 1,4 milhão de toneladas de carga e tenha um sistema de quatro pistas de pouso e decolagem paralelas, atendendo simultaneamente a demanda de tráfego doméstico e internacional. Porém, algumas deficiências no âmbito da infraestrutura regional de transporte terrestre estão apontadas neste plano como prováveis obstáculos para o alcance desta projeção de futuro, o que demandará uma ação conjunta entre a concessionária e o poder público.

Neste enfoque, se faz urgente a consolidação de um sistema multimodal de transporte para acomodar as demandas de deslocamento terrestre e permitir a transferência integrada entre “o lado terra e o lado ar”, tanto de passageiros quanto de cargas (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013). Já com relação às três novas pistas (Mapa 56), que se somarão à única pista existente (3.330m), a proposta é de que todas²²⁰ estejam operando conjuntamente na década de 2040²²¹.

²²⁰ Pista 15L-33R = 3.240m e largura de 60m com acostamento de 7,5 m; Pista 15C-33c = 3.600m e largura de 60m com acostamento de 7,5 m; Pista 15R-33L = 2.600m e largura de 60m com acostamento de 7,5 m; Pista 15LL-33RR = 2.200m e largura de 45m, sem acostamento (Mapa 56).

²²¹ 2.^a pista quando o aeroporto atingir 178.000 movimentos; 3.^a pista 351.000 movimentos; 4.^a pista 456.000 movimentos.

MAPA 56. Localização das quatro pistas projetadas para o novo VCP



Fonte: (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013).

Um item importante contido no Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013) é o programa de desenvolvimento imobiliário comercial estruturado de maneira a ampliar as receitas do VCP, fomentando a construção de infraestruturas e empreendimentos multifuncionais com reverberação para além da fronteira do complexo aeroportuário, assim como já ocorre no Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol.

Como visto no estudo de caso holandês, a ampliação das atividades comerciais e industriais em torno do aeroporto impactaram positivamente no crescimento urbano daquela região, uma vez que a cidade aeroportuária se tornou um ponto estratégico na atração de emprego, comércio e negócios.

Conforme indica o Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013), a tendência é a de que a maior parte das receitas não aeronáuticas sejam geradas através das cobranças de taxas de estacionamento de carros, empreendimentos imobiliários, centros

logísticos e vendas de espaços publicitários. Neste sentido, a proposta da NACO é a de que o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) sirva não apenas como um modal de transporte de passageiros e de cargas, mas também como um empreendimento imobiliário urbano e polo gerador de empregos. Para tanto, consta no Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013) uma área de 90ha destinada para a construção da cidade aeroportuária, onde serão instalados edifícios de escritórios, centros logísticos, centro de conferências e empreendimentos do setor hoteleiro.

Sobre as cinco fases de implementação do Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP), tem-se algumas das projeções apontadas na Tabela 6, segundo informações disponibilizadas pela NACO - NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS (2013).

Tabela 6. Projeções das 5 etapas de implementação do Plano Diretor VCP

	1ª FASE	2ª FASE	3ª FASE	4ª FASE	5ª FASE
Passageiros /ano	14.000.000	22.000.000	45.000.000	65.000.000	75.000.000
Passageiros na hora-pico / hora	3.753	5.699	11.204	15.759	17.645
Quantidade de funcionários /dia	9.333	14.667	36.000	54.167	75.000
Carga (tonelada/ano)	350.000	480.000	875.000	1.170.000	1.300.000
Refeições/dia	2.681	6.856	16.829	36.462	46.747
Quartos de hotel	456	1.013	2.934	4.612	5.610

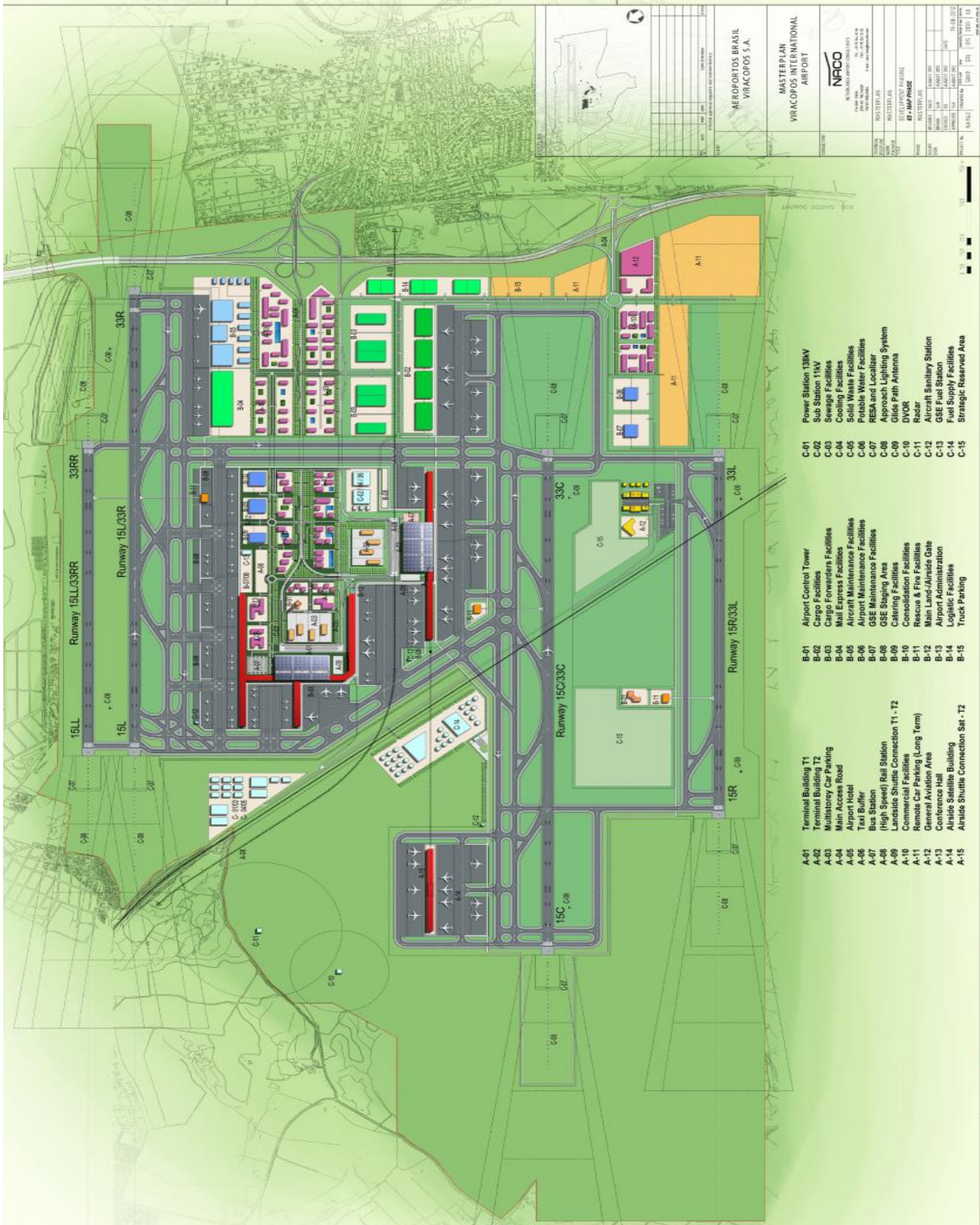
Fonte: (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013).

Dentre as projeções realizadas pela NACO - Netherlands Airport Consultants (2013), no caso específico do tráfego de carga aérea, o Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP) tende a superar o Aeroporto Internacional de Guarulhos / Cumbica (GRU), tornando-se o aeroporto líder em transporte de cargas no Brasil, devido, principalmente, ao crescimento do mercado total de cargas transportadas na região de Campinas (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013).

Na Figura 39 é possível conferir como será a cidade aeroportuária do Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP) após a evolução das cinco fases de implementação do Plano Diretor elaborado pela NACO. Constituída de dois terminais de passageiros, hotéis, edifícios comerciais e de escritórios, centro de conferência/ eventos, estação multimodal de ônibus e trem, uma estação de trem de alta velocidade, estacionamentos para carros, estacionamento para caminhões, áreas reservadas para a manutenção de aeronaves, área específica para abastecimento das aeronaves, setor de despacho de correspondências e malotes aéreos além de diversos galpões de infraestrutura logística, a cidade aeroportuária de Viracopos tende a se consolidar como uma nova centralidade urbana na cidade de Campinas (SP).

Assim, encontra-se no Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013) os elementos característicos de uma cidade aeroportuária e o prenúncio da constituição de uma Aerotropolis (KASARDA,2000) na perspectiva de uma proposta de futuro para o VCP para as próximas décadas.

Figura 39. Master Plan - VCP (2042)



Fonte: (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013).

5.6 Potencialidades e desafios da ampliação do VCP no contexto local e regional

Após apresentar o processo de urbanização de Campinas (SP), as transformações socioespaciais ocorridas, a partir dos anos 1950, na região ao redor do aeroporto, e o Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos elaborado pela NACO, buscou-se compreender de que maneira o VCP interage com Campinas (SP) e região.

Para entender a relação comercial entre o VCP e as cidades do entorno, a pesquisa buscou informações junto ao aeroporto e, também, no site do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MIDIC), via Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (Alice Web), no intuito de encontrar os dados referentes sobre cada cidade da Região Metropolitana de Campinas (RMC) – a ideia era fazer um panorama completo sobre o que a RMC²²² importa e exporta, via VCP. Ocorre que esta informação não pode ser encontrada, pois não é permitida a divulgação sobre a movimentação e a identificação da carga (origem e destino) por cidade, em razão de sigilo fiscal.

Por outro lado, foi possível encontrar informações gerais sobre o tipo de mercadoria que é exportada, e importada, via VCP. Dentre os setores econômicos que utilizam os serviços de transporte de cargas para fins de exportação estão: metal mecânico, telecomunicações, calçados, bolsas e cintos, produtos perecíveis, farmacêuticos, informática, papéis/embalagens e eletroeletrônicos. Já dentre os itens importados possuem destaque os setores: automotivos, telecomunicações, informática, químicos, aeronáuticos, eletroeletrônicos e farmacêuticos (CAPPA; LOPES, 2011). Nota-se, assim, que o VCP se faz presente como parte integrante do processo de distribuição de produtos acabados, peças, equipamentos, máquinas, matérias-primas e

²²² A região metropolitana de Campinas é uma unidade regional do Estado de São Paulo criada através da Lei Complementar Estadual nº 870, de 19 de Junho de 2000, formada por 20 municípios, totalizando uma área de 3.792 Km², e uma população de 3.088.783 habitantes distribuídos entre as cidades de Americana, Arthur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jáguaçu, Monte Mor, Morungaba, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

insumos de produção, dentro do sistema de produção da economia em rede (CASTELLS, 2000).

Importante ressaltar que o processo de ampliação da infraestrutura do VCP ocorre concomitantemente às transformações em curso no contexto econômico contemporâneo, dentre as quais se destaca a integração e o compartilhamento das redes de produção, comercialização e distribuição de mercadorias no âmbito no mercado mundial, tendo como um dos principais reflexos a consolidação da logística integrada da cadeia de suprimentos. Neste contexto, Cappa (2012) sinaliza que o modelo de engenharia de produção contemporânea reverbera na necessidade de se promover um sistema de transporte multimodal, no qual o aeroporto é peça fundamental.

Sobre os investimentos privados anunciados entre os anos de 2010 e 2015 para a RMC, notou-se que a maioria tratava de atividades econômicas do ramo de armazenagem de cargas, galpões industriais, empresas de manutenção de aeronaves, indústrias do setor de telecomunicações, central de banco de dados de entidades financeiras, indústrias do setor de componentes clínicos, empresas de tecnologia e plantas industriais automobilísticas. Já sobre os investimentos públicos, foram notados diversos esforços dos municípios para equipar as cidades e atrair novos investimentos, com destaque para os distritos industriais. São os casos de Campinas (Polo Logístico de Viracopos), Monte-Mor (Distrito Industrial), Indaiatuba (Terminal Intermodal Regional), Vinhedo (Distrito Industrial), Nova Odessa (Loteamento Industrial), Americana (Condomínios Industriais), Valinhos (Centro Logístico de Armazenagem) e Engenheiro Coelho (Distrito Industrial) (CAPPA; SPERANCINI; CUNHA, 2017).

Dentre as cidades que fazem fronteira com Campinas (SP) situadas na região próxima à área patrimonial do VCP (Hortolandia, Indaiatuba e Monte Mor) a que tende a se desenvolver com mais intensidade, aproveitando-se da dinâmica gerada pelos fatores de atratividade industrial e logística é Monte Mor (SP). Esta constatação foi feita após a pesquisa analisar os planos diretores destas três cidades e encontrar, apenas, no Plano Diretor de Monte Mor (SP),

aprovado no ano de 2015, uma visão estratégica para se apropriar das vantagens competitivas geradas pela proximidade com o VCP.

Dentre as diretrizes de desenvolvimento econômico contidas no capítulo II do texto da Lei Complementar nº 042 de 21 de dezembro de 2015, que versa sobre o Plano Diretor de Monte Mor, consta no artigo 12:

IV - Promover a criação de Distritos Industriais e de comércio atacadista; V- Atrair a atividade industrial, comercial e de serviços diversos, com ênfase nas micro, pequenas e médias empresas; VII Promover e incentivar a Zona de Expansão Urbana, estendendo-a a uma faixa de 1.500 metros a partir do eixo e ao longo da Estrada Municipal MOR-010, do seu lado direito sentido Sumaré, e do seu lado esquerdo até a divisa com a MOR-040, estrada Monte Mor - Santa Barbara D'Oeste, até a divisa dos Municípios, conforme delimitado no Anexo I (Mapa PDM-01), para criar nessa área um Polo de Condomínios de Alta Qualidade Ambiental, em função da proximidade com a Rodovia dos Bandeirantes, e o seu potencial para o turismo rural, ambiental e ecológico, cuja a área mínima dos lotes, deverá ser de 1.000,00 m² (mil metros quadrados) e testada frontal mínima de 20,00 m (vinte metros lineares) IX - Aproveitar o potencial econômico proporcionado pela duplicação da Rodovia SP-101, para consolidar o polo industrial, comercial atacadista e de serviços ao longo de suas avenidas marginais; X-Aproveitar o potencial econômico da Estrada Municipal MOR-334 (Estrada do Rio Acima) para criar polo industrial e comercial atacadista em função da proximidade do Aeroporto de Viracopos; XII-Incentivar a articulação da economia local a regional, a nacional e a interacional (Lei Complementar nº 042, 2015).

Já no Artigo 20, quando trata das Áreas de Especial Interesse Urbanístico (AEIU), ao mencionar o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) e a relação de proximidade com a cidade de Monte Mor fica mais evidente, ainda, a visão estratégica elaborada pelo município:

(AEIU. 02) - são as áreas destinadas exclusivamente para a criação da Zona de Consolidação Industrial e Comercial, compreendendo uma faixa de 500 metros do lado direito (sentido Campinas), a partir do eixo da faixa de domínio da Rodovia SP-101 e do eixo do leito carroçável da Estrada MOR-020 (Estrada de Indaiatuba) e do lado direito da Estrada Municipal MOR-334 (Estrada do Rio Acima, sentido Campinas) (...) Nas faixas de 500 metros do lado esquerdo da Rodovia MOR 020, sentido Indaiatuba, e lado direito da MOR 334 (Estrada do Rio Acima, sentido Campinas) sentido Campinas, somente serão permitidas atividades industriais caracterizadas como de baixo impacto ambiental, conforme definido no Artigo 7º da Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo e laudo técnico que comprove o baixo impacto ambiental, emitido por órgão público estadual ou federal. (Lei Complementar nº 042, 2015)

Como é possível depreender dos dois trechos destacados do Plano Diretor de Monte Mor (Lei Complementar nº 042, 2015), projeta-se para a área formada ao longo da estrada rural “RIO ACIMA” um grande vetor de desenvolvimento econômico, tornando este percurso em um provável anel viário de expansão de empreendimentos imobiliários, como a instalação de grandes condomínios residenciais. Além disso, prevê-se o fomento de negócios industriais e logísticos por meio de uma Zona de Consolidação Industrial e Comercial, no intuito de se criar um polo atacadista em função da proximidade com o VCP.

Nota-se (Figura 40) que a área ocupada por plantações agrícolas, principalmente cana de açúcar, tende a desaparecer a partir das futuras alterações no perímetro urbano local. O texto do Plano Diretor de Monte Mor (Lei Complementar nº 042, 2015) indicou que a área formada por 1.500 metros a partir do eixo e ao longo da Estrada Municipal RIO ACIMA, está demarcada como Zona de Expansão Urbana (ZEU).

Figura 40. Percurso da Estrada Rio Acima - Monte Mor (SP)



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em: 6 jun. 2016.

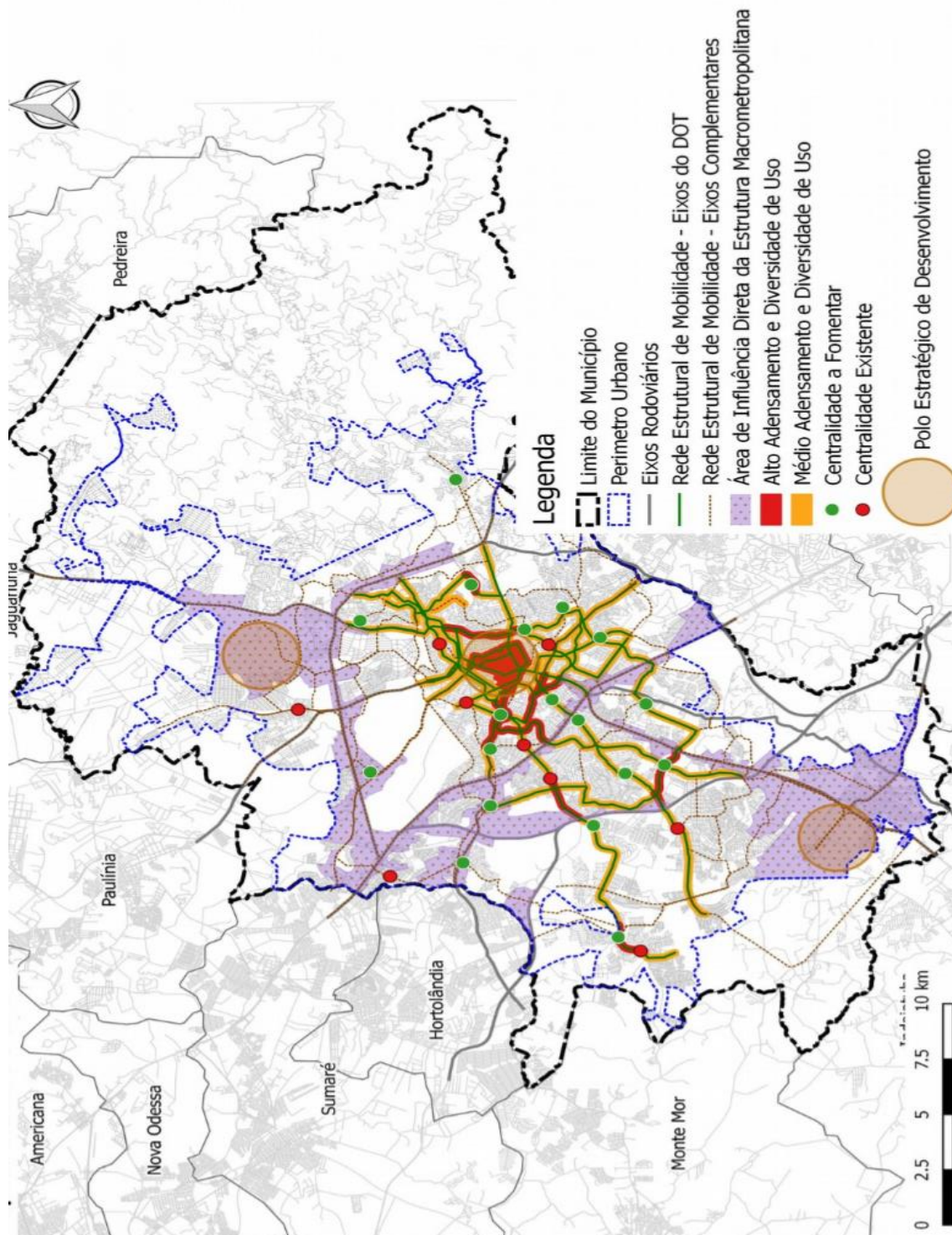
Dessa maneira, entende-se que a cidade de Monte Mor (SP), ao projetar-se em direção ao dinamismo aeroportuário, torna-se uma candidata em potencial para participar do processo de extensão das atividades produtivas ligadas aos setores de logística industrial, os quais demandam serviços de transporte aéreo.

Tratando especificamente sobre Campinas (SP), e o modo como o poder público pretende orientar o planejamento territorial da região ao redor do VCP, a pesquisa buscou informações no Plano Diretor Estratégico de Campinas (Lei Complementar 57/2017) aprovado pela Câmara Municipal de Campinas em 12 de dezembro de 2017.

De acordo com este novo regramento, o território da cidade passa a ser estruturado por meio de 04 (quatro) Macrozonas²²³, dentre as quais a pesquisa destaca a chamada “Macrozona Macrometropolitana”. Esta macrozona inclui o VCP e tem como uma de suas diretrizes integrar o aeroporto ao desenvolvimento urbano do município, sob a forma de um Polo Estratégico de Desenvolvimento (Mapa 57).

²²³ Macrozona Macrometropolitana – Abrange região situada integralmente no perímetro urbano, impactada por estruturas viárias, equipamentos e atividades econômicas de abrangência regional, nacional e internacional, sofrendo influência direta e indireta pela proximidade dessas estruturas no território, que alteram dinâmicas socioeconômicas, culturais e ambientais; Macrozona de Estruturação Urbana - abrange região situada integralmente no perímetro urbano, possui áreas reconhecidamente consolidadas e outras em fase de consolidação; Macrozona de Desenvolvimento Ordenado - abrange região situada integralmente na zona rural, destinada ao desenvolvimento de usos rurais e urbanos compatíveis com os termos da legislação específica; Macrozona de Relevância Ambiental - abrange região situada na sua maior parte fora do perímetro urbano e que apresenta relevância ambiental, áreas públicas estratégicas à preservação ambiental e o principal manancial hídrico (Rio Atibaia). Lei Complementar 57/2017 – PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO DE CAMPINAS. Prefeitura de Campinas

Mapa 57. Estrutura Urbana e os Polos Estratégicos de Desenvolvimento



Fonte: Lei Complementar 57/2017 – Plano Diretor Estratégico de Campinas.

As diretrizes para o Polo Estratégico de Desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Viracopos são:

I - apropriação do potencial representado pelo Aeroporto Internacional de Viracopos para incrementar o desenvolvimento sustentável do município e promover a requalificação da região; II - articulação do Município de Campinas com outras esferas de governo, municípios vizinhos e a operadora do Aeroporto, visando integrar as políticas territoriais no entorno do Aeroporto; III - adequação do sistema viário, rodoviário, ferroviário e de transporte de passageiros e cargas, para atender a demanda gerada pela ampliação do Aeroporto de Viracopos e pelo desenvolvimento previsto para a região; IV - provisão de alternativas de acesso e diferentes modais que articulem as regiões do Aeroporto às demais regiões do município, em especial aos outros polos de desenvolvimento; V - estruturação do entorno aeroportuário visando a instalação de atividades econômicas compatíveis à criação da centralidade e o equacionamento da questão habitacional existente sob a curva de ruído; VI - recuperação, requalificação e regularização urbanística e ambiental da região, de forma a implantar projetos habitacionais em áreas adequadas para atendimento à população moradora em áreas impróprias na região e criação de áreas atrativas para atividades comerciais, de serviços e industriais compatíveis com o entorno aeroportuário; VII – incentivo a programas de formação profissional que permitam a absorção da população local nos empregos que serão gerados pela ampliação do aeroporto; VIII - desenvolvimento de estudos visando à preservação da bacia do Rio Capivari Mirim, devido aos impactos da ampliação do sítio aeroportuário e a relevância dos mananciais do seu entorno, o baixo percentual de áreas permeáveis na área urbana consolidada e demais restrições ambientais existentes; IX - consolidação de um Plano de Requalificação da Região do Aeroporto de Viracopos, com participação da sociedade, indicação das formas de regularização fundiária, fontes de recursos e definição de responsabilidades para sua implantação. (Lei Complementar 57/2017, Subseção VI, artigo 25).

Já com relação à questão metropolitana, o texto do Plano Diretor Estratégico de Campinas (2017) determina como diretrizes da integração metropolitana uma maior articulação do poder público local junto ao Governo do Estado, a fim de promover:

a) implantação de diretrizes viárias para a integração do Corredor Metropolitano Noroeste ao Aeroporto de Viracopos; b) implantação dos trens regional e metropolitano e de suas estações de parada; c) construção de vias marginais e de novas transposições às rodovias e ferrovias; d) duplicação das rodovias Lix da Cunha (SP-073) e Miguel Melhado Campos (SP-324), no seu trecho urbano; e) implantação de novas ligações intermunicipais entre Campinas e Monte Mor e entre Campinas e Hortolândia (Lei Complementar 57/2017 no ART. 35, inciso XIV).

Sobre às questões de ordem urbana, principalmente ligadas à regularização fundiária, a Lei Complementar 57/2017 traz a demarcação das áreas para fins de Regularização Fundiária de Interesse Específico²²⁴, as Zonas Especiais de Regularização de Interesse Social²²⁵ e Áreas Sujeitas a Estudos do Plano de Requalificação da Região do Aeroporto de Viracopos²²⁶, cujos perímetros delimitados (Mapa 58) indicam diversas áreas, dentre as quais encontram-se as regiões do Campo Belo e dos DIC's. A pesquisa constatou, portanto, que o poder público avançará (espera-se) na promoção do desenvolvimento urbano e na oferta de melhores serviços públicos para as famílias que habitam estas áreas.

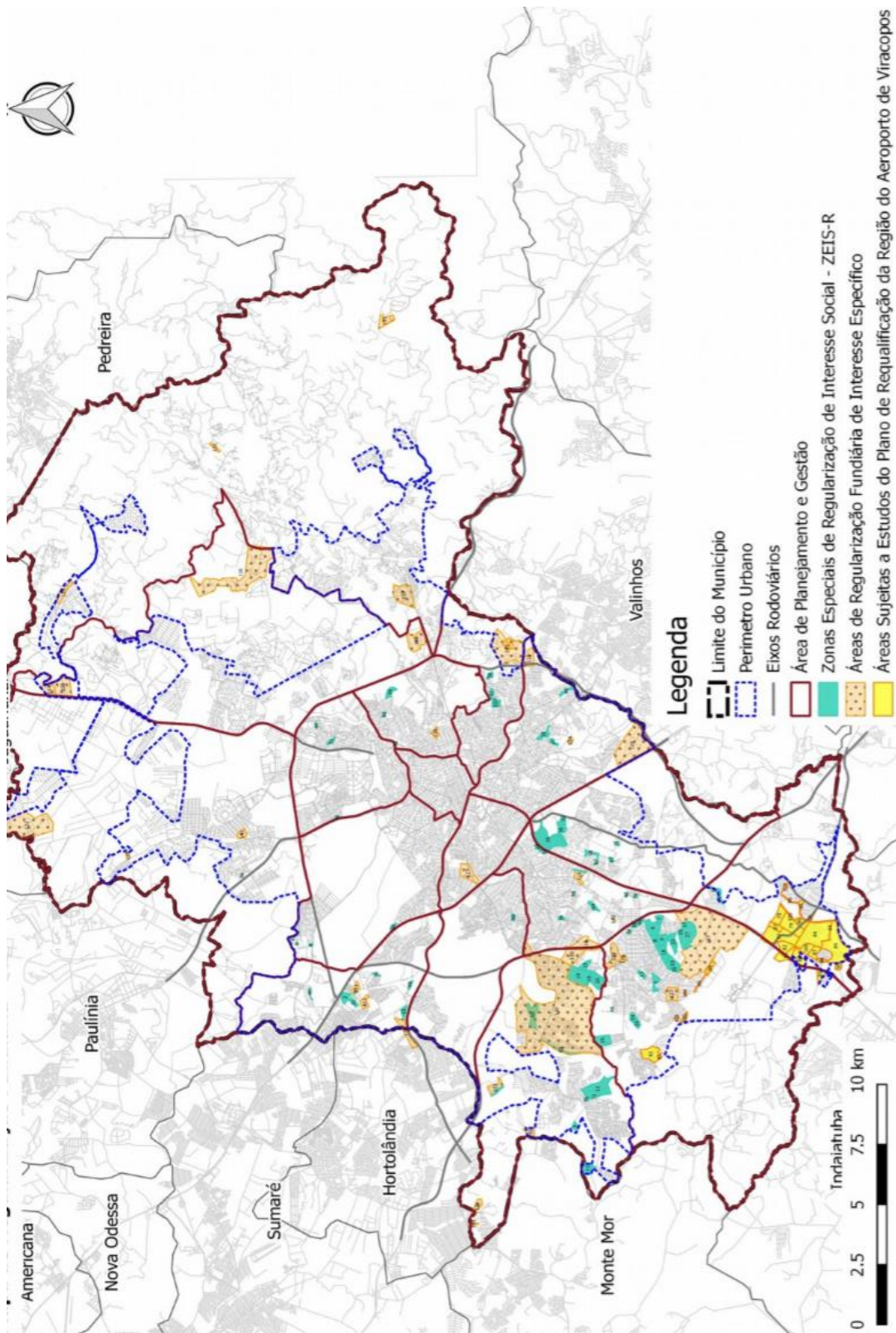
Ao analisar o texto do Plano Diretor Estratégico de Campinas (2017) foi possível atestar que muitas das inquietações abordadas ao longo desta tese foram elencadas como metas a serem transformadas em políticas públicas para solucionar questões de ordem urbana e estrutural na região ao redor do VCP. Dentre as metas, a pesquisa destaca os programas de formação profissional que permitirá uma melhoria na fonte de renda da população que habita, principalmente, as regiões sul e sudoeste, por meio da absorção desta mão de obra no contexto da dinâmica econômica a ser gerada a partir da cidade aeroportuária. Destaca-se, ainda, a meta de se elaborar uma agenda de desenvolvimento regional junto ao governo do Estado de São Paulo, que incluirá projetos de melhorias no setor de transporte e mobilidade urbana ao redor do aeroporto – garantindo fluidez e velocidade nos deslocamentos terrestres.

²²⁴ Aplicável aos núcleos urbanos informais, oriundos de parcelamentos clandestinos, irregulares, ocupados por população não caracterizada por baixa renda, incluindo parcelamentos ou condomínios industriais ou de serviços (Lei Complementar 57/2017).

²²⁵ Aplicável aos núcleos urbanos informais, oriundos de parcelamentos clandestinos, irregulares, assentamentos precários, ocupados predominantemente por população de baixa renda. (Lei Complementar 57/2017).

²²⁶ O Plano de Requalificação da Região do Aeroporto de Viracopos fundamenta-se em levantamentos planialtimétricos, cadastral e socioeconômico das áreas irregulares, estudos econômicos, de impacto ambiental, do sistema viário, e planos de mobilidade e de transporte regional (Lei Complementar 57/2017).

Mapa 58. Regularização fundiária e requalificação urbana ao redor do VCP



Fonte: Lei Complementar 57/2017 – Plano Diretor Estratégico de Campinas.

Interessante avaliar que, ao longo dos estudos realizados, a busca por uma melhor gestão do território ao redor dos aeroportos, resultou, nos casos holandês e norte-americano, na instituição de uma estratégia compartilhada entre o poder público e a administração aeroportuária. Tal tendência se apresenta, também, no VCP, a partir do momento em que este aeroporto foi inserido no Plano Diretor Estratégico de Campinas, aprovado em 2017, sob a forma de agente propulsor de desenvolvimento urbano e econômico, reconhecido como parte integrante do processo de urbanização da cidade de Campinas (SP).

Apesar desta recente agenda pública com forte interesse de incluir o VCP no âmbito das questões urbanas locais e regionais, a partir das experiências constatadas nos dois estudos de caso internacionais (holandês e norte-americano), este capítulo revela que o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) ainda guarda uma fraca presença e participação, via órgãos competentes, no processo de enfrentamento das principais questões contemporâneas que envolvem o aeroporto e a cidade, relacionando-se de maneira desarticulada com o território de influência, tanto em Campinas (SP) como nos municípios circunvizinhos. Portanto, urge-se instaurar um processo compartilhado de gestão urbana da região ao redor do VCP, através de uma maior participação dos administradores do VCP junto aos órgãos públicos locais e regionais, a fim de integrar este aeroporto na dinâmica urbana, qualificar urbanisticamente as áreas “opacas” (SANTOS, 1994), promover o desenvolvimento social das comunidades que habitam as áreas limítrofes ao complexo aeroportuário, e melhor aproveitar das potencialidades oferecidas no âmbito do desenvolvimento econômico local a nível regional.

6 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS APURADOS

Ao longo dos estudos realizados para a elaboração desta tese, notou-se que o equipamento aeroportuário se apresenta como parte integrante de uma estratégia de desenvolvimento para as cidades contemporâneas. Onde antes se localizava apenas uma zona aeroportuária, geralmente distante e afastada do

cotidiano das pessoas, encontra-se não apenas um equipamento de transporte aéreo, como um acessório anexo das cidades, mas, sim, um potente protagonista do cenário urbano atual.

Os professores e urbanistas australianos Freestone (University of New Wales, [201-]) e Baker (QUT, 2008), argumentam que a literatura específica de planejamento urbano, de certa forma, negligencia o impacto e o potencial dos aeroportos localizados, principalmente, nas áreas metropolitanas. De fato, a literatura específica sobre aeroportos, até pouco tempo, era tratada de maneira isolada tecnicamente pelos profissionais da engenharia aeronáutica, sem um quadro mais amplo de referências econômicas, sociais e urbanísticas.

Dessa forma, o presente estudo buscou entender de que maneira o urbanismo contemporâneo se enquadra no processo de implantação de um projeto estratégico local (cidade aeroportuária) e como se dá a expansão da dinâmica urbana e econômica na região de influência (Aerotropolis).

Compartilha-se, aqui, da ideia de que os aeroportos tendem a se tornar um dos principais temas de investigação no campo da gestão urbana, e do planejamento urbano-regional, ao assumirem a função de equipamentos de infraestrutura articulados com o crescimento urbano e com o desenvolvimento econômico das cidades globais (SASSEN, 2001), interligadas em “redes” e “nós” (CASTELLS, 2000). Suscita-se, portanto, o debate sobre o papel do poder público no encaminhamento deste processo e qual o modelo de gestão pública adequado para ser aplicado no âmbito do território sob influência direta de um aeroporto.

O que talvez deva ser colocado como ponto de interrogação é a questão de se promover, ou não, a Aerotropolis como modelo de urbanização genérica, constituída de um espaço urbano sem história, sem identidade, superficial. Na obra intitulada ‘S,M,L,XL’, os pesquisadores KOOLHAAS e MAU (1995) destacam os grandes projetos em escala urbana e questionam o urbanismo realizado nas grandes metrópoles. Ao tratarem especificamente sobre os aeroportos no mundo contemporâneo afirmam que :

[...] os aeroportos agora estão entre os elementos mais singulares e característicos da Cidade Genérica, seu veículo mais forte de diferenciação (...). Tornando-se cada vez maiores, equipados com instalações cada vez mais desconectadas da plataforma de embarque, estão a caminho da substituição da cidade. A condição de passageiro “em trânsito” dentro de um aeroporto está se tornando universal. Juntos, os aeroportos contêm populações de milhões - além da maior força de trabalho diária. Na integridade de suas instalações, eles são como quarteirões da Cidade Genérica, às vezes até o motivo de ser (o seu centro?) Com a atração de ser sistemas herméticos (fechados) de que não há escapatória - exceto para outro aeroporto (KOOLHAAS; MAU, 1995, p. 1251-1252).

De fato, as políticas e os projetos urbanos contemporâneos seguem uma lógica de planejamento estratégico que moldam uma morfologia de cidade que passa a ser replicada e podem, se não forem dotados de mecanismos de proteção à identidade, seguir um modelo homogêneo financiado pelo mercado imobiliário, os quais reconfiguram as cidades de maneira similar, dentro de uma espécie de signo, símbolo ou código urbano global.

Assim, a cidade contemporânea, ao requalificar setores de seu território para se posicionar frente ao disputado sistema de mercados internacionais, dentro da complexa rede de cidades globais (SASSEN, 2001), molda setores das cidades de maneira parecida, genérica (KOOLHAAS; MAU, 1995). A região aeroportuária, assim como já foi em outras épocas, por exemplo, o shopping center, tende a se tornar um símbolo deste urbanismo massificado, caso a identidade local-regional seja desenraizada.

No caso específico do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, nota-se o aeroporto como parte integrante de um núcleo urbano consolidado e articulador de uma área metropolitana, onde a Aerotropolis se configura em um espaço geográfico multimodal atrelado ao sistema de redes e fluxos da economia global. Tal arranjo, além de servir aos setores industriais e à economia, também serve às pessoas que ali trabalham, habitam e circulam.

Com base nos estudos realizados sobre o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, entende-se que o mesmo não pode ser classificado como um ‘não lugar’, isolado, solitário (AUGÉ, 2004). Ao integrar o modelo de produção capitalista contemporânea, o qual depende do modal aéreo para ampliar as

redes de fluxos (CASTELLS, 2000), este aeroporto se relaciona com extrema intensidade com a dinâmica econômica, social e política da região onde o mesmo está instalado.

Assim, entende-se que o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol, ao atuar como um elo entre o local e o global, e possibilitar a competitividade regional no bojo da rede de fluxos econômicos, representa um exemplo próximo da Aerotropolis esquematizada por Kasarda (2000). Porém, como foi explanado no estudo de caso holandês, sem planejamento e controle de uso do solo ao redor do aeroporto, dificilmente haverá a possibilidade de se concretizar uma cidade aeroportuária e, quiçá, uma Aerotropolis nos mesmos moldes.

No estudo de caso realizado sobre a cidade norte-americana de Memphis (TN), pode-se conferir a maneira como os planos locais e os planos regionais incluem o Aeroporto Internacional de Memphis no planejamento urbano, ainda que em um nível não tão abrangente como o encontrado no modelo holandês. Na oportunidade, analisou-se de que maneira a cidade de Memphis (TN) se destaca como uma cidade-região (GEDDES, 1994; PERROUX, 1975; SANTOS, 1988b) ao liderar uma área metropolitana com presença em três estados (Tennessee, Arkansas e Mississippi) onde há uma confluência de rotas de transporte seja pelo porto, pelos trilhos, pelas rodovias e pelo aeroporto - o que condiz com a vocação logística desta região dos Estados Unidos.

Além disso, constatou-se que o processo de formação da Aerotropolis de Memphis reflete a configuração de uma área específica da metrópole e seus rearranjos territoriais, baseados na agilidade e no dinamismo gerado pelo intercâmbio comercial, organizados sob a esfera da globalização das economias.

Neste caso, o processo de formação da Aerotropolis a partir do Aeroporto Internacional de Memphis (TN) exemplifica como o espaço urbano, centrado em torno de um grande aeroporto, tem em sua primeira área de influência o formato de uma cidade aeroportuária, a qual tende a se conectar a outros modais de transporte e amplificar o desenvolvimento da região metropolitana, como ficou demonstrado no estudo de caso do condado DeSoto (MS).

Porém, é importante ressaltar que, desde 2005, aumentaram as taxas de pobreza em Memphis (TN) e a crise econômica de 2008 intensificou a desigualdade social, alcançando a marca de 20% dos habitantes vivendo abaixo da linha da pobreza²²⁷ - o que só não ocorreu de forma drástica na população com mais de 65 anos devido ao programa nacional de segurança social (DELAVERGA, 2015). Assim, resolver as demandas sociais como a melhoria dos níveis educacionais e de renda, principalmente da comunidade afrodescendente, como é o caso do bairro Oakhaven, constam como os primeiros desafios deste plano de posicionar a cidade de Memphis (TN) no modelo de desenvolvimento que assume o nome de Aerotropolis.

Ao tratar especificamente sobre o VCP, a pesquisa apresentou alguns elementos que evidenciaram, após décadas de periferização (SANTOS, 2005) das regiões sul e sudoeste de Campinas (SP), a formação de uma nova centralidade urbana em uma região com demandas sociais de grande complexidade.

Com base nos estudos realizados, constatou-se a possibilidade de, a partir do projeto de ampliação do VCP, ser possível requalificar esta região da cidade de Campinas (SP) através de uma melhor orientação dos investimentos públicos no que tange à oferta de saneamento básico, moradias, equipamentos públicos de educação, saúde e, principalmente, na qualificação profissional dos moradores que habitam nas áreas próximas ao aeroporto.

Depreende-se das análises sobre a influência do VCP no espaço urbano uma nova ordem na relação cidade e aeroporto, a qual deverá alcançar, em um segundo momento, o contexto regional por meio do fomento à industrialização e da abertura de novos empreendimentos urbanos, além de qualificar os acessos terrestres para que as cidades circunvizinhas interajam com as potencialidades oferecidas pelo Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP). Por fim, no Quadro 2 é possível conferir as principais sínteses de cada estudo de caso analisado ao longo desta pesquisa.

²²⁷ A renda mínima estabelecida em 2012 para uma pessoa nos Estados Unidos ser considerada pobre é US\$ 11.720 anuais, ou US\$ 980 por mês.

Quadro 2: Quadro síntese dos estudos de caso

AMS	MEM	VCP
O Aeroporto de Amsterdam-Schiphol integra um núcleo urbano consolidado e articulado com a Região Metropolitana de Amsterdam	O Aeroporto Internacional de Memphis esta em fase de ampliação das relações econômicas com as áreas limítrofes ao aeroporto, e já alcança alguns municípios do estado vizinho, o Mississipi.	O Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas, apesar de integrar uma cidade sede de uma região metropolitana, carece de investimentos de infraestrutura para agir como um articulador de desenvolvimento regional.
A cidade aeroportuária de Schiphol, composta por diversos empreendimentos logísticos e industriais, é dotada de um rigoroso planejamento e controle de uso do solo.	A cidade aeroportuária de Memphis, em fase de ampliação, está planejada de modo a se desenvolver ao redor de um sistema multimodal de infraestrutura de transportes, fomentar novos parques industriais e revitalizar as áreas urbanas circunvizinhas, sob um permanente controle do uso e ocupação do solo.	A cidade aeroportuária de Viracopos, projetada pela NACO (2013), está planejada para se consolidar como uma nova centralidade urbana na cidade de Campinas (SP), visto que estão programadas diversas obras de cunho logístico, empresarial e industrial. Há dúvidas sobre como será feito o controle do uso e ocupação do solo desta região.
A Aerotropolis de Schiphol se configura em um espaço geográfico multimodal atrelado ao sistema de redes e fluxos da economia global.	A Aerotropolis de Memphis encontra-se em processo de formação e tende a alcançar os estados do Mississipi, ao sul, e Arkansas, ao oeste.	Ainda não é possível falar em Aerotropolis de Viracopos. Porém, a pesquisa indicou que o fato da cidade de Monte Mor (SP) incluir no seu plano diretor uma série de diretrizes de desenvolvimento atreladas à proximidade com o VCP, esta tende a integrar o eixo de expansão regional da cidade aeroportuária de Viracopos e a formar um corredor logístico, assim como ocorre nos exemplos holandês e norte-americano.

AMS	MEM	VCP
O AMS possui um alto grau de interação urbana. Além de servir aos setores industriais, o desenvolvimento urbano atrelado ao aeroporto também serve às pessoas que ali trabalham, habitam e circulam.	O MEM não possui uma interação urbana tal qual ocorre no exemplo holandês, mas articula-se junto aos demais modais de transporte interligando os clusters industriais alocados na região metropolitana de Memphis.	O VCP possui uma frágil interação urbana com a região circunvizinha, e uma ausência de relacionamento social com as comunidades alocadas nas proximidades.
Possui uma Autoridade Aeroportuária (1958) que planeja as ações referentes ao desenvolvimento da cidade aeroportuária e gerencia o controle do uso e ocupação do solo juntamente com os municípios vizinhos.	Possui uma Autoridade Aeroportuária (1969) que, além do município de Memphis (TN), tem sob a sua jurisdição de planejamento e zoneamento as cidades de Southaven (MS) e Horn Lake (MS), localizadas no condado DeSoto (MS)	Não possui uma Autoridade Aeroportuária. Ao longo dos estudos sobre a evolução da ocupação humana das áreas ao redor do VCP, não foi constatado um controle efetivo no uso e na ocupação do solo, e tampouco uma articulação dos planos urbanos entre os municípios limítrofes (Hortolândia, Monte-Mor e Indaiatuba).

7 CONCLUSÕES

Esta pesquisa investigou as dinâmicas urbanas geradas a partir das atividades econômicas ligadas ao padrão de produção industrial contemporâneo, sendo o aeroporto uma das principais infraestruturas de apoio a este modelo de desenvolvimento.

Ao mesmo tempo, buscou-se compreender como o mercado imobiliário se insere neste processo ao participar da oferta de projetos urbanos que remetem a um certo tipo de homogeneidade (distritos industriais, edifícios de escritórios, hotéis, empreendimentos residenciais) que pode ser entendida como

uma dimensão espacial do capital financeiro nas cidades inseridas na rede de fluxos globais (CASTELLS,1999).

Desse modo, para responder à pergunta e à hipótese feitas a respeito da relação do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) no contexto contemporâneo local e regional, consolidou-se, primeiro, um entendimento conceitual sobre a Aerotropolis. Em seguida, analisou-se as relações estabelecidas entre o aeroporto e o contexto urbano, a partir de duas experiências internacionais. Por fim, contemplada a abordagem temática, refletiu-se de que maneira o VCP se apresenta neste processo.

Nos estudos de caso analisados, destaca-se o gerenciamento público do uso do solo realizado na Holanda, o qual, embora receba investimentos imobiliários privados, consegue equilibrar e orientar a expansão da dinâmica urbana ao redor do Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol por meio de uma competente estrutura organizacional gerenciada pela Autoridade Aeroportuária e, principalmente, por um planejamento a longo prazo da ocupação territorial, feito através da constituição de uma reserva de terras públicas.

A participação do poder público na orientação do desenvolvimento urbano e regional na Holanda é, de fato, algo a se sublinhar como uma matéria a ser melhor explorada pelos urbanistas e pesquisadores da área de planejamento urbano, visto que se encontra neste país uma variedade de exemplos que podem servir como elementos de reflexão e, também, auxiliar na formulação de programas urbanos em diversas cidades, como no caso de Campinas (SP) e Memphis (TN).

Os estudos realizados permitem concluir que o gerenciamento e o acompanhamento da produção imobiliária, ao redor do aeroporto, são as primeiras medidas a serem implementadas na política de uso e ocupação do solo dos municípios candidatos a instituir em seu território uma cidade aeroportuária (KASARDA, 2000), a fim de encaminhar o desenvolvimento regional sob os moldes de uma Aerotropolis. Fica claro, a partir da experiência holandesa, a influência do padrão de cidade compacta na busca constante da

fluidez nos deslocamentos, como o fomento ao transporte público e de conjuntos habitacionais ao redor dos complexos industriais e distritos comerciais instalados ao longo dos corredores econômicos, irradiados a partir da cidade aeroportuária.

Importante ressaltar que não se buscou fazer aqui uma defesa do conceito da Aerotropolis holandesa, mas, sim, entender como opera o modelo de desenvolvimento urbano ao redor do aeroporto holandês que, de acordo com o formulador da estratégia da Aerotropolis (KASARDA, 2000), é o exemplo mais próximo de um projeto estruturante de uma cidade global interligada aos sistemas contemporâneos de produção capitalista (CASTELLS, 1999; SASSEN, 2001; SANTOS, 1997).

Ainda, justificou-se o estudo do modelo holandês pelo fato da empresa concessionária Viracopos Brasil, que administra o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), ter apresentado o plano diretor deste aeroporto sob os moldes da Aerotropolis, projeto este elaborado em 2013 pela empresa holandesa NACO (NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013), especialista em aeroportos e parceira do Grupo Schiphol desde os tempos da reconstrução do aeroporto holandês, após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

A pesquisa envolveu sobretudo a leitura do processo de urbanização das três metrópoles estudadas (Amsterdã, Memphis e Campinas), aliada à compreensão dos impactos regionais circunscritos à presença de um aeroporto internacional cargueiro em cada região metropolitana, o que demandou, inicialmente, estudar os momentos em que o aeroporto se instala afastado da dinâmica urbana. Posteriormente, analisou-se os setores urbanos que, dadas as dimensões das influências econômicas no território, constituem o núcleo de uma nova centralidade, a chamada cidade aeroportuária.

Dessa maneira, a leitura do processo de urbanização das cidades estudadas implicou na incorporação de elementos históricos que sedimentaram o processo investigativo proposto, os quais, cabe dizer, ampliaram em muito o volume de conhecimento inicialmente almejado.

O fato de ter encontrado em Memphis (TN) fortes particularidades locais do espaço estudado, como a questão racial, os problemas de violência urbana e o alto índice de pobreza, trouxeram para a tese elementos que seriam incorporados na previsão inicial, apenas, na discussão sobre a cidade de Campinas (SP). Vale lembrar que a cidade norte-americana foi incluída na pesquisa por sediar o Aeroporto Internacional de Memphis (MEM) que, durante muitos anos, foi o aeroporto de cargas mais movimentado do mundo (1993-2009), e encerrou, o ano de 2016, na segunda colocação, atrás do Hong Kong International Airport (AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL, 2015).

Desse modo, a pesquisa concluiu que o MEM, um aeroporto especializado no transporte de cargas, que conta com uma dinâmica de desenvolvimento urbano e regional em evolução, de certa maneira, pode servir de base na orientação do desenvolvimento da cidade aeroportuária ao redor do Aeroporto Internacional Viracopos-Campinas (VCP), principalmente no que tange à constituição dos empreendimentos logísticos e dos corredores econômicos, como são os casos do Memphis Megasite, das zonas de exportação (FTZ) alocadas nas cidades circunvizinhas a Memphis (TN) e no fomento do desenvolvimento regional, como visto no exemplo de DeSoto (MS).

A pesquisa constatou que as características dos aeroportos de Schiphol, Memphis e Viracopos, aeroportos internacionais com alta participação no transporte de cargas, inserem as cidades onde estão alocados e, por consequência, a região, no circuito das cidades globais (SASSEN, 2001) e das redes de fluxos comerciais (CASTELLS, 1999; CASTELLS, 2000). Compreendeu-se, também, que a partir do momento em que este processo incorpora o contexto regional, buscam-se alternativas para adaptar o espaço urbano das cidades, como o apoio de uma infraestrutura multimodal de transportes, no qual o aeroporto é destaque.

Com relação ao conceito estratégico da Aerotropolis (KASARDA, 2000), a pesquisa encontrou no modelo holandês de desenvolvimento urbano e regional, um exemplo real de como a cidade de Campinas (SP) e outras circunvizinhas,

dotadas de áreas urbanas e rurais sob influência direta do VCP, podem ser requalificadas.

Porém, a pesquisa se deparou com dificuldades recentes para uma provável transformação do espaço ao redor do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas. Estas dificuldades se tornaram mais explícitas no ano de 2017, com a divulgação da notícia²²⁸ (ACIONISTAS, 2017) de que os acionistas da Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos (ABV) autorizaram a devolução da concessão do aeroporto - até que o processo de relicitação²²⁹ seja concluído, a empresa ABV continuará operando VCP.

Sobre a desistência da concessionária Viracopos Brasil de continuar a gerenciar o VCP e de implementar o plano diretor de desenvolvimento elaborado pela NACO, em 2013, encontrou-se a informação de que tão logo foi divulgada a desistência da concessionária, surgiram empresas internacionais (MIRANDA, 2018), com sede na China, Rússia, Turquia e Cingapura, interessadas em adquirir a concessão de VCP.

No bojo dessa indefinição, uma informação encontrada nos últimos meses de elaboração desta tese é que o Plano Diretor de Desenvolvimento do VCP, formulado a partir do modelo ancorado na experiência holandesa, ainda poderá acontecer. Em novembro de 2017 foi publicada a notícia de que o Grupo Schiphol, juntamente com um grupo de investidores internacionais, estaria interessado em formalizar uma proposta para concorrer no processo de relicitação e assumir o controle de VCP (IG4, 2017).

²²⁸ As empresas Triunfo Participações e Investimentos, UTC Participações, a francesa Egis Airport Operation e a Infraero, haviam formalizado investimentos para as próximas três décadas (2012-2042) na ordem de aproximadamente R\$ 9,5 bilhões. Uma das razões apresentadas pela devolução da gestão do VCP para o Governo Federal é que a empresa UTC, envolvida na operação conduzida pela Polícia Federal e Ministério Público no combate à corrupção (Lava Jato), pediu recuperação judicial e não tem condições financeiras de manter os investimentos, o que acarretou no acúmulo de aportes de recursos feitos pelas outras empresas societárias, resultando no pedido de devolução da concessão. Soma-se a este problema, o fato do VCP não ter alcançado a demanda projetada tanto para o faturamento no transporte de cargas, quanto de passageiros.

²²⁹ A última notícia sobre este fato, coletada antes da finalização da tese, foi publicada no dia 9 de janeiro de 2018, quando o então ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Lessa, assinou o decreto de regulamentação da Lei 13.448/2017 que trata das regras de relicitação das concessões no transporte no Brasil.

Portanto, após os estudos realizados e a permanência das indefinições administrativas, a análise recuperou a hipótese inicial e concluiu que existe, sim, uma oportunidade para a cidade de Campinas (SP), assim como também para cidades vizinhas, a princípio para Monte-Mor (SP), participarem do ciclo de desenvolvimento a ser instado após a consolidação da cidade aeroportuária de VCP.

Com relação à pergunta: *De que maneira a cidade de Campinas se beneficiará, ou quem se beneficiará, do potencial econômico agregador impulsionado pela ampliação deste aeroporto e da formação da cidade-aeroportuária sob os moldes do conceito da Aerotropolis?* Os estudos constataram que dentre as cidades situadas em um raio de 30 km de distância do VCP (Figura 41), no âmbito da área de abrangência direta da Aerotropolis (KASARDA, 2000), a cidade de Monte-Mor (SP) foi a que melhor adequou o Plano Diretor Municipal para se apropriar das vantagens competitivas (PORTER, 1990) geradas pela localização geográfica. No caso, foi instituída uma área destinada à criação de uma Zona de Consolidação Industrial e Comercial, além de fomentar a urbanização de uma extensa área ao longo da estrada municipal chamada Rio Acima, localizada na sub-bacia do Rio Capivari-Mirim, conhecida pela produção agrícola de cana de açúcar, em uma área de especial interesse urbanístico (AEIU).

Já com relação à cidade de Campinas (SP), entende-se que o poder público local deveria adaptar as políticas de desenvolvimento urbano das regiões que fazem divisa diretamente com o VCP, como são os casos das regiões dos DIC's e do Campo Belo, a fim de se apropriar do desenvolvimento imobiliário e articular condicionantes para que o capital financeiro também seja direcionado sob a forma de contra partida às autorizações de construção dos empreendimentos logísticos, dos futuros distritos industriais, das áreas comerciais e hotelaria, de tal forma que capacite uma política de requalificação urbana e fomente a implementação de obras de infraestrutura básica nos bairros que compõem as regiões onde, historicamente, foram consideradas como o lugar dos pobres, a periferia e, por muitas décadas, fora do radar dos investimentos públicos e privados.

Assim como foi constatado em Memphis (TN), onde há a necessidade de melhor atender as comunidades, formadas em grande maioria por famílias pobres e com pouca qualificação profissional, que habitam ao redor do aeroporto, entende-se que uma maneira de melhorar o padrão de vida das populações que habitam ao redor do VCP, em Campinas (SP), passa por uma melhor oferta de equipamentos de educação e de serviços de treinamento profissional, assim como faz o condado DeSoto (MS), onde diversos são os cursos profissionalizantes direcionados ao treinamento e capacitação profissional ligados aos setores de comércio exterior e logística.

Um indicativo de que Campinas (SP) poderá requalificar a região ao redor do VCP encontra-se no Plano Diretor Estratégico de Campinas (Lei Complementar 57/2017), aprovado pela Câmara Municipal de Campinas no último mês de elaboração desta tese, em dezembro de 2017. Consta neste plano um conjunto de metas com a finalidade de integrar o aeroporto ao desenvolvimento urbano do município sob a forma de um Polo Estratégico de Desenvolvimento. Dentre as medidas elencadas estão: estruturação das áreas limítrofes ao VCP visando a instalação de atividades econômicas, a requalificação e regularização dos loteamentos já instalados, novos projetos habitacionais e o incentivo à programas de formação profissional da população

local em atividades relacionadas aos setores econômicos que demandam os serviços aeroportuários (Lei Complementar 57/2017).

Espera-se, contudo, que ao longo da implementação destas metas, sob a forma de políticas públicas, não ocorra o processo de gentrificação²³⁰ (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2002) visto que, segundo estes autores, a transformação de usos e a valorização imobiliária são bem-vindas apenas para o capital imobiliário urbano já que: “nas cidades globais certamente causa a melhor das impressões, razão a mais para se replicar o modelo nos enclaves da periferia” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2002, p. 38).

Será fundamental para uma verdadeira requalificação urbana da região ao redor do VCP que a implantação do Polo Estratégico de Desenvolvimento ocorra sem gentrificação, de modo a evitar o deslocamento das populações pobres, que há décadas, algumas desde os anos de 1950, habitam esta região, impedindo-as de usufruir dos investimentos realizados.

A respeito do discurso político contido na legislação municipal de Campinas (SP), no caso, no Plano Diretor Estratégico de Campinas (Lei Complementar 57/2017), é de suma importância ressaltar que, apesar do mesmo registrar uma intenção política do governo local de Campinas (SP) inscrita sob a forma de instrumentos legais aplicados à regularização fundiária e gestão urbana democrática, normatizadas pelo Estatuto das Cidades²³¹, cabe alertar que o Plano Diretor Estratégico de Campinas, aprovado em 2017, efetivamente responderá ao interesse público se houver um acompanhamento permanente pelos movimentos populares, comunidades de moradores e representantes legais do poder público no tocante às iniciativas relacionadas à requalificação urbana como condição para evitar a gentrificação nas áreas de entorno ao Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).

²³⁰ Valorização monetária da região, aumento do preço do aluguel e das propriedades urbanas, aumento dos custos de bens e serviços, e menos oferta e opções de habitação para as populações de baixa renda.

²³¹ A Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001 regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 e trata dos temas específicos sobre a política urbana no Brasil.

A tese não critica explicitamente o padrão de desenvolvimento apoiado pelo mercado imobiliário e elaborado no bojo de uma estratégia de negócios ligados ao comércio exterior, com apoio logístico do modal aéreo no transporte de cargas (KASARDA, 2000). Contudo, defende que o poder público local deveria impor condicionantes para que as regiões precárias da cidade de Campinas (SP), ou “opacas” (SANTOS, 1994), localizadas às portas do perímetro do VCP, sejam partícipes do Polo Estratégico de Desenvolvimento de Viracopos, de modo a incluir as famílias, ali instaladas, no processo de requalificação urbana.

Visando uma melhor organização do desenvolvimento urbano ao redor do aeroporto, as conclusões da pesquisa indicam a necessidade da instituição de uma Autoridade Aeroportuária de Viracopos, formada por representantes de entidades públicas e privadas, órgãos de governo e líderes comunitários para atuarem em conjunto com a concessionária do VCP, sob a espécie de um conselho gestor do Polo Estratégico de Desenvolvimento de Viracopos. No caso, poderá incluir outros municípios, assim como demonstrou a exitosa prática realizada há décadas na Holanda, onde os planos diretores e os planos de uso e ocupação do solo são elaborados de maneira conjunta entre os municípios que fazem divisa direta com o Aeroporto Internacional de Amsterdam-Schiphol.

Entende-se, portanto, que as autoridades públicas de Campinas (SP), do estado de São Paulo e do governo federal (INFRAERO) precisam atentar para a importância do desenvolvimento integrado, reconhecendo a região envolta do VCP como parte da dinâmica urbana/regional/nacional contemporânea. Uma primeira tentativa poderia incluir a subprefeitura do recém instituído Distrito do Ouro Verde como a figura política institucional legal na coordenação das atividades da Autoridade Aeroportuária de Viracopos, visto que este distrito, criado em 2014, possui na sua delimitação perimétrica a área patrimonial do VCP.

Esta questão da formalização de um ente representativo multisetorial, para lidar com as interferências do aeroporto no ambiente urbano (e vice e versa), por si só, já é motivo de novas pesquisas e avaliações acadêmicas que ensejam em um novo objeto de estudo e debate a respeito da organização territorial das áreas

de influência aeroportuária no Brasil. No caso específico desta pesquisa, a investigação não avançou sobre as particularidades de cada país, no caso, Holanda, Estados Unidos e Brasil, no tocante aos regramentos institucionais administrativos referentes à gestão do território e ao gerenciamento de conflitos e potencialidades das áreas sob a influência aeroportuária. Este debate seguirá aberto para novas investigações e futuras pesquisas acadêmicas as quais, certamente, estarão na pauta das tarefas dos gestores públicos e da administração aeroportuária em Campinas (SP) e, conseqüentemente, no Brasil, nos próximos anos.

Tratando especificamente sobre o Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP), apesar do impasse sobre o futuro da gestão administrativa e da continuidade dos projetos de expansão, algumas notícias positivas foram divulgadas no ano de 2017. A primeira, é a implantação de um Centro Atacadista de Moda, que vai ao encontro do modelo estratégico (KASARDA, 2000) da formação de centros de distribuição e de formação de clusters industriais²³² ao redor do aeroporto (COSTA, 2017). A outra, é que no ano de 2017, o Aeroporto Internacional de Viracopos- Campinas foi eleito, pela revista especializada *Air Cargo World*, como o 2º melhor aeroporto de carga do mundo na categoria de até 400.000ton (VIRACOPOS, 2017).

Dentre as últimas notícias coletadas na etapa de conclusão deste estudo, estão as informações de que, em 2016, a Região Metropolitana de Campinas (RMC) atraiu 42% dos investimentos estrangeiros realizados no Estado de São Paulo; percentual que caiu para 22% em 2017, mas que mantém a RMC como uma das preferidas pelo capital internacional na alocação de investimentos nas áreas de infraestrutura, logística e centros de tecnologia (ANDRIOTTI, 2018).

Os atrativos das melhores rodovias do País passando pela região e de Viracopos, eleito no ano passado por uma revista especializada como o segundo melhor aeroporto de cargas do mundo, eram sempre apontados como os principais atrativos de Campinas. Mas ser um polo de empresas de base tecnológica está se tornando um fator cada vez mais decisivo na escolha das grandes empresas (ANDRIOTTI, 2018).

²³² O Centro Atacadista de Moda terá aproximadamente 200 lojas, *locker* container, caixas eletrônicos, restaurantes, terminal rodoviário e estacionamento para veículos com 1.500 vagas.

Ou seja, com a confirmação dos investimentos programados para a Região Metropolitana de Campinas (RMC) e a provável retomada dos planos de expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP), novos ciclos de desenvolvimento podem, certamente, projetar sobre Campinas (SP) e região uma nova centralidade urbana, nomeado pelo Plano Diretor Estratégico de Campinas (Lei Complementar 57/2017), como Polo Estratégico de Desenvolvimento. Uma história que se repete e retoma a proposta apresentada nos anos 1950 de um empreendimento urbano atrelado à expansão industrial ao redor do VCP. Naquela época, o plano tinha o nome de “Planta Esquemática do Bairro de Viracopos” (SHIMABUKURO, 2003) e, sete décadas depois, esta ideia parece, de fato, transformar-se em ações.

Isto posto, a pesquisa encerra esta fase, que poderá ser retomada em novos estudos de pós-doutorado sobre o tema, após uma longa jornada para o pesquisador e seu orientador, iniciada em 2014, quando encontraram, na Aerotropolis (KASARDA, 2000), um vasto e novo campo de estudos a ser explorado. A ideia do tema de pesquisa e a busca de um método adequado emergiram no ano seguinte, após uma série de levantamentos primários sobre o assunto, participação em congressos e seminários, onde foi possível trocar informações com outros pesquisadores. Espera-se que o interesse pessoal do pesquisador em poder entregar para a cidade de Campinas (SP) um material de consulta atualizado sobre o tema abordado tenha ajudado a tornar o texto interessante.

Encerra-se, portanto, este trabalho, ao apresentar um método de análise e compreensão de um tema ainda com pouca incursão nos debates acadêmicos, com o intuito de estimular a realização de novas pesquisas para ampliar o conhecimento deste assunto complexo que envolve, além das questões econômicas e sociais, uma possível reorganização política da estrutura urbana e regional a partir do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP).

Relembrando Milton Santos: “o *take off* é uma perspectiva de longo termo” (SANTOS, 1981, p. 69).

Atenção Campinas, preparar para a decolagem!

8 REFERÊNCIAS

\$106,700 APPROVED for Airport Work. **Jornal Press Scimitar**. 3 Feb. 1938. <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/publicacoes/taxa_de_crescimento_densidade_populacional.php>. Acesso em: 20 dez. 2017. <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2006/decreto-50767-09.05.2006.html>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

ABRANCHES, S. H. **Os despossuídos**: crescimento e pobreza no país do milagre. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.

ACIONISTAS decidem devolver concessão de Viracopos. **Correio Popular**. 28 jul. 2017. Disponível em: <http://correio.rac.com.br/_conteudo/2017/07/campinas_e_rmc/487523-acionistas-decidem-devolver-concessao-de-viracopos.html>. Acesso em: 15 jan. 2018.

ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO. **AGU e Infraero ajuízam 800 ações de desapropriação para ampliação do aeroporto de Viracopos com investimento de R\$ 150 mi em 2013**. 24 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.agu.gov.br/noticia/agu-e-infraero-ajuizam-800-acoes-de-desapropriacao-para-ampliacao-do-aeroporto-de-viracopos-com-investimento-de-r-150-mi-em-2013--1>>. Acesso em: 26 dez. 2017.

AEROPORTO INTERNACIONAL GUARULHOS/ CUMBICA. **História do Aeroporto de Guarulhos**. [201-]. Disponível em: <<http://www.aeroportoguarulhos.net/historia-do-aeroporto-guarulhos>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Planos De Zoneamento de Ruído de Aeródromos – Pzr**: RBAC n. 161, Emenda n. 1, Resolução ANAC n. 281, de 10 de setembro de 2013. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-161-emd-01/@@display-file/arquivo_norma/RBAC161EMD01.pdf>. Acesso: 20 dez. 2017.

AIR Center, too. **Jornal Press Scimitar**. 8 June 1938.

AIRPORT Ban is Issued By CAA. **Jornal Press Scimitar**. 23 Apr. 1943.

AIRPORT Changes Needed for Safety, Pilots Say. **Jornal Press Scimitar**. 3 Dec. 1971.

AIRPORT is Vital Link in Defense. **Jornal Press Scimitar**. 7 Dec.1941.

AIRPORT Land Lies Fallow. **Jornal Commercial Appeal**. 7 June 1967.

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL. **2015 ACI Airport Key Performance Indicators**. 2015. Disponível em: <http://www.aci.aero/Data-Centre/Monthly-Traffic-Data/Freight-Summary/12-months>. Acesso em: 15 jan. de 2018

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL. **Airport Statistics and Data Centre**. 2016. Disponível em: [http://www.aci.aero/News/Releases/Most-Recent/2016/04/04/ACI-releases-preliminary-world-airport-traffic-rankings->](http://www.aci.aero/News/Releases/Most-Recent/2016/04/04/ACI-releases-preliminary-world-airport-traffic-rankings-). Acesso em: 20 set. 2017.

ALVAREZ, A. M.; CAVIERES, H. El Castillo: territorio, sociedad y subjetividades de la espera. **EURE (Santiago)**, Santiago, v. 42, n. 125, p. 155-174, jan. 2016. Disponível em: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612016000100007&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 1 dez. 2017.

ALVES, C. J. P. **Escolha de sitio aeroportuário**. São José dos Campos: Instituto Tecnológico de Aeronáutica. Curso de infraestrutura aeronáutica: Módulo 10. 2012. Notas de aula.

ALVITO, M.; ZALUAR, A. (Orgs.) **Um Século de Favela**. 3. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

AMSTERDAM AIRPORT INFO. **Amsterdam Airport**. 2015. Disponível em: <http://www.amsterdamairport.info/>. Acesso em: 26 set. 2017.

AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL. **100 years of Schiphol**. 2017b. Disponível em: <https://www.schiphol.nl/en/you-and-schiphol/page/over-100-years-of-schiphol/>. Acesso em: 17 out. de 2017.

_____. **Amsterdam Airport Schiphol Facts**: What you would like to know. 2017c. Disponível em: <https://www.schiphol.nl/en/route-development/page/amsterdam-airport-schiphol-airport-facts/>. Acesso em: 20 out. 2017.

_____. **From Airfield to Airport City**. Mar. 2016. Disponível em: <https://www.schiphol.nl/en/download/b2b/1492599138/7MMUGVT6UwQEas8UsoM6g.pdf>. Acesso em: 18 out. 2017.

_____. **Royal Schiphol Group**. 2017. Disponível em: <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/>. Acesso em: 20 out. 2017.

AMSTERDAM CONNECTING TRADE. **Brandpunt logistieke westas**. 2011 Disponível em: <http://www.janrutten.com/documenten/projecten/Logistieke%20westas.pdf>. Acesso em: 10 out. 2017.

AMSTERDAM INFO. **History Amsterdam**. 2017. Disponível em: <http://www.amsterdam.info/basics/history/>. Acesso em: 3 out. 2017.

ANÁLISE e Diagnóstico Técnico – Produto P3A. Fundação para a Pesquisa em Arquitetura e Ambiente (Fupam). Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/p3a_r04_consolidado.pdf>. Acesso em: 28 nov. 2017.

ANDRIOTTI, M. Estado volta a receber investimento estrangeiro. **Correio RAC**. 6 jan. 2018. Disponível em: <http://correio.rac.com.br/mobile/2018/01/campinas_e_rmc/512548-estado-volta-a-receber-investimento-estrangeiro.html>. Acesso em: 16 jan. 2018.

APÓS 14 anos, Aeroporto de Viracopos será expandido. **Exame**, 28 jan. 2011. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/brasil/apos-14-anos-aeroporto-de-viracopos-sera-expandido/>>. Acesso em: 3 jan. 2018.

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. A **Cidade do Pensamento Único**: Desmanchando Consenso. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

AREA leaders discuss future plans for Memphis Regional Megasite. WBBJ-TV. 2017. Disponível em: <<http://www.wbbjtv.com/2017/01/23/area-leaders-discuss-future-plans-memphis-regional-megasite/>>. Acesso em: 7 set. 2017.

ARRAIS, A. Descendentes de confederados celebram em SP o fim da Guerra Civil dos EUA. **G1. Rede Globo**, São Paulo, 22 abr. 2010. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL1564781-5605,00-DESCENDENTES+DE+CONFEDERADOS+CELEBRAM+EM+SP+O+FIM+DA+GUERRA+CIVIL+DOS+EUA.html>>. Acesso em: 4 set. 2017.

ASCHER, F. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

ASK better por here. **Jornal Commercial Appeal**. 7 Sept. 1935.

AUGÉ, M. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da sobre modernidade. 4. ed. Campinas: Papyrus, 2004.

AZEVEDO, S. Vinte e dois anos de política de habitação popular (1964-86): criação, trajetória e extinção do BNH. **Revista de Administração Pública**, v. 22, n. 4, 1988.

BAENINGER, R. **Espaço e tempo em Campinas**: migrantes e expansão do polo industrial paulista. Campinas: Cento de Memória da Unicamp, 1996.

_____. **Imigração e oportunidade de trabalho no período cafeeiro**. Textos NEPO 21, Campinas: Nepo/Unicamp, 1992.

BARCELLOS, J. A. **Aeroporto e Meio Urbano**: Uma Análise das Legislações Aeronáutica e Urbanística em relação aos Municípios de Campinas e Ribeirão

Preto. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil). Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Engenharia Civil. 2001.

BARROS, F. H.; SANTOS, R. L. P. **Fatores de Geração de Demanda de Carga Aérea Industrial de Importação**: O Caso do Aeroporto Internacional de Viracopos, Monografia de Especialização, Publicação E-TA- 005/2007, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, Brasília, DF: Universidade de Brasília, 2007. 68p.

BASSANEZI, M. S. C. B. (Org.) **São Paulo do Passado: Dados Demográficos 1872**. Campinas: NEPO /UNICAMP, 1998. v. 3.

BENKO, G. **Economia, Espaço e Globalização na aurora do século XXI**. São Paulo, Hucitec, 1995.

BERG, L; KLINK, H. A.; POL, P. M. J. Airports as centers of economic growth. **Transport Reviews**, v. 16, n. 1, p. 55-65, 1996.

BERNARDO, R. **Histórico da ocupação do solo no município de Campinas**. São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

BEWONERS AANSPREKUNT SCHIPHOL. **Nieuws**. 2017. Disponível em: <<http://staging.bezoekbas.nl/>>. Acesso em: 19 out. 2017.

BIBLIOTECA NACIONAL (BRASIL). **13 de maio de 1888**: Princesa Isabel assina a Lei Áurea. Disponível em: <https://www.bn.gov.br/acontece/noticias/2016/05/13-maio-1888-princesa-isabel-assina-lei-aurea>. Acesso em: 4 set. 2017.

BITTENCOURT, L. C. **Riscando a cidade**. Campinas: UNICAMP/CMU- Publicações, Arte Escrita, 2009, p. 80.

BLOMBERG VIEW. **Company Overview of Royal Schiphol Group N.V.** Nov. 27, 2017. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapid=4468991>>. Acesso em: 20 out. 2017.

BONTES, M.; SLEUTJES, B. **The Amsterdam Metropolitan Area**: towards a creative knowledge region? Pathways to creative and knowledge-based cities: case Amsterdam. Amsterdam: Amsterdam institute for Metropolitan and International Development Studies (AMIDSt); University of Amsterdam 2007.

BORJA, J. La ciudad mundial. In: MEYER, R. (Org.). **Memória, encontro, século XXI**. São Paulo: Viva o Centro, 1994. p.11-16.

BORJA, J.; CASTELLS, M. **Local y global**: La gestión de las ciudades en la era de la información. Madri: Taurus, 1998.

BORTHOLOTTO, J. F. **PERFIL DAS PESSOAS E FAMÍLIAS NO CADASTRO ÚNICO EM CAMPINAS**. Campinas: Prefeitura de Campinas. Secretaria Municipal de Assistência Social e Segurança Alimentar. 2017. Disponível em: <https://smcais-vis.campinas.sp.gov.br/sites/smcais-vis.campinas.sp.gov.br/files/arquivos/perfil_das_pessoas_e_familias_no_cadastro_unico_em_campinas_-_referencia_2016.pdf>. Acesso: 2 jan. 2018.

BOTELHO, A. **O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

BRASIL. Departamento de Aviação Civil. **Portaria DAC nº 102/ DGAC, de 05 de Março de 1999**. Aprova e efetiva o Plano Específico de Zoneamento de Ruído do Aeroporto Internacional de Viracopos – Viracopos. 1999. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/portarias-1999/portaria-no-102-de-05-03-1999/@_@display-file/arquivo_norma/PD1999-0102.pdf>. Acesso em: 27 dez. 2017.

_____. Ministério da Fazenda. Comando da Aeronáutica. **Portaria nº 957/gc3, de 9 de julho de 2015**: Dispõe sobre as restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas, e dá outras providências. Disponível em: <http://servicos.decea.gov.br/arquivos/aga/downloads/portaria957_GC3_09072015.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2017.

_____. Ministério do Desenvolvimento Social. **Conheça o Centro de Referência de Assistência Social**. 30 set. 2011. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/cidadania-e-justica/2011/10/conheca-o-centro-de-referencia-de-assistencia-social>>. Acesso em: 2 jan. 2018.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Secretaria Nacional de Aviação Civil. **Governo anuncia concessões de três aeroportos**: Governo continua os estudos para concessão de mais dois aeroportos: Confins (MG) e Galeão (RJ). 2 maio 2014. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/noticias/2011/06/governo-anuncia-concessoes-de-tres-aeroportos>>. Acesso em: 3 jan. 2018.

_____. Portaria N. 0629/GM⁵, de 2 de maio de 1984. Aprova e efetiva planos específicos de Zoneamento de Ruído e dá outras providências. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília, DF, n. 136, 16 jul. 1984. Seção I. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/portarias-1984/portaria-no-629-gm5-de-02-05-1984/@_@display-file/arquivo_norma/PD1984-0629.pdf>. Acesso em: 27 dez. 2017.

_____. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. **Lei Nº 5.862, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1972**: Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências.

Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1970-1979/L5862.htm>. Acesso em: 27 dez. 2017.

_____. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. **DECRETO Nº 7.531 DE 21 DE JULHO DE 2011**: Dispõe sobre a inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND dos Aeroportos Internacionais Governador André Franco Montoro e Viracopos, no Estado de São Paulo, e Presidente Juscelino Kubitschek, no Distrito Federal, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7531.htm>. Acesso em: 3 jan. 2018.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. **Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012**: Dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12725.htm>. Acesso em: 20 dez. 2017.

_____. Presidência da República. Subchefia de Assuntos Jurídicos. **LEI Nº 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979**: Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6766.htm>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. Secretaria de Aviação Civil. **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária**: História. 2017. Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/acesso-a-informacao/institucional/sobre-a-infraero/historia/>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

BRYAN, F. **Mobilidade urbana em Campinas**: análise do espaço de circulação. Campinas, SP. 2011. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, 2011.

BUARQUE, C. **O colapso da modernidade brasileira e uma proposta alternativa**. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

BURKE, G. L. **Greenheart metropolis**: planning the Western Netherlands. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 1966.

BUSINESS PARK AMSTERDAM OSDORP. **Facts & Figures**. [201-]. Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/business-park-amsterdam-osdorp/facts-figures/>>. Acesso em: 11 out. 2017.

CAMPINAS. **Plano Diretor 1995**. 1995. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/plano-diretor-2006/doc/planodiretor1996.pdf>>. Acesso: 20 dez. 2017.

_____. Prefeitura Municipal de Campinas. **Lei Nº 3.960 de 09 de março de 1971**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/c/campinas/lei->

ordinaria/1971/396/3960/lei-ordinaria-n-3960-1971-aprova-o-plano-preliminar-de-desenvolvimento-integrado-de-campinas?q=3.960%20. Acesso em: 16 dez. 2017.

_____. Prefeitura Municipal de Campinas. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. **População Campinas e Região: Sumário de Dados**. 1998. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/cadsumario.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2017.

_____. Prefeitura Municipal de Campinas. Secretaria de Planejamento de Desenvolvimento Urbano. FUPAM. **P3A: Análise e diagnóstico técnico**. 2015.

_____. Prefeitura Municipal. **Lei de uso e ocupação do solo: compilação**. 4. ed. 2011. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/lei_6031.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2017.

_____. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. Tabulações do Censo Demográfico de 2010 - IBGE. **Crescimento e densidade populacional - Grandes regiões: 2000-2010**. Disponível em:

_____. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos. **Decreto nº 9.623 de 21 de setembro de 1988**: Revoga dispositivo do decreto nº 4.517, de 22 de agosto de 1.974, que declara de utilidade pública e autoriza a desapropriação de áreas de terreno destinadas a integrar o distrito industrial de campinas, por serem necessárias ao plano de urbanização e ao loteamento para revenda a indústria. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/89528>>. Acesso em: 15 dez. 2017.

_____. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos. **Decreto Nº 111 de 1946**: Declara de utilidade pública diversos imóveis destinados ao aeroporto campinas neste município. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/89193>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

_____. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos. **DECRETO Nº 15.378 DE 06 DE FEVEREIRO DE 2006**: Declara de utilidade pública e autoriza a desapropriação de áreas destinadas à ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos. 7 fev. 2006. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/90215>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

_____. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos. **Lei nº 6.031 de 28 de dezembro de 1988: dispõe sobre o uso e ocupação do solo no município de Campinas**. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/90888>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

CAMPOS FILHO, C. M. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos**. 4. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

CANO, W. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930/1995**. Campinas: Editora da Unicamp, 1998.

CANO, W.; BRANDÃO, C. A. **Região Metropolitana de Campinas: urbanização, economia, finanças e meio ambiente**. Campinas: Editora da Unicamp, 2002. v. 1-2.

CAPLINGER, C. Yellow fever epidemics. In: **Tennessee Encyclopedia of History and Culture**. 2010. Disponível em: <<http://tennesseeencyclopedia.net/entry.php?rec=1545>>. Acesso em: 4 set. 2017.

CAPPA, J. G. Aeroporto Internacional de Viracopos e o futuro da Região Metropolitana de Campinas. **São Paulo em Perspectiva**, v. 20, n. 3, p. 106-119, jul./set. 2006 Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v20n03/v20n03_09.pdf> Acesso em: 2 jan. 2018.

_____. A função do Aeroporto Internacional de Viracopos na economia contemporânea. **Pesquisa & Debate**, São Paulo, v. 22, n.1 (39) p. 119-134, 2011.

_____. Campinas e Viracopos: uma requalificação da metrópole no século XXI. In: SOUZA, M. A. A. (Org.). **A Metrópole e o Futuro: Refletindo sobre Campinas**. Campinas: Territorial, 2008. p. 157-178.

_____. **Cidades e Aeroportos no Século XXI**. Campinas: Átomo; Alínea, 2013. v. 1.

_____. Tendências aeroportuárias na região de Campinas e políticas públicas de gestão. **Revista Hoje**, Campinas, CIESP, n. 99, nov. 2012. Disponível em: <http://www.ciespcampinas.org.br/site/revista_hoje/downloads/revista-hoje-99.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2017.

_____. Viracopos e novas influências do Município de Campinas sobre a Região Metropolitana de Campinas durante o Século XXI. **Cadernos da FACECA**, Campinas, v.14, n. 2, p. 113 - 127, jul/dez. 2005.

CAPPA, J. G.; LOPES, P. Estudo sobre a evolução do Aeroporto Internacional de Viracopos como infraestrutura de logística para empresas que atuaram no comércio internacional em 2010. In: ENCONTRO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA,

16/ ENCONTRO DE INICIAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO E INOVAÇÃO, 1, Campinas. **Anais...** Campinas: PUC-Campinas, 2011.

CAPPA, J. G.; SOUZA, J. V. Análise da evolução do imposto sobre serviços na arrecadação tributária do município de Campinas-SP. **Revista de Políticas Públicas da UFMA**, v. 21, p. 25-45, 2017.

CAPPA, J.; SPERANCINI, J. H. B. S.; CUNHA, A. F. Análise do Aeroporto Internacional de Viracopos como indutor do desenvolvimento regional. **Geosul**, Florianópolis, v. 32, n. 64, p. 31-46, maio/ago. 2017.

CARVALHO, E. **Crise urbana e habitação popular em Campinas – 1870-1956**. Campinas, 1991. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.1991.

CASTELLS, M. **A era da informação: economia, sociedade e cultura**. 2. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. v. 1.

_____. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CB RICHARD ELLIS NETHERLANDS. **Understanding logistics in the netherlands**. 2011. Disponível em: <http://www.cbre.eu/portal/pls/portal/res_rep.show_report?report_id=261>. Acesso em: 10 out. 2017.

CENTER FOR TRANSPORTATION. **Freight Analysis Framework Data Tabulation Tool (FAF4)**, 2017. Disponível em: <<http://faf.ornl.gov/fafweb/Extraction1.aspx>> Acesso em: dia 12 set. 2017.

CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISTIEK. **Bevolkingsontwikkeling: regio per mannd**. Nov. 26, 2017a. Disponível em: <<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=37230NED&D1=17-18&D2=101-650&D3=I&LA=EN&HDR=T&STB=G1,G2&VW=T>>. Acesso em: 27 set. 2017.

_____. **Search by region**. 2017. Disponível em: <<http://statline.cbs.nl/Statweb/?LA=en>>. Acesso em: 26 set. 2017.

_____. **Zoeken op de kaart**. 2017b. Disponível em: <<http://statline.cbs.nl/Statweb/default.aspx>>. Acesso em: 5 out. 2017.

CISCEL, D. H. **Urban Sprawl, Urban Promise: A Case Study of Memphis, Tennessee**. 2000. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/237707324_Urban_Sprawl_Urban_Promise_A_Case_Study_of_Memphis_Tennessee>. Acesso em: 6 set. 2017.

CITY Lomms Big On Airline Map. **Jornal Press Scimitar**. 13 Ago. 1934.

CITY, THE, of transportation. **Jornal Press Scimitar**. 21 Jan. 1935.

CLARK, B. **Indian Tribes of Oklahoma: A Guide**. Norman: University of Oklahoma Press, 2009. p. 95.

COMPANHIA DE HABITAÇÃO POPULAR DE CAMPINAS. **Regularização do DIC 6, anunciada por Jonas, beneficiará 1,4 mil famílias**. 16 dez. 2013. Disponível em: <<https://www.cohabcp.com.br/noticias/2013/3/dic6.html>>. Acesso em: 15 dez. 2017.

COMPREHENSIVE Annual Financial Report. **Memphis-Shelby County Airport Authority**. Memphis, 2016. Disponível em: <http://www.flymemphis.com/Areas/Admin/Images/Upload_20160112133209.pdf> Acesso em: 13 set. 2017.

CONCESSIONÁRIA apresenta projeto de ampliação do aeroporto de Viracopos. **G1. Rede Globo**, São Paulo, 17 set. 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2012/09/concessionaria-apresenta-projeto-de-ampliacao-do-aeroporto-de-viracopos.html>>. Acesso em: 2 nov. 2017.

CORNEEL UNIVERSITY. **Hub-and-Spoke vs Point-to-Point Transport Networks**. Sept. 14, 2011. Disponível em: <<https://blogs.cornell.edu/info2040/2011/09/14/hub-and-spoke-vs-point-to-point-transport-networks/>>. Acesso em: 19 out. 2017.

CORRIDORS of the Future Program. 2007. **The Daily Journal of the United States Government**. Disponível em: <<https://www.federalregister.gov/documents/2007/02/07/E7-1979/corridors-of-the-future-program>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

COSTA, I. N. Pesos e medidas no período colonial brasileiro: denominações e relações. **Boletim de História Demográfica**. São Paulo, FEA-USP, v. 1, n. 1, 1994.

COSTA, M. T. Viracopos garante área para Centro de Moda. **Correio RAC**. 11 out. 2017. Disponível em: <http://correio.rac.com.br/mobile/materia_historico.php?id=494807>. Acesso em: 16 jan. 2018.

CUNHA, J. M. P.; FALCÃO, C. A. (Orgs.) **Campinas metropolitana: diversidades socioespaciais na virada para o século XXI**. Campinas: Librum, 2017. 80 p.

DE PAOLI, T. P. **Favela código Cidade**: “o muito falar e o não fazer é suar em vão”: assembleia do povo- 1980 a 1986. 2000. Tese (Doutorado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

DE VOS, J.; VAN ACKER, V.; WITLOX, F. Urban sprawl: neighbourhood dissatisfaction and urban preferences. Some evidence from Flanders. **Urban Geography**, v. 37, n. 6, p. 839-862, 2016.

DELAVEGA, E. **Memphis Poverty Fact Sheet**: 2015. Disponível em: <<http://www.memphis.edu/socialwork/pdfs/20152povertyfactsheetwebversion.pdf>> Acesso em: 25 out. 2017.

DELLAERT, ULTICH FRANÇOIS MARIE (1893-1960). In: **Biografisch Woordenboek van Nederland**. 2013. Disponível em: <<http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn3/dellaert>>. Acesso em: 17 out. 2017.

DELTA, Northwest merger will keep Memphis hub. Local 8 Now. **WVLT**. Apr. 15, 2008. Disponível em: <<http://www.local8now.com/home/headlines/17738749.html>>. Acesso em: 13 set. 2008.

DEMOGRAPHICS. **Shelby County Tennessee**. 2010. Disponível em: <<http://www.shelbycountyttn.gov/211/Demographics>>. Acesso em: 6 set. 2017.

DESOTO COUNTY FOUNDATION FOR EXCELLENCE IN EDUCATION. **Building for the future**. [201-]. Disponível em: <<http://desotocounty.com/economic-development/major-employers>>. Acesso em: 2 out. 2017.

_____. **Building for the future**. 2015. Disponível em: <http://desoto.youngerhosting.com/images/uploads/content_files/Logistics_Sector_Report_10-19-2015.pdf>. Acesso em: 2 set. 2017.

DESOTO new era of discovery. 2017. Disponível em: <<http://desotocountymt.gov/DocumentCenter/View/893>> Acesso em: 31 ago. 2017.

DIELEMAN, F. M.; DITST, M. J.; SPIT, T. Planning the compact city: The randstad Holland experience. **European Planning Studies**, v. 7, n. 5, 1999.

DINIZ, C. C. Celso Furtado e o desenvolvimento regional. **Nova economia**, Belo Horizonte, v. 19, n. 2, p. 227-249, set. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-63512009000200001&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 7 set. 2017. (DINIZ, 2009)

ECONOMICS DEPARTMENTS, INSTITUTES AND RESEARCH CENTERS IN THE WORLD. **European Institute for Comparative Urban Research (EURICUR)**. 2017. Disponível em: <<https://edirc.repec.org/data/euricnl.html>>. Acesso em: 9 out. 2017.

ENTENDA a Grande Recessão. **O Globo**, Rio de Janeiro, 16 fev. 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/entenda-grande-recessao-20919135>>. Acesso em: 7 set. 2017.

ENTRADA da Cia. Aérea Azul em Campinas impulsiona economia local. **Extra**, 19 nov. 2009. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/economia/entrada-da-cia-aerea-azul-em-campinas-impulsiona-economia-local-200757.html>>. Acesso em: 3 jan. 2018.

ESTADO DE SÃO PAULO, O. Grupo Estado. **Acervo**: Eurico Gaspar Dutra. 2017. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/noticias/personalidades,eurico-gaspar-dutra,943,0.htm>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

EUROPEAN COMMISSION. **Environmental Impact Assessment - EIA**. May 05, 2017. Disponível em: <<http://ec.europa.eu/environment/eia/eia-legalcontext.htm>>. Acesso em: 20 out. 2017.

EUROPEAN PARLIAMENT. **An overview of th air services agreements concluded by EU**. 2013. Disponível em: <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2013/495849/IPOL-TRAN_NT\(2013\)495849_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2013/495849/IPOL-TRAN_NT(2013)495849_EN.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2017.

EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL. **Decision N° 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996**. Sept. 9, 1996. Disponível em: <<http://eurex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:HTML>>. Acesso em: 27 set. 2017.

FALUDI, A. The Netherlands: A culture with a soft spot for planning. In: SANYAL, B. (Ed.). **Comparative Planning Cultures**. New York: Routledge, 2005. p. 285-307.

FARINA, E.; SCHEMBRI, A. Desregulamentação: a experiência norte-americana. **Pesquisa e Planejamento Econômico**. v. 20, n. 2, 1990.

FAUSTO, B. **A Revolução de 1930**: Historiografia e História. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____. **O Brasil Republicano**: economia e cultura (1930-1964). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. (Col. História da Civilização Brasileira, t. 3, v. 4).

FAVARETO, A. S. **Da percepção à ação**: ativismo da ruralidade metropolitana frente a processos conflituosos. 2010. Dissertação (Mestrado em Engenharia Agrícola) - Faculdade de Engenharia Agrícola – Universidade Estadual de Campinas, 2010.

FAZAL, S.; GEERTMAN, S.; TOPPEN, F. Interpretation of Trends in Land Transformations - A Case of Green Heart Region (The Netherlands), **Natural Resources**, v. 3, n. 3, p. 107-117, 2012.

FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION. **Interstate Frequently Asked Questions**. June 26, 2017. Disponível em: <<https://www.fhwa.dot.gov/interstate/faq.cfm#question3>>. Acesso em: 8 set. 2017.

FELDMAN, S. **Planejamento e Zoneamento**: São Paulo: 1942-1972. São Paulo: Editora Edusp, 2005.

FERNANDES, B. L. **Sistema de transportes, meio ambiente e cidade: estudo de caso do município de Campinas**. 1996. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1996.

FOREIGN-TRADE Zone 262 - Southaven, Mississippi, Application for Expansion. **The Daily Journal of the United States Government**. Disponível em: <<https://www.federalregister.gov/documents/2005/07/20/05-14286/foreign-trade-zone-262----southaven-mississippi-application-for-expansion>>. Acesso em: 2 set. 2017.

FOUNDATION GROUP ADP. **Schiphol Group**. 2017. Disponível em: <<http://www.parisaeroporto.fr/en/group/group-strategy/international/schiphol-group>>. Acesso em: 7 out. de 2017.

FREESTONE, R.; BAKER, D. Spatial Planning Models of Airport-Driven Urban Development. **Journal of Planning Literature**, v. 26, n. 3, p. 263–279, 2011.

FUJITA, M.; KRUGMAN, P.; VENABLES, A. J. **The spatial economy**: cities, regions and international trade. Cambridge: MIT Press, 1999.

FUNDAÇÃO PARA A PESQUISA EM ARQUITETURA E AMBIENTE. **Município de Campinas**: linha do tempo. 2015. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/luos/p3a/anexo2_linhadotempo/linhadotempo_proc_urb_patrimonio.pdf>. Acesso em: 28 nov. de 2017.

GABRIEL, M. C. C. **Além das fronteiras do colonato**: O ajustamento da coletividade italiana à sociedade local campineira durante a grande imigração - 1886-1920. Campinas, 1995. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Estadual de Campinas, 1995.

GAGE, L. The Brazilian Confederacy. **Sleuth Sayers**. Oct. 12, 2017. Disponível em: <<http://www.sleuthsayers.org/2012/01/brazilian-confederacy.html>>. Acesso em: 4 set. 2017.

GALLOWAY, P. K. **The Hernando de Soto Expedition: History, Historiography, and "Discovery" in the Southeast**. Lincoln: University of Nebraska Press, 1997.

GARCIA, A. L. G. **Espaços urbanos derivados da implantação de conjuntos habitacionais e áreas de ocupação ilegal: O caso da região do Distrito Industrial de Campinas**. 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) - Faculdade de Engenharia Civil e Urbanismo - Universidade Estadual de Campinas, 2011.

GEDDES, P. **Cidades em evolução**. São Paulo: Papyrus, 1994.

GEOGRAPHY. **Shelby County Tennessee**. [201-]. Disponível em: <<http://www.shelbycountyttn.gov/210/Geography>>. Acesso em: 6 set. 2017.

GILLETTE, B. DeSoto becomes third Foreign Trade Zone in state. **Mississippi Business Journal**, 2004. Disponível em: <<http://msbusiness.com/2004/10/desoto-becomes-third-foreign-trade-zone-in-state/>> Acesso em: 2 set. 2017.

GRANT Ok for Houses at Airport. **Jornal Commercial Appeal**. 22 Sept. 1988.

GREGORI, E. Viracopos: o maior aeroporto da América Latina. **Correio Popular**, 21 abr. 2013. Disponível em: <http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/04/especial/turismo/50659-viracopos-o-maior-aeroporto-da-america-latina.html>. Acesso em: 4 jan. 2018.

GROOT, S.; GROOT, H.; SMITH, M. **Regional wage differences in the Netherlands: Micro-evidence on agglomeration externalities**. Haia: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, 2011. Disponível em: <<https://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/download/cpb-discussion-paper-184-regional-wage-differences-netherlands-micro-evidence-agglomeration-external.pdf>>. Acesso em: 4 out. 2017.

GUALTIERI, B. R. **Legislação habitacional de Campinas, conversa e controvérsia**. Campinas, 2001. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2011.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: Do “fim dos territórios” à Multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HALL, P. **The World Cities**. London: World University Library; Weidenfeld & Nicolson, 1966.

_____. The World's Urban Systems: a European Perspective. **Global Urban Development Magazine**, v. 1. n.1. May 2005,

HALL, P.; PAIN, K. (Eds.). **Polycentric Metropolis**: Learning from Mega-city Regions in Europe. London: Earthscan, 2006.

HARKINS, J. E. Memphis. In: **Tennessee Encyclopedia of History and Culture**. 2010. Disponível em <<http://tennesseeencyclopedia.net/entry.php?rec=889>>. Acesso em: 4 set. 2017.

HARVEY, D. **Condição Pós Moderna**. São Paulo: Loyola, 2012.

_____. From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism, **Geografiska Annaler - Geografiska Annale**, Series B, Human Geography, v. 71b, n. 1, 1989. Disponível em: <[http://socasis.ubbcluj.ro/urbana/upload/syllabus2010/04b.Harvey\(1973\).pdf](http://socasis.ubbcluj.ro/urbana/upload/syllabus2010/04b.Harvey(1973).pdf)>. Acesso em: 18 jan. 2017.

HELENE, D. "**Preta, Pobre e Puta**": a segregação urbana da prostituição em Campinas - Jardim Itatinga. 2015. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ, 2015.

HENNIES, R. **Área do Distrito Industrial de Campinas já está 70% regular**. Prefeitura Municipal de Campinas/ Notícias, 22 jul. 2011. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=7622>>. Acesso em: 15 dez. 2017.

HICKMAN, K. **American Civil War**: battle of Memphis. March 8, 2016. Disponível em: <<https://www.thoughtco.com/american-civil-war-battle-of-memphis-2361186>>. Acesso em: 4 set. 2017.

HOBBSAWM, E. J. **Era dos extremos**: o breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995

HOMES & PROPERTY. **How London's property market has changed over 20 years**: 10 "new" regeneration hotspots where house prices are booming. Nov. 23, 2016. Disponível em: <<http://www.homesandproperty.co.uk/property-news/buying/new-homes/how-londons-housing-market-has-changed-over-20-years-10-new-property-districts-recording-huge-price-a106416.html>>. Acesso em 29 out. 2017.

IG4 e Schiphol negociam mudança de controle e capitalização em Viracopos. **Estadão**. Economia e Negócios. 19 nov. 2017. Disponível em:

<<http://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/ig4-e-schiphol-negociam-mudanca-de-controle-e-capitalizacao-em-viracopos/>>. Acesso em: 15 jan. 2018

INDUSTRIAL ECONOMICS, INCORPORATED. **Economic Profile of the Lower Mississippi River Region**. Cambridge, Jan., 2014. Disponível em: <<http://www.lmrcc.org/wp-content/uploads/2013/06/economic-profile.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2017.

INTERNATIONAL PORT OF MEMPHIS. **Vital statistics**. 2017. Disponível em: <<http://portofmemphis.com/about/vital-stats/>>. Acesso em: 12 set. 2017.

JACOBS, J. **The economy of cities**. New York: Random House, 1969.

JANSSEN-JANSEN, L. B. From Amsterdam to Amsterdam Metropolitan Area: A Paradigm Shift, **International Planning Studies**, v. 16, n. 3, p. 257-272, 2011.

JANTSEN, C.; VETNER, M. Designing Urban Experiences: The Case of Zuidas, Amsterdam. **Knowledge Technology and Policy**, v. 21, n. 4, p. 149-162, 2008.

JET AGE, THE. In: In: **Encyclopædia Britannica**. 2017. Disponível em: <<https://www.britannica.com/technology/history-of-flight/The-jet-age>>. Acesso em: 17 out. 2017.

JONES, Y. Memphis police investigate fatal stabbing. **Jornal Commercial Appeal**. 23 Jun. 2017. Disponível em: <<http://www.commercialappeal.com/story/news/crime/2017/06/23/memphis-police-investigate-fatal-stabbing/423918001/?cookies=&from=global>>. Acesso em: 6 set. 2017.

JUSBRASIL. **LEI 4578/58**, de 3 de janeiro de 1958. [201-]. Disponível em: <https://governo-sp.jusbrasil.com.br/legislacao/224751/lei-4578-58?ref=topic_feed>. Acesso em: 26 dez. 2017.

JUSTUS, P.; BATISTA, H. G.; D'ERCOLE, R. Leilão dos aeroportos termina com ágio de 673%. **O Globo**, Rio de Janeiro, 6 fev. 2012.

JUVARA, M.; SHAAFSMA, M. **Workshop Schiphol-Amsterdam**: How to connect in a globalized world? 2017. Disponível em: <<https://isocarp.org/schiphol-amsterdam-how-to-connect-in-a-globalized-world/>>. Acesso em: 21 out. 2017.

KASARDA, J. D. Airport cities: the evolution. **Airport World**, v. 18, n. 2, 2013. Disponível em:

<http://www.aerotropolis.com/files/AirportCities_TheEvolution.pdf>. Acesso em: 25 Jan. 2017.

_____. Aerotropolis. In: **WILEY-BLACKWELL Encyclopedia of Urban and Regional Studies**. West Sussex: John Wiley & Sons, 2016. p. 1-8.

_____. Aerotropolis: Airport-Driven Urban Development. In: ULI IN THE FUTURE: CITIES IN THE 21st CENTURY, 2000. **Proceedings...** Washington, DC: Urban Land Institute, 2000. Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/2000_ULI_Future_Aerotropolis_Airport_Urban_Development.pdf>. Acesso em: 24 out. 2017.

_____. Logistics and the rise of Aerotropolis. **Real Estate Issues**. v. 25, n. 4, p. 43–48, 2001.

_____. The rise of the Aerotropolis. **The Next American City**. n. 10, 2006. Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/2006_TheNextAmericanCity_RiseOfAerotropolis.pdf>. Acesso em: 5 dez. 2017.

KASARDA, J. D.; LINDSAY, G. **Aerotropolis: the way we'll live next**. Londres: Penguin Books, 2011.

KASRAIAN, D.; MAAT, K.; WEE, B. Development of rail infrastructure and its impact on urbanization in the Randstad, the Netherlands. **Journal of Transport and Land Use**, [S.l.], v. 9, n. 1, Sept. 2015. Disponível em: <<https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/665/739>>. Acesso: 06 nov. 2017.

KEMEZIS, P. Oil Crisis and Redession Have Slowed Rotterdam Port Expansion. **The New York Times**, New York, Apr. 3, 1976. Archives. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/1976/04/03/archives/oil-crisis-and-recession-have-slowed-rotterdam-port-expansion-once.html>>. Acesso em: 21 out. 2017.

KLINE, E.; MORETTI, E. Local Economic Development, Agglomeration Economies, and the Big Push: 100 Years of Evidence from the E. **The Quarterly Journal of Economics**, v. 129, n. 1, p. 275-331, Feb. 2014.

KLOTZEL, E. Falência da Fokker foi “morte anunciada”. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 15 abr. 1996. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fol/geral/tam/tam7.htm>>. Acesso em: 17 out. 2017.

KOOLHAAS, R. L.; MAU, B. **S, M, L, XL**. New York: OMA; Monacelli, 1995. p. 1251-1252

KRUGMAN, P. Increasing Returns and Economic Geography. **Journal of Political Economy**, Chicago, v. 99, n. 3, p. 483-499, 1991. Disponível em:

<<https://www.princeton.edu/~pkrugman/geography.pdf>>. Acesso em: 25 jan. 2017.

LAAR, P.; KOOY, P. The Randstad conurbation: a floating metropolis in the Dutch Delta. In: THE EUROPEAN METROPOLIS 1920-2000, 2002, Berlin. **Proceedings...** Berlin: European Science Foundation. Disponível em: <<https://repub.eur.nl/pub/1028>>. Acesso em: 5 out. 2017.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 4 ed. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 2007.

LAND Development being Discussed. **Jornal Commercial Appeal**. 23 Oct. 1989.

LAPA, J. R. A. **A cidade, os cantos e os antros**: Campinas 1850-1900. São Paulo: Edusp, 1995.

LEE, L. E.; HIGHAM, R. D. S. (Ed.) **World War II in Europe, Africa, and the Americas, with General Sources**: A Handbook of Literature and Research. London: Greenwood, 1997. p. 277.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LEITE, A. Viracopos caminha para resgatar seu reinado: com nova superintendência, o aeroporto passa por um projeto de ampliação que o tornará um dos mais importantes da América Latina. **Correio Popular**. Campinas, 20 out. 2002. Disponível em <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?down=CMUHE042195>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

LEMOS, C. A. C. **A República ensina a morar (melhor)**. São Paulo: Hucitec, 1999.

LENCIONI, S. **Reestruturação urbano-industrial**: centralização do capital e desconcentração da metrópole de São Paulo: a indústria têxtil. São Paulo, 1991. 297 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1991.

LESSA, C. **A estratégia do desenvolvimento (1974 - 1976)**: sonho e fracasso. 1978. Tese (Doutorado) – FEA; UFRJ, Rio de Janeiro, 1978.

LIMA, I. O. **Conjuntos habitacionais e segregação socioespacial**: o Distrito Industrial de Campinas (DIC) - Campinas, SP. 2013. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, 2013.

LINDSAY, G.; KASARDA, J. D. **Aerotrópole**: O modo como viveremos no futuro. São Paulo: DVS, 2013.

LOPREATO, C. S. R. **O espírito da revolta (a greve geral anarquista de 1917)**. 1996. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas -Unicamp, 1996.

MAGNOLI, M. Em busca de “outros” espaços livres de edificação. **Paisagem Ambiente**, São Paulo, n. 21, 2006.

MAKHLOUFI, A.; DAVIS, K. Air, Money and Space: How Amsterdam Airport Schiphol Transformed the Region. In: BOSMA, K. et al. **Megastructure Schiphol Design in Spectacular Simplicity**. 2013, p. 1-22.

MAKHLOUFI, A.; KAAL, H. From Airfield to Airport: An Institutional-Historical Approach to the Early Development of Amsterdam Airport Schiphol, 1916-1940. **Journal of Urban History**, v. 37, n. 4, p. 497 - 518, 2011.

MAN shot and beaten in Oakhaven front Yard. News Channel 3. 4 June 2015. Disponível em: < <http://wreg.com/2015/06/04/man-shot-and-beaten-in-oakhaven-front-yard/> >. Acesso em: 6 set. 2017.

MARCHESINI, I. G. **Relatório de informações sociais do município de Campinas**. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 2016. Disponível em: <https://smcais-vis.campinas.sp.gov.br/sites/smcais-vis.campinas.sp.gov.br/files/arquivos/relatorio_de_informacoes_sociais_campinas_-_2016_0.pdf>. Acesso em: 2 jan. 2018.

MARICATO, E. **Habitação e cidade**. São Paulo: Atual, 1997.

_____. **Política habitacional no Regime Militar: do milagre brasileiro à crise econômica**. Petrópolis: Vozes, 1987.

MARTINS, A. R. **Requalificação Urbana: a Fazenda Roseira e a comunidade Jongo Dito Ribeiro Campinas/SP**. 2011. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Pontifícia Universidade Católica de Campina, 2011.

MCCLENDON, D. **The Plan of Chicago: A Regional Legacy**. Bold plans. Big dreams. 2008. Disponível em: <http://www.chicagocarto.com/burnham/>. Acesso em: 4 set. 2017.

MEIRELLES, H. L. **Direito Municipal Brasileiro**. 12. ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

MEMPHIS, Air Hub of the Nation. **Jornal Commercial Appeal**. 8 Oct. 1939.

MEMPHIS: America’s multimodal modal. **Inbound logistics**. Oct. 16, 2014. Disponível em: <<http://www.inboundlogistics.com/cms/article/memphis-americas-multimodal-city/>>. Acesso em: 8 set. 2017.

MEMPHIS: North Americas logistics, Oct. 18, 2008. Disponível em: <<http://www.inboundlogistics.com/cms/article/memphis-north-americas-logistics-center/>>. Acesso em: 13 set. 2017.

MEMPHIS 3.0 Guiding Memphis into our 3rd. century 2017. Disponível em: <http://docs.wixstatic.com/ugd/100a0d_3f66737790624f55a5384f2954cf0d5b.pdf> Acesso em: 5 set. 2017.

MEMPHIS AND SHELBY COUNTY PLANNING COMMISSION, THE. **A must for growing Memphis**: Anexation. 1967. Disponível em: <<https://www.shelbycountyttn.gov/DocumentCenter/View/20023>>. Acesso em: 5 de set. 2017.

MEMPHIS AND SHELBY COUNTY PORT COMMISSION, THE. **The Economic Impact of the Port of Memphis On the Memphis & Shelby County**. Aug. 2014. Disponível em: <<http://rocketfuelwp.wpengine.com/wp-content/uploads/2015/05/2014-POM-Economic-Impact-Report-8-12-2014-17-Page-Summary.pdf>>. Acesso em: 12 set. 2017.

MEMPHIS and the Civil War... in vintage drawings and fotos. 2017. Disponível em: <<http://historic-memphis.com/memphis-historic/civil-war-memphis/civil-war-memphis.html>>. Acesso em: 4 set. 2017.

MEMPHIS International Airport Loses Delta Hub Tomorrow. **News Channel 3**. Sept. 2, 2013. Disponível em: <<http://wreg.com/2013/09/02/memphis-international-airport-loses-delta-hub-tomorrow/>>. Acesso em: 13 set. 2017.

MEMPHIS Metropolitan Statistical Area in USA. **Population**. Nov. 7, 2017. Disponível em: <<https://www.citypopulation.de/php/usa-metro.php?cid=32820>>. Acesso em: 13 set. 2017.

MEMPHIS MPO. **Model Estimation and Validation**: Report. June 16, 2015. Disponível em: <<http://memphismpo.org/sites/default/files/public/Appendix%20B%20-%20Travel%20Demand%20Model.pdf>>. Acesso em: 14 set. 2017.

MEMPHIS Steps Proudly into jet Ag. **Jornal Commercial Appeal**. 21 de Jan. 1963.

MEMPHIS Trails Only Atlanta in Direct Flights. **Jornal Commercial Appeal**. 11 Oct. 1984.

MEMPHIS URBAN AREA METROPOLITAN PLANNING ORGANIZATION. **Greater MEMPHIS regional freight plan**. Aug. 2017. Disponível em: <http://memphismpo.org/sites/default/files/public/documents/freight/Public%20%26%20FHWA%20Review%20Draft_Combined%20Chapters.pdf>. Acesso em: 6 set. 2017.

MID-SOUTH Memories: Dec. 1. **Jornal Commercial Appeal**. 30 Nov. 2015. Disponível em: <<http://archive.commercialappeal.com/news/midsouth-memories/mid-south-memories-dec-1-25643108-71a3-15ee-e053-0100007f98ef-359082721.html/>>. Acesso em: 25 ago. 2017.

MID-SOUTH REGIONAL GREENPRINT. **State of employment**. 2013. Disponível em: <<http://midsouthgreenprint.org/wp-content/uploads/2015/06/State-of-Employment-v7.pdf>>. Acesso em: 1 set. 2017.

MIRANDA, I. Regras para a relicitação de Viracopos estão prontas. **Correio Popular**. 9 jan. 2018. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2018/01/campinas_e_rmc/513439-regras-para-relicitacao-de-viracopos-estao-prontas.html. Acesso em: 15 jan. 2018.

MORCILLO, C. S. **Produção do espaço urbano de Campinas**: um estudo sobre o bairro Jardim Ouro Verde, como contribuição ao entendimento da formação de centralidades em áreas urbanas periféricas. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual de Campinas, 2013.

MORE Land for City's Airport. **Jornal Press Scimitar**. 21 Mar. 1939.

MOSER, H. D. Andrew Jackon. In: **Tennessee Encyclopedia of History and Culture**. 2010. Disponível em: <<http://tennesseeencyclopedia.net/entry.php?rec=695>>. Acesso em: 7 set. 2017.

MUSTERD, S.; BONTJE, M.; OSTENDORF, W. The Changing Role of Old and New Urban Centers: The Case of the Amsterdam Region, **Urban Geography**, v. 27, n. 4, p. 360-387, 2006.

NABIELEK, K; HAMERS, D.; EVERS, D. **Cities in Europe**: Facts and figures on cities and urban areas. Bilthoven: PBL Netherlands Environmental Assessment Agency, The Hague, 2016.

NATIONAL ACCOUNTS MAIN AGGREGATES DATABASE. **Basic data selection**. 2015. Disponível em: <<https://unstats.un.org/unsd/snaama/selbasicFast.asp>>. Acesso em: 5 out. 2017.

NATIONAL ASSOCIATION OF COUNTIES. **Viracopos International Airport**, 2017. Disponível em: <https://naco.nl/portfolio_page/viracopos-international-airport/>. Acesso em: 5 dez. 2017.

NATIONAL RESEARCH COUNCIL (U. S.) - **Transportation Research Board. Future development of the U.S. airport network**: preliminary report and recommended study plan. Washington, D.C.: Transportation Research Board, National Research Council, 1988.

NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS. **Amsterdam Airport Schiphol**. 2017. Disponível em: <https://naco.nl/portfolio_page/amsterdam-airport-schiphol/>. Acesso em 20 out. 2017.

_____. **NACO**. 2017b. Disponível em: <<http://www.naco.nl/>>. Acesso em: 23 ago. 2017.

_____. **Plano Diretor Aeroporto Internacional de Viracopos**: Sumário 75; Executivo. Campinas, 2013.

NEW Airport Tower Opens. **Jornal Commercial Appeal**. 26 Apr. 1977.

NISHIHARA, J. **Airport Land Expansion**: A Case Study of Memphis International Airport. 1995. 142 p. Thesis (M.S.) - University of Tennessee, Knoxville, 1995.

NOSSA LÍNGUA PORTUGUESA. 2017. Disponível em: <<https://nossalinguaportuguesa.com.br/dicionario/com%25f3dite/>>. Acesso em: 13 de set. 2017.

OAKHAVEN Gets Cherry News. **Jornal Commercial Appeal**. 9 Apr. 1969.

OAKHAVEN neighborhood in Memphis, Tennessee (TN). City-data. 2017. Disponível em: <http://www.city-data.com/neighborhood/Oakhaven-Memphis-TN.html> >. Acesso em: 6 set. 2017.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLE. Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. **O crescimento das cidades e a periferização**. 9 fev. 2016. Disponível em: <http://observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1465:o-crescimento-das-cidades-e-a-periferiza%C3%A7%C3%A3o&Itemid=164#>. Acesso em: 28 nov. 2017.

OCULUM Ensaios. Campinas: FAU-PUC-Campinas, jan. 2002. (Capa da Revista).

OFFICE OF THE UNITED STATES REPRESENTATIVE. **North American Free Trade Agreement (NAFTA)**. 2017. Disponível em: <<https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/north-american-free-trade-agreement-naft>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

ONDERZOEK, INFOMATIE EM STATISTIEK. **Metropoolregio Amsterdam in cijfers 2016**. 2016. Disponível em: <http://www.ois.amsterdam.nl/assets/pdfs/2016_metropoolregio%20in%20cijfers.pdf>. Acesso em: 28 set. 2017.

OPEN MIND. **I Amsterdam**. 2016. Disponível em: <https://issuu.com/iamsterdam/docs/160314_ama_digital_real_estate_broc>. Acesso em: 28 set. 2017.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, THE. **Higher education in regional and city development**. 2017. Disponível

em:<<http://www.oecd.org/edu/imhe/regionaldevelopment.htm>>. Acesso em: 28 set. 2017b.

_____. **Netherlands**. 2017. Disponível em: <<https://data.oecd.org/netherlands.htm>>. Acesso em: 5 out. 2017.

OSSE, J. S. TAM diz ter interesse em construir novo terminal em Viracopos. **Valor Econômico**, 24 abr. 2008. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/ultnot/valor/2008/04/24/ult1913u87473.jhtm>>. Acesso em: 3 jan. 2018.

OURO Verde lidera o mapa da Campinas mais violenta. **Correio Popular**. 19 jan. 2014. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/01/capa/campinas_e_rmc/144107-ouro-verde-lidera-o-mapa-da-campinas-mais-violenta.html>. Acesso em: 18 dez. 2017.

PASSENGER Numbers Drop at Memphis Airport in '84. **Jornal Commercial Appeal**. 23 Jan. 1985.

PENNARTS-POUW, M. **Regio Randstad: EUROPASTRATEGIE**. 2016. Disponível em: <<http://www.randstadregion.eu/uploads/2016/11/europastrategie-def.pdf>>. Acesso em: 3 out. 2017.

PERROUX, F. O conceito de polo de crescimento. In: FAISSOL, S. (Org.). **Urbanização e regionalização: relações com o desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1975.

PETENUSCI, M. C. **Plano de manejo para parque em área urbana**. Estudo de caso: ribeirão Viracopos (Campinas, SP). 2004. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo - Universidade Estadual de Campinas, 2004.

PINHO, A. J. **PPDI-Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas elaborado entre os anos de 1969 e 1970**: Depoimento proferido no Seminário 230 anos de Campinas. 2004. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/eventos-e-informacoes/seminario230/2seminario_depoimento.php>. Acesso em: 15 dez. 2017.

PLANO Preliminar de Desenvolvimento de Campinas. PPDI, 1970. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/cultura/planos-diretores/ppdi_1970_vol1_5.TIF>. Acesso em: 15 dez. 2017.

POE, R. City begins crafting Memphis 3.0 comprehensive plan. **The Commercial Appeal**, Oct. 28, 2016. Disponível em: <<http://www.commercialappeal.com/story/news/government/city/2016/10/28/city-begins-crafting-memphis-30-comprehensive-plan/92830628/>>. Acesso em: 4 set. 2017.

POPULAÇÃO diz sim para os novos distritos. **Correio Popular**. 5 out. 2014. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/10/capa/campinas_e_rmc/212099-

come-a-apura-o-que-define-cria-o-de-distritos.html acessado no dia 18 de dezembro de 2017.

PORT OF ROTTERDAM. **About the Port Authority**. [201-]. Disponível em: <<https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/about-the-port-authority>>. Acesso em: 26 set. 2017.

PORTAL CULTURAL CAMPINAS. **Sobre o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (Condepacc)**. 2017. Disponível em: <<https://portalcultura.campinas.sp.gov.br/estrutura/gscspc/sobre-condepacc>>. Acesso em: 15 nov. 2017.

PORTAL DO GOVERNO BRASILEIRO. **Anac valida resultado do leilão dos aeroportos de Campinas, Guarulhos e Brasília**. 29 julho 2014. Disponível em: <<https://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2012/04/anac-valida-resultado-do-leilao-de-viracopos>>. Acesso em: 3 jan. 2018.

PORTER, M. E. The competitive advantage of nations. **Harvard Business Review**, p.73-93, Mar./Apr. 1990.

PRÓ-MEMÓRIA DE CAMPINAS-SP. **Curiosidades: Bondes**. 23 maio 2007. PUBLIC Law 95-504 95th Congress. **Act of 1956**. 24 Oct. 1978. Disponível em: <<https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-92/pdf/STATUTE-92-Pg1705.pdf>>. Acesso em: 11 set. 2017.

PUBLIC Law 95-504 95th Congress. Federal Aid Highway. **Act of 1956**. June 29, 1956. Disponível em: <<https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-70/pdf/STATUTE-70-Pg374.pdf>>. Acesso em: 8 set. 2017.

QUANDO a aviação de baixo custo vai decolar na América Latina? 16 abr. 2015. **G1. Rede Globo**. 16 abr. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/2015/04/quando-a-aviacao-de-baixo-custo-vai-decolar-na-america-latina.html>>. Acesso em: 20 out. 2017.

QUEIROGA, E. F. **A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa**. 2001. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

QUT. A university for the real world. **Professor Douglas Baker**, 2008. Disponível em: <<http://staff.qut.edu.au/staff/bakerd2/>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

RAMOS, A. F. O movimento de internacionalização empresarial na indústria do vestuário: o caso português. **Gestão e Desenvolvimento**, v. 12, 2004. Disponível em: <http://repositorio.ucp.pt/bitstream/10400.14/9053/1/gestaodesenvolvimento12_47.pdf>. Acesso em: 8 out. 2017.

RANDSTAD. In: **Encyclopædia Britannica**. 2017. Disponível em: <<https://www.britannica.com/place/Randstad>>. Acesso em: 27 set. 2017.

REALTOR. 2017. Disponível em: <https://www.realtor.com/realestateandhomes-detail/3207-Ladbrook-Rd_Memphis_TN_38118_M74144-78788>. Acesso em: 11 set. 2017.

REALTOR. 2017. Disponível em: <https://www.realtor.com/realestateandhomes-detail/5171-Park-Ave_Memphis_TN_38119_M81531-18627>. Acesso em: 6 set. 2017.

REALTOR. 2017. Disponível em: <https://www.realtor.com/realestateandhomes-search/Oakhaven_Memphis_TN/sby-2?pos=35.01348,-90.002005,35.054523,-89.918578,14>. Acesso em: 6 set. 2017.

REALTOR. 2017. Disponível em: <https://www.realtor.com/soldhomeprices/Oakhaven_Memphis_TN?pos=34.98351,-89.994109,35.065606,-89.827254,13>. Acesso em: 6 set. 2017.

REGIO RANDSTAD. **Knowledge & Innovation**. [201-]. Disponível em: <http://www.randstadregion.eu/en/themes/knowledge-innovation/#_ftn1>. Acesso em: 26 set. 2017.

REIGN of Harmony, A. **TVA Eritage Series**. 2017. Disponível em: <<https://www.tva.com/About-TVA/Our-History/A-Reign-of-Harmony>>. Acesso em: 7 set. 2017.

REY, L. R. S. 75 anos: décadas velozes de crescimento e transformações em Campinas. **Jornal da PUC Campinas**. n. 178. nov./dez. 2017. Disponível em: <<http://jornal.puc-campinas.edu.br/75-anos-decadas-velozes-de-crescimento-e-transformacoes-em-campinas/>>. Acesso em: 13 dez. 2017.

RIBEIRO, D. **O povo brasileiro**: a formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RIBEIRO, D. S. **Campinas no estado novo**: política de habitação popular na formação da cidade industrial; 2008; Tese (Doutorado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2008.
RIBEIRO, M. G.; COSTA, G. H. P. **IBEU local**: Região Metropolitana de Campinas. 2013. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/images/abook_file/campinas_ibeulocal.pdf>. Acesso em: 18 dez. 2017.

RIBEIRO, S. B. (Org.) **Sesmarias, engenhos e fazendas**: Arraial dos Souzas, Joaquim Egydio, Jaguary (1792-1930). Campinas, 2016.

RIGHTSIZE Memphis. Feb. 2, 2017. Disponível em: <<http://www.shelbycountyttn.gov/DocumentCenter/View/29457>>. Acesso em: 5 set. 2017.

RIZZATTI, H. As maiores ocupações urbanas da cidade de Campinas-SP: resistências e permanência. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis, v. 49, n. 2, p. 183-204, jul./dez. 2015.

ROLDÃO, I. C. C. **Memórias de Campo Grande: uma história de lutas e religiosidade na região às margens da John Boyd Dunlop**. Aparecida: Ideias & Letras, 2011.

ROLNIK, R. **Anais do Seminário Internacional: Gestão da Terra Urbana e Habitação de Interesse Social**, PUCCAMP, 2000. Disponível em: <<https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2009/10/regulacao-urbanistica-no-brasil.pdf>> Acesso em: 19 dez. 2017.

ROMARO, M. C. **Os aeroportos de Guarulhos e de Viracopos: análise crítica de planejamento e projeto**. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2006.

ROPER, J. **The founding of Memphis, 1818-1820**. London: Memphis Sesquicentennial, 1970. 100 p.

ROYAL DUTCH AIRLINES. **Company profile**. Oct. 18, 2017. Disponível em: <<https://www.klm.com/corporate/en/about-klm/profile/index.html>>. Acesso em: 9 nov. 2017.

ROYAL FLORA HOLLAND. **Facts and figures**. [201-]. Disponível em: <https://www.royalfloraholland.com/serveimage.ashx/?path=%2f7263566%2fRoyal-FloraHolland_Klokken-locatie-Eelde.jpg&action=fit&fw=455&fh=256&class=local&name>. Acesso em: 11 out. 2017.

ROYAL SCHIPHOL GROUP. **Annual Report**. 2016. Disponível em: <<http://www.annualreportschiphol.com/pdfondemand/printpdf?docId=145598>>. Acesso em: 8 out. 2017.

_____. **Facts and figures**. 2017. Disponível em: <<https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/facts-and-figures/>>. Acesso em: 17 out. 2017.

_____. **The rich history of the Netherland's national airport: 100 years of Schiphol**. 2017. Disponível em: <<https://www.schiphol.nl/en/you-and-schiphol/page/over-100-years-of-schiphol/>>. Acesso em: 17 out. 2017.

RUSHING, W. **Memphis and the Paradox of Place: Globalization in the American South**. Chape Hill: University of North Carolina Press, 2009.

RUTTEN, J. **Westas, proeftuin circulaire economie**. 2014. Disponível em: <http://www.janrutten.com/documenten/projecten/07092014westascirculair.pdf>. Acesso em: 11 out. 2017.

SALES Pitch Paying Off for Memphis Airport. **Jornal Commercial Appeal**. 1 Oct. 1978.

SALGADO, I. **Urbanismo sanitista em Campinas no final do século XIX**. Projeto Integrado CNPq; A evolução urbana de Campinas; Relatório Final. Campinas: FAU/PUC, 1992.

SANDRONI, P. (Org.) **Novíssimo Dicionário de Economia**. São Paulo: Best Seller, 1999.

SANTOS, A. C. **CAMPINAS, das origens ao futuro**: Compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992). Campinas: Editora da UNICAMP, 2002.

_____. **Campinas, das origens ao futuro**: Compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992). Campinas: Editora da UNICAMP, 2002.

SANTOS, F. L. C., NOVAES, J. N. **A febre amarela em Campinas 1889-1900**. Campinas: Centro de Memória-Unicamp, 1996.

SANTOS, M. O meio técnico-científico e a urbanização no Brasil. Espaço e Debates: **Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, São Paulo, v. 8, n. 25, p. 58-62, 1988b.

_____. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2006. 384 p.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2005.

_____. **Empresas territoriais e dinâmicas da formação socioespacial brasileira**: Projeto Científico. São Paulo: FAPESP/CNPq, 1998a.

_____. **Manual de geografia urbana**. São Paulo: HUCITEC, 1981. p. 69.

_____. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. São Paulo: Record, 2001.

SANTOS, R. R. **A Vila Industrial e o patrimônio histórico arquitetônico de Campinas - SP**: entre a conservação e a reestruturação urbana. 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, 2013.

SANTOS JUNIOR, W. R.; PROENÇA, A. D. A. Reconcentração produtiva e estruturação do território: formação do corredor urbano Campinas-Sorocaba. In: SEMINÁRIO DA RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE

GLOBALIZACIÓN Y TERRITÓRIO (RII), 13, 2014, Salvador. **Anais...** Salvador: RII, 2014. v. 13. p. 1-16.

SÃO PAULO. Assembleia Legislativa de São Paulo. **Decreto nº 50.767, de 9 de maio de 2006**. Revoga o Decreto nº 49.763, de 6 de julho de 2005, que convalida disposições referentes a desapropriação de imóveis situados nos Municípios de Campinas e Indaiatuba, necessários à ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos. 2006.

_____. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Decreto N. 233, de 2 de Março de 1984**. Estabelece o Código Sanitário. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1894/decreto-233-02.03.1894.html>>. Acesso em: 28 nov. 2017.

_____. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Decreto N. 14.031 de 27 de setembro de 1979**. Declara de utilidade pública para o fim de desapropriação, imóveis situados nos Municípios de Campinas e Indaiatuba, necessários à ampliação do Aeroporto de Viracopos. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1979/decreto-14031-27.09.1979.html>>. Acesso: 20 dez. 2017.

_____. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Decreto N. 18.985, de 9 de junho de 1982**: Dá nova redação ao Artigo 1.º do Decreto n. 14.031, de 27 de setembro de 1979. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1982/decreto-18985-09.06.1982.html>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

_____. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Decreto N. 31.910, de 19 de julho de 1990**: Convalida as disposições dos Decretos n.º 14.031, de 27 de setembro de 1979 e 18.985, de 9 de junho de 1982, que declararam de utilidade pública, para o fim de desapropriação, imóveis necessários à ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1990/decreto-31910-19.07.1990.html>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

_____. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Decreto N. 40.196, de 17 de julho de 1995**: Convalida as disposições dos Decretos n.º 14.031, de 27 de setembro de 1979, 18.985, 9 de junho de 1982 e 31.910, de 19 de julho de 1990, que declararam de utilidade pública, para fim de desapropriação, imóveis situados nos Municípios de Campinas e Indaiatuba, necessários a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1995/decreto-40196-17.07.1995.html>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

_____. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Lei n. 4.280, de 22 de outubro de 1957**: Da denominação à estrada de rodagem Campinas-Aeroporto de Viracopos: Disponível em:

<<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1957/lei-4280-22.10.1957.html>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

_____. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Resolução N. 20 de 10 junho de 1988**: Código de posturas da Câmara Municipal da cidade de Campinas. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/resolucao/1880/resolucao-20-10.06.1880.html>>. Acesso em: 28 nov. 2017.

_____. Tribunal Regional Eleitoral. Justiça eleitoral SP. **Plebiscito de Campinas 2014**: Oficial 1º Turno-Resultado de votação. 7 out. 2014. Disponível em: <<http://www.justicaeleitoral.jus.br/arquivos/tre-sp-votacao-do-plebiscito-em-campinas-eleicoes-2014>>. Acesso: 18 nov. 2017.

SASSEN, S. **The Global City**. New York; London; Tokyo; Oxford: Princeton University Press, 2001.

SAULE JUNIOR, N. **A proteção jurídica da moradia nos assentamentos irregulares**. Porto Alegre: Sergio Antônio Fabris, 2004.

SCHIPHOL AREA DEVELOPMENT COMPANY. **Doing business next to Amsterdam Airport Schiphol, in the heart of the biggest logistical hub in Western Europe**. [201-]. Disponível em: <<http://schiphollogistics.com/>>. Acesso em: 7 out. 2017.

_____. **Green Park Aalsmeer**. [201-]. Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/green-park-aalsmeer/>>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. **Parkmanagement Vereniging De President: Facts & Figures**. [201-]. Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/bedrijvenpark-de-president/facts-figures/>>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. **Polanen Park: Area**. [201-]. Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/polanenpark/area/>>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. **Polanen Park: Facts & Figures**. [201-]. Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/polanenpark/facts-figures/>>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. **Polanen Park: For whom**. [201-]. Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/polanenpark/for-whom/>>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. **SADC: our history** [201-]. Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/about-sadc/>>. Acesso em: 8 out. 2017.

_____. **Schiphol Logistics Park.** [201-]. Disponível em: <<http://schiphollogistics.com/>>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. **Schiphol Trade Park:** Area. 2017. Disponível em: <<https://www.sadc.nl/en/locations/schiphol-trade-park/area/>>. Acesso em: 10 out. 2017.

SCHIPHOL GROUP. **Facts and figures.** 2016. Disponível em: <http://www.annualreportschiphol.com/about-us/facts-and-figures>>. Acesso em: 8 out. 2017.

_____. **Schiphol Cargo puts focus on Pharma and e-Commerce as volumes grow 8.7% in first half of 2017.** July 26, 2017. Disponível em: <<https://schipholcargoworld.com/news/schiphol-cargo-puts-focus-on-pharma-and-e-commerce-as-volumes-grow-8-7-first-half-2017/>>. Acesso em: 6 nov. 2017.

_____. **Schiphol Cargo wins best airport Europe award.** June 29, 2017. Disponível em: <<https://schipholcargoworld.com/news/aflas2017/>>. Acesso em: 6 nov. 2017.

_____. **Schiphol named Airport of the Year 2017.** Oct. 13, 2017. Disponível em: <<https://news.schiphol.com/schiphol-named-airport-of-the-year-2017/>>. Acesso em: 20 out. 2017.

SCHIPHOL LOGISTICS PARK. **Vereniging Parkmanagement Schiphol Logistics Park.** [201-]. Disponível em: <<http://www.parkmanagementslp.nl/>>. Acesso em: 7 out. 2017.

SEADE. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. **População deve chegar a quase 3,5 milhões na RMC em 2030.** 22 maio 2017. Disponível em: <<https://www.seade.gov.br/populacao-deve-chegar-a-quase-35-milhoes-na-rmc-em-2030/>>. Acesso em 5 jan. 2018.

SEMEGHINI, U. C. **Do café à indústria:** Uma cidade e seu tempo. Campinas: Editora da Unicamp, 1991.

_____. **Cidade - Campinas (1860 a 1980):** Agricultura, industrialização e urbanização. 1988. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Economia – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1988.
SEMINÁRIO DERSA RODOVIA DOS BANDEIRANTES. 2, 1978, São Paulo.
Anais... São Paulo: DERSA, 1978. 470 p.

SHAAFSMA, M. **Sustainable Airport Region:** Schiphol. Nov. 21, 2011. Disponível em: <<http://www.hubstart-paris.com/media/diaporama/document/corporate/SAA/SAA%20seminar%20M.%20Schaafsma%20Schiphol.pdf>>. Acesso em: 21 out. 2017

SHEFFI, Y. Logistics Intensive Clusters: Global Competitiveness and Regional Growth. In: BOOKBINDER, J. (Ed.). **Handbook of Global Logistics, Springer Science + Business Media**. New York: Springer, 2013. p. 463 - 500.

SHELBY COUNTY GOVERNMENT. **Shelby County Growth Plan; Recommendations for Planned Growth and Rural**. 2000. Disponível em: <<http://www.shelbycountyttn.gov/DocumentCenter/View/27370>>. Acesso em: 5 set. 2017.

SHIMABUKURO, T. T. **A participação pública na elaboração de plano de manejo para parques urbanos**: estudo de caso: bacia hidrográfica do Ribeirão Viracopos, município de Campinas/SP. 2003. 123 p. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Engenharia Civil, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

SIGRIST, J. L. Helvetia, cem anos de Brasil. In: IMESP. **A memória de uma comunidade revela a identidade de uma gente**: Helvetia 1988-100 anos de Brasil. São Paulo, 1988. p. 29-45.

SILVA, P. F. F. **A expansão de Campinas através de condomínios e loteamentos fechados**. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

SILVA, S.; CAPPA, J. Estudo analítico sobre a logística industrial do Aeroporto Internacional de Viracopos para empresas que atuaram no comércio internacional em 2013. In: ENCONTRO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, 20/ ENCONTRO DE INICIAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO E INOVAÇÃO, 5, Campinas. **Anais...** Campinas: PUC-Campinas, 2015.

SILVEIRA, M. R. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68. 624 p.

SONS OF CONFEDERATE VETERANS. A Southern View of History: The War for Southern Independence: Part XIV- After THE WAR. 2017. Disponível em: <<http://www.scv.org/new/part-xiv-after-the-war/>>. Acesso em: 4 set. 2017.

SOUTHAVEN CITY HALL. **Southaven top of Mississippi**. 2017. Disponível em: <<https://southaven.org/>>. Acesso em: 1 set. 2017.

SOUTHERN Airways Plans Memphis Expansion, 2 New Routes. **Jornal Press Scimitar**. 22 Mar. 1978.

SOUZA, J. F. V. Parque Oziel, 10 anos de luta: uma análise dos conflitos de desigualdade social e meio ambiente. In: CONGRESSO NACIONAL DO

CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO, 18, 2009, São Paulo. **Anais...** São Paulo: CONPEDI, 2009.

STATISTICAL ATLAS. **Household income in Parkway Village-Oakhaven, Memphis, Tennessee**, Apr. 22, 2015. Disponível em:

<<https://statisticalatlas.com/neighborhood/Tennessee/Memphis/Parkway-Village-Oakhaven/Household-Income>>. Acesso em: 25 out. 2017.

STEGANHA, R. Túnel de pedestres da Vila Industrial é alvo de vandalismo em Campinas, SP. **G1. Rede Globo**, Campinas, 1 fev. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2015/02/tunel-de-pedestres-da-vila-industrial-e-alvo-de-vandalismo-em-campinas-sp.html>>. Acesso em: 24 nov. de 2017.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE.

Institucional. 2017. Disponível em:

<<http://www.sudene.gov.br/index.php/institucional>>. Acesso em: 7 set. 2017.

TENNESSE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND COMMUNITY

DEVELOPMENT. **Memphis Regional Megasite** - "Heart". 2013. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=mKtswYp38lY>>. Acesso em: 7 set. 2017.

TENNESSEE Valley Authority. In: **ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA**. [201-].

Disponível em: <<https://www.britannica.com/topic/Tennessee-Valley-Authority>>. Acesso em: 7 set. 2017.

TERMINAL at Airport Given OK. **Jornal Commercial Appeal**. 21 Nov. 1986.

THOMAS, D. Sentury Tire chooses Georgia over Megasite. **The Jackson Sun**, Sept. 6, 2016. Disponível em:

<<http://www.jacksonsun.com/story/news/local/2016/09/06/sentury-tire-chooses-georgia-over-megasite/89928026/>>. Acesso em: 7 set. 2017.

THORSTENSEN, V. A OMC: Organização Mundial do Comércio e as negociações sobre comércio, meio ambiente e padrões sociais. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, DF, v. 41, n. 2, p. 29-58, 1998. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73291998000200003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 6 out. 2017.

TIMES Create Need for Modern Airport. **Jornal Commercial Appeal**. 9 Mar. 1958.

TOLEDO, F. A. **Uma história de Sumaré**: Da sesmaria à indústria. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado S.A. – IMESP, 1995.

TRANSBORDO. In: **Michaelis**: Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa.

2017. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/transbordo/>>. Acesso em: 5 out. 2017.

TRINDADE, T. **Territorialidades em confronto**: o caso da expansão do Aeroporto de Viracopos na cidade de Campinas/SP. Monografia (Graduação - Bacharelado em Geografia). Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2006.

UN-HABITAT. **Advancing Synergy between Airports and Cities**: UN-Habitat and ICAO sign MoU at Habitat III, 2016. Disponível em: <<http://unhabitat.org/advancing-synergy-between-airports-and-cities-un-habitat-and-icao-sign-mou-at-habitat-iii>>. Acesso em 12 jan. 2017.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION. **Defence line of Amsterdam**. 2017. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/list/759/>>. Acesso em: 7 out. 2017.

UNITED STATES CENSUS BUREAU. **City and Town Population Totals Datasets**: 2010-2016. 2016. Disponível em: <<https://www.census.gov/data/datasets/2016/demo/popest/total-cities-and-towns.html>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

_____. **Metropolitan and micropolitan**. 2016. Disponível em: <<https://www.census.gov/programs-surveys/metro-micro/about/masrp.html>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

_____. **QuickFacts**. 2016. Disponível em: <<https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/desotocountymississippi/PST045216>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

UNIVERSITY OF NEW WALES. **People**: Professor Robert Freestone. [201-]. Disponível em: <<https://www.be.unsw.edu.au/staff/professor-robert-freestone>>. Acesso em: 8 out. 2017.

VALK, A. The Dutch planning experiences. **Landscape and Urban Planning**, n. 58, p. 201-210. 2002.

VASCONCELOS, L. F. S. **O aeroporto como parte integrante de um projeto de desenvolvimento regional**: a experiência brasileira. 2007. Dissertação (Mestrado em Transportes, Publicação T.DM- 008A/2007) Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2007.

VIANNA, R. Um breve histórico da região Campo Grande. In: VIANNA, R. **Gestão do Transporte Coletivo Público em Campinas e a pouca mobilidade das populações de baixa renda**. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2006.

VILLA, M. A. **Canudos**: o povo da terra. 3. ed. São Paulo: Ática, 1999.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

VIRACOPOS AEROPORTOS BRASIL. **Resumo de Movimentação Aeroportuária (RMA)**: Movimento Operacional do Aeroporto de Viracopos-Janeiro a Dezembro de 2015. 2015. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2014/06/viracopos-investimento-de-r-9-5-bilhoes-para-atender-80-milhoes-de-passageiros-ate-2042>>. Acesso em: 3 jan. 2018.

_____. **Resumo de Movimentação Aeroportuária (RMA)**: Movimento Operacional do Aeroporto de Viracopos-Janeiro a Dezembro de 2016. 2016. Disponível em: <<http://www.viracopos.com/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C9E81B25D898768015D9994B1B34B0D>>. Acesso em: 5 jan. 2018.

VIRACOPOS é eleito o 2º melhor aeroporto de carga do mundo. **Cargo News**. 5 abr. 2017. Disponível em: <<http://www.cargonews.com.br/viracopos-eleito-2o-melhor/>>. Acesso em: 16 jan. 2018.

VIRACOPOS PORTAL DE SERVIÇOS. **Viracopos em números**. 2017. Disponível em: <<https://viracopos.com.br/aeroporto/raio-x/>>. Acesso em: 3 jan. 2018.

VRIJE UNIVERSITEIT AMSTERDAM. **Amsterdam Metropolitan Area: A strong and resilient region**. Aug. 2017. Disponível em: <<https://spatialeconomics.nl/en/economic-outlook-amsterdam-metropolitan-area-mra-a-strong-and-resilient-region/>>. Acesso em: 27 set. 2017.

WALL, R.S.; KNAAP, G. A. **Glocal Footprint: Network Sustainability within Global, European and Dutch Corporate Systems**. Bilthoven: Netherlands Environmental Assessment Agency, 2008.

WALM - Engenharia e Tecnologia Ambiental. **EIA - Estudo de Impacto Ambiental: Ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas - SP**, v. 1, p. 1.1-7.128, São Paulo, 2008.

WEIJ, A. et al. (Eds.). **Ranstad: Region in Europe**. 2014. Disponível em: <<http://www.randstadregion.eu/uploads/2014/09/randstadmonitor-voorkant.pdf>>. Acesso em: 4 out. 2017.

WERKGROEP TOEKOMST LUCHTVAART. **Noise reduction at Schiphol**. 2014. Disponível em: <<http://hacan.org.uk/blog/wp-content/uploads/2015/04/Noise-reduction-Schiphol-.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2017.

WESSEL, D. Did 'Great Recession' Live Up to the Name? **The Wall Street Journal**, New York, April 8, 2010. Disponível em:

<<https://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303591204575169693166352882>>. Acesso em: 27 set. 2017.

WIJK, M.; BRATTINGA, K.; BONTJE, M. A. Exploit or Protect Airport Regions from Urbanization? Assessment of Land-use Restrictions in Amsterdam-Schiphol. **European Planning Studies**, v.19, n. 2, p. 261-277, 2011.

WIJK, M.; BUEREN, E; BROMMELSTROET, M. Governing structures for airport regions: Learning from the rise and fall of the 'Bestuursforum' in the Schiphol airport region. **Transport Policy**, v. 36, p. 139-150, 2014.

WORLD BANKS GOUP. **Rail lines (total routes KM)**. 2017. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.TOTL.KM?end=2014&locations=US&start=1980&year_high_desc=false>. Acesso em: 12 set. 2017.

WORLD ECONOMIC FORUM. **Competitiveness rankings**. 2016. Disponível em: <<http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/rankings/#indicatorId=GCI.A.02.01>>. Acesso em: 26 set. 2017.

WORLD PORT RANKINGS. 2015. Disponível em: <<http://aapa.files.cms-plus.com/Statistics/WORLD%20PORT%20RANKINGS%202015.xlsx>>. Acesso em: 26 set. 2017.

WORLD PORT SOURCE. **Port of Memphis**: Commerce. 2017. Disponível em: <http://www.worldportsource.com/ports/commerce/USA_TN_Port_of_Memphis_1805.php>. Acesso em: 13 set. 2017.

WORLD'S 10 longest railway networks, The. **Railway Technology**, Feb. 20, 2014. Disponível em: <<http://www.railway-technology.com/features/featurethe-worlds-longest-railway-networks-4180878/>>. Acesso em: 12 set. 2017.

YUSUF, O. Officials remain confident about Megasite despite lack of tenants. **The Jackson Sun**, May 19, 2017.

ZAMBELLO, M. H. **Ferrovia e memória**: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. 2005. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

ZUIDAS AMSTERDAM DEVELOPMENT OFFICE. **Zuidas**. 2017. Disponível em: <<https://www.amsterdam.nl/zuidas/english/>>. Acesso em: 9 out. 2017.

ZUIDAS URBAN REDEVELOPMENT. **Beyond plan B**: Projects. 2017. Disponível em: <http://beyondplanb.eu/projects/project_zuidas.html>. Acesso em: 9 out. 2017.