

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

JOÃO GILBERTO RODRIGUES ALMEIDA

**DESIGUALDADE, FRAGMENTAÇÃO E SEGREGAÇÃO NA METRÓPOLE
CONTEMPORÂNEA: A URBANIZAÇÃO NO ENTORNO DA RODOVIA DOM
PEDRO I EM CAMPINAS**

CAMPINAS

2023

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
JOÃO GILBERTO RODRIGUES ALMEIDA**

**DESIGUALDADE, FRAGMENTAÇÃO E SEGREGAÇÃO NA METRÓPOLE
CONTEMPORÂNEA: A URBANIZAÇÃO NO ENTORNO DA RODOVIA DOM
PEDRO I EM CAMPINAS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo, do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como exigência para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

“O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) –Código de Financiamento 001. “This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior –Brasil (CAPES) – Finance Code 001”

Orientador: Prof. Drº Wilson Ribeiro dos Santos Junior

CAMPINAS

2023

Ficha catalográfica elaborada por Adriane Elane Borges de Carvalho CRB 8/9313
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

711.4 A447d	<p>Almeida, João Gilberto Rodrigues</p> <p>Desigualdade, fragmentação e segregação na metrópole contemporânea: a urbanização no entorno da rodovia Dom Pedro I em Campinas / João Gilberto Rodrigues Almeida. - Campinas: PUC-Campinas, 2023.</p> <p>117 f.: il.</p> <p>Orientador: Wilson Ribeiro dos Santos Junior.</p> <p>Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Arquitetura, Artes e Design, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2023.</p> <p>Inclui bibliografia.</p> <p>1. Planejamento urbano. 2. Eixos rodoviários. 3. Metropolização. I. Santos Junior, Wilson Ribeiro dos. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Escola de Arquitetura, Artes e Design. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.</p> <p>23. ed. CDD 711.4</p>
----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

JOÃO GILBERTO RODRIGUES ALMEIDA

“DESIGUALDADE, FRAGMENTAÇÃO E SEGREGAÇÃO NA METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA: A URBANIZAÇÃO NO ENTORNO DA RODOVIA DOM PEDRO I EM CAMPINAS”

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

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador(a): Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

Dissertação defendida e aprovada em 17 de fevereiro de 2023 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



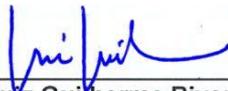
Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

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



Profa. Dra. Ana Cecilia Mattei de Arruda Campos

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Luiz Guilherme Rivera de Castro

Universidade Presbiteriana Mackenzie

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente ao meu orientador Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior, Caracol, que participou ativamente de minha formação durante 6 anos como professor e orientador de Iniciação Científica e Mestrado e sempre demonstrou extrema dedicação, atenção, companheirismo com alunos e colegas de profissão, trazendo para o dia a dia do trabalho acadêmico sabedoria e carinho a todos. Em especial nos últimos anos de dedicação e resistência junto a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, a CAPES, durante o período mais difícil de sua história com o desmonte promovido pelo Governo Federal de 2019 a 2022.

Agradeço a CAPES, pelo suporte e apoio a esta pesquisa e seus servidores e trabalhadores que a mantiveram em funcionamento e evitaram a destruição que abateu outros setores da educação neste país.

Aos colegas e docentes do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, que tiveram imensa participação nesta pesquisa, com discussões, elaboração de artigos, atividades em salas de aula virtuais e presenciais que propiciaram prazer em conhecer e estudar. E principalmente aos professores que mostraram excelência e dedicação com a forçada adaptação a aulas virtuais em função da pandemia.

Aos funcionários da PUC Campinas, em especial do Programa de Pós-graduação, que mantiveram o funcionamento do programa durante períodos incertos.

Agradeço por fim, aos companheiros que me acompanharam durante esses dois intensos anos, aos amigos que me incentivaram e acreditaram em mim assim como meus pais e minhas irmãs.

RESUMO

A pesquisa enfoca a urbanização dos territórios situados à margem dos eixos rodoviários intraurbanos produzidos pela interação do tecido urbano de Campinas com o denso e importante sistema rodoviário que atravessa a cidade fragmentando-a em várias direções. Estes eixos rodoviários que adentram a cidade vêm se constituindo em indutores de urbanização dos territórios que se articulam em suas bordas. Pretende-se analisar a configuração espacial destes territórios bem como as dinâmicas sociais e econômicas que envolvem a forte convivência com trechos do sistema rodoviário que os conectam com a escala regional e impactam no crescimento disperso da cidade. Irá observar em especial o caso da Rodovia Dom Pedro I, símbolo da fase mais recente de expansão urbana marcada pela desigualdade e segregação socioespacial, contradições expostas em uma área que demonstra fluidez, velocidade e dinamismo atrelado à riqueza e tecnologia na região. A análise será feita a partir da compreensão histórica e das discussões acerca da urbanização, metropolização e transformações no crescimento e expansão da cidade e o estudo da morfologia urbana produzida a partir desse contexto com atenção às formas de ocupação e de bem-estar urbano nesses territórios. O principal objetivo é situar as contradições socioespaciais que permeiam as áreas lindeiras à Rodovia Dom Pedro I no município de Campinas. O forte contraste entre a formação de bairros precários e condomínios fechados, indústrias e institutos de pesquisa e tecnologia resulta na desigualdade de ocupação desse território que proporciona a essas populações modos distintos de habitar a cidade.

Palavras-chave: eixos rodoviários intraurbanos, forma urbana, metropolização, desigualdade socioespacial

ABSTRACT

This research focuses on the urbanization of occupied territories located on the edges of intra-urban road axes produced by the interaction of the urban fabric of Campinas with the dense and important road system that crosses the city, fragmenting it in several directions. These road axes that enter the city have been constituting inductors of urbanization of the territories that are articulated in their borders. It is intended to analyze the spatial configuration of these territories as well as the social and economic dynamics that involve the strong coexistence with stretches of the road system that connect them with the regional scale and the impact on the dispersed growth of the city. The work seeks to look at the case of Rodovia Dom Pedro I (Dom Pedro I Highway), which is a symbol of the most recent phase of urban expansion marked by inequality and socio-spatial segregation, contradictions exposed in an area that demonstrates fluidity, speed and dynamism linked to wealth and technology in the region. The analysis will be made from the historical understanding and discussions about urbanization, metropolization and transformations in the growth and expansion of the city and the analysis of the urban morphology produced from this context with attention to the forms of occupation and urban well-being in these territories. The main objective is to situate the socio-spatial contradictions that permeate the areas bordering the Rodovia Dom Pedro I in the city of Campinas, and the strong contrast between the formation of precarious neighborhoods and private condominiums, industries and research and technology institutes and how the inequality in this territory provides a different way of inhabiting the city to each of these groups.

Keywords: intraurban road axes, urban form, metropolization, socio-spatial inequality

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Campinas e região de cidades de influência	21
Figura 2: Região Metropolitana de Campinas com manchas urbanas e sistema rodoviário..	23
Figura 3: Macrozona Macrometropolitana em Campinas com destaque para o sistema rodoviário.	27
Figura 4: Mapa Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole.	28
Figura 5: Fragmentação urbana entre Campinas e Sumaré.	31
Figura 6: Fragmentação urbana na região do Alphaville em Campinas	32
Figura 7: Fragmentação urbana no distrito do Campo Grande em Campinas.	32
Figura 8: Percentual de domicílios com responsáveis com baixo rendimento.	38
Figura 9: Percentual de domicílios com responsáveis com alto rendimento	39
Figura 10: Percentual de esgoto a céu aberto	40
Figura 11: Categorização dos rendimentos médios mensais dos responsáveis dos domicílios, segundo o indicador de autocorrelação espacial local de Moran, por setores censitários urbanos. RMC, 2000 – 2010	41
Figura 12: Anel Contorno de Campinas, primeiro plano do que viria ser a Rodovia Dom Pedro I em Campinas.	45
Figura 13: Anel Contorno de Campinas com a legenda de que o Contorno de Campinas seria entregue no final de 1971.	47
Figura 14: Recorte de notícia do dia 25 de novembro de 1972, data da entrega da Rodovia Dom Pedro I.	48
Figura 15: Vazios urbanos na zona norte de Campinas. Propriedades do Exército Brasileiro e do Instituto Agrônomo de Campinas..	51
Figura 16: Área remanescente de fazendas no entorno da Rodovia Dom Pedro I e entre importantes instituições como a Unicamp e a PUC Campinas.	56
Figura 17: Foto aérea da Rodovia Dom Pedro I no ano de 1972 com os bairros Jd Sta Monica, Jd. São Marcos e mata Santa Genebra.	58
Figura 18: Cruzamento entre Rodovia Anhanguera e Rodovia Dom Pedro I identificando os bairros do Jardim São Marcos, Jardim Santa Mônica..	59
Figura 19: Recorte do eixo Dom Pedro com localização dos institutos de ensino e pesquisa. 1 – IFSP/CTI, 2 – ETECAP/FATEC, 3 – Unicamp, 4- PUC, 5 – Facamp, 6 – CPQD..	63

Figura 20: Recorte do Eixo Dom Pedro com localização dos equipamentos shoppings centers e hipermercados. De cor vermelha shoppings, de cor branca hipermercados.	68
Figura 21: Foto aérea com zona central e norte de Campinas de 1994	72
Figura 22: Foto aérea com zona central e norte de Campinas de 2022.	73
Figura 23: Imagem aérea cruzamento Rodovia Anhanguera com Rodovia Dom Pedro I e Conjuntos habitacionais e habitações precárias.	75
Figura 24: CDHU San Martin.	75
Figura 25: Rodovia Dom Pedro I com identificação de conjuntos habitacionais e habitações precárias..	77
Figura 26: Núcleo habitacional da Rua Moscou..	77
Figura 27: Rodovia Dom Pedro I com entorno destacado para conjuntos habitacionais e habitações precárias..	79
Figura 28: Mapa de Macrozoneamento do Plano Diretor de 1996.	83
Figura 29: Plano Diretor de 2006, Mapa de Macrozonas.	85
Figura 30: Macrozoneamento Municipal de Campinas.	87
Figura 31: Zona de Atividade Econômica presente no entorno da Rodovia Dom Pedro I.	90
Figura 32: Mapa de Uso e Ocupação do Solo Campinas.	92
Figura 33: Mapa de Uso e Ocupação do Solo Campinas.	93
Figura 34: Setores de análise da dinâmica local separados em 3 setores nas áreas do entorno da Rodovia Dom Pedro I.	96
Figura 35: Setor 1 de análises de dinâmicas urbanas locais..	98
Figura 36: Setor 1 de análises de dinâmicas urbanas locais..	98
Figura 37: Ampliação do setor 1 com conjuntos habitacionais do CDHU San Martin, Jardim Mirassol e Vila Olímpia..	99
Figura 38: ampliação do setor 1 com condomínios da Praça Capital entre as Rodovias Dom Pedro I e a Rodovia Zeferino Vaz.	100
Figura 39: Setor 2 de análises de dinâmicas urbanas locais..	102
Figura 40: Região da Vila Moscou com identificação dos diferentes equipamentos e dos condomínios fechados..	104
Figura 41: Transposição existente sobre o Ribeirão Anhumas que liga a Rua Moscou ao Carrefour Dom Pedro..	105

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Localização de indústrias, empresas e instituições próximas à Rodovia Dom Pedro I.....	47
--------------------------------------------------------------------------------------------------	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLA

Agemcamp: Agência Metropolitana de Campinas

BID: Banco Interamericano de Desenvolvimento

BNH: Banco Nacional de Habitação

CDHU: Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo

CIATEC II: Companhia de Desenvolvimento Polo Alta Tecnologia Campinas

COHAB: Cia de Habitação Popular de Campinas

CPFL: Companhia Paulista de Força e Luz

CPQD: Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações

CTI: Centro de Tecnologia de Informação Renato Archer

DER: Departamento de Estradas de Rodagem

DIC: Distrito Industrial de Campinas

EMPLASA: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano

ETECAP: Escola Técnica Conselheiro Antônio Prado

FACAMP: Faculdades de Campinas

FATEC: Faculdade de Tecnologia

HIDS: Hub Internacional para o Desenvolvimento Sustentável

IAC: Instituto Agrônomo de Campinas

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFSP: Instituto Federal São Paulo

LOM: Lei Orgânica do Município

MZ: Macrozona

PAC: Programa de Aceleração do Crescimento

PAM: Plano de Ação da Macrometrópole

PD: Plano Diretor

PMC: Prefeitura Municipal de Campinas

PPDI: Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado

PUCC: Pontifícia Universidade Católica de Campinas

REPLAN: Refinaria do Planalto, Petrobras

RMC: Região Metropolitana de Campinas

RMSP: Região Metropolitana de São Paulo

SFH: Sistema Financeiro da Habitação

TIC: Terminal Intermodal de Cargas

Unicamp: Universidade Estadual de Campinas

ZAE: Zona de Atividade Econômica

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
1. CAMPINAS COMO METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA	18
1.1. A Região Metropolitana	21
1.2. O Sistema Rodoviário e a Macrometrópole Paulista	23
1.3. Crescimento disperso e fragmentado da cidade	29
1.4. Segregação Socioespacial na Metrópole de Campinas	33
2. O EIXO DOM PEDRO	43
2.1. A Rodovia Dom Pedro I	43
2.2. A Zona Norte de Campinas	49
2.3. Caracterização do Eixo Dom Pedro	52
2.3.1. Agricultura	54
2.3.2. Indústria	55
2.3.3. Institutos de ensino e pesquisa	60
2.3.4. Shoppings Centers e Hipermercados	63
2.3.5. Condomínios e loteamentos fechados	69
2.3.6. Bairros populares	73
2.4. Legislação e Plano Diretor	79
2.4.1. Macrozoneamento	82
2.4.2. Zoneamento	89
2.4.3. Uso e Ocupação do Solo	91
2.5. Considerações finais do capítulo	93
3. ANÁLISE DE TRECHOS DO EIXO DOM PEDRO	95
3.1. Setor 1	96
3.2. Setor 2	101
3.3. Setor 3	105
3.4. Considerações finais do capítulo	107

CONSIDERAÇÕES FINAIS

109

REFERÊNCIAS

112

INTRODUÇÃO

O estudo sobre Campinas e região permite vislumbrar um arranjo urbano e regional complexo, formando uma rede de conexões entre distintos agentes, diferentes cidades em um território heterogêneo. Diversas ocupações do território habitado por diferentes classes sociais são conectadas por uma grande rede de rodovias que configuram uma cidade que fomenta o debate há décadas sobre fragmentação, dispersão, segregação, metropolização e demais abordagens teóricas que discutem a cidade contemporânea, vista neste território em constante transformação. Este trabalho se debruça sobre parte deste território em expansão que, por situar-se em uma dinâmica regional atrelada a uma infraestrutura de circulação, demonstra o caráter multifacetado deste espaço.

As dinâmicas do deslocamento regional que ocorrem nas rodovias em Campinas são marcadas pela forte presença urbana destas em seu entorno imediato, revelando uma cidade com o crescimento diretamente relacionado aos meios de transportes e circulação durante sua história. Pode-se destacar atualmente a presença de uma urbanização quase contínua durante o percurso da Rodovia Anhanguera na cidade, desde o limite com Sumaré até o trevo do cruzamento com a Rodovia Santos Dumont, via de acesso a inúmeros bairros populares e distritos industriais entre o centro e o Aeroporto Internacional de Viracopos. A Rodovia dos Bandeirantes, por sua vez, é marcada pelo isolamento espacial que a caracteriza como uma rodovia confinada e de alta velocidade, possuindo núcleos urbanos no entorno, mas sem acesso. Esta pesquisa se debruça sobre a Rodovia Dom Pedro I, com inúmeras áreas livres e uma ocupação dispersa em expansão em seu entorno que se consolidou nos últimos 50 anos desde sua construção como o vetor de desenvolvimento de uma economia ligada a mercados internacionais e a logística da maior área urbanizada do país.

Cunha (2006), indica diferenças e contradições internas ligadas aos eixos viários como vetores de expansão de novos bairros. Para o autor, o entorno da Rodovia Anhanguera, representa notadamente uma área de

concentração da população de baixa renda, pela criação de loteamentos fomentadas pelo poder público e pelo mercado imobiliário, enquanto, o entorno da Rodovia Dom Pedro I se consolida como o oposto, a *cordilheira da riqueza* (CUNHA, 2006), ou um cinturão de riqueza que contorna os limites norte e leste da cidade. O entorno da Rodovia Dom Pedro I é um território constantemente com obras viárias e novos loteamentos, que dependendo da localidade, tem características distintas. Próximo ao cruzamento com a Anhanguera e Sumaré destacam-se os bairros populares, conjuntos habitacionais e galpões industriais, já entre os distritos de Barão Geraldo e Sousas o entorno é tomado por shoppings, hipermercados, condomínios fechados de *alto padrão* e empresas ligadas a tecnologias de informação, um território que representa o conflito entre a modernidade e a globalização ligada a riqueza, a exclusão socioespacial.

Este trabalho aborda a urbanização no entorno do sistema rodoviário da Região Metropolitana de Campinas, em especial da Rodovia Dom Pedro I em três aspectos que estão consolidados como característica das cidades médias e grandes brasileiras: a desigualdade, a segregação e a fragmentação no meio urbano. A pesquisa parte do entendimento que o território estudado é um resultado da consolidação do meio técnico científico informacional, descrito por Milton Santos (1994), como fato organizador da economia e política e que constrói um território onde o sistema de objetos e sistemas de ações interagem em uma grande velocidade com respaldo da técnica e da informação. O objetivo é analisar este território buscando ter uma leitura que demonstre a complexidade de territórios marcados pela presença de diversas formas e escalas urbanas em um espaço metropolitano em constante construção. Neste território, muitas vezes utilizado como símbolo de um dito desenvolvimento e das novas formas urbanas presentes neste século, a pesquisa busca explorar as contradições presentes através do levantamento das características do espaço e do processo de construção político e social através da história e dos tipos de equipamentos que o formam.

Entende-se aqui que o meio técnico-científico-informacional na qual se constitui o modo de organização política, social e econômica que estão sujeitas as ações empreendidas por organizações da sociedade civil, agentes

econômicos e do Estado fazem deste espaço localizado no setor norte, nordeste e leste do município de Campinas, que é uma área na transição entre uma zona estritamente urbana a um ambiente rural com importantes elementos estruturantes do meio ambiente como matas, rios, fauna e flora, em um espaço símbolo do neoliberalismo por levar a cabo elementos estruturantes da ideologia que rege a atual fase de acumulação de capitais e construção da cidade contemporânea. Neste setor se amplifica a formação de uma cidade segregada socialmente, dispersa em uma área rural, fragmentada por vias e muros, altamente concentrada na renda e com o enfraquecimento do Estado e de políticas públicas. É uma área de terceirização do planejamento urbano em função da economia globalizada em que a velocidade da informação e do consumo de massas se impõe na constituição de um novo desenho urbano e um novo espaço geográfico de escala regional em meio a bairros locais e áreas rurais.

A pesquisa apresenta o elemento da infraestrutura rodoviária como o fator que permite a aplicação do meio técnico-científico-informacional e da força econômica e globalizante neste território local, como uma estrutura de amarração entre as muitas escalas presentes e como o fator que permite que a força econômica se aplique neste espaço através da Rodovia Dom Pedro I.

A metodologia adotada parte da revisão bibliográfica que estrutura a primeira parte da dissertação, construindo um referencial teórico como suporte para a discussão abordando diferentes discussões sobre a urbanização contemporânea. Utiliza-se no segundo capítulo, a análise da morfologia urbana da metropolização em Campinas, principalmente nos territórios ao norte da cidade através de imagens aéreas e da diagramação de mapas temáticos que visam, metodologicamente, salientar a diversidade das formas de ocupação do espaço e a complexidade das diferentes escalas de estudo e planejamento da região e da macrometrópole. Serão estas também as ferramentas utilizadas no último capítulo na análise da região do entorno da Rodovia Dom Pedro I, demonstrando os arranjos intraurbanos e regionais e a complexidade exemplar da cidade contemporânea.

1. CAMPINAS COMO METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA

No fim do século XX as discussões sobre a globalização e seus impactos no território e nas dinâmicas socioespaciais transformaram o debate sobre a formação e a construção contemporânea das cidades, sendo estas o palco onde se expressaria a força resultante de um mundo do livre comércio, do avanço tecnológico, da velocidade e da intensa acumulação.

O ritmo acelerado e a euforia capitalista com a consolidação do neoliberalismo colocaram as cidades no palco das discussões no mundo com novas questões urbanas. Após o modelo fordista de organização do trabalho desindividualizado declinar e a estrutura da sociedade se articular, a classe média cresceu numericamente e ganhou peso político, dando maior importância à autonomia individual e uma nova atenção à vida cotidiana (SECCHI, 2013). As mudanças nas formas de produção, na divisão do trabalho e intensidade de acumulação despertaram uma nova faceta da crise urbana, aumentando a desigualdade com a presença, nos anos 1990, de favelas espalhadas pelo território de cidades do interior ao mesmo tempo em que ocorria a expansão de shoppings, condomínios empresariais e habitacionais, tendo como consequência a potencialização da fragmentação e segregação nos novos arranjos urbanos. No fim dos anos 1990 e início dos anos 2000 a área de estudo deste trabalho foi palco de discussões sobre urbanização e morfologia, já que a Rodovia Dom Pedro I se expandia e aumentava sua capacidade de fluxo e o entorno se urbanizava intensamente com as novas formas de urbanização voltadas às camadas de média e alta renda. A inauguração do *Galleria Shopping*, do *Parque Dom Pedro Shopping* e o desenho no horizonte marcado por diversos condomínios fechados dispersos do tecido urbano chamou a atenção de urbanistas e pesquisadores, como Nestor Goulart Reis (2006) que, contribuiu para a discussão da forma da expansão urbana na região, especificamente da dispersão urbana.

Tem-se, também no ano 2000, a criação institucional da Região Metropolitana de Campinas (RMC), unidade regional prevista na constituição paulista que consolidou como uma unidade o arranjo complexo entre muitas

idades que se interligam pelas rodovias que atravessam o território da nova RM criando diferentes centralidades com graus diferenciados de intensidade. O impacto dessas transformações fez com que o centro de Campinas deixasse de ser a centralidade única e principal, passando a dividir importância com Americana, Indaiatuba, Paulínia com centralidades especializadas, umas industriais, outras de serviços e outras de comércio, ocorrendo também uma junção de trechos conurbados de diferentes cidades na Rodovia Anhanguera desde Vinhedo até Americana, passando por Valinhos, Campinas, Sumaré e Nova Odessa. (NANDIN, 2013).

A Urbanização Dispersa como definida por Reis (2006), é caracterizada pelo esgarçamento do tecido urbano dos principais centros e pelas mudanças nas configurações espaciais com a adoção de novos modos de vida pela população, com mobilidade e consumo metropolitanos, a adoção de novas modalidades de gestão dos espaços urbanos, alterações nas relações entre espaços públicos e privados, as novas formas de organização do mercado imobiliário e a adoção de novos padrões de organização de espaços urbanos-regionais. Neste trabalho, os estudos referentes à urbanização dispersa realizados nos últimos 20 anos e em grupos de pesquisas, são referências do avanço do entendimento da urbanização contemporânea e da metropolização do território.

Por ser um território de expansão da malha urbana junto a um sistema de circulação, esse espaço nos serve como um exemplo do tipo de urbanização dos últimos 30 anos ocorrida no Brasil e principalmente no interior do estado de São Paulo com a descentralização da indústria antes concentrada na capital e região metropolitana. O resultado dessa descentralização trouxe para o interior uma ampliação da dependência do sistema rodoviário como o sistema responsável pela circulação de pessoas, mercadorias, produção agrícola e agora parte do novo sistema industrial que apostava na descentralização da cadeia de produção. A configuração das cidades a partir desse processo é resultado de mudanças nas cadeias produtivas e na especialização do território que vem ocorrendo desde as décadas de 1960 e 1970, em uma cadeia mundial da divisão do trabalho. Castells (1972) faz uma

observação sobre o papel das vias de circulação nessa nova configuração urbana:

“o automóvel contribuiu para a dispersão urbana, com enormes zonas de residência individual, espalhadas por toda a região, e ligadas pelas vias de circulação rápida aos diferentes setores funcionais. Os transportes cotidianos de produtos de consumo corrente beneficiam-se igualmente de tal mobilidade: sem a distribuição cotidiana por caminhão dos produtos agrícolas colhidos ou estocados na região, nenhuma grande metrópole poderia subsistir.” (CASTELLS, 1972 p.54)

Campinas e região têm adotado como principais eixos de expansão aqueles norteados por estruturas de transporte e circulação. Foi assim com o transporte ferroviário, criando núcleos urbanos pelo interior que futuramente se estruturaram como cidades e posteriormente com o transporte rodoviário, essas dinâmicas modernas de reestruturação do ambiente construído ocorreram concomitantemente do ponto de vista temporal e espacial, com a permanência de formas precárias e já conhecidas de ocupar e se locomover no território metropolitano (PIRES, 2007)

As publicações *Regiões de Influências das Cidades 2018 - REGIC 2018*, publicado em 2020 e a *Divisão Urbano-Regional do Brasil* de 2021, ambas publicadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) classificaram Campinas como uma das 15 metrópoles brasileiras, a única que não é uma capital de estado. Ela possui características distintas de outras regiões do país, como São Paulo, de tipo A, como a *Grande Metrópole Nacional* e Rio de Janeiro e Brasília de tipo B, classificadas como *Metrópoles Nacionais*. Campinas se classifica como uma metrópole de tipo C, com um arranjo populacional de aproximadamente 4.396.180 habitantes em 34 cidades. (IBGE, 2020).

Esse levantamento do IBGE, abrange um número de cidades da região de influência maior que as da Região Metropolitana e sobre a posição de Campinas como uma das 15 metrópoles brasileiras o IBGE salienta os motivos da classificação e demonstra a importância econômica da região:

“O ingresso de Campinas no grupo de Metrópoles se deve ao alto dinamismo empresarial existente tanto no núcleo quanto na área de influência, bem como ao porte demográfico, que ultrapassa os 2 milhões de habitantes. Localizada no interior do Estado de São Paulo,

Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo e posteriormente somado a estes, Morungaba, totalizando atualmente 20 municípios.

A região soma uma população de aproximadamente 3,2 milhões de habitantes segundo o IBGE (2018), a segunda maior região metropolitana do estado em população, atrás apenas da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). A região possui grande importância econômica e uma dinâmica regional em que as diferentes cidades desempenham papéis distintos nesta estrutura socioeconômica. Americana, por exemplo, possui certa independência em relação a Campinas por sua relevância econômica e centralidade em relação a Santa Bárbara d'Oeste que é conurbada a ela, e Indaiatuba que possui grande presença industrial, uma grande população e faz parte junto a Itu e Salto de um corredor urbano entre Campinas e Sorocaba que, por sua vez é uma cidade que utiliza e possui grande vínculo com a proximidade e influência econômica exercida pelo Aeroporto Internacional de Viracopos, que por mais que seja em Campinas tem proximidade com o centro de Indaiatuba.(PROENÇA, 2019). Holambra é outra cidade da região que possui forte ligação econômica com o aeroporto, sendo uma grande exportadora de flores. Paulínia, Hortolândia e Montemor possuem ligações diretas e proximidades praticamente conurbadas a Campinas, mas possuem grandes áreas industriais, sendo Paulínia sede de um dos maiores polos petroquímicos do Brasil com a Refinaria de Petróleo do Planalto (REPLAN). Jaguariúna, também vizinha a Campinas, possui ligação econômica e uma integração marcada por atividades de alta tecnologia em uma área próspera economicamente próxima à área de estudo desta pesquisa. Itatiba no corredor da Rodovia Dom Pedro I é uma cidade que tem muita ligação com a região do Vale do Paraíba e com Bragança Paulista e as cidades no entorno da Rodovia Fernão Dias com proximidades de Atibaia.

As cidades que chamam a atenção e formam junto a Campinas um importante corredor urbano, logístico e econômico em uma mancha urbana única conurbada de um município a outro desde Vinhedo, passando por Valinhos, Campinas, Sumaré e Nova Odessa pela ligação com a Via

Anhanguera marcam o principal eixo de maior população e atividade econômica da região. Há ainda na região as pequenas cidades que preservam características rurais e ambientais, mas que tem em Campinas importante centro de atividades e um deslocamento facilitado pela conexão viária, são elas Cosmópolis, Artur Nogueira e Engenheiro Coelho na área de influência de Paulínia e Santo Antônio de Posse, Pedreira e Morungaba, essas menos conectadas, mas vizinhas de Campinas.

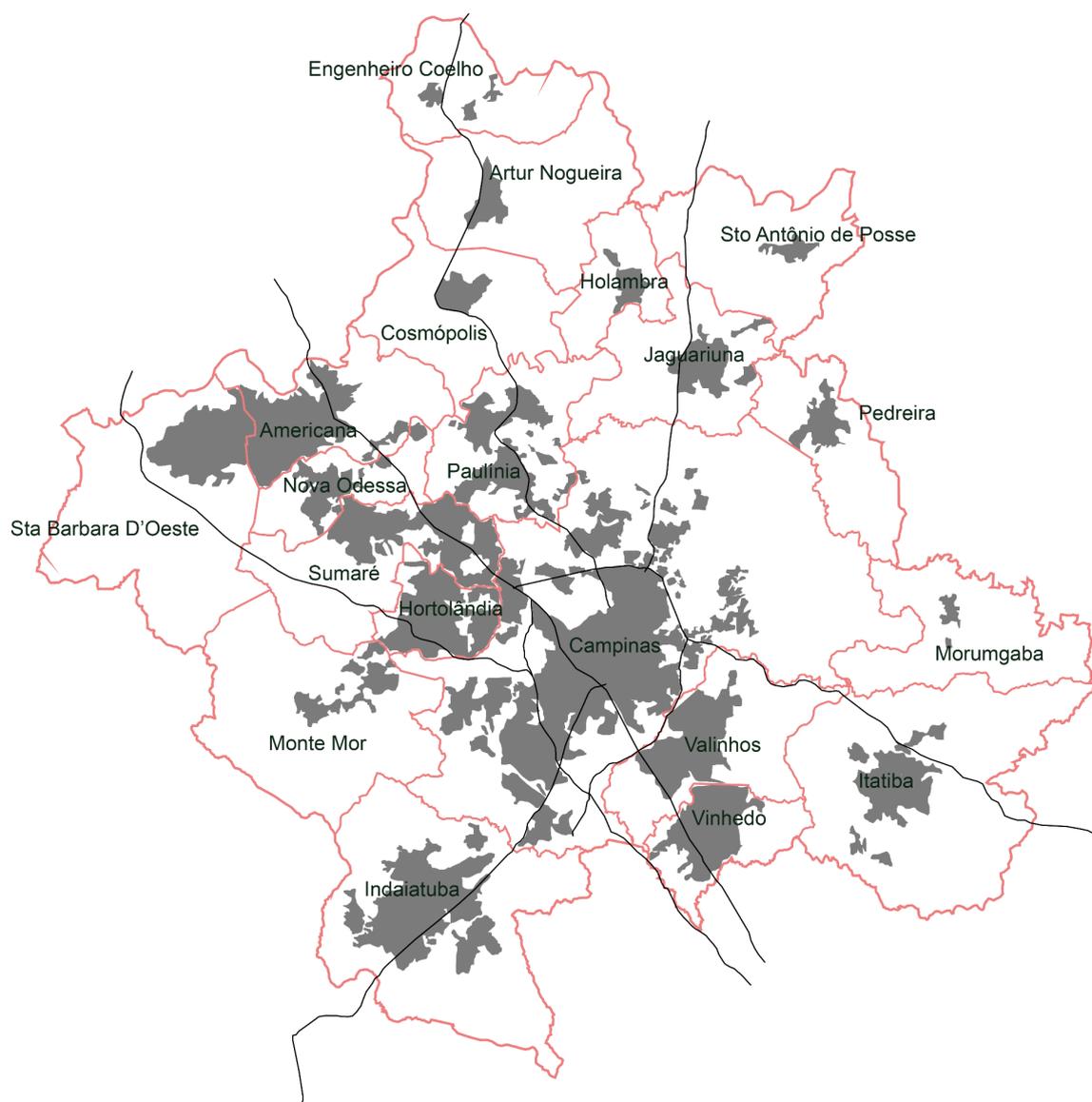


Figura 2: Região Metropolitana de Campinas com manchas urbanas e sistema rodoviário. Fonte: Agemcamp, editado pelo autor, 2022.

1.2. O Sistema Rodoviário e a Macrometrópole Paulista

O processo de metropolização ocorrido em Campinas acompanhou o processo de industrialização no Estado de São Paulo, em especial a desconcentração industrial da capital do estado e cidades vizinhas. A proximidade de cerca de Campinas com a capital, cerca de 100 quilômetros, facilitou essa localização espalhada de áreas industriais principalmente fomentada pelo sistema rodoviário presente na região, composto de diversas rodovias. A formação da chamada Macrometrópole Paulista - união das RMs de São Paulo, Campinas, Vale do Paraíba, Sorocaba e Baixada Santista em uma macrorregião - só foi possível graças ao avanço da indústria sobre esse território se espalhando e se diversificando com o planejamento estatal na construção de um completo sistema rodoviário na região.

As rodovias foram instaladas em detrimento do sistema ferroviário e acompanharam as mudanças industriais ocorridas assim como as mudanças na divisão do trabalho internacional.

A formação do parque industrial na região de Campinas teve processo similar ao ocorrido na capital do estado. Durante a primeira fase da industrialização, se instalou próximo às linhas férreas, dependente delas para o escoamento das produções e da chegada de carvões e infraestruturas ligadas à energia das fábricas. Desta forma, em Campinas as primeiras localizações das fábricas se deram ao lado das estradas de ferro, notadamente no entorno da estrada de ferro da Companhia Paulista, no limite sul do centro histórico da cidade. Até 1945 as indústrias estavam instaladas dentro das cidades, por dois motivos principais: dependência de fontes de energia e dependência de linhas de transportes. (REIS, 2006)

Ali se instalaram as primeiras fábricas e instituições como hospitais, asilos e outras com usos não desejáveis nas áreas nobres da cidade, além das principais vilas e conjuntos habitacionais destinados aos operários, como é o caso da Vila Industrial e Ponte Preta. A porção sul do município também veio a ser a principal porta de entrada para Campinas vindo de São Paulo pela Estrada Velha de Campinas desde a década de 1920 e em 1950 esta importância é reforçada pela construção da Anhanguera. (ENGENHEER, 2011). Campinas apresentava desde a década de 1940 um processo de

modernização com foco no sistema rodoviário assim como ocorreu em São Paulo, inclusive projetado e desenvolvido pelo mesmo responsável pelo Plano de Avenidas da capital, o engenheiro Prestes Maia. O *Plano de Melhoramentos Urbanos* de Campinas traçou avenidas radiais e perimetrais que se integraram com as futuras rodovias (BADARÓ, 1996).

Diante deste cenário, a desconcentração industrial na cidade ocorreu no vetor Anhanguera, na época distante do centro, levando a localização nesse sentido de novos bairros operários, principalmente após 1964 com a criação do Banco Nacional de Habitação pelo regime militar e da COHAB Campinas. O eixo Anhanguera permitiu a implementação de muitos loteamentos que transpassaram o limite do município, tendo levado a partir da década de 1970 diversas indústrias a se localizarem nos municípios de Sumaré, Nova Odessa e Americana, além da criação da cidade de Hortolândia, através de um desmembramento com Campinas e Sumaré, também neste eixo. Das indústrias localizadas no limite municipal com Sumaré foram criados loteamentos empreendidos pela COHAB de Nova Aparecida, parte da cidade de Campinas conurbada à Sumaré e Hortolândia. Deste entroncamento tem início a Rodovia Dom Pedro I, em um espaço com grande presença de galpões industriais.

É este, inclusive, o tipo característico de indústria desse espaço metropolitano, em sua maioria galpões térreos de grande escala, preparados para a mecanização dos processos produtivos com pouco uso de mão de obra (REIS, 2006). A presença de galpões também indica o uso pelas indústrias nesses espaços rodoviários de postos logísticos, de abastecimento ou entrepostos comerciais de sua produção. A ocupação de uso industrial no entorno da Rodovia Dom Pedro I em Campinas adquire distintas formas durante o percurso viário, desde a concentração em forma de galpões no entroncamento com a Anhanguera até praticamente a inexistência destes no limite da cidade na divisa com Valinhos e o Anel Viário Magalhães Teixeira.

A localização dos empreendimentos no eixo rodoviário da dispersão industrial que se intensificou a partir da década de 1970 - e que hoje é a regra da localização de não apenas plantas industriais, mas outras formas do tecido urbano - utilizam do sistema viário como organizador do território e

transformam a rodovia em diretriz viária de caráter intraurbana (REIS, 2006). No estado de São Paulo isso ocorre em diversas regiões, em intensidades e dimensões distintas, permitindo a configuração de territórios integrados com essas características. A crescente industrialização em cidades médias do interior como Piracicaba, Limeira, Rio Claro, Araraquara, São José do Rio Preto, tornou as cidades com indústrias especializadas e conectadas entre si por rodovias de fluxo intenso e com ocupação crescente das áreas rurais ou agrícolas. Esse processo levou a uma urbanização quase total do território do estado, podendo ser descrito como um território urbano que inclui áreas agrícolas (SANTOS, 1993).

O conjunto de cidades do estado interligadas por vias caracterizadas como eixos de industrialização e de serviços especializados revelam o caráter da divisão do trabalho e a forma de espacialização da atividade econômica. As indústrias deixam as cidades e seus grandes galpões multifuncionais para se subdividir e se instalar em terrenos com preços mais baixos e se especializar, como nas indústrias automobilísticas, onde a produção das diversas peças em diferentes localidades se encontram em uma central montadora que posteriormente distribui os produtos. Dessa forma, o Toyotismo enfraqueceu movimentos sindicais, reduzindo custos ao promover a subcontratação (QUEIROGA, BENFATI, 2007). As regiões de Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba, e Baixada Santista a partir desses novos processos, compuseram regiões altamente integradas, com a metropolização de seus territórios expressa pela criação - a partir da primeira década do século XXI - das respectivas regiões metropolitanas pelo governo do estado.

A predominância da urbanização dispersa sobre o tecido urbano tradicional, do agronegócio sobre espaços rurais, das rodovias sobre pequenas cidades, se manifestam no território evidenciando os estímulos e forças de uma economia informatizada, além da sobreposição da engenharia sobre o natural e da ciência sobre técnicas tradicionais em um processo contínuo no espaço metropolitano. A constituição do meio técnico-científico-informacional como a característica do contexto geral do chamado desenvolvimento, como explica Milton Santos (1994) é a forma da globalização que incide sobre este território que há menos de 50 anos ainda possuía formas tradicionais rurais. A noção do

desenvolvimento técnico-científico-informacional acompanha a formulação de planos e políticas públicas para essa região que passa por inegável metropolização intensa.

A ininterrupta urbanização entre as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas, o corredor urbano formado pelas cidades no eixo Campinas – Sorocaba e o intenso fluxo no corredor da Rodovia Dom Pedro I e posteriormente na Rodovia Presidente Dutra no Vale do Paraíba, configuram um arranjo urbano e regional estabelecidos por diversos autores e até pelo governo do estado de São Paulo como uma Macrometrópole, forma que seria única, até o momento, no país. A consolidação desse termo como resultante da leitura do território foi também incorporada na escala municipal, sendo utilizado no macrozoneamento do Plano Diretor de 2018 da Prefeitura Municipal de Campinas e, estabelecendo a macrozona macrometropolitana nos territórios do entorno das rodovias estabelecidas na cidade.

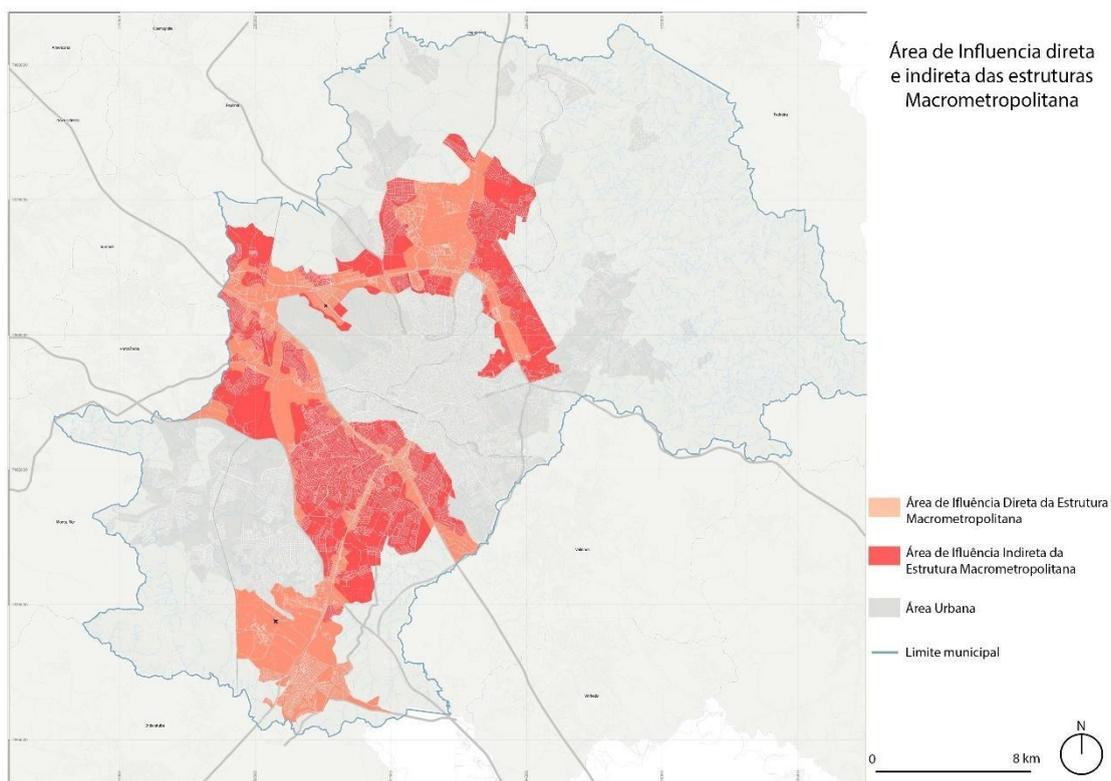


Figura 3: Macrozona Macrometropolitana em Campinas com destaque para o sistema rodoviário. Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas alterado pelo autor, 2022

A proposta no plano diretor tem consonância com o Plano de Ação da Macrometrópole, apresentado pela EMPLASA (2013) na forma de um caderno de ações de planejamento para a Macrometrópole Paulista de 2013 a 2040. Dentre os projetos apresentados, o *Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole* representa em escala metropolitana o território estudado e o descrito anteriormente, do corredor urbano Campinas – Sorocaba (PROENÇA, 2019) e do eixo da Dom Pedro I até o Vale do Paraíba.

Corresponde à estruturação de um “arco” macrometropolitano de desenvolvimento para propiciar melhor e maior conectividade – de pessoas, produtos e bens – na faixa territorial formada a partir de São Sebastião, passando por São José dos Campos, Jacareí e Campinas até Sorocaba. Deverá, também, contribuir para apoiar os processos de difusão de inovação tecnológica e geração de conhecimento, ampliando a competitividade sistêmica da economia regional e o poder de atração de investimentos. (EMPLASA, 2013 p.61)

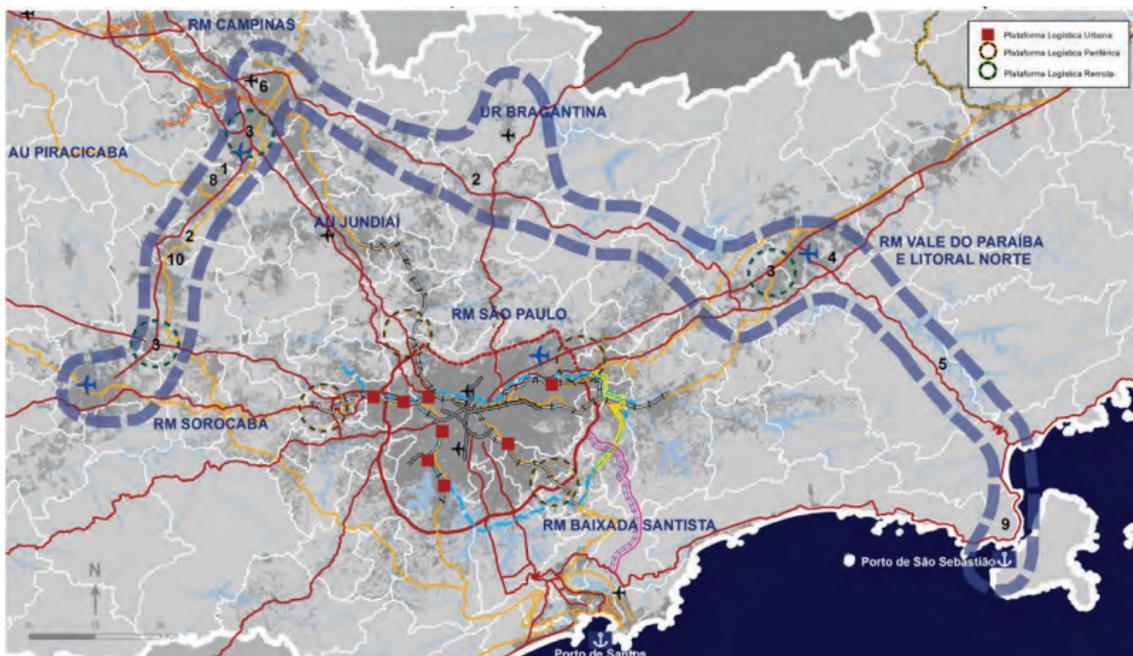


Figura 4: Mapa Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole. Fonte: EMPLASA, 2013

O *poder de atração de investimentos*, como descrito pelo plano se estruturaria na forma de arco ligando a região de Sorocaba com o Porto de São Sebastião no litoral norte do estado, passando neste trajeto pelas rodovias Santos Dumont e as cidades de Itu, Salto, Indaiatuba até Campinas onde se conecta com o Anel Viário Magalhães Teixeira, Bandeirantes e Anhanguera e a Rodovia Dom Pedro I que interligam esse sistema com a Rodovia Presidente

Dutra em Jacareí e com a ligação ao Rio de Janeiro e ao Litoral Norte. Os investimentos buscados incidirão nos espaços ainda não urbanizados desse espaço do arco perimetral sendo, portanto, as áreas lindeiras à Rodovia Dom Pedro I das mais disputadas pela localização com a infraestrutura das cidades de Campinas e com a ocupação existente atualmente que oferecem inúmeras vantagens econômicas.

A área estudada nesta pesquisa, referente ao entorno da Rodovia Dom Pedro I, caracteriza-se como um território palco de ações e políticas públicas a um nível regional que incluem as diferentes regiões metropolitanas do estado, com uma localização especial dentro da Macrometrópole paulista que transforma sua ocupação em uma área de interesse e em uma área de disputa entre diferentes escalas. A Rodovia Dom Pedro I, ao mesmo tempo que possui uma característica intraurbana - como a de uma avenida com um fluxo intenso pendular entre os moradores de diferentes bairros de Campinas e de cidades da RMC - é um eixo articulador macrometropolitano reconhecido até pela Prefeitura Municipal. Os bairros vizinhos à rodovia, alguns de características urbanas de pequenas casas ou pequenas chácaras fazem parte do planejamento de um eixo entre metrópoles visto pelo Estado como palco de investimentos internacionais. A valorização da terra neste entorno viário é então um item a ser estudado como uma possibilidade de processos de expulsão ou gentrificação deste espaço já que é previamente destinado a interesses econômicos que escapam à escala local da vida cotidiana.

1.3. Crescimento disperso e fragmentado da cidade

O fenômeno da urbanização dispersa como característica da expansão urbana da região, como discutido por Reis (2006), age como agente de difusão dos modos de vida urbanos pelo território e avança sobre áreas rurais, deixando grandes áreas não edificadas entre os novos núcleos. A predominância desse tipo de urbanização nas regiões metropolitanas do estado de São Paulo, com destaque para a de Campinas demonstra também o caráter da fragmentação presente na forma em que a cidade cresce sobre o território não urbanizado. Santos Júnior, trata os dois conceitos de maneira

conjunta e analisa que a região de Campinas possui uma urbanização dispersa e fragmentada em uma dinâmica que aprofunda a segregação espacial das funções urbanas, com o surgimento de novas centralidades identificadas com atividades da economia e das redes globalizadas. (SANTOS JR, 2011).

Coelho (2015), define o processo de urbanização dispersa como sendo: “a criação de discontinuidades das partes edificadas no território em áreas originalmente rurais ou naturais, mantendo interstícios em relação aos núcleos de urbanização contínuos e decorrentes da difusão do modo de vida urbano, e forma interconectada funcionalmente.” (COELHO, 2015, p.36) enquanto a urbanização fragmentada é entendida pelo autor como “a geração de interstícios ou contrastes na malha urbana, resultantes da não ocupação por áreas edificadas de determinados trechos por um certo período de tempo, guardando dependência em relação ao processo de urbanização que os originou” (COELHO, 2015 p.41).

Os dois conceitos são utilizados e forma conjunta nos estudos sobre a RMC por ocorrerem de forma simultânea e complementar:

“Tanto enquanto processo como também com relação ao resultado morfológico. Um núcleo urbano disperso pode se expandir de modo fragmentado e, eventualmente, conectar-se a outros núcleos adjacentes ou mesmo à mancha metropolitana conturbada. Por essa razão, estes acabam muitas vezes por se sobrepor.” (COELHO, 2015 p.41)

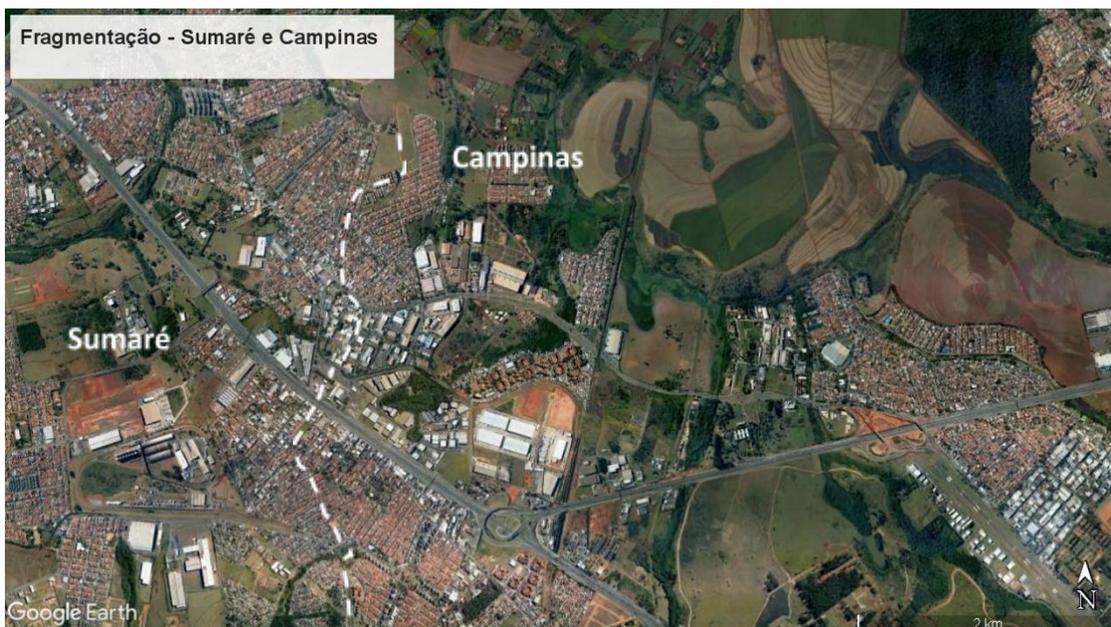


Figura 5: Fragmentação urbana entre Campinas e Sumaré. Fonte: Google Earth, 2022

O tecido urbano existente entre Campinas e Sumaré (*Figura 05*), como um exemplo da região, junta áreas dispersas e fragmentadas dos dois municípios que formam espaços não edificados entre eles com áreas rurais ou fragmentos de matas e córregos formando um mosaico de diferentes cores e formas. A RMC é uma região símbolo de um tipo de dispersão urbana no Brasil de caráter físico e funcional em que atividades de moradia, estudo, trabalho e compras ocorrem de maneira interconectadas pelo complexo sistema viário mesmo que em diferentes cidades (COELHO, 2015). Nos dois exemplos abaixo podemos notar em diferentes faixas de renda a dispersão e a fragmentação na urbanização, presentes tanto na região do Alphaville (*Figura 06*) e no distrito do Campo Grande (*Figura 07*), ambos no município de Campinas. A região do Alphaville, nas margens da Rodovia Adhemar de Barros em direção a Jaguariúna e Mogi Mirim abriga diversos condomínios fechados de alta renda e bairros de chácaras e pequenas propriedades rurais enquanto o distrito do Campo Grande na região noroeste é uma área que concentra as regiões mais pobres da cidade.



Figura 6: Fragmentação urbana na região do Alphaville em Campinas. Fonte: Google Earth, 2022



Figura 7: Fragmentação urbana no distrito do Campo Grande em Campinas. Fonte: Google Earth, 2022

Os três trechos representados com as imagens referem-se a diferentes lugares da cidade, sendo o primeiro (*figura 5*) uma área rodoviária e industrial, o segundo (*figura 6*), uma área de condomínios fechados de *alto padrão* e o último em uma zona periférica socialmente vulnerável (*figura 7*). Consolida-se dessa forma uma segregação socioespacial, a distância a ser percorrida pelos

moradores, aumento dos congestionamentos e trânsito em vias expressas de alta velocidade e em rodovias, agora necessárias para ligar diferentes bairros, pioram os índices de qualidade de vida da população. A fragmentação se dá como um dos resultados das mudanças econômicas e sociais que ocorrem desde a década de 1970 com a desconcentração industrial pelo interior do estado, a expansão da malha viária com aumento do consumo e o favorecimento da indústria automobilística, consolidando o uso principalmente das rodovias como meio de transporte e circulação da produção nacional. As mudanças na divisão internacional do trabalho com os impactos de uma organização multilocalizada, (QUEIROGA, 2007) se demonstrou como característica vigente nas mudanças na urbanização não só da RMC mas das principais RMs do Estado de São Paulo, como a do Vale do Paraíba, Sorocaba, Ribeirão Preto e Baixada Santista, que formam a Macrometrópole Paulista, principal arranjo urbano regional do país.

1.4. Segregação Socioespacial na Metrópole de Campinas

Desde a chegada da ferrovia em Campinas a cidade se configura como um núcleo segregado em duas áreas, inicialmente separadas pela barreira criada com a inserção da malha ferroviária – onde de um lado se concentravam os bairros operários e do outro a elite econômica cafeeira. Segundo Badaró (1996), as indústrias e a população operária evitavam as áreas centrais, pelo preço e valorização dos terrenos. Esta procura por terrenos mais baratos, propiciou o desenvolvimento dos arredores na periferia, especialmente ao longo das saídas da cidade. A classe operária se instalou a princípio na Vila Industrial, do outro lado dos trilhos, na saída para Itu, e se desenvolveu durante o século XX quando ocupou e ultrapassou os terrenos baixos, alagadiços e desvalorizados, que eram ocupados pelo Matadouro Municipal, Curtume Campineiro e Asilo de Morféticos. Esta ocupação do território por esses tipos de indústrias, indesejadas por grande parte da população de média e alta renda, determinou a vocação proletária da porção sudoeste (BADARÓ, 1996).

A intensa urbanização a partir da década de 1950 ocorrida em Campinas, onde a população urbana saltou de 100.466 habitantes em 1950

para 186.808 em 1960 e 335.756 em 1970, promoveu a urbanização de áreas antes de difícil ocupação como baixadas e o surgimento de novos bairros a grandes distâncias que estimulavam o uso de automóveis. Ainda segundo Badaró: “A estruturação da cidade que tinha nas ferrovias, importante fator de indução dos assentamentos industriais, comerciais e residenciais, contaria, a partir da construção da via Anhanguera, com novo e importante vetor.” (BADARÓ, 1996, p.115).

Desta forma, o crescimento das zonas urbanas durante todo o século XX, se deu, mesmo durante os anos 1950 ainda próximo ao núcleo central e a partir dos anos 1960 a 1970 avança para localizações distantes de maneira fragmentada, em uma expansão segregacionista entre bairros destinados a população de classe operária e popular e a bairros destinados a elites econômicas que, além da localização, também se distinguem através da forma da urbanização, evidenciados nos tamanhos de lotes e traçados viários e de quadras, projetos distintos, como por exemplo os bairros da Nova Campinas e Taquaral em comparação com os bairros do setor sudoeste como São Bernardo, Fundação Casa Popular, Parque Industrial.

A segregação entre grandes partes da cidade é reflexo de facetas de uma desigualdade social característica do país que mesmo em regiões mais desenvolvidas, do ponto de vista financeiro, pela presença de intensa industrialização e de instituições do Estado, ainda se fazem presentes.

“A segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma. À dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos etc.) somam-se menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer.” (MARICATO, 2003, p.157).

A cidade de Campinas e a região possuem características espaciais típicas da urbanização brasileira, apresentando áreas da cidade separadas por classes sociais, como se observa em São Paulo, por exemplo, em que o quadrante sudoeste, como demonstra Villaça (2011), é a região onde

se localiza, não só as classes sociais de maior renda, mas também os melhores serviços de transporte, dispondo de uma ampla rede de metrô, além de concentrar a maior oferta dos melhores empregos. É onde está presente o maior número de parques e ruas arborizadas, onde é possível se ter uma qualidade de vida em padrões europeus na cidade de São Paulo. Ao mesmo tempo é onde se dá a menor presença da população negra, onde ocorre o maior número de obras de remoção, na maioria das vezes mascaradas como urbanização das favelas.

Villaça (1998) descreve a segregação por classes como sendo a característica da segregação brasileira, e chama de macrossegregação, a segregação por regiões da cidade e não por bairros, “A segregação é um processo necessário à dominação social, econômica e política por meio do espaço”.

O equivalente ao quadrante sudoeste paulistano descrito por Villaça em Campinas seriam algumas áreas ao norte, mas principalmente a nordeste, leste e sudeste. É neste setor que se constituíram bairros planejados nos moldes das cidades-jardim, onde se deu a verticalização e futuramente a localização de condomínios fechados. É nesta área onde também está localizada a maior área livre, ainda utilizada para agricultura e a preservação, sendo utilizadas pelo mercado imobiliário como ativos de valor da terra, deixando-a mais cara e criando reservas de terras para essa destinação. Há, porém, bairros populares e favelas com pequenas populações dispersas neste território da elite econômica regional que se localizam nas zonas norte, nordeste e leste, que serão tratadas neste trabalho. A esses núcleos talvez a segregação seja ainda mais intensa, pois estão dividindo espaços com condomínios fechados, shoppings centers, hipermercados, ribeirões e nascentes pois em sua maioria estão localizados no fundo de vale em áreas ambientalmente importantes, sendo desta forma bairros segregados dentro de grandes áreas segregadas da cidade, fragmentados em territórios que não tinham ou ainda não têm valor para o mercado imobiliário e que evidenciam a desigualdade social.

Segundo Villaça, esses bairros das camadas de mais alta renda:

“(...) os bairros das camadas de mais alta renda tendem a se segregar (os próprios bairros) numa mesma região geral da cidade, e não a se espalhar aleatoriamente por toda a cidade. Essa questão é fundamental e nela está a chave para a compreensão do processo de segregação. Se o principal móvel da segregação fosse a busca de posição social, do status, da proteção dos valores imobiliários, ou proximidade a “iguais”, bastaria haver a segregação por bairro (área de forte homogeneidade interna, passível de um sentido de hierarquia); uns ao norte, outros a oeste, outros a leste e outros ainda a sul da metrópole. Isso não ocorre, porém. A tendência é de os próprios bairros se segregarem numa mesma região geral da metrópole.” (VILLAÇA, 1998)

A localização na cidade de bairros para ricos e para pobres resulta então numa configuração em que há uma segregação efetivada pela especulação, pelo preço de cada terra e a destinação de cada área pela legislação vigente, que será analisada posteriormente no âmbito da legislação atual nas áreas no entorno do Eixo Dom Pedro I. A legislação como o plano diretor e leis de zoneamento e uso do solo é composta, em muitas cidades e no caso de Campinas, de leis participativas, elaboradas com forte presença dos agentes do mercado imobiliário e de pessoas influentes que participam ativamente nas decisões do que se pode ou não construir nessas determinadas áreas.

Segundo Secchi (2013), assim como todos os grupos sociais dominantes do passado, o grupo dos ricos busca fazer valer o princípio evolutivo da autodefesa, em conflitos com outros grupos sociais ou utilizar dispositivos, incluindo aqueles de natureza espacial, para manter à distância quem não faz parte, para impedir a entrada de alguns e dar visibilidade aos próprios membros, estabelecendo complicadas e às vezes redundantes regras de comportamento internas ao grupo (SECHHI, 2013 p.37)

“Alguns aspectos da cidade contemporânea parecem ser o terreno em que essas estratégias e conflitos acontecem e em que seus resultados provisórios consequentemente são representados. O discurso retórico sobre a segurança, por exemplo, que transforma eventos aleatórios, temporários e não sistemáticos, e sobre os quais se enfatizam a dimensão e suas consequências, como se fossem fenômenos difusos e perenes, é um dos principais, ainda que seja um dos mais banais instrumentos.” (SECCHI, 2013 p.37)

A imagem mais representativa da segregação socioespacial são os bairros fechados, que além de serem localizados em uma parcela valorizada e segregada do restante da cidade pela dificuldade de acesso, por barreiras físicas e sociais tendem a se fechar mais em si mesmos com a construção de

muros e cercas, guaritas e seguranças, muitas vezes armados. A relação da sociedade dos últimos 40 anos com o modo de vida de condomínios remete também à mudança nos modos de produção e acumulação e na globalização com modos de vida e de consumo importados dos Estados Unidos. O modelo condominial de vida faz sentido quando disperso e fragmentado do tecido urbano tradicional e conectado a grandes vias de circulação por automóveis que os conectam às novas centralidades. Não é mais necessário se locomover até o centro da cidade, onde habitam e circulam todas as classes sociais e hoje é marcado pelo comércio popular. Os serviços, comércios, os trabalhos estão localizados também nas rodovias, próximas a outras regiões, de trabalho e lazer, próximo a um aeroporto. Este cenário desenhado pode ser visto em diversas cidades médias e grandes do mundo e é a forma atual em especial do Eixo da Rodovia Dom Pedro I em Campinas.

Cunha (2006), traça através de uma leitura representativa topográfica a diferença entre essas áreas da cidade. Assim como se pode descrever o entorno da Rodovia Dom Pedro I e seu eixo como símbolo da globalização no território e dos novos modos de vida e da presença massiva de condomínios e da população de alta renda, o oposto também pode ser dito no outro extremo da cidade. Se as regiões nordeste, leste e sudeste é onde se localizam os ricos, as áreas sudoeste, oeste e noroeste são notadamente onde habita a população mais pobre. Essa é a maior marca da segregação presente na RMC, que pode ser estruturada pela Rodovia Anhanguera. Acima desta rodovia se conforma a “cordilheira da riqueza” e abaixo da via a “cordilheira da pobreza”. (CUNHA, 2006).

No atlas sobre a população e demografia da RMC do começo do século XXI (CUNHA, 2017) - publicado inicialmente em 2007 e atualizado em 2017 – a segregação socioespacial é demonstrada através de números e materiais gráficos indicando que o fenômeno é presente na cidade de Campinas, mas que segue nas cidades vizinhas um padrão semelhante de segregação, sendo um processo regional, onde as grandes áreas destinadas e separadas as diferentes classes sociais são reconhecíveis no mapa abaixo, onde se nota através das cores do lado sul da Rodovia Anhanguera e do lado norte da mesma.

Percentual de domicílios com responsáveis com baixo rendimento, por setores censitários urbanos, RMC, 2010

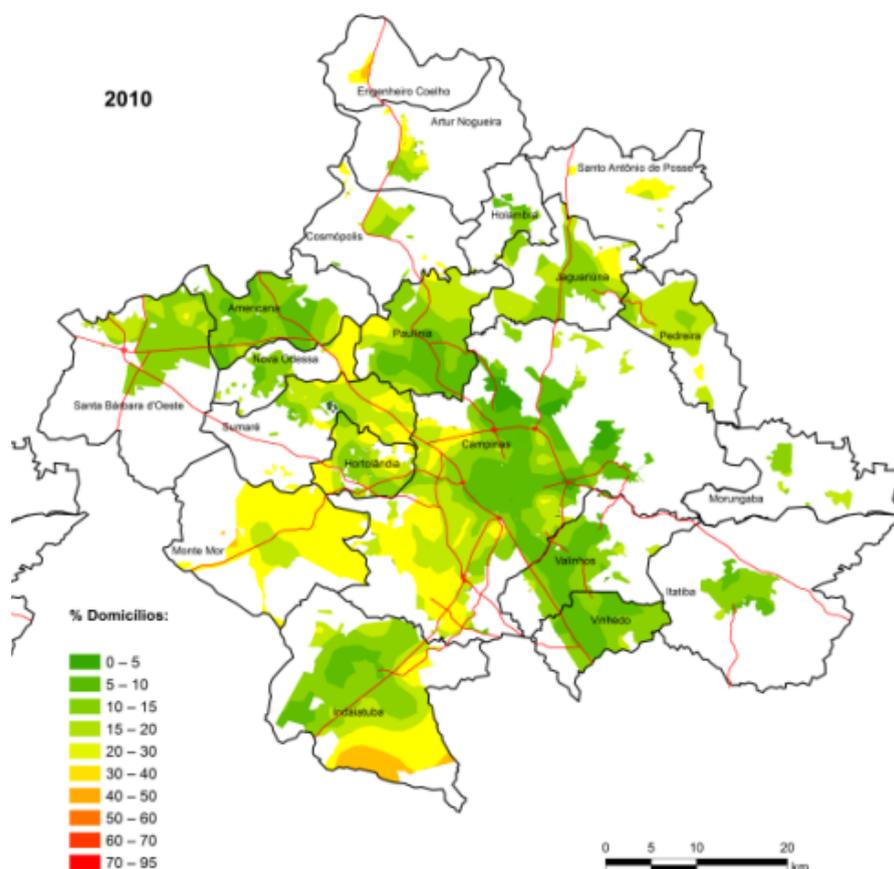


Figura 8: Percentual de domicílios com responsáveis com baixo rendimento, por setores censitários urbanos, RMC, 2010. Fonte: Cunha, 2017

Percebe-se que nas áreas localizadas a sudoeste, oeste e noroeste de Campinas e nas cidades de Sumaré, Hortolândia e Monte Mor se vê uma maior concentração dos responsáveis com baixos rendimentos na região, onde se encontra a maioria da população de baixa renda, a “cordilheira da pobreza” (CUNHA, 2006). O oposto também pode ser visto no mapa abaixo, do percentual de domicílios com responsáveis com alto rendimento, onde o eixo a nordeste, leste, e sudeste de Campinas e os municípios vizinhos de Valinhos, Vinhedo e parte de Paulínia apresentam concentração da população de “alto rendimento”.

Percentual de domicílios com responsáveis com alto rendimento, por setores censitários urbanos, RMC, 2010

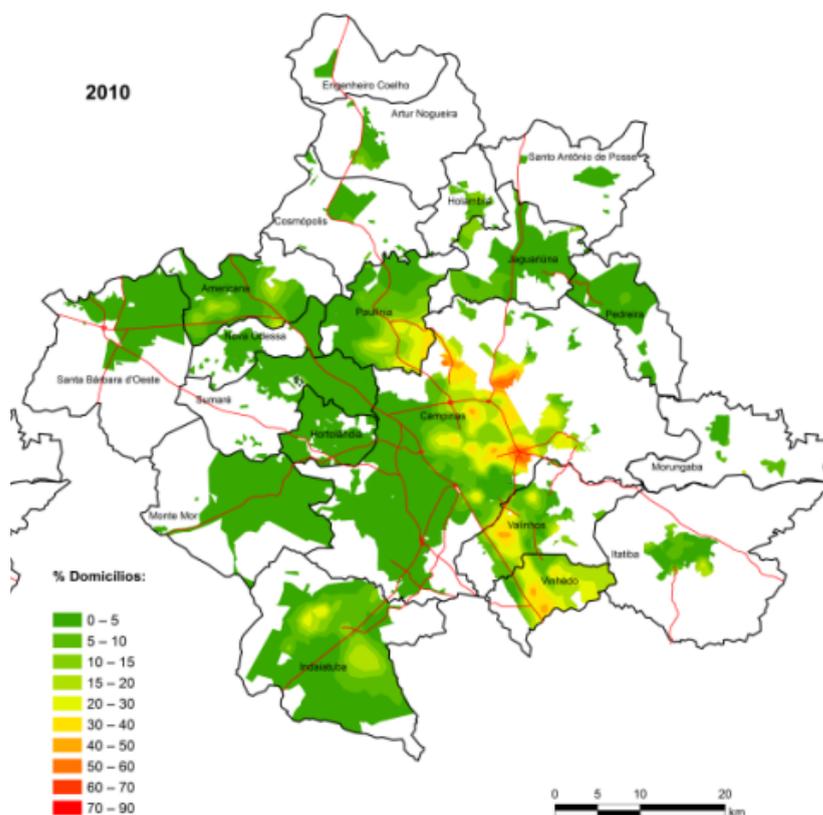
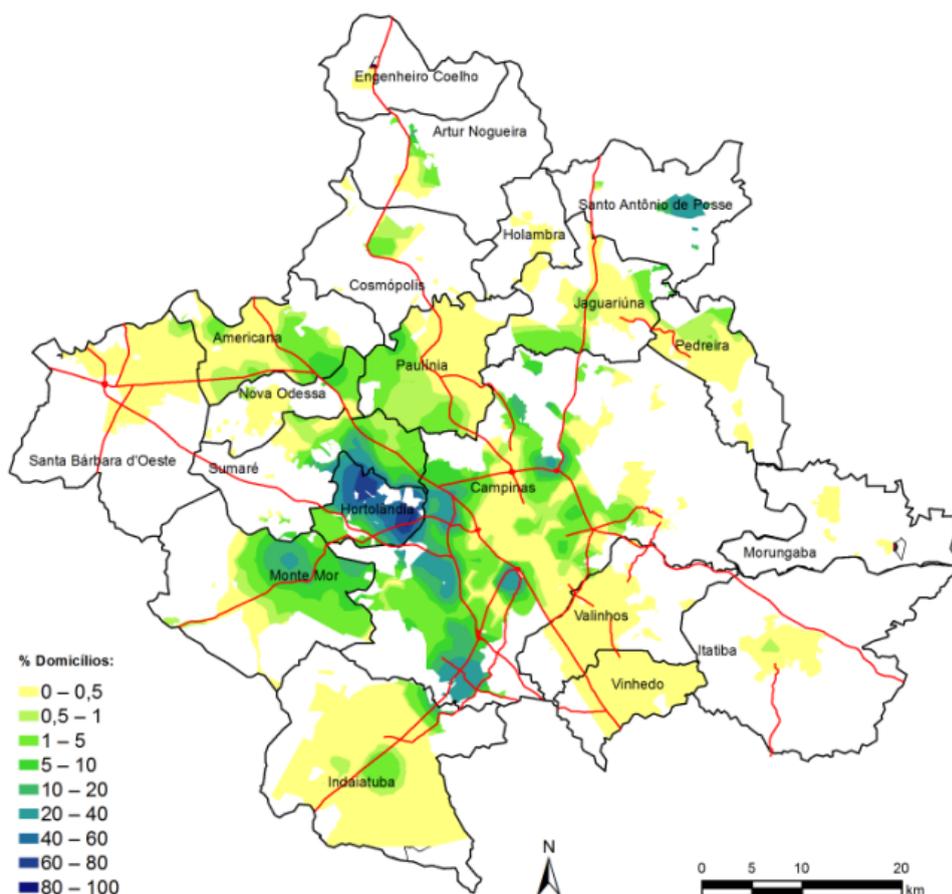


Figura 9: Percentual de domicílios com responsáveis com alto rendimento, por setores censitários urbanos, RMC, 2010 Fonte: Cunha, 2017

O mapa destaca ainda, em linha vermelha, as principais rodovias, nota-se a presença da Rodovia Dom Pedro I na área onde mais se tem presente as cores amarela e pontos em vermelho, indicando a maior presença desta população de alta renda. O contrário também é notável, a pouca presença dessas cores nos outros setores, principalmente sudoeste. A descrição das cordilheiras é presente em diversos outros levantamentos demonstrando a desigualdade no território regional. Abaixo um importante dado que caracteriza a precariedade é o percentual de esgoto a céu aberto, por setores censitários na RM por dados do último censo publicado, de 2010.



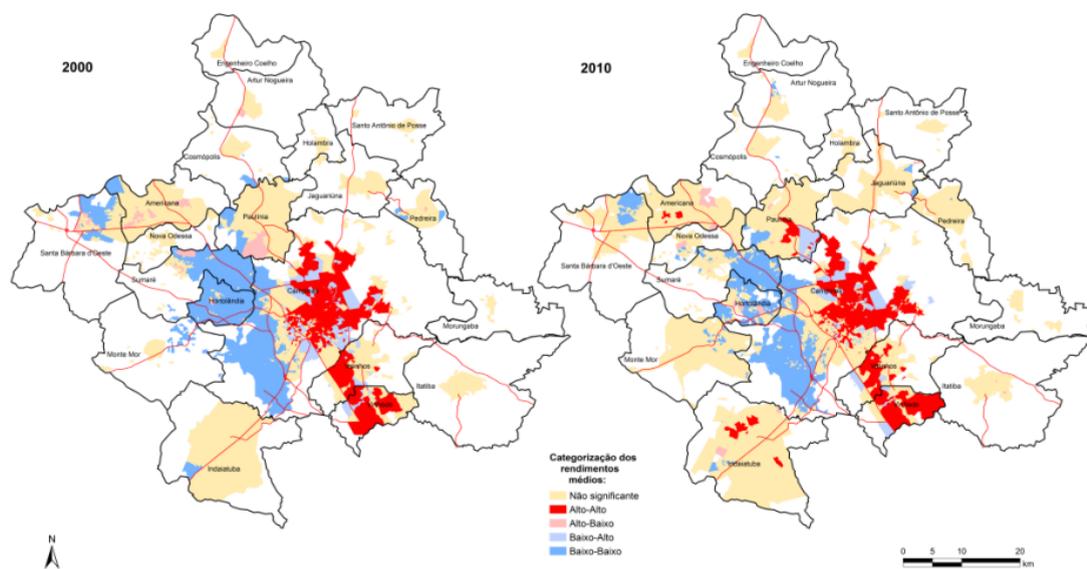
Fonte: IBGE, Censos Demográficos 2000 e 2010.

Figura 10: Percentual de esgoto a céu aberto, por setores censitários na RMC por dados do último censo publicado, de 2010. Fonte: Cunha, 2017

Neste índice, porém, nota-se que no setor do eixo Dom Pedro não existe uma homogeneidade da cor amarela que representa a inexistência de esgoto a céu aberto, as manchas de óleos da cor verde representam áreas ambientalmente frágeis como de córregos presentes na área urbana em que muitos desses são ocupados por pequenos assentamentos precários e favelas dispersas e fragmentadas na “cordilheira da riqueza”.

Os exemplos apresentados buscam evidenciar a presença do caráter segregador na urbanização de Campinas e da Região Metropolitana, um território muitas vezes dividido em áreas reservadas para a classe de renda alta e renda baixa. Em um mapa síntese para exemplificar a divisão entre as duas principais áreas, o Atlas Campinas Metropolitana (CUNHA, 2017)

evidência através do indicador de autocorrelação espacial local de Moran, com base na ideia de similaridade das áreas vizinhas corrobora com a definição e destaca que entre 2000 e 2010 houve a manutenção das duas cordilheiras. No entanto, segue Cunha (2017), “(...) percebem-se, por um lado, a intensificação da homogeneidade da ‘cordilheira da riqueza’, e por outro, indícios de certa diversificação socioeconômica da ‘cordilheira da pobreza’ (...)” as manchas em azul que representam a cordilheira da pobreza tem uma diminuição de sua concentração, sendo assim ocorreu maior diversificação nesses territórios, os tornando mais heterogêneo socioeconomicamente.



Fonte: IBGE, Censos Demográficos 2000 e 2010 (dados agregados).

Figura 11: Categorização dos rendimentos médios mensais dos responsáveis dos domicílios, segundo o indicador de autocorrelação espacial local de Moran, por setores censitários urbanos. RMC, 2000 – 2010. Fonte: Cunha, 2017

O entorno da Rodovia Dom Pedro I, presente na área das manchas vermelhas tem nos últimos anos aumentado a concentração de população de maior poder aquisitivo e assentamentos na forma de condomínios fechados, formando uma “nova periferia”, feita com boas condições de infraestruturas e mobilidade. É uma área mais isolada, homogênea e “exclusiva” para essa população, ainda que possua em menores escalas a presença de pequenos bairros populares de camada de renda média e baixa. O grau de segregação da região como um todo, entretanto, apresentou uma redução graças a

melhorias básicas nos serviços urbanos, que fizeram com que setores das classes média e média-baixa buscassem novas alternativas para viverem com qualidade de vida, segurança e preços de imóveis acessíveis. (CUNHA, 2017).

2. O EIXO DOM PEDRO

Neste capítulo será realizada uma primeira aproximação escalar ao objeto da Rodovia Dom Pedro I e de seu entorno, em especial o processo histórico de urbanização e a ocupação do território de entorno imediato sob o ponto de vista de diferentes agentes e com enfoque a distintos equipamentos que exercem influência na dinâmica regional e local, seja como um polo econômico de comércio e indústria ou como um área de expansão habitacional de baixa e de alta renda, assim como área prioritária de investimentos estatais e institucionais em pesquisa e desenvolvimento científico.

O capítulo tratará inicialmente da Rodovia Dom Pedro I e seu histórico, na sequência, um levantamento sobre a zona norte do município de Campinas onde se instalou inicialmente a rodovia e uma caracterização do entorno da Rodovia Dom Pedro I, o que chamamos de Eixo Dom Pedro, essa área característica por uma multiplicação de centralidades e zonas com usos específicos, por fim foi levantado a legislação vigente na cidade neste setor com a leitura do plano diretor e planos de zoneamento e uso e ocupação do solo.

2.1. A Rodovia Dom Pedro I

Como descreve Silva Neto (2008), a criação da RMC resulta das repercussões do meio técnico-científico-informacional no âmbito da organização regional do governo, e é consequência do processo de planificação territorial praticada pelos governos militares. “(...) a estruturação da rede urbana regional da RMC, além de condicionada por sua formação histórica, também resulta do processo de metropolização e da complexidade espacial que as regiões paulistas adquiriram com a expansão do meio técnico-científico-informacional”. (SILVA NETO, 2008).

A partir da década de 1970 as estruturas viárias idealizadas e construídas no estado de São Paulo são concebidas na lógica descrita como parte da expansão da metropolização em diferentes regiões do estado. Três

desses importantes eixos formaram a estrutura da metrópole atual de Campinas, a Rodovia dos Bandeirantes, Rodovia Santos Dumont e Rodovia Dom Pedro I, como descrito anteriormente. Neste capítulo abordaremos a formação do que chamamos de eixo da Rodovia Dom Pedro I a partir da construção dessa infraestrutura viária que teve como consequências um forte impulso na metropolização da região e na formação de um território dinâmico em constante transformação e símbolo da globalização na região.

Rodovia Dom Pedro I é inaugurada em 1972, com o objetivo criar um anel viário de Contorno na cidade de Campinas, conforme sugerido na proposta do DER (*Figura 12*), visando contornar a cidade ligando dois pontos distintos da Rodovia Anhanguera, além de conectar Campinas à Via Dutra.

Somente a segunda parte desse plano se concretizou na rodovia que conecta Campinas ao Vale do Paraíba, que em 1970 se consolidava como um polo tecnológico e uma região de crescimento populacional e de intensa urbanização ao longo da Via Dutra até o Rio de Janeiro. A construção da rodovia veio a complementar um eixo viário que conecta três importantes rodovias sem a necessidade de passagem pela capital. A Rodovia Dom Pedro I forma um arco com a Via Dutra além da Rodovia Fernão Dias no município de Atibaia, no estado de São Paulo que conecta a capital paulista com a região bragantina e Minas Gerais. A Rodovia Dom Pedro I consolidou uma ligação desses eixos com a Rodovia Anhanguera, que ganhava corpo como um eixo de intensa urbanização e industrialização rumo ao interior do estado



Figura 12: Anel Contorno de Campinas, primeiro plano do que viria ser a Rodovia Dom Pedro I em Campinas. Fonte: DER, 1970

Na imagem acima verifica-se, em um documento do Departamento de Estradas de Rodagens do estado de São Paulo de 1970, a intenção inicial de construir um anel viário de contorno, e que foi executado seguindo o traçado nos trechos norte e leste da rodovia Dom Pedro I. O fechamento do Anel Viário só veio a ser concluído no início do século XXI com o Anel Viário Magalhães Teixeira, no entanto, o trecho ligando a Rodovia Anhanguera com parte do contorno se estendeu para além do entroncamento com os distritos de Sousas e Joaquim Egídio em direção ao Vale do Paraíba, o que veio a ser a Rodovia Dom Pedro I. O jornal Folha de São Paulo noticiou em julho de 1971 a expectativa de que o anel viário de Contorno de Campinas viria a ser entregue ainda no final daquele ano de 1971, o que não ocorreu.

Em matéria intitulada “*As novas rodovias de Campinas*” de 09 de julho de 1971, o jornal traz noticiado que:

“Até o final do ano, as obras de pavimentação da segunda pista do Contorno de Campinas deverão estar concluídas e a rodovia Campinas-Dutra, que está sendo construída em ritmo acelerado, deverá ser entregue ao tráfego, completamente pronta, no início de 1971, informou ontem o secretário de transportes, sr. Paulo Maluf. Acrescentou o secretário que a dinamização dos serviços no Contorno de Campinas e na Campinas-Dutra obedece a uma diretriz do governador Lauro Natel no sentido de atender ao desenvolvimento da região de Campinas e objetivando desafogar as vias internas.” (AS NOVAS rodovias de Campinas. Folha de São Paulo, 9 de julho de 1971. p.4.)

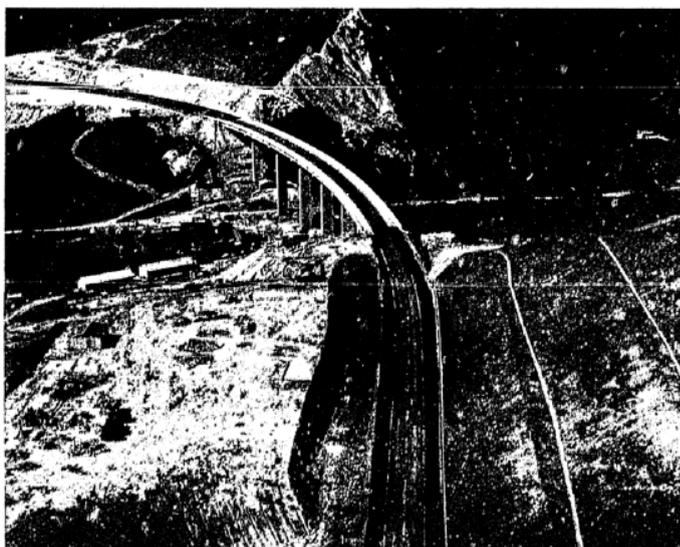
Sobre o Contorno de Campinas que só veio se concluir ligando a um novo ponto da Anhanguera em 2001, a matéria segue e ilustra com uma figura esquemática os pontos de ligação e do traçado inicial tanto do Contorno como da futura Rodovia Dom Pedro I:

“O Contorno de Campinas tem início no km 103,75 da via Anhanguera e termina no km 87 da mesma via, formando um semianel de cerca de 30 km, com 4 faixas de trânsito (duas pistas). O trecho em execução tem 17,5 km e liga a via Anhanguera ao entroncamento com a autoestrada Campinas-Dutra na praça rotatória de Sousas. As principais vias que fazem parte do entroncamento rodoviário de Campinas já estão conectadas com trechos em vias de conclusão, como a via Anhanguera, estradas para Paulínia e Moji Mirim, a ligação municipal para Sousas e a autoestrada Campinas-Dutra. Está em estudos o lado sul do anel, isto é, o trecho do lado esquerdo da via Anhanguera.” (AS NOVAS rodovias de Campinas. Folha de São Paulo, 9 de julho de 1971. p.4.)

áreas quase isoladas, em especial setores rurais, levando a novas escalas de adensamento urbano.” (REIS, 2006, p.19).

Na época a rodovia significava um “descongestionamento do trânsito da capital”, segundo matéria também da Folha de São Paulo do dia de sua inauguração em 25 de novembro de 1972:

“Sob o aspecto econômico, a Via D. Pedro I terá relevante papel no escoamento das safras agrícolas de toda a região servida pela Anhanguera, e que se destinem ao Rio ou ao Vale do Paraíba. É o caso, por exemplo, de hortifrutigranjeiros da região de Campinas, que empreende também Valinhos, Itatiba, Jundiaí, Indaiatuba, Mogi Mirim e outras, responsáveis por 60 por cento do abastecimento da Guanabara.” (D,PEDRO I liga hoje. Folha de São Paulo, 1972)



EX'ONOMIA — Sob o aspecto econômico, a rodovia D. Pedro I desempenhará um importante papel no escoamento das safras agrícolas de toda a região servida pela Anhanguera.

D. Pedro I liga hoje Campinas à via Dutra

O governador Laudo Natel entregará hoje oficialmente ao tráfego a rodovia D.Pedro I, em solenidade marcada para as 9 horas, no trevo de Jacareí, e à qual estarão presentes diversas autoridades, entre as quais o secretário Paulo Maluf, dos Transportes.

Com a inauguração da rodovia D.Pedro I (Campinas-Dutra), uma população calculada em 3 milhões e 500 mil habitantes, das regiões de Campinas e do Vale do Paraíba, será diretamente beneficiada.

O tráfego inicial diário, previsto pelos técnicos da Secretaria dos Transportes, será de 6 mil veículos. Os seus benefícios mais imediatos serão: 1) desvio do tráfego coletado pela via Anhanguera, que normalmente passa por São Paulo (via Lapa e Marginal do Tietê) para atingir a via Dutra, encurtando o percurso em cerca de uma hora e meia, descongestionando assim a área metropolitana; 2) desenvolvimento de uma região com fortes atrativos turísticos, vegetação abundante, lindas vistas panorâmicas, pesqueiros, onde se alinham cidades como Itatiba, Atibaia, Perdões, Nazaré, Igaratá e as conexões rumo ao Circuito das Águas; 3) facilidade de acesso a Belo Horizonte, pelo Fernando Dias, para quem procede do Norte do Estado, e 4) desenvolvimento do Litoral Norte, através da estrada São José dos Campos-Paraibuna-Caraquatinhã, que poderá ser alcançado em menos tempo pelo novo traçado.

PAG.5

Figura 14: Recorte de notícia do dia 25 de novembro de 1972, data da entrega da Rodovia Dom Pedro I. Fonte: Acervo Folha de São Paulo, 25 de novembro de 1972

A Rodovia hoje possui importância e relevância estadual justamente por esse arco perimetral que circunda a Região Metropolitana de São Paulo. O eixo Dom Pedro I permite fácil circulação e ligação entre 3 regiões metropolitanas instituída pelo governo do estado nos últimos 20 anos: a Região Metropolitana do Vale de Paraíba e Litoral Norte, a Região Metropolitana de Sorocaba, além da própria Região Metropolitana de Campinas. O sistema em que ela está presente representa o que Santos (1996) demonstra ser resultado do meio técnico-científico-informacional. O arco perimetral se insere em um contexto de globalização a qual o planejamento estadual dispõe de planos de

desenvolvimentos voltados para o mercado internacional. As RMs de Campinas, Sorocaba e São José dos Campos concentram polos tecnológicos voltados a informação, inovação, que se inserem em um contexto de um mercado global. O que há de inovador é a globalização atingindo o território regional e o espaço habitado desse eixo das três regiões. Outras infraestruturas que dão a região esse status, além dos polos tecnológicos, pesquisas e inovação, são a presença do Aeroporto Internacional de Viracopos e a ampliação do Porto de São Sebastião, infraestruturas que conectam diretamente essa região com o mundo globalizado.

O território que se constrói resultado desse planejamento estatal e privado, das influências de diversos agentes e de infraestruturas de grande porte é de um arranjo único no Brasil mas que caminha para se expandir a outras regiões, segundo Moura (2012), esses “arranjos urbanos-regionais” que se formaram são unidades concentradoras de população, com relevância econômico-social e infraestrutura científica-tecnológica, com elevada densidade urbana, forte articulação regional e extrema complexidade, que participam de modo mais integrado, nos âmbitos estadual, nacional e internacional, como principais elos de inserção nos estágios mais avançados da divisão social do trabalho. (MOURA, 2012)

2.2. A Zona Norte de Campinas

A construção da Rodovia Dom Pedro I, tendo como início o cruzamento com a via Anhanguera trouxe rápida transformação para aquela região da cidade de Campinas. O novo eixo se tornou uma área possível para a construção de moradias e novos bairros, a construção da nova via e a consolidação do eixo da Anhanguera transformou a zona norte de Campinas e as cidades no seu entorno como áreas interessantes ao mercado imobiliário e ao planejamento das prefeituras e desde então representa uma área de urbanização com as características discutidas nesta dissertação até aqui, dispersa, fragmentada e com diferentes características apresentando áreas de

segregação sócio espacial no entorno desse entroncamento e nas áreas de divisas de município.

A ocupação urbana nesse território remonta justamente à construção das vias; durante os séculos anteriores e em boa parte do século XX a zona foi área de fazendas de grande porte com produção de cana de açúcar e café e uma área de ligação ferroviária com o norte do estado e a região mogiana, tendo nessa região a presença de três linhas férreas: a estrada de ferro da Companhia Paulista, que ligava a Americana, Limeira e Ribeirão Preto, a Mogiana que ligava à Mogi Mirim e sul de Minas, e a Companhia Funilense, menos expressiva mas que impulsionou o surgimento de algumas cidades, do que viria a ser Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho e Conchal, cidades da RMC.

Com a abolição da escravatura em 1888, ao mesmo tempo da chegada da ferrovia na região, o território ao norte da cidade de Campinas, propriedade de alguns poucos fazendeiros, em detrimento da população negra livre, se tornou uma região de instalação de alguns núcleos coloniais com trabalhadores vindo de diversos países da Europa e do Japão, núcleos esses que vieram a formar algumas das cidades da região como Americana e Cosmópolis.

“Os núcleos coloniais estaduais foram todos construídos nas zonas rurais dos municípios, distantes e isolados. Apesar de terem sido importantes em sua função objetivada pelo governo, como fornecedores de gêneros alimentícios diversos cultivados por imigrantes, os núcleos eram frequentemente vistos pela população urbana – e pela própria administração estadual responsável pelos núcleos – localizados no sertão, num lugar de difícil acesso, de matas e animais selvagens e onde se encontravam próximas (nos núcleos) algumas comunidades rurais formadas por caboclos, que ainda viviam de modo rústico e longe da chamada civilização.” (BALDINI, 2010, p.20)

Segundo Baldini (2010), os núcleos coloniais tiveram o caráter urbano através dos anos com a chegada da ferrovia, mas, com a distância e isolamento do centro da cidade de Campinas, ocorreu o desmembramento desses núcleos coloniais em várias novas cidades. Entre Campinas e essas cidades o território continuou a ser de intensa produção agrícola, principalmente de cana-de-açúcar e café, com destaque para a qualidade do solo da região, propício para o cultivo. Com destaque no fim do século XIX, a força econômica de Campinas em relação a agricultura na região foi

impulsionada com a instalação na cidade, ainda pelo governo do II Império da Estação Agronômica de Campinas, em 1887, para promover pesquisas e fomentar o desenvolvimento da agricultura, que posteriormente foi transferida para a administração estadual e renomeada como Instituto Agronômico de Campinas (IAC) em 1892, segundo Menegaldo (2019). A justificativa para a implantação da Estação Agronômica na cidade de Campinas, era a inserção estratégica do município, em relação à infraestrutura ferroviária. O terreno do IAC se situa até hoje ao lado da Estação Guanabara, na época, no limite ao norte da cidade e com infraestruturas utilizadas pelas linhas férreas da Mogiana e Funilense, o Instituto se expandiu posteriormente para novas áreas mais ao norte da cidade, tendo hoje a sede do centro experimental ao lado da Rodovia Zeferino Vaz, que liga Campinas ao distrito de Barão Geraldo, a Rodovia Dom Pedro I e as cidades a partir de Paulínia. O terreno do instituto forma junto ao terreno do Exército grandes bolsões de áreas não ocupadas entre a área urbana de Campinas e a Rodovia Dom Pedro I, marcando até hoje o caráter muitas vezes ainda rural desse entorno.

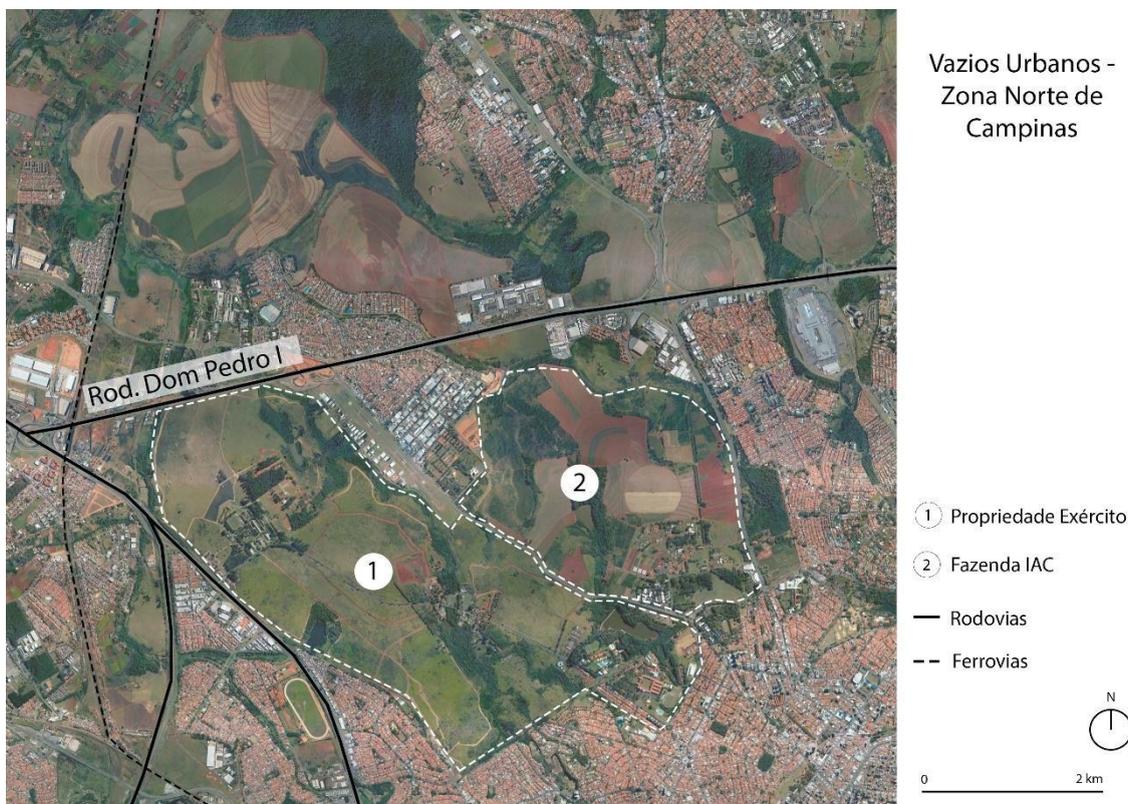


Figura 15: Vazios urbanos na zona norte de Campinas. Propriedades do Exército Brasileiro e do Instituto Agronômico de Campinas. Fonte: Foto aérea do Google Earth editado pelo autor, 2022.

2.3. Caracterização do Eixo Dom Pedro

O Eixo Dom Pedro, aqui entendido como o território que abriga a Rodovia Dom Pedro I e seu entorno urbanizado, é caracterizado em uma macro escala como parte importante da articulação da rede de cidades e regiões da macrometrópole paulista, um corredor metropolitano de trânsito intenso, ligação entre regiões metropolitanas e que ainda atende a funcionalidades de um corredor intraurbano na cidade de Campinas, sendo utilizada como uma via expressa por seus habitantes, reforçando essa característica multiescalar na urbanização do território, carregando também a contradição de ser uma área de intensa riqueza e fluidez, que acentua as mazelas da segregação e da desigualdade

O Eixo Dom Pedro, um espaço símbolo da globalização no território, atende a cadeia de consumo global, abriga indústrias e equipamentos de caráter regional em confluência com a divisão internacional do trabalho, e mantém um lado da fábula da globalização, pois a riqueza, a conexão e a modernidade se tornam cada vez mais restritas a alguns em detrimento de outros nesse espaço. A globalização aqui resulta, como indicou Milton Santos (2000), em uma fábula e perversidade.

Segundo Amin (2011), na década de 1970 o trecho da Rodovia Dom Pedro I entre a Via Anhanguera e a Rodovia Heitor Penteado se tratava de uma via de localização privilegiada, por ser uma via de articulação entre diferentes estradas do interior do Estado. Com a abertura posterior no seu entorno da Universidade Estadual de Campinas rapidamente são instalados grandes equipamentos comerciais como Makro, Ceasa e Carrefour. Assim este trecho da rodovia ganha centralidade principal (PIRES; 2007) nucleando uma expansão dispersa no território envoltório

Esta caracterização combina aspectos naturais ou ambientais com os diversos equipamentos e infraestruturas que compõem essa paisagem complexa. Desde o final do século XIX cresce sua importância como uma área de relevância econômica para a região e o que antes era ocupado graças à produção agrícola, foi incorporando centros de pesquisas tecnológicas e indústrias, transformando o território em parcelas de terra com progressivo valor especulativo. Um levantamento feito pelo tipo de ocupação no redor imediato da área da Rodovia e em equipamentos com uma área de influência grande mostra o tipo de ocupação adquirido com o tempo na região e sua intensidade após a construção da Rodovia na década de 1970. A tabela abaixo demonstra o enunciado listando os mais importantes e relevantes tipos de uso nesse entorno.

Tabela 1: Localização de indústrias, empresas e instituições próximas à Rodovia Dom Pedro I

Indústrias, empresas e instituições instalados próxima a Rodovia Dom Pedro I	Tipo	Local	Ano
Instituto Agrônômico de Campinas	Pesquisa	Campinas	1892
Rhodia	Indústria	Paulínia	1942
Escola de Cadetes do Exército (EsPCEEx)	Militar	Campinas	1958
Unicamp	Universidade	Campinas	1966
PUC Campinas – Campus I	Universidade	Campinas	1971
Inauguração Rodovia Dom Pedro I			1972
Refinaria Replan - Petrobras	Indústria	Paulínia	1972
CEASA Campinas	Abastecimento	Campinas	1975
CPQD	Pesquisa	Campinas	1976
Shopping Iguatemi	Comércio	Campinas	1980
CTI Renato Archer	Pesquisa	Campinas	1982
Laboratório Nacional de Luz Síncrotron	Pesquisa	Campinas	1987
Shopping Galleria	Comércio	Campinas	1992
CI&T	Informação	Campinas	1995

Embrapa Informática Agropecuária	Pesquisa	Campinas	1996
Honda	Indústria	Sumaré	1997
Medley Farmacêutica	Indústria	Campinas	1997
TECHNO PARK	Indústria	Sumaré	1998
FACAMP	Universidade	Campinas	1999
Instituto Eldorado	Institucional	Campinas	1999
Embrapa Territorial	Pesquisa	Campinas	2000
Motorola	Indústria	Jaguariúna	2000
Sest/Senat	Institucional	Campinas	2001
Shopping Parque Dom Pedro	Comércio	Campinas	2002
Samsung	Tecnologia	Campinas	2003
IFSP	Universidade	Campinas	2010
Datacenter Santander	Tecnologia	Campinas	2014
Acelerador de Partículas - CNPEM	Pesquisa	Campinas	2018

Segundo Mítica (2008), já nas décadas de 1950 e 1960, essa área demonstrava tendência de atração para as camadas de mais alta renda, sendo, não por coincidência, onde se encontram as terras mais valiosas para a agricultura, que contêm substrato vulcânico, e que historicamente pertenceram às famílias mais abastadas e que conseguiram tirar maiores rendimentos de suas propriedades.

2.3.1. Agricultura

Fazendas destinadas à agricultura ainda estão presentes nessa porção do território, mesmo com muitas dessas áreas tendo sido incorporadas ao perímetro urbano, como demonstra Mítica (2008): o alto valor agrícola da região acabou por retardar o parcelamento dessas áreas, fazendo com que os proprietários de terra buscassem os maiores rendimentos de suas propriedades. Menegaldo (2019), em sua dissertação, aborda as terras do Barão de Itapura, como proprietário da Fazenda Chapadão, hoje área do Exército, IAC e dos bairros do Castelo e Guanabara e de outros grandes

proprietários de terra como o Barão Geraldo de Resende, levantado por Baldini (2010). Ambos, além de levarem o "título" de Barão, se notabilizaram na região como donos de uma enorme quantidade de terras ao norte do núcleo urbano principal de Campinas e por darem nomes a bairros e avenidas, são remanescentes dessas propriedades as áreas estudadas na pesquisa e que fazem parte do entorno do Eixo Dom Pedro. O ritmo da urbanização dispersa e fragmentada neste setor segue dependendo da ocupação que promove um lucro maior que o rendimento com o uso agrícola.

Ainda segundo Mítica (2008), as terras nessa região sempre estiveram concentradas em posse de um menor número de proprietários, que devido à sua importância econômica, conseguiam influenciar politicamente o poder público de forma a realizar projetos de planejamento e infraestrutura que acarretaram uma maior valorização de suas terras.

Há ainda hoje fazendas como Anhumas, Quilombo, Santa Genebra, Santa Elisa, Santa Eudóxia e Rio das Pedras. Embora algumas delas já tenham tido parte significativa de suas terras parceladas, ainda possuem, no conjunto, um grande estoque de terras a urbanizar e ainda possuem produções agrícolas que dividem a paisagem com áreas urbanas, com rodovias e condomínios. É o caso da imagem abaixo, entre a Rodovia Dom Pedro, a Unicamp e a PUC Campinas no distrito de Barão Geraldo, em um setor já definido como urbano pelo zoneamento municipal, a área destacada refere-se a Fazenda Santa Genebra.



Figura 16: Área remanescente de fazendas no entorno da Rodovia Dom Pedro I e entre importantes instituições como a Unicamp e a PUC Campinas. Fonte: Google Earth editado pelo autor, 2022.

2.3.2. Indústria

A ocupação das terras no eixo viário por indústrias, se deu com o início da segunda fase da industrialização na cidade, a partir da década de 1960 e 1970, com a localização de diversas plantas industriais de médio e grande porte nas margens de rodovias, inicialmente da Rodovia Anhanguera e, posteriormente, com implantação do Distrito Industrial de Campinas (DIC) entre a Anhanguera e o Aeroporto de Viracopos na Rodovia Santos Dumont. A instalação de indústrias nas margens das rodovias demonstra, principalmente em meados da década de 1970, o caráter da expansão da atividade industrial para além da Região Metropolitana de São Paulo, segundo Queiroga (2008), as grandes empresas se dispersam reduzindo custos através de redes de subcontratação e enfraquecimento sindical. Nas regiões mais industrializadas do estado de São Paulo, como Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e Vale do Paraíba, a ação estatal não só se limitou ao papel de construção das infraestruturas necessárias à expansão concentrada do capital industrial como também investiu em indústria de base, como visto em 1972, quando foi inaugurada a Refinaria do Planalto (REPLAN) da Petrobrás, a maior refinaria

de petróleo de país em termos de produção, localizada em Paulínia, as margens da atual Rodovia Zeferino Vaz. Paulínia havia recentemente se emancipado de Campinas (1964).

Ocorreu a partir de então, em decorrência desse novo modelo de industrialização no estado, um esforço em “modernizar” a cidade de Campinas, demonstrado no território segundo Bianchini (2021):

“O esforço em modernizar a cidade de Campinas promoveu também a apropriação de parcelas do território ao longo dos grandes eixos de circulação, por parte das indústrias e da população. Tais eixos passaram a se consolidar e transformar a paisagem campineira em direção aos municípios vizinhos. Anos depois, a formação da Região Metropolitana de Campinas viria a reunir novamente os antigos distritos de Campinas, agora num processo que não lhe era mais próprio, mas fruto de investimentos e políticas econômicas federais.” (BIANCHINI, 2021 p.250)

Nos municípios e antigos distritos dos eixos viários ao norte da centralidade de Campinas, a industrialização da iniciativa privada teve instalações ainda anteriores a da Petrobrás em Paulínia, como a indústria química Rhodia, de origem francesa, também em Paulínia no ano de 1942, além de pequenas fábricas de tecelagem e grandes empresas como a 3M em Sumaré. Neste período foi concluído o asfaltamento da Via Anhanguera, possibilitando a instalação de diversas outras fábricas e galpões industriais em suas margens no eixo em direção a Americana e Limeira.

Na cidade de Campinas, a construção de indústrias e de urbanização de caráter industrial e operário no entorno das vias de circulação intermunicipais foi impulsionada a partir do código de obras de 1959, - lei nº 1993/59 - que flexibilizava a abertura de loteamentos em áreas rurais, quando possuíssem algumas condições, como ter uma indústria próxima, condições favoráveis de saneamento básico, transporte, entre outras, (BIANCHINI, 2021 p.122) diz ainda que uma zona industrial deve contar com zonas residenciais operárias e com centros comerciais, educacionais e recreativos que atendam a necessidade dos núcleos residenciais.

Desta forma foram sendo construídos bairros residenciais operários distantes do centro mas próximos de rodovias e plantas industriais, destaca-se em um primeiro momento, no eixo estudado, os loteamentos Jardim São Marcos e Jardim Santa Mônica, presente na delimitação do perímetro urbano

desde a lei nº3.835/1969 de 1969 antes até da conclusão da Rodovia Dom Pedro I, inaugurada em 1972 e separada das áreas urbanas de Campinas pelas áreas não urbanizadas no Exército e do IAC, como apontado anteriormente.

Na imagem abaixo, apontada e editada por Bianchini (2021), uma das primeiras fotografias do setor, vizinho ao aeroporto dos Amarais e a comparação com a mesma área em uma imagem de satélite atual.

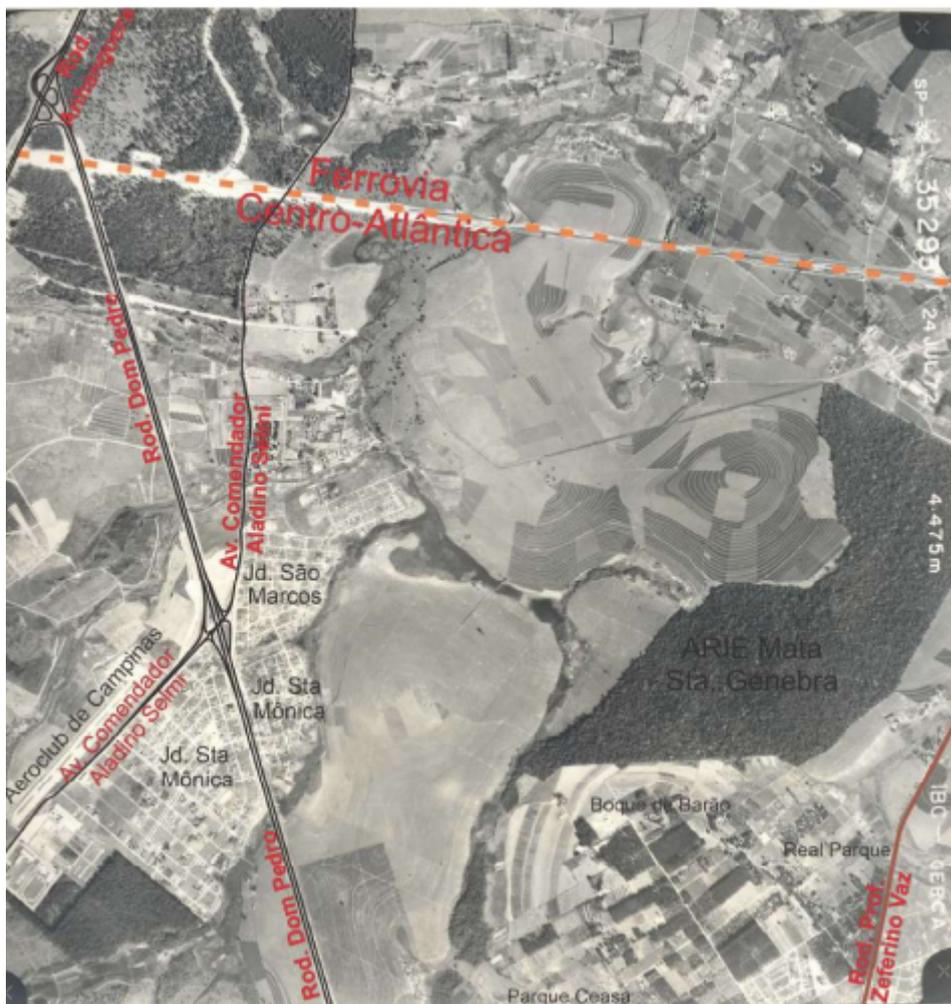


Figura 17: Foto aérea da Rodovia Dom Pedro I no ano de 1972 com os bairros Jd Sta Monica, Jd. São Marcos e mata Santa Genebra. Fonte: presente em BIANCHINI, 2021, p.125, foto aérea editada pela autora



Figura 18: Cruzamento entre Rodovia Anhanguera e Rodovia Dom Pedro I identificando os bairros do Jardim São Marcos, Jardim Santa Mônica. Fonte: imagem do google Earth editado pelo autor, 2022.

O eixo Dom Pedro hoje em dia possui uma característica industrial diversa a depender da área e da característica social e econômica dos bairros do entorno. Do início na altura da ligação com a Rodovia Anhanguera até o cruzamento com a Rodovia Zeferino Vaz, possui um caráter diverso de grandes, pequenos e médios galpões na beira da rodovia e no bairro do aeroporto de Amarais, de características desde abastecimento e alimentos e indústrias farmacêuticas. A partir da Rodovia Zeferino Vaz até o fim de perímetro do Eixo Dom Pedro em Campinas, as indústrias possuem pouco espaço, e cada vez menor, conforme se aproxima do distrito de Sousas e Joaquim Egídio. Nota-se aqui a diferença das tipologias industriais conforme o bairro e o preço da terra, com destaque para loteamentos empreendidos pela COHAB Campinas próximos da Anhanguera, Sumaré e o distrito de Nova Aparecida. Mais a leste, próximos a condomínios e centros comerciais, o uso industrial é praticamente inexistente com exceção da fábrica de eletrônicos e

tecnologia da Samsung, uma indústria com especialidade e relevância internacional.

2.3.3. Institutos de ensino e pesquisa

Desde a instalação do centro de pesquisa do Instituto Agrônomo, este território tem sido uma das prioridades da ação do estado em transformar a região em um foco de investimentos. Esses equipamentos, porém, possuem um isolamento do núcleo urbano principal, trazendo para a expansão urbana da região novas centralidades, indutoras de crescimento e de urbanização. A localização dos institutos de pesquisas, universidades e os chamados polos tecnológicos também seguem o modo disperso de ocupação do território e se localizam isolados e muitas vezes segregados de antigas centralidades graças ao papel desempenhado pelas rodovias, tornando-se assim um dos agentes que fomentam a urbanização dispersa através da distância dos limites urbanos da cidade.

O maior exemplo do papel desses equipamentos na formação do território urbanizado da região é a Universidade Estadual de Campinas. A Unicamp, idealizada em meados da década de 1960, tem o isolamento como uma de suas características e princípios inspirada em campus de universidades dos Estados Unidos, onde que ocorre um descolamento das cidades e a transformação em um espaço livre para o desenvolvimento científico isolado das grandes cidades, mas ainda assim dentro de uma lógica regional de intensa atividade econômica ligada à nova fase da industrialização. A construção em uma área de fazenda em um pequeno distrito como Barão Geraldo, na época ainda sem pavimentação em suas vias, transformou toda a área do entorno, trazendo hospitais de excelência e relevância regional, atendendo não só cidades da RMC como também do sul de Minas Gerais.

A Unicamp foi implantada na área da antiga Fazenda Rio das Pedras e Fazenda Santa Genebra, que incluía quase toda área do distrito de Barão Geraldo. Devido a chegada da grande universidade, o distrito se transformou e adquiriu com o tempo diversos loteamentos como Cidade Universitária e posteriormente condomínios e loteamentos fechados, em uma tipologia semirrural, mas destinados a pessoas de classe de renda média e alta.

Criou-se assim uma centralidade altamente especializada e que contribuiu para que este território ao norte e em direção a Paulínia e Jaguariúna se destinasse nas décadas seguintes em áreas de localização de parcelas ricas da população. A esta época, em meados dos anos 1960 e 1970, Paulínia já contava com a empresa química Rhodia, que se localiza colada ao distrito de Barão Geraldo.

Posteriormente essa área se consolidou como referência em educação, ciência e pesquisa, com a construção do campus I da PUC Campinas, em 1973, em uma gleba de 783.414,24 metros quadrados localizada na Fazenda Santa Cândida, a oito quilômetros do centro de Campinas, muito próxima também ao Centro de Pesquisa e Desenvolvimento da Telebrás (CPQD), voltado a área de telecomunicações e posteriormente privatizado em 1998. Em 1982 foi fundada a Embrapa Meio Ambiente em Jaguariúna, destinada para atuação em pesquisa relacionada ao desenvolvimento agrário e meio ambiente. Em 1985, no campus da Unicamp foi implantada uma unidade Embrapa Informática Agropecuária, voltada a atender demandas do setor agropecuário ligado a soluções em tecnologia da informação e comunicação, e em 1989 surge a Embrapa Territorial que atua no monitoramento por satélite e trabalha com inovações geoespaciais para a agricultura. Outras duas instituições de ensino superior se instalaram na região, em 1999, a FACAMP, criada por professores da Unicamp, é uma instituição privada de ensino, localizada dentro do Campus da Unicamp e mesmo sendo de um tamanho inferior comparada às universidades vizinhas atende a um público de alta renda em cursos ligados às especializações exigidas pelas empresas existentes nos arredores. O Instituto Federal de São Paulo (IFSP) inaugurou em 2013 seu campus junto ao Parque Tecnológico do Centro de Tecnologia de Informação Renato Archer (CTI), instituição de pesquisa científica ligada ao Ministério de Ciências, Tecnologias e Inovações, às margens da Rodovia Dom Pedro I na altura do bairro São Marcos, próximo ao cruzamento com a Rodovia Anhanguera. Destaca-se ainda na região a presença de outras duas instituições de ensino relevantes para a cidade, localizadas no bairro Santa Mônica ao lado do aeroclube do Campo dos Amarais, a FATEC Campinas, inaugurada em 2014, e a Escola Técnica Conselheiro Antônio Prado (ETECAP)

existente desde 1964, criada pelo poder público em parceria com a Indústria Rhodia e posteriormente integrada com o centro Paula Souza do governo do estado de São Paulo.

Nota-se, por esta descrição da localização de cada uma dessas importantes instituições presente nesse eixo, uma diferença entre a atividades de ensino e pesquisa e a característica da urbanização no entorno, influenciada pelo caráter e classe social. Assim como notado em outras abordagens e leituras, nas áreas próximas ao cruzamento com a Rodovia Anhanguera e a cidade de Sumaré, os tipos das instituições existentes são de cursos técnicos e profissionalizantes, por exemplo os últimos citados IFSP, FATEC e ETECAP, que apesar de voltados também a pesquisa, possuem uma instalação recente graças às novas diretrizes de educação do governo federal durante os anos 2000, proporcionando estudos e cursos tecnólogos. Em seus entornos, estão os bairros populares, conjuntos habitacionais, algumas favelas e grandes galpões industriais, além da conturbação com a cidade de Sumaré, também de renda mais baixas que Paulínia e Jaguariúna.

Já as instituições voltadas à produção acadêmica, pesquisa de grande porte e relevância, como a Unicamp, PUC Campinas e FACAMP se voltam para as cidades de Paulínia e Jaguariúna e são rodeadas por condomínios e loteamentos fechados de alta renda, além de shoppings centers e indústrias de tecnologia, ao invés de galpões logísticos.

Essa diferença entre as duas áreas se nota quase em todas as áreas de análise deste território e a segregação socioespacial não se mostrou diferente nesse quesito, também é relevante na presença e principalmente no acesso a essas instituições públicas de ensino, pois apesar da pouca distância e facilitada pela Rodovia Dom Pedro I, o transporte público existente entre os bairros São Marcos, Santa Mônica e Amarais com a Unicamp, por exemplo é insuficiente para uma locomoção rápida e fácil.



Figura 19: Recorte do eixo Dom Pedro com localização dos institutos de ensino e pesquisa. 1 – IFSP/CTI, 2 – ETECAP/FATEC, 3 – Unicamp, 4- PUC, 5 – Facamp, 6 – CPQD. Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2022.

2.3.4. Shoppings Centers e Hipermercados

O meio técnico-científico-informacional, definido por Milton Santos (1994), exigiu deste território a construção de um espaço em que o cidadão adquira um tamanho ainda menor em comparação com os equipamentos e agentes de grandes escalas atuantes no território. Os cidadãos que circulam e habitam esse espaço fazem sentido para o mercado quando pensados em uma massa que tem o mesmo padrão de consumo e de vida, e os bairros e distritos não sendo mais apenas uma parte da cidade, mas parte da região. A metropolização de Campinas e a consolidação da região como um tecido unido, mesmo que fragmentado e disperso, permite a localização nos seus eixos viários, neste caso o Eixo da Rodovia Dom Pedro I, de equipamentos que existem e fazem sentido na lógica metropolitana, em um planejamento regional, como são os shoppings centers e hipermercados.

Segundo Amin (2011):

“O parcelamento do solo, dentro da lógica que se estabelece na região da Rodovia Dom Pedro I, é uma das principais ferramentas para a construção de um tecido urbano novo, onde a “rua principal” é

o trecho de uma grande rodovia, que dá acesso a diversas áreas residenciais auto segregadas e a grandes equipamentos comerciais e de serviços de controle privado, sendo que o deslocamento entre eles, mesmo que corriqueiros, só são possíveis utilizando-se do automóvel. O parcelamento do solo, por sua vez, é vinculado ao desenho da ocupação urbana do território, que estabelece o sistema viário, as praças, as quadras, e repercute, de maneira explícita, o plano da iniciativa privada, as políticas do poder público, e as expectativas de alguns setores da sociedade sobre como são e como 'devem ser' nossas cidades" (AMIN, 2011 p. 41-42)

Bem adaptados ao dia a dia dos cidadãos e a forma de consumo da sociedade, os shoppings na beira de estrada são símbolos da dispersão da centralidade, do enfraquecimento do antigo centro, da dispersão do consumo e do alcance deste na escala regional. Com eles, se localizam novos bairros, principalmente na forma de condomínios e loteamentos fechados, pois, os shoppings centers também são fechados, apesar de possuir e permitir um uso público e coletivo, são símbolos também de espaços privados seguros e de acesso limitado. Em Campinas, diferentemente de São Paulo, por exemplo, os shoppings se localizam quase todos em suas bordas, ao lado das rodovias; os maiores, o Iguatemi, Galleria e Parque Dom Pedro, integram e possibilitaram uma ocupação no entorno e tornaram-se eixos de expansão de um repertório formal da cidade e de uma morfologia de um novo tecido urbano. Esses equipamentos não são apenas um centro de compras, mas possuem diversos usos antes associados e espalhados em diferentes lugares da cidade, como cinemas, restaurantes, supermercados e hortifruti, padarias, academias, salões de beleza, e um espaço de lazer que disputa a importância e o uso das áreas de lazer públicas tradicionais como parques e praças. O lazer nessa nova forma de cidade é associado ao consumo.

Segundo Mítica (2008), o surgimento e disseminação de *shopping centers*, junto aos condomínios e loteamentos fechados na região nordeste de Campinas, é somente a parte mais visível de mudanças que envolvem diversos aspectos da economia, participação do Estado, iniciativa privada e mudanças de padrões tecnológicos, ambientais e sociais.

A localização desses equipamentos é também um dos símbolos da globalização no território, o modo de ocupação é um padrão que vem desde a criação dos grandes *shoppings centers* nos Estados Unidos, criados para atender os subúrbios. Segundo Reis (2006), durante a segunda metade do

século XX, nos países mais intensamente urbanizados, entre eles o Brasil, alguns setores de maior relevância econômica nas áreas de comércio e serviços, passaram a adotar sistemas de organização de caráter industrial, como já havia ocorrido nos Estados Unidos. Ocorrendo assim, uma maior concentração empresarial, maior envolvimento com grandes capitais, e atuação em escalas crescentes com redes de unidades de grandes proporções. O eixo da Rodovia Dom Pedro I, desta forma, não é apenas a área onde estão mais concentrados os *shoppings centers*, como também hipermercados, grandes atacados, condomínios fechados, ou seja, muitos dos símbolos da urbanização globalizada.

Os *shoppings centers* começaram a ser implantados na cidade de Campinas pelo Iguatemi, localizado na zona leste da cidade, próximo ao distrito de Sousas e a bairros de alta renda como a Nova Campinas e a clubes e áreas de lazer, próximo da Rodovia Dom Pedro I, mas não com uma ligação direta, ele está em uma área que se caracteriza como semi urbana, inaugurado no ano de 1980, sua implantação se deu em uma área da Fazenda Brandina, pertencente à Fundação FEAC, o Shopping Iguatemi Campinas é o maior da rede de shoppings de mesmo nome localizados por diversas cidades do país, com Área Bruta Locável (ABL) de 73.492 m² com 356 lojas. O desenvolvimento urbano em seu entorno se realizou de forma lenta, pois todo seu entorno imediato é uma área privada da Fundação FEAC, que continua vazia em grande parte, com exceção de alguns condomínios de edifícios verticais e grandes lojas como o hipermercado Carrefour e a loja de mobiliários Tok Stok localizados nas imediações do *shopping*. Além desses usos utilizados pela classe de alta renda e de grandes equipamentos, próximo ao *shopping* também se localizam pequenos bairros empobrecidos e favelas como a Vila Brandina e o Jardim Novo Flamboyant.

Localizada às margens da Rodovia Dom Pedro I, o Shopping Galleria foi inaugurado em 1992, e implantado como uma parte de um complexo que inclui um condomínio empresarial com torres voltados a escritórios, hotel e vizinho a pequenos condomínios verticais e horizontais que formam seu entorno imediato, além de uma unidade dos hipermercados Sam's Clube e Carrefour Dom Pedro, o mais antigo da cidade às margens da rodovia. O *Galleria*, é

talvez o mais restritivo centro comercial da cidade e região, voltado para as camadas mais ricas da população, idealizado com o conceito ser o primeiro *open mall* do Brasil, isso é, o primeiro *shopping* aberto, com iluminação natural e paisagismo. Seu projeto original destaca-se dentre os outros *shoppings centers* na qualidade interna e conforto, emulando espaços abertos da cidade e praças públicas. O *shopping*, porém, é o de mais difícil acesso da região para o transporte público coletivo do município, sendo oferecido apenas duas linhas de ônibus, diferentemente dos outros *shoppings* que possuem um terminal de ônibus para atender aos trabalhadores. Segundo o site do *Galleria Shopping*, ele “atrai um público de perfil qualificado além do público que frequenta as torres comerciais do complexo”.

O entorno do *Galleria Shopping* além dos condomínios e bairros isolados é formado por um espaço diverso com diferentes equipamentos. É vizinho de glebas ainda vazias e da Indústria Campineira de Sabão e Glicerina, do antigo trilho da Cia Mogiana de Estrada de Ferro, atual trilho do trem turístico da Maria Fumaça, que liga Campinas a Jaguariúna. É próximo também da Estação Anhumas, de onde parte o trem e do ribeirão Anhumas, importante leito hídrico da cidade que leva os córregos e canais centrais de Campinas ao Rio Atibaia. Do outro lado do ribeirão estão localizados os bairros São Quirino e Vila Nogueira e um complexo de núcleos populares conhecido como Vila Moscou. Apesar da pouca distância entre esses equipamentos e a possibilidade de uma mão de obra para os diversos empregos gerados pelos equipamentos descritos, o acesso a desses bairros vizinhos à área do complexo Galleria e aos condomínios e hipermercados é dificultado pela transposição precária existente de diversas barreiras naturais e construídas, como o próprio ribeirão, o maciço de vegetação plantada posteriormente e não originária, o trilho do trem e a própria Rodovia Dom Pedro I.

O maior desses complexos comerciais localizado às margens da rodovia é o *Parque Dom Pedro Shopping*, inaugurado em 2002 e concebido por empresários portugueses. O empreendimento ocasionou enormes mudanças na estrutura urbana do entorno, sendo necessária a criação de avenidas, viadutos sobre a rodovia, alças de acesso e possibilitou a implantação de diversos empreendimentos no entorno, como condomínios verticais em bairros

vizinhos e uma avenida ligando a Unicamp e a PUC. O *Parque Dom Pedro Shopping*, foi concebido para ter uma escala regional e atender aos municípios vizinhos, segundo Mítica (2008), para constatar seu caráter metropolitano, verifica-se que “durante a semana, 60% do público é da cidade de Campinas e 40% de cidades vizinhas, já nos finais de semana essa proporção se inverte, com visitantes até mesmo do sul de minas”. O *shopping*, diferentemente dos descritos anteriormente, atende uma gama maior de classes sociais, tendo uma característica mais popular se comparado ao *Galleria e Iguatemi*.

Há ainda na cidade outros *shoppings centers*, a maioria localizada próxima a rodovias ou grandes vias expressas como o *Campinas Shopping*, no cruzamento entre a Rodovia Anhanguera e a Rodovia Santos Dumont, o *Parque das Bandeiras*, construído às margens da Rodovia dos Bandeirantes porém sem acesso a ela, só permitido acesso por outras rodovias e pela Avenida John Boyd Dunlop, que liga o centro de Campinas à região do Campo Grande e próximo ao hospital e campus 2 da PUC Campinas, uma importante centralidade na zona oeste de Campinas. Há ainda 3 *shoppings centers* localizados dentro da cidade e de escala menores, o *Shopping Unimart*, também na Avenida John Boyd Dunlop, mas próximo ao centro, o *Shopping Prado Boulevard*, na região do Parque Prado ao sul próximo a Valinhos e o *Shopping Spazio Ouro Verde* na Região do Ouro Verde, também em uma importante avenida estruturante da região, a Ruy Rodrigues. As diferenças entre esses últimos dos três primeiros, *Iguatemi*, *Galleria* e *Parque D. Pedro*, além da diferença de tamanho estão na localização e no público destinado. Atendem a um público local e sua localidade o conduz a um uso mais popular e menos seletivo, caráter esse imprescindível para os que se localizam na Rodovia Dom Pedro I, principalmente o *Iguatemi* e *Galleria*, destinados ao público do entorno, habitantes dos condomínios, do centro da cidade e das cidades vizinhas próximas, Valinhos, Itatiba, Jaguariúna.

Mítica (2008) salienta ainda que a implantação de um shopping center tem impacto não somente no entorno imediato, mas também no conjunto da cidade, uma vez que cada novo empreendimento com alcance regional acirra a concorrência com outros empreendimentos situados em outras e antigas áreas de comércio, que não tem a rapidez e/ou condições econômicas para enfrentar

as novas mudanças necessárias. Os shoppings alteram os hábitos de consumo, deslocamentos e, por fim, o próprio desenho da cidade nas novas áreas periféricas.

Os empreendimentos localizados no Eixo Dom Pedro, desta forma, auxiliaram na expansão da cidade e na disseminação de um novo modo de viver metropolitano, junto às rodovias e outros equipamentos localizados nessa estrutura viária, caracterizando o novo modelo de cidade contemporânea cada vez mais presente no Brasil, principalmente nas cidades médias e grandes.

Na *Figura 20* abaixo estão localizados os seguintes equipamentos:

Branco: Hipermercados, Atacadistas e Lojas de Departamento

- 1- Atacadão;
- 2- Makro Atacadista;
- 3- Carrefour;
- 4- Leroy Merlin;
- 5- Decathlon;

Vermelhos: Shopping centers

- 1 – Shopping Iguatemi;
- 2 – Galleria Shopping;
- 3 – Parque Dom Pedro Shopping.

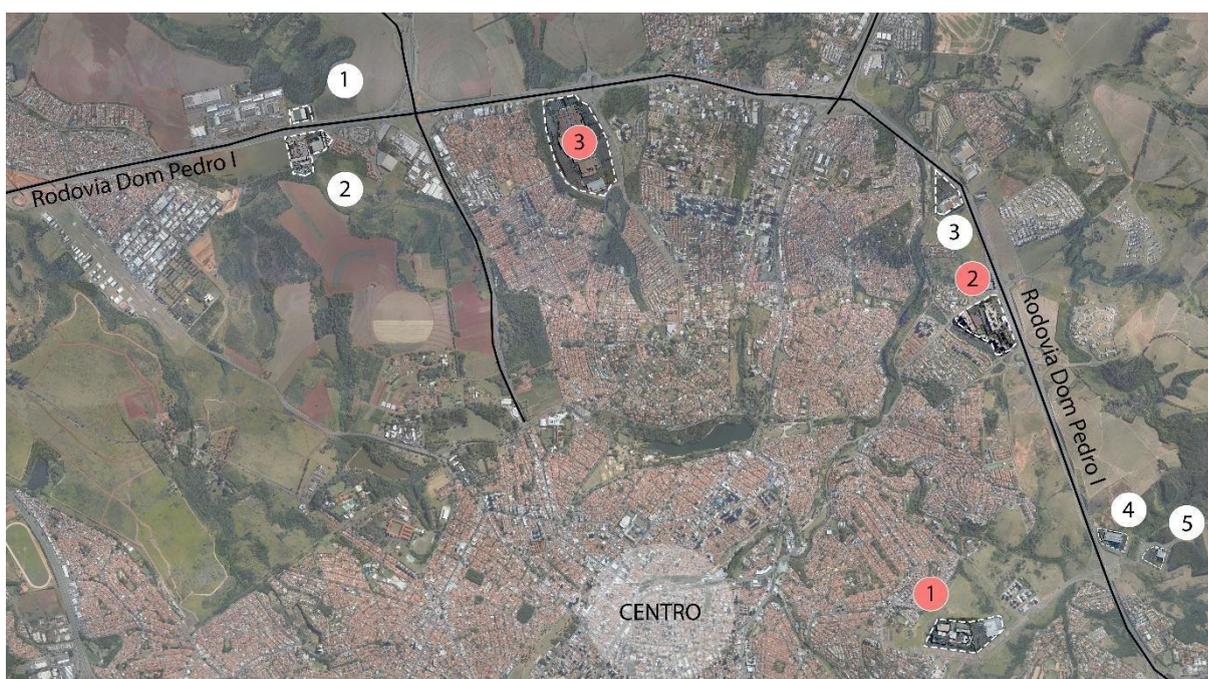


Figura 20: Recorte do Eixo Dom Pedro com localização dos equipamentos shoppings centers e hipermercados. De cor vermelha shoppings, de cor branca hipermercados. Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2022

2.3.5. Condomínios e loteamentos fechados

A presença de condomínios e loteamentos fechados na região de Campinas, e principalmente na área estudada do entorno da Rodovia Dom Pedro, é uma das principais características dessa região que apresenta uma paisagem consolidada de uma forma de cidade ainda em expansão. Esse uso do espaço, apropriação privada ou coletiva de um setor público ou um setor na maioria das vezes anteriormente rural, no caso de Campinas, vem desde os anos 1980 e principalmente a partir dos anos 1990 e configura uma forma comum da localização das classes de maior renda da cidade na construção de moradias e novos bairros, criando um novo tecido urbano e transformando partes das cidades em uma forma heterogênea de ocupação que busca a homogeneização social de diversas áreas, aumentando a segregação por regiões da cidade e uma típica segregação por classes sociais. (VILLAÇA, 1998).

A tipologia de habitação e de loteamento construído que faz parte do tipo condomínio fechado teve essa expansão intensa a partir da década de 1990, graças a uma série de leis municipais e a previsão desse tipo de uso das legislações criadas nesta década. A construção dos loteamentos e suas localizações fazem sentido na lógica da forma de ocupação do território promovida pelo mercado imobiliário, ocorrida a partir de mudanças na produção e na industrialização assim como ocorreu em todas as outras áreas descritas anteriormente, como a industrialização, a construção viária e os *shoppings*, que tiveram em Campinas e no Eixo Dom Pedro I seu foco de localização.

A partir dos anos 2010, com esse modo de habitar e viver a cidade, dispersa e estruturada pelas rodovias em seus usos e a grande conexão regional, o tipo de habitação condominial é estendido para outras classes sociais, sendo intensamente promovido para classes médias em condomínios mais próximos das áreas centrais e de áreas intraurbanas, que passam por

obras de melhoramento. Em Campinas por exemplo bairros históricos como Parque Industrial, ou como o Parque Prado são um dos maiores símbolos dessa nova ocupação, além do Swiss Park, um complexo de condomínios no cruzamento entre a Rodovia Anhanguera e Santos Dumont, próximo ao acesso a Valinhos e Indaiatuba, em uma região até aquele momento marcada pela localização de assentamentos precários como o Parque Oziel na zona Sudoeste da cidade, área pertencente a essa região sempre preterida por classes de renda alta.

A forma condominial também tornou-se marca dos empreendimentos para classe média baixa com o programa Minha Casa Minha Vida, espalhados sua maioria na zona noroeste, oeste e sudoeste da cidade, que apesar de um programa governamental de moradia para baixa renda, a forma homogeneizada de construção e organização dos condomínios no território seguiram a lógica neoliberal de construção de conjuntos habitacionais, assim como no eixo Dom Pedro, próximo a rodovias ou grandes eixos viários, promoveu a construção de novos *shoppings* como o *Parque das Bandeiras e Spazio Ouro Verde* e o desenvolvimento desta forma nos distritos a oeste do Campo Grande e Ouro Verde, respectivamente.

Neste momento, os condomínios adquiriram talvez a principal expressão da cidade dispersa, pois o principal elemento de configuração de uma cidade não são os equipamentos localizados dispersamente no território, mas a moradia, quando está se dispersa e se localiza em diversas áreas sem conexão é que se consolidam aquelas áreas como parte da cidade, pois ocorre a maior interação humana e a necessidade de ação do Estado

Segundo Reis (2006), as mudanças são, consequências de transformações sociais e se adaptam ao comércio mundial e às novas formas de organização dos processos produtivos. A inserção econômica de áreas anteriormente quase isoladas, principalmente nos setores rurais, e a extensão dos modos de vida metropolitanos a essas áreas. O autor descreve que o processo de mudanças verificados nos tecidos urbanos, que passam a contemplar uma multiplicidade de formas, não deve ser reduzido à forma dos condomínios horizontais e loteamentos fechados, pois “o processo é muito mais complexo”. Ainda segundo o autor, a característica mais importante desse

modelo de urbanização é a constituição de sociedades, cujas populações rurais desaparecem, enquanto, simultaneamente, os setores sociais urbanos implementam seus modos de vida extensamente pelo território. (REIS, 2006)

O território, aqui analisado sobre a ótica da localização dos condomínios e loteamentos fechados, vem ocupando uma área ainda rural introduzindo formas diversas sobre esse espaço que se urbaniza através de um desenho que atenda aos novos modos de vida.

Segundo Silva (2008), os primeiros condomínios e loteamentos surgidos em Campinas são da década de 1970, mas ainda na forma de um loteamento rural e entrando desde então em conflitos jurídicos na questão da legalização e regulamentação. Entre 1974 e 1980 os loteamentos fechados eram permitidos somente nas áreas rurais, a partir de 1990 passam a ser permitidos em áreas urbanas, com a Lei Municipal 8.736/96 que autoriza o fechamento de áreas públicas para a constituição de loteamentos fechados. Duas leis federais possibilitam a legalização dos condomínios, a Lei Federal de Parcelamento do Solo – 6.766/79 e a Lei Federal 4.591/64, que aborda condomínios em edificações e as incorporações imobiliárias. Nos Condomínios horizontais, todo espaço de uso coletivo é de propriedade privada, divididos pelos proprietários dos condomínios. Já nos loteamentos, uma parte é formada de lotes privados e outra se integra ao espaço público da cidade, como ruas e praças, porém, mesmo com muros e acessos restritos, continuam sendo áreas públicas e servidas por exemplo pela coleta de lixo municipal.

Esses condomínios e loteamentos desde os primeiros a serem implantados se localizavam ao norte e a leste, em áreas distantes do tecido urbano constituído e próximo às rodovias, em uma lógica regional. Os loteamentos implantados na década de 1980 desconectados da área urbana se tornam loteamento fechado nos anos 1990. (SILVA, 2008).

Entre os primeiros a serem implantados ainda nos anos 1970, estão os localizados na área do Gramado, Barão Geraldo e Taquaral, ao sudeste e ao norte, respectivamente. Durante os anos 1980 são protocolados cerca de 11 novos condomínios também nas mesmas áreas e nos anos 1990 cerca de 30 novos condomínios são protocolados com destaque para o distrito de Sousas, área com importância ambiental com presença de rios e matas e, no caminho

para Jaguariúna com a instalação de condomínios da marca *Alphaville*, que havia implantados diversos condomínios em Barueri na RMSP. Todas as áreas citadas das instalações dos condomínios e loteamentos seguem o Eixo da Rodovia Dom Pedro I, induzindo o mesmo tipo de ocupação posteriormente nas cidades vizinhas de Valinhos, Vinhedo, Itatiba e Jaguariúna (SILVA, 2008). Esse fenômeno da implantação de diversos condomínios residenciais destinados a classe de alta renda nas áreas norte, noroeste, leste e sudeste do município propiciou e consolidou com o passar dos anos este setor como a “*cordilheira da riqueza*” descrito por Cunha (2006).

A construção de diversos condomínios e loteamentos nesses setores e a leitura da forma com que o tecido urbano vem se estabelecendo desde então é um dos símbolos da expansão da cidade na forma dispersa de urbanização. Essa constatação é evidenciada por comparação de imagens aéreas dessas áreas com o passar dos anos, como a comparação abaixo de 1985 e 2022.

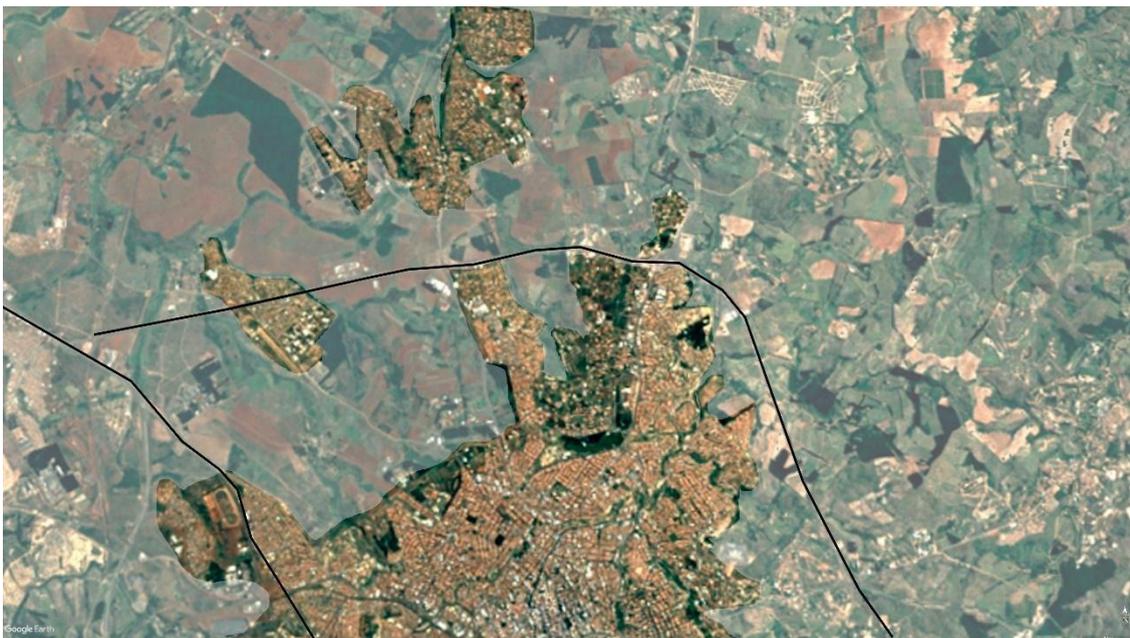


Figura 21: Foto aérea com zona central e norte de Campinas de 1985 Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2022



Figura 22: Foto aérea com zona central e norte de Campinas de 2022. Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2022

2.3.6. Bairros populares

Como visto anteriormente, a localização dos condomínios e loteamentos na cidade de Campinas se deu praticamente concentrada nas áreas a nordeste, leste e sudeste do município, próximos aos municípios vizinhos de Paulínia, Jaguariúna, Valinhos e Itatiba e a ligação pela Rodovia Dom Pedro I. Este setor também se consolidou como a nova centralidade de comércio e serviços da região com a construção de *Shoppings* e hipermercados em uma escala regional. Essa concentração consolida a *cordilheira da riqueza*, pois forma no outro lado a partir da Rodovia Anhanguera, a antítese *cordilheira da pobreza*. (CUNHA, 2006)

Se na *cordilheira da riqueza* são localizadas as moradias e serviços voltados à população de renda média e alta, do outro lado, as moradias e os serviços localizados nas áreas noroeste, oeste e sudoeste atendem a população de renda média e baixa. Essa segregação por região da cidade originou-se não somente pela ação do mercado imobiliário e da oferta de terras na região, mas também pela forma em que se estruturou o planejamento habitacional dos órgãos do estado, como COHAB Campinas, que desde a sua fundação no ano de 1965 implantou a maioria dos conjuntos habitacionais dos setores a oeste ligados à principal via da região, a Anhanguera, muitas vezes

distantes do centro antigo da cidade, fragmentando a malha urbana que se formou.

Em dados fornecidos pelo portal da COHAB Campinas e levantamento de Silva (2016) indicando todos os empreendimentos de habitação social construídos em Campinas desde o início da política habitacional do BNH em 1964, nota-se que a implantação de habitação social no entorno da Rodovia Dom Pedro I tem maior presença no quilômetro inicial situado no cruzamento com Via Anhanguera, próximo a município de Sumaré e Hortolândia. Bairros existentes anteriormente e de presença de população de renda média baixa como Santa Mônica e São Marcos, ao redor da Rodovia Dom Pedro I e do Aeroporto dos Amarais permanecem ainda isolados da malha urbana tradicional de Campinas, o que marca a implantação posterior de loteamentos neste setor, caracterizada pelo isolamento dos novos conjuntos habitacionais em relação a outros bairros, ou pela limitação gerada pelas divisas de municípios e estruturas como rodovias e ferrovias.

Na imagem abaixo, nos conjuntos habitacionais identificados nota-se a fragmentação entre eles, onde, mesmo implantados em distintos anos, não propiciaram a junção da malha urbana. O conjunto 1 - Padre Anchieta, data de 1980, é o primeiro a ser implantado no distrito de Nova Aparecida. Posteriormente a Cohab entregou unidades em 1981,1996,1998, consolidando uma área de habitação popular. No entanto, os loteamentos localizados no extremo noroeste do município possuem mais proximidade com as cidades e bairros de Sumaré e Hortolândia do que com Campinas. Os conjuntos habitacionais identificados com os números 2 e 3 foram construídos pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo (CDHU), também fragmentados da malha urbana tradicional, além de serem edifícios verticais, diferente do entorno característico de conjuntos habitacionais horizontais. Na figura 24 o conjunto habitacional numerado como 3 - CDHU San Martin.

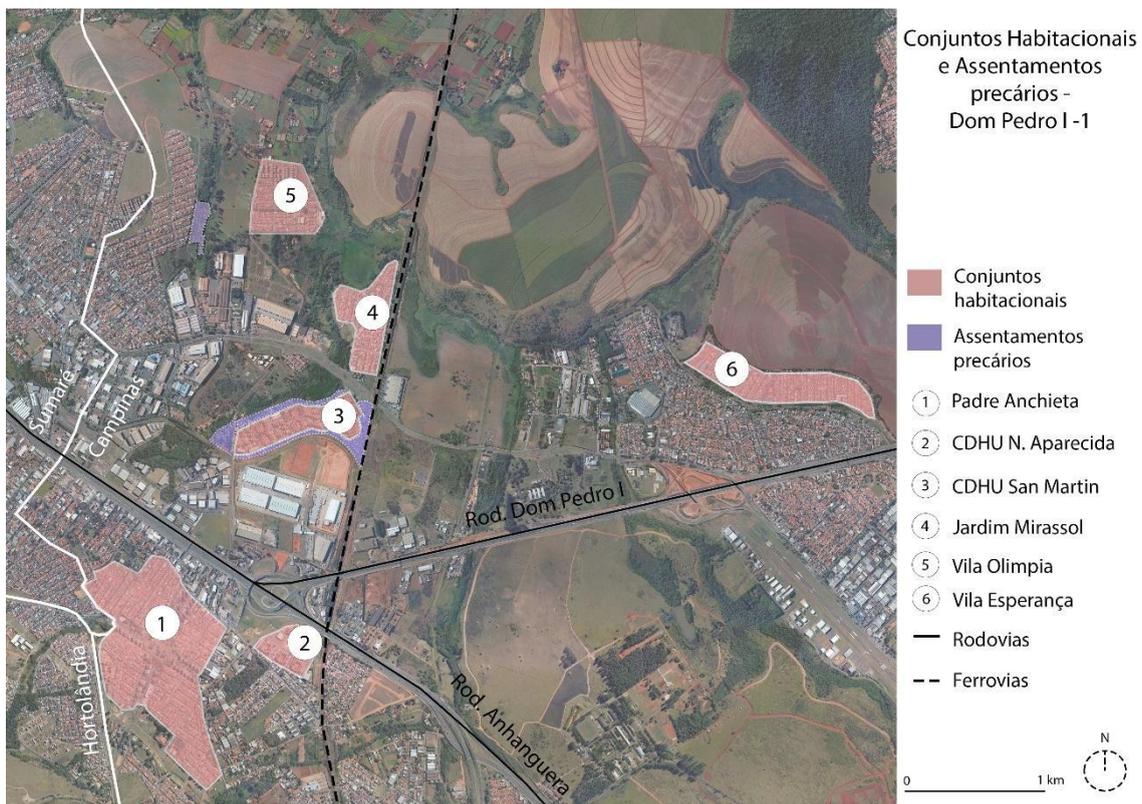


Figura 23: Imagem aérea cruzamento Rodovia Anhanguera com Rodovia Dom Pedro I e Conjuntos habitacionais e habitações precárias. Fonte: Elaboração própria com imagem de satélite Google Earth, 2022



Figura 24: CDHU San Martin. Fonte: Google Earth, 2022

Os conjuntos habitacionais 4,5 e 6 são respectivamente Jardim Mirassol, Vila Olímpia e Vila Esperança, foram entregues pela COHAB Campinas com subsídios do Governo Federal entre 1999 e 2009. (SILVA, 2016)

Na área ao norte e nordeste da cidade no entorno do Eixo Dom Pedro, se observa a diminuição no número de conjuntos habitacionais destinado a habitação de interesse social, sendo o maior deles o conjunto Costa e Silva, localizado próximo ao *Parque Dom Pedro Shopping* e a outros loteamentos da cidade como Jardim Santa Genebra, que foi inaugurado em 1970 pela COHAB com recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH), com 1.531 casas (SILVA, 2016), agindo como um indutor de urbanização neste setor. Outros bairros observados na imagem abaixo, mas não identificados se referem a loteamentos criados pelo mercado imobiliário formal destinado à classe média. O Conjunto habitacional identificado pelo número 2 refere-se núcleos aos localizados ao redor da Rua Moscou, como Genesis, Núcleo Independência e Dom Bosco, importantes núcleos habitacionais próximo a elementos estruturantes da paisagem urbana da cidade, como a Rodovia Dom Pedro I, Ribeirão Anhumas, e equipamentos como o Hipermercado *Carrefour Dom Pedro* e a fábrica de eletrônicos *Samsung*. Esta área é a de maior presença de habitação popular do setor, com assentamentos precários no entorno do ribeirão em área de proteção permanente, ocupações de áreas particulares e pequenos conjuntos habitacionais de diferentes épocas.

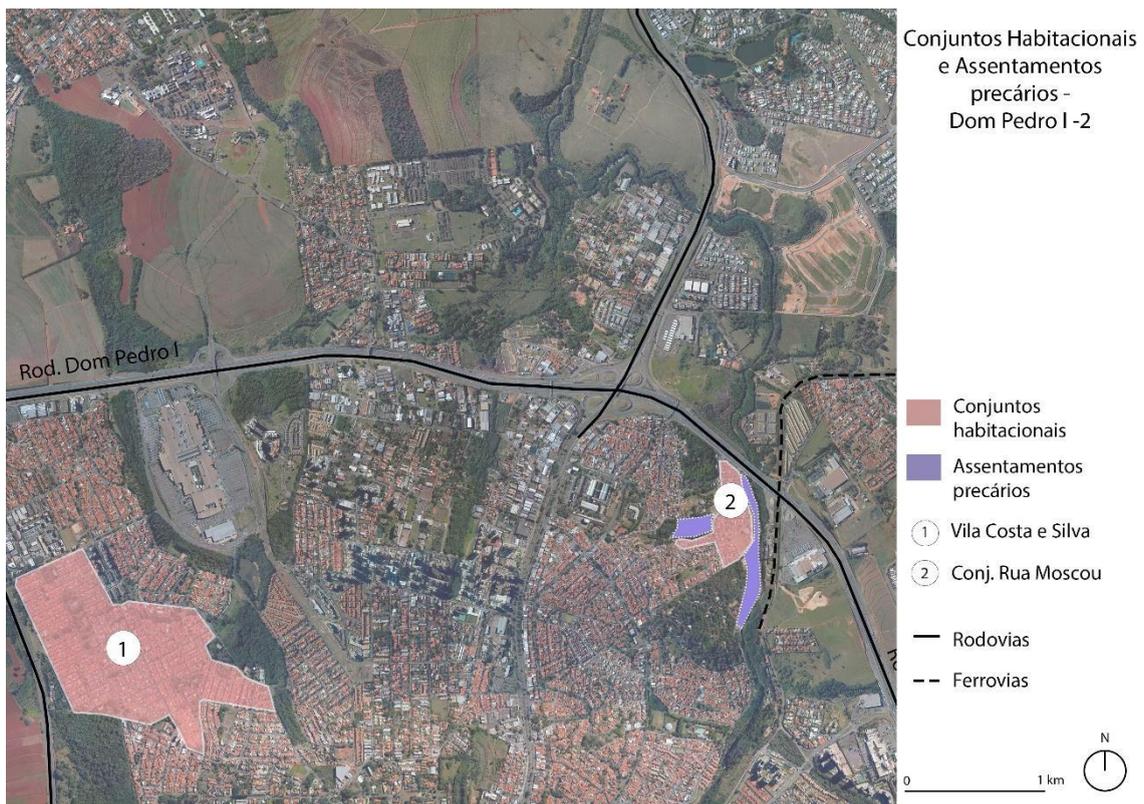


Figura 25: Rodovia Dom Pedro I com identificação de conjuntos habitacionais e habitações precárias. Fonte: Elaboração própria com alteração em imagens aéreas Google Earth, 2022.



Figura 26: Núcleo habitacional da Rua Moscou. Fonte: Google Earth, 2022.

No último setor analisado, os conjuntos 1 e 2 referem-se às vilas I e II do Parque Anhumas, com 180 sobrados feitos pela COHAB com recursos e projeto do PAC Anhumas, Programa de Aceleração do Crescimento responsável por obras de urbanização de favelas ocorridas na região pelo programa federal e entregues em 2011. O conjunto destacado como 3 refere-se à Vila 31 de março, conjunto habitacional da COHAB entregue em 1970 com 546 casas (SILVA, 2016). Na imagem abaixo, nota-se os conjuntos habitacionais e as regiões de favelas localizadas em diferentes regiões. Aqui se torna clara uma diferenciação da localização de conjuntos habitacionais de programas públicos para a baixa renda, favelas ou assentamentos precários e assentamentos informais, ao contrário das áreas a oeste do município de Campinas, onde se localizam em grandes áreas conectadas por grandes avenidas, aqui são fragmentados, em pequenas áreas de relevos acidentados, próximos a córregos e cursos d'água ou beiradas de bairros. Os conjuntos habitacionais se comparados a outros setores, são de menor número, não há por exemplo nenhum conjunto do programa Minha Casa Minha Vida faixa 1 e 2 ou entidades neste setor, enquanto condomínios fechados de alta renda se localizam em diversas áreas.

No distrito de Sousas, área de concentração de condomínios e loteamentos voltados a classes de renda alta, destacam-se os conjuntos Santana e Jardim Conceição de 1969 e 1999 respectivamente.

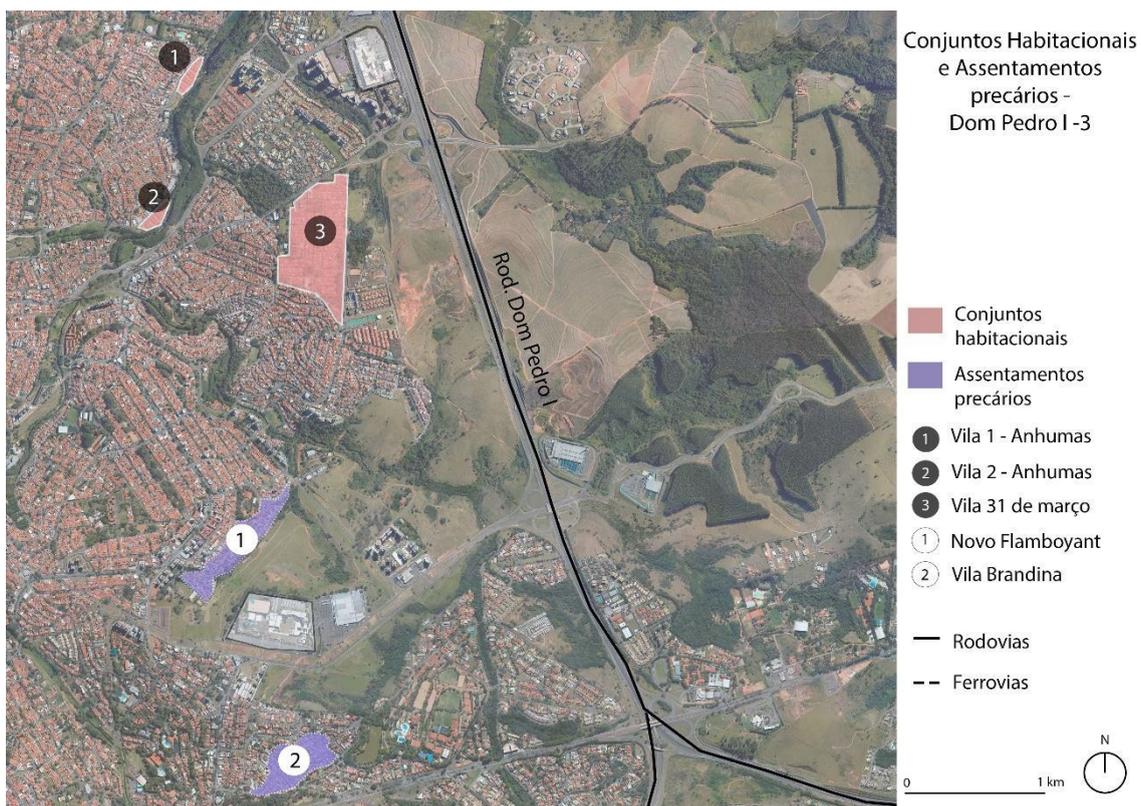


Figura 27: Rodovia Dom Pedro I com entorno destacado para conjuntos habitacionais e habitações precárias. Fonte: Elaboração própria em imagem aérea obtida pelo Google Earth, 2022.

2.4. Legislação e Plano Diretor

O planejamento territorial em Campinas remonta ao fim do século XIX com a epidemia de febre amarela que dizimou a população urbana da cidade e trouxe a necessidade de obras urbanas de higiene, drenagem de charcos, canalização de córregos, abastecimento de água e tratamento de esgoto e do lixo. (BADARÓ, 1996). Com o crescimento urbano a expansão do perímetro histórico com novos loteamentos, a cidade buscou se modernizar através de um plano urbanístico que orientasse o crescimento posterior. Em 1934, o engenheiro arquiteto Francisco Prestes Maia é contratado pela prefeitura para conceber o plano que recebe o nome de *Plano de Melhoramentos Urbanos*, que é aprovado em 1938, estabelecendo diretrizes para os transportes e zoneamento que privilegiava desde então a concepção de grandes avenidas para a cidade em um sistema viário radioconcêntrico com radiais e perimetrais e teve sua aplicação em um ritmo lento até meados da década de 1960, mas

que possibilitou a criação de leis de zoneamentos, código de edificações, regulação de loteamentos e construções populares. (BADARÓ, 1996)

Na década de 1950 e 1960 se inicia o processo de periferização na cidade como visto anteriormente com a pavimentação da Rodovia Anhanguera. Em 1959 é implementado o Código de Obras e Urbanismo, estabelecendo parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo. Nos anos 1970 se intensifica a periferização e a localização de moradias populares graças às políticas do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e da Cohab Campinas e de loteamentos feitas pela iniciativa privada destinados à população de baixa renda principalmente nas regiões oeste e sudoeste. Esta intensa urbanização ocasionou diversos problemas relacionados a transporte, saneamento, precariedade de bairros e problemas ambientais.

Em 1971 é aprovado o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas - PPDI, contextualizado na época do chamado "milagre econômico" da ditadura militar, e no mesmo período da construção dos principais equipamentos e infraestruturas localizados na área do Eixo Dom Pedro. O PPDI representa a noção planejadora do estado e de alta intervenção do poder público, não possuindo fase de aprovação de propostas muito menos de participação popular, condizente com o período ditatorial do país e com o cenário macroeconômico de forte crescimento industrial. (PMC, 2007)

O PPDI priorizou a construção de avenidas e estruturas viárias principalmente com foco no *Eixo de Expansão Geográfica Norte*, assim como os investimentos de infraestruturas rodoviárias do Estado de São Paulo, que favoreceram nessa região a localização de empreendimentos voltados à população de alta renda e que propiciou a valorização imobiliária do setor norte (PMC, 2007).

Em 1990, após o fim da ditadura militar e a promulgação da Constituição Federal da Nova República em 1988, a atenção à população precarizada e às condições de moradia e de vida na cidade ganha importância para a realização de novos planos e legislações urbanas como a Lei Orgânica do Município - LOM, aprovado em 1990 e a Lei Complementar nº.02 de 1991 que dispõe sobre o Plano Diretor Municipal de Campinas que buscam cumprir os direitos

previstos na nova constituição sobre função social da cidade e da propriedade e a participação social no planejamento e gestão da cidade. O plano de 1991 traz a visão de um planejamento “integrado e global” e apresenta uma vertente social da questão urbana e um caráter de diretrizes com bases na participação popular e na cidadania, mas sem a praticidade de assegurar instrumentos de políticas públicas a partir disso. O plano de 1991 inovou ao propor a criação de macrozonas ambientais e avançar na abordagem de questões ambientais que garantissem a qualidade ambiental e que serviu de base para a elaboração de Macrozonas de Planejamento desenvolvidas no plano diretor de 1996.

Em 1996 é aprovada a revisão do plano diretor que tem como eixo principal as políticas urbanas descentralizadas e uma visão mais econômica-administrativa da cidade, trazendo a participação popular junto com participação de diferentes agentes na elaboração e na contratação de consultorias externas para trabalhos específicos.

Após 10 anos, em 2006, uma nova revisão do plano diretor é aprovada, possuindo mais participação popular e de diversos atores econômicos e institucionais do município. O Plano Diretor de 2006 é o primeiro com a consolidação de políticas federais constitucionais como a Lei do Estatuto da Cidade, de 2001, que veio a obrigar que não apenas Campinas, mas cidades a partir de 20 mil habitantes que necessitassem de um plano diretor de planejamento. O Plano também possui um caráter regional, já que desde 2000 é institucionalizada a Região Metropolitana de Campinas.

A última revisão do Plano Diretor, e aqui mais debatida, ocorreu entre 2015 e 2017 e foi aprovada em 2018; esta, propiciou a atribuição de novos entendimentos de planejamento e gestão, como a Lei do Estatuto da Metrópole, e a consolidação da RMC como uma região de intensa atividade econômica ligada a cadeias internacionais de produção, comércio e de pesquisa e inovação, com o alto investimento dos governos federal, estadual e municipal no polo tecnológico da região e em infraestruturas como o Aeroporto Internacional de Viracopos. O Plano Diretor de 2018, desta forma, adquire um caráter macrometropolitano impresso em seu texto.

2.4.1. Macrozoneamento

Em 2018 foi implantada a revisão do Plano Diretor do Município de Campinas, atualizando o anterior de 2006, em continuidade com o adotado desde 1996. Dentre as muitas atualizações e mudanças, para a área de estudo desta dissertação, o macrozoneamento como instrumento para a política de planejamento urbano municipal demonstrou uma diferença na proposição e análise do território segundo as novas diretrizes municipais.

As macrozonas estão presentes no planejamento municipal desde o Plano Diretor de 1996, tendo sido modificadas a cada 10 anos. Em comparação com os PD anteriores, o macrozoneamento de 1996 propunha 7 macrozonas: *Macrozona 1 - Área de Proteção Ambiental - APA; Macrozona 2 - Área com Restrição à Urbanização - ARU; Macrozona 3 - Área de Urbanização Controlada Norte - AUC-N; Macrozona 4 - Área de Urbanização Consolidada - ACON; Macrozona 5 - Área de Recuperação Urbana - AREC; Macrozona 6 - Área de Urbanização Controlada Sul - AUC-S; Macrozona 7 - Área Imprópria à Urbanização - AIU*. Referente a área de estudo do eixo da Rodovia Dom Pedro I, a Macrozona 3 - Área de Urbanização Controlada Norte - AUC-N, diz:

“Área que apresenta dinâmicas distintas de urbanização, as quais necessitam ser orientadas e controladas para evitar processo de ocupação desordenado. Compreende as regiões de Barão Geraldo, Sta. Mônica/São Marcos/ Campineiro/ Amarais e o corredor da Rodovia Dom Pedro I, incluindo a região do entorno do Condomínio Sítios Alto da Nova Campinas.” (CAMPINAS, 1996 p.5)

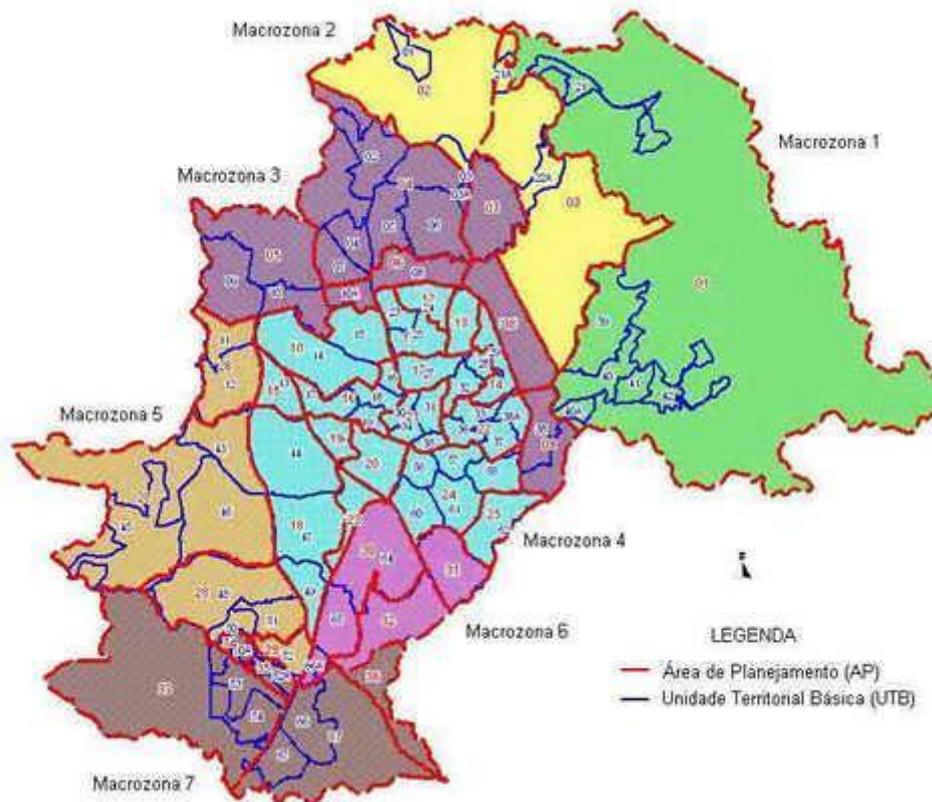


Figura 28: Mapa de Macrozoneamento do Plano Diretor de 1996. Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, 1996. acesso em 2022: <https://saude.campinas.sp.gov.br/seplan/eventos/camp230/camp2303semipal3.htm>

A revisão do Plano Diretor, feita em 2006, traz novos instrumentos e atualizações que buscam convergir com princípios constitucionais implementados com o Estatuto das Cidades de 2001 e com a institucionalização da RMC em 2000, desta forma, estabelece novos marcos em relação ao macrozoneamento, são revistas e propostas 9 macrozonas, são elas: *Macrozona 1 - Área de Proteção Ambiental - APA; Macrozona 2 - Área de Controle Ambiental - ACAM; Macrozona 3 - Área de Urbanização Controlada - AUC; Macrozona 4 - Área de Urbanização Prioritária - AUP; Macrozona 5 - Área Prioritária de Requalificação - APR; Macrozona 6 - Área de Vocação Agrícola - AGRI; Macrozona 7 - Área de Influência Aeroportuária - AIA; Macrozona 8 - Área de Urbaniza o Específica - AURBE; Macrozona 9 - Área de Integra o Noroeste - AIN.*

O PD de 2006 apresentou maior diversidade das macrozonas e uma maior subdivisão da cidade, em rela o às características urbanas de cada

área e sua “função” econômica e social, por exemplo a macrozona 7 - de Influência Aeroportuária, que delimita um grande bairro como o Campo Belo junto ao Aeroporto Internacional de Viracopos em um setor único, separado de outros com grandes equipamentos. As estruturas rodoviárias neste plano destacam-se como limites de macrozonas, tendo seu entorno muitas vezes em áreas de planejamento distintas, salientando as rodovias muitas vezes como barreiras, como é o caso da Rodovia dos Bandeirantes, que separa a Macrozona 5 da Macrozona 4, os distritos do Campo Grande e Ouro Verde, do centro consolidado e de bairros periféricos próximos da Rodovia Anhanguera, respectivamente.

O entorno da Rodovia Dom Pedro I corresponde, no PD 2006, a 5 Macrozonas (MZ), são elas: MZ-1, MZ-3, MZ-4, MZ-8, MZ-9. A Rodovia Dom Pedro I é, desta forma, a divisão entre a macrozona central (MZ 4), chamada de *Área de Urbanização Prioritária-AUP*, a todas as outras, as MZ 9 que corresponde ao distrito de Nova Aparecida e o cruzamento da Rodovia Anhanguera com a Rodovia Dom Pedro I, a MZ 3, que representa o distrito de Barão Geraldo e o entorno das universidades e centros de pesquisa e tecnologia, a MZ 8, área rural que vem se urbanizando na forma de loteamentos e condomínios fechados, e a MZ 1, área de proteção ambiental representada pelos distritos de Sousas e Joaquim Egídio e ainda grande área rural e com a presença de cursos d’água em especial o Rio Atibaia.

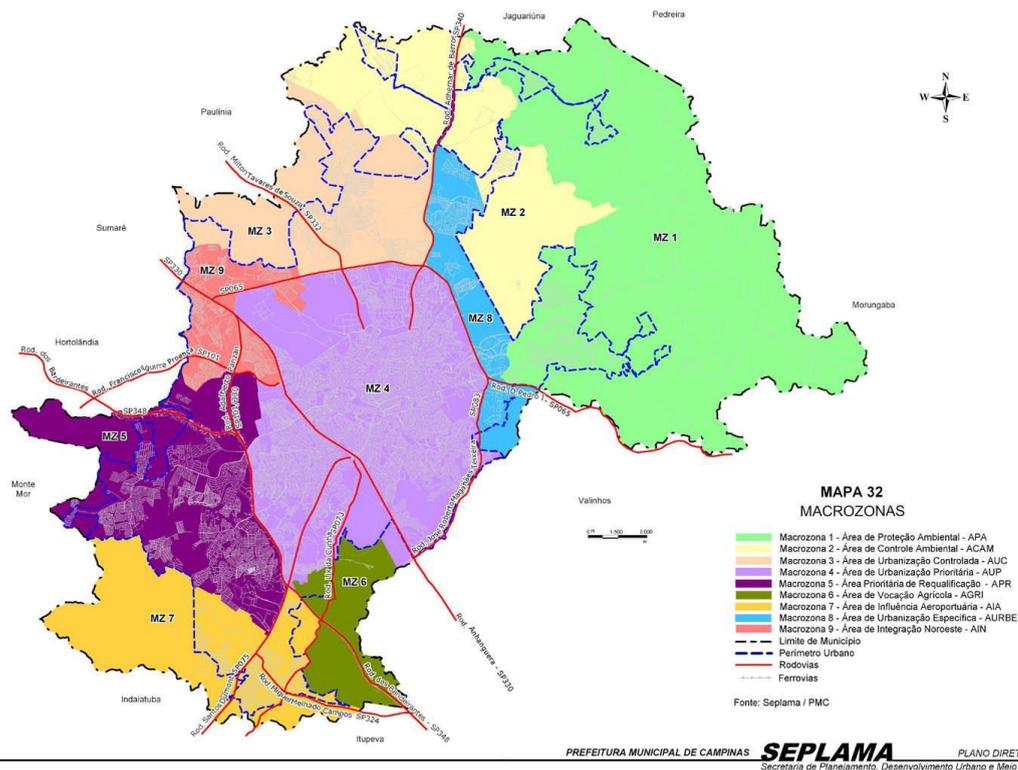


Figura 29: Plano Diretor de 2006, Mapa de Macrozonas. Fonte: SEPLAMA - PMC, 2006. Acesso em 2022.

O Plano Diretor de 2018, propôs uma atualização do macrozoneamento, desta vez simplificado, em apenas quatro macrozonas, que une diferentes áreas da cidade mesmo que distantes, e em consonância, desta vez com novos marcos legais como o Estatuto da Metrópole, de 2015 (Lei nº13.089), que altera a lei do Estatuto da Cidade de 2001, e trata desta vez de novos arranjos urbanos e regionais presente no país, em um processo de intensa criação de regiões metropolitanas, seja pelo crescimento das cidades e regiões em um fenômeno de metropolização, seja por resoluções políticas com a criação de destes arranjos institucionais de planejamento pelo país, instituídas pelos governos estaduais. No Estado de São Paulo, por exemplo, na data da promulgação do Plano Diretor de 2006 havia três Regiões Metropolitanas, a de São Paulo, Baixada Santista e Campinas. Na data da promulgação do Plano Diretor de 2018 eram 6, com a adição das RM's do Vale do Paraíba e Litoral Norte, Sorocaba e Ribeirão Preto e desde 2021 o estado possui 9 RM's com a instituição das Regiões Metropolitanas de Piracicaba, Jundiaí e Rio Preto. Além disso, também se discutiu novos arranjos regionais no estado, presentes em

diversas discussões teóricas aqui citadas como a Megalópole do Sudeste e a Macrometrópole Paulista. Esta última caracterizada e adotada pela extinta EMPLASA como entidade de planejamento pelo PAM (2013).

O Macrozoneamento de 2018 é formado por 4 macrozonas, são elas:

- I - 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;
- II - Macrozona de Estruturação Urbana: abrange região situada integralmente no perímetro urbano, possui áreas reconhecidamente consolidadas e outras em fase de consolidação;
- III - 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;
- IV - Macrozona de Relevância Ambiental: abrange a região situada na sua maior parte na zona rural e que apresenta relevância ambiental e áreas públicas e privadas estratégicas à preservação ambiental e dos recursos hídricos.” (CAMPINAS, 2018)

O novo macrozoneamento simplificou em quatro áreas, homogeneizando espaços muitas vezes distintos e dando uma escala maior de planejamento a cada área e dando aspectos gerais a cada uma dessas macrozonas, sendo posteriormente identificadas por suas características em escalas menores de planejamento. Praticamente inexiste uma macrozona rural, sendo este item subscrito em cada macrozona. As áreas situadas nos arredores das principais rodovias do município formam a Macrozona Macrometropolitana, assim como mostrado anteriormente. Dialogando com o Plano de Ação da Macrometrópole Paulista, é uma área que vem responder, em suas descrições, a demandas e planos regionais, a economia internacional. Tem grande importância para isso a localização nesta macrozona das universidades (Unicamp, PUCC, FACAMP), Instituições de pesquisa e inovações, centros de comércio e empresariais, indústrias de diversos tipos, ligações com outras regiões do estado e outras regiões metropolitanas, a presença do Aeroporto Internacional de Viracopos e de diversos bairros que utilizam as estruturas rodoviárias como avenidas, no deslocamento diário como a faixa de cidade entre as Rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Praticamente todo o Eixo Dom Pedro e seu entorno estão localizados nesta Macrozona, confirmando assim o caráter regional existente neste território. No Mapa de

Macrozoneamento abaixo, fornecido pela Prefeitura Municipal de Campinas, a Macrozona Macrometropolitana destaca-se pela coloração vermelha.

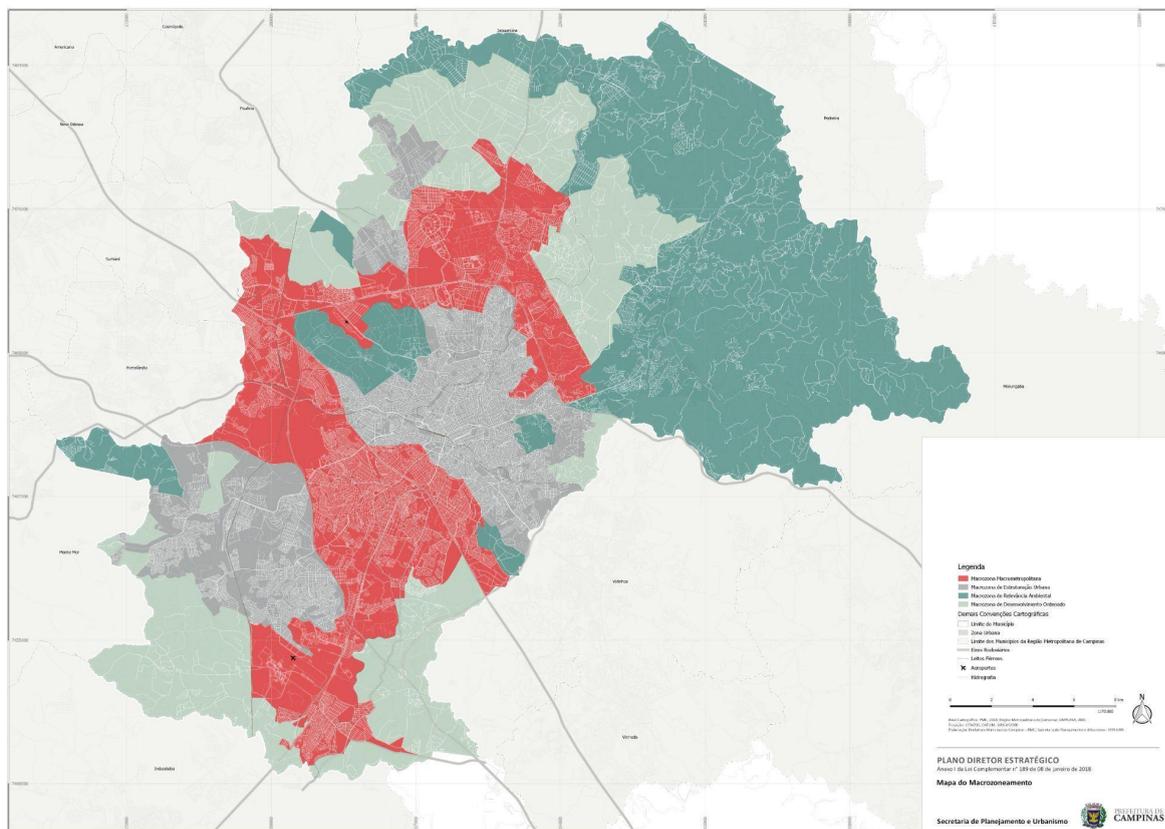


Figura 30: Macrozoneamento Municipal de Campinas. Fonte: PMC, 2018

As diretrizes desta macrozona no Plano Diretor aprovado, dizem respeito aquilo que temos levantado sobre o caráter desta nova forma urbana presente na metrópole contemporânea, um planejamento voltado ao *desenvolvimento econômico* e que dispõe o espaço e o território a essa função, mesmo que seja este território uma malha heterogênea, dada por um mosaico de diferentes bairros, vegetações, populações e distintas necessidades ligadas a desigualdade. No texto é previsto estimular a habitação de interesse social e a regularização fundiária nesta macrozona de enorme abrangência no território municipal, os termos da segregação campineira descritos por Cunha (2003), como as cordilheiras da pobreza e riqueza estão juntos na macrozona macrometropolitana:

“Art. 6º São objetivos específicos para a Macrozona Macrometropolitana:

I - Promover a urbanização de caráter macrometropolitano, visando à qualidade urbanística e ambiental vinculada ao desenvolvimento econômico;

II - Integrar o Aeroporto de Viracopos e a Unicamp/Ciatec II ao desenvolvimento urbano do município;

III - incentivar o desenvolvimento de atividades econômicas relevantes, especialmente ao longo das estruturas rodoviárias;

IV - Incentivar transformações estruturais nos padrões de uso e ocupação do solo por meio do aumento das densidades habitacionais e da mescla de atividades urbanas e qualificar as áreas residenciais consolidadas;

V - Implantar sistema viário, rodoviário e de transportes a fim de atender aos projetos de caráter metropolitano e regional de forma compatível com os interesses municipais;

VI - Promover a regularização fundiária de interesse social dos núcleos urbanos informais passíveis de consolidação e orientar a regularização fundiária de núcleos urbanos informais de interesse específico;

VII - promover e estimular a produção de empreendimentos habitacionais de interesse social. [...]” (CAMPINAS, 2018)

[...] “Art. 7º São diretrizes específicas para a Macrozona Macrometropolitana:

I - Reserva de áreas para implantação de atividades econômicas de escala macrometropolitana nas áreas de influência direta das rodovias e nas regiões da Unicamp/ CIATEC e do Aeroporto de Viracopos;

II - Ampliação de usos mistos compatíveis com o uso residencial no interior de bairros residenciais consolidados localizados nas áreas de influência indireta das rodovias;

III - integração do território por meio da implantação de transposições às barreiras físicas, principalmente de rodovias e ferrovias, viabilizando a ampliação e melhoria do sistema de transporte público metropolitano e urbano e a utilização de modos não motorizados;

IV - Implantação de vias marginais municipais e adequada articulação de acesso às rodovias;

V - Previsão de sistema viário adequado à circulação de veículos de grande porte para acesso às áreas de atividades econômicas;

VI - Adequação do sistema viário de acesso ao Distrito Industrial de Campinas;

VII - urbanização dos núcleos urbanos informais de interesse social passíveis de consolidação e a titulação dos ocupantes;

VIII - adoção de medidas visando compelir os responsáveis a regularizar as áreas de interesse específico, quando tecnicamente possível;

IX - Reserva de áreas para produção de habitação de interesse social com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas nas áreas de influência indireta.” [...] (CAMPINAS, 2018)

As diretrizes da macrozona revelam que as áreas descritas nesta dissertação como áreas vazias ou ainda rurais no entorno do eixo viário da Rodovia Dom Pedro I, serviriam como reservas de áreas para a implantação de projetos estratégicos para a área econômica em escala macrometropolitana. A

escala aparece no texto da lei de implantação do Plano Diretor demonstrando o sentido em que se espera a expansão urbana no território e o caráter desta urbanização, condizente com o adotado e implantado nos últimos 30 anos na região, onde se criou uma nova centralidade voltada a população de mais alta renda, em uma centralidade globalizada e voltada ao comércio e serviço em um eixo agora macrometropolitano, ou seja, regional na escala do estado de São Paulo, um eixo que em que participaria as regiões metropolitanas como do Vale do Paraíba e Jundiaí próximas, o corredor urbano de Sorocaba e sua região, além de integrar áreas mais ao interior do estado como a sub-região de Americana, as regiões de Piracicaba e Ribeirão Preto.

Um dos exemplos de atividades econômicas de escala macrometropolitana a serem implantadas na região está no *Hub Internacional para o Desenvolvimento Sustentável (HIDS)*, um projeto de um distrito sustentável em um modelo de *smart cities*, e dos Parques Científicos e Tecnológicos presentes em cidades universitárias dos Estados Unidos e da Europa que unem campus universitários com setores da indústria, de instituições da sociedade, e governamentais e que promoverá a integração desses atores em um território que buscará ser referência no país em “tecnologia e sustentabilidade” em uma área de 1,4 milhão de m² contínua a Unicamp. O projeto vem sendo desenvolvido em parceria entre o BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento e o Governo do Estado de São Paulo, Prefeitura Municipal de Campinas, Unicamp, PUC Campinas, FACAMP, e outras empresas e instituições atuantes na área e parte do CIATEC II como a Embrapa, Instituto Eldorado, *Globaltech*, CPFL entre outras. A área a ser implantada neste projeto é de influência direta das rodovias e adquire esse *status* graças ao que representa o eixo viário e a urbanização presente neste entorno e que foi construída no decorrer das décadas com o planejamento estatal atuante. A implantação do HIDS segue como um desdobramento da implantação da Unicamp, da Rodovia Dom Pedro I e dos equipamentos no entorno a ela, e ao planejamento territorial dos governos do estado e da Prefeitura Municipal.

2.4.2. Zoneamento

O zoneamento municipal, aprovado em 2018, existente no entorno do eixo da Rodovia Dom Pedro I mostra que mesmo áreas ainda rurais e com produção agrícolas, estão dentro de perímetro urbano e com um zoneamento previsto de zona de atividade econômica no entorno direto da Rodovia, essa zona, no entanto é cercada pelo zoneamento estritamente residencial, como já ocorre com a localização de condomínios e loteamentos fechados. Um exemplo é a área próxima ao *Galleria Shopping*, onde o centro comercial se localiza nas margens da Rodovia, enquanto a uma quadra de distância já existem condomínios de usos estritamente residenciais. Existe assim uma diferença da cidade existente e ligada a malha urbana histórica, da cidade que faz parte da zona mista em todo o município, enquanto essas zonas próximas à estrutura viária se restringem como uma zona estritamente residencial, fundamentado na lei a instalação de condomínios fechados nessas áreas.

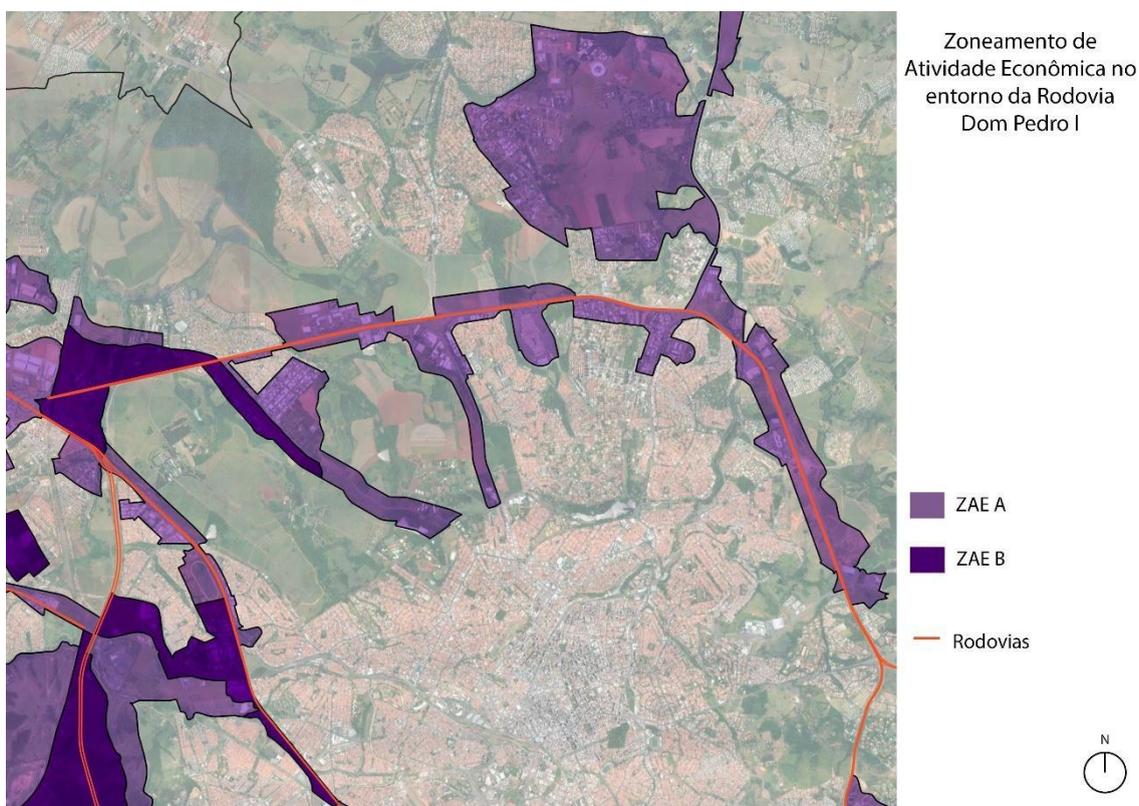


Figura 31: Zona de Atividade Econômica presente no entorno da Rodovia Dom Pedro I. Fonte: PMC, alteração feita pelo autor, 2022

Assim como levantado pelo histórico de ocupação, pelas leis e pelos diversos setores econômicos instalados na região, a segregação socioespacial existente é fruto de um processo de construção urbana que ocorre com aval do planejamento municipal. Por mais que existem mecanismos e novas leis e estatutos nos últimos anos dispostos a construir uma cidade mais justa e menos desigual na configuração espacial, o interesse e pressão econômico de agentes que atuam no território são mais incisivos na consolidação destas leis. O macrozoneamento e o zoneamento de 2018 consolidam a reserva destas áreas no entorno da Rodovia Dom Pedro I à utilização pela classe de mais alta renda pela destinação de terra previamente a usos que são característicos de uma ocupação econômica, seja na escala de grandes equipamentos como prevê o Macrozoneamento com a Macrozona Macrometropolitana ou com zoneamento e as zonas de atividade econômica e as zonas estritamente residenciais.

2.4.3. Uso e Ocupação do Solo

O Eixo descrito e analisado em seus diferentes usos e ocupações compõe um mosaico de um fragmentado tecido urbano, resultado da ação, especulação, políticas públicas e planejamento que agem sobre esse território. A diversidade é notável a partir da leitura deste território pela divisão de cores por seus diferentes usos. Nos mapas abaixo, levantados pela Prefeitura Municipal de Campinas nos estudos da elaboração do Plano Diretor de 2018, é possível fazer uma comparação entre os dois setores do entorno da Rodovia Dom Pedro I, próximo da interseção com a Rodovia Anhanguera na primeira imagem, um território com diversos usos em um curto espaço. A heterogeneidade desse território se contrapõe à homogeneidade do segundo, que mostra a predominância do uso residencial e áreas ainda vazias.

Os mapas de uso e ocupação do solo fornecidos pela PMC mostram o que será analisado posteriormente, pois é através da leitura do uso do solo que

se permite identificar como é a configuração espacial da região e confirmar o processo de formação histórico.

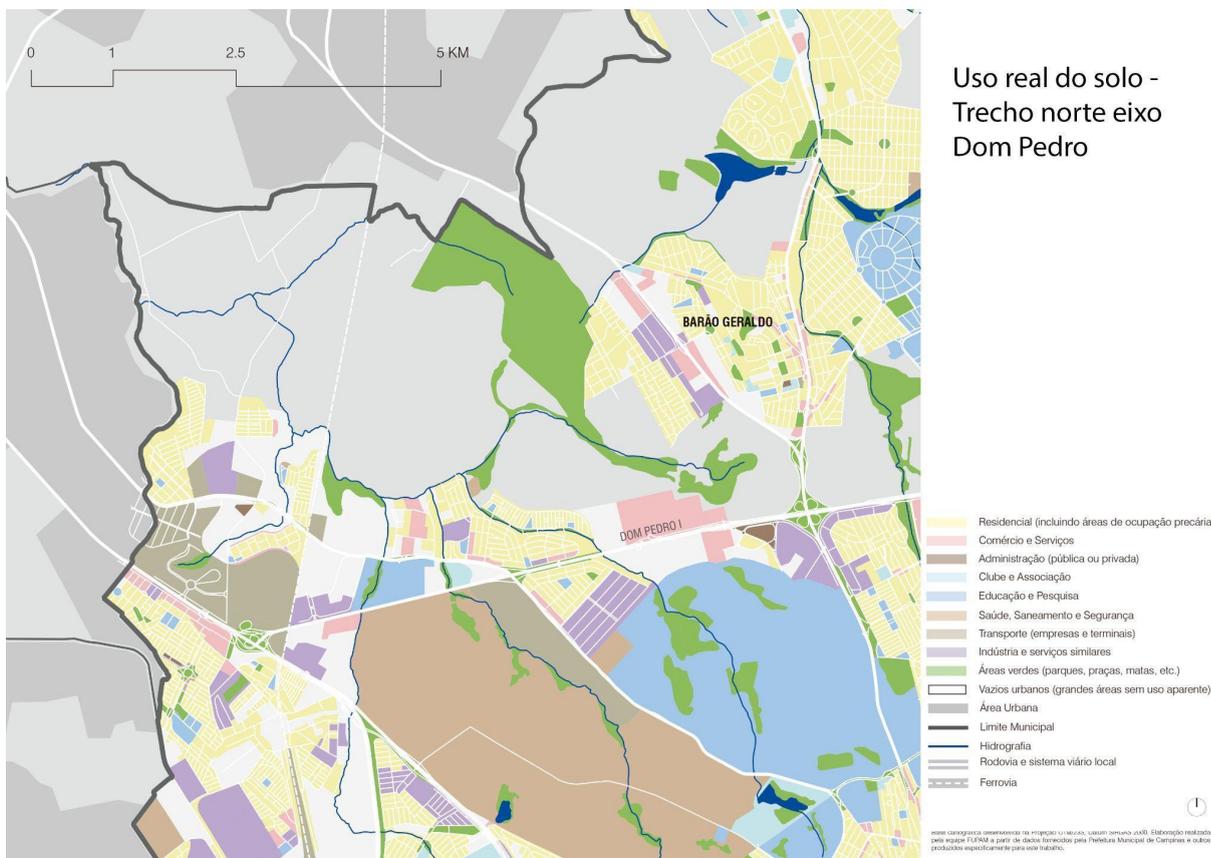


Figura 32: Mapa de Uso e Ocupação do Solo Campinas. Fonte: FUPAM e Prefeitura Municipal de Campinas, 2015, editado pelo autor, em 2022

O trecho norte do entorno da Rodovia Dom Pedro I, mostra a variedade de usos deste espaço. O tecido urbano se localiza justamente no entorno imediato das rodovias Anhanguera e Dom Pedro I, dispersas do tecido urbano tradicional com muitas áreas livres rurais, a mata Santa Genebra a norte e a sul da imagem grandes espaços representados com as cores marrom e azul, respectivamente áreas do Exército e IAC. Este recorte refere-se praticamente ao distrito de Nova Aparecida e nota-se entre o tecido urbano residencial, grandes áreas industriais e de usos relacionados a transporte e logística.

Na Figura abaixo, as áreas a nordeste e leste de Campinas e o entorno da Rodovia Dom Pedro I referem-se à centralidade exercida por ela, centralidade econômica, ligada ao comércio e serviços e um novo eixo de crescimento habitacional principalmente na forma de condomínios e loteamentos fechados que transpassam a Rodovia Dom Pedro I em direção a

áreas ainda rurais. Esta área possui diversas ligações com o centro histórico de Campinas e por mais que o novo tecido em expansão que se forma tenha característica dispersa e fragmentada, ele é facilmente conectado com o tecido urbano tradicional, principalmente por automóvel, o meio de transporte oficial deste tipo de urbanização do setor.

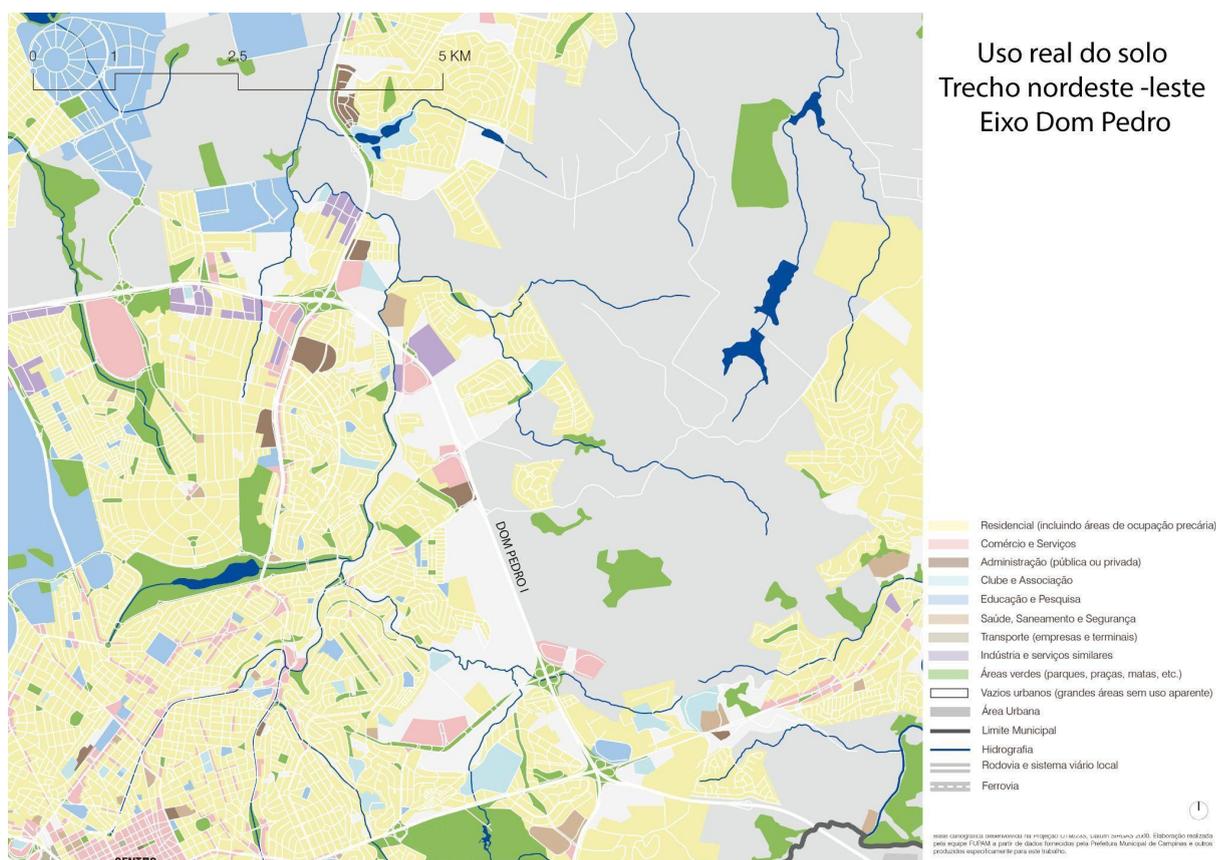


Figura 33: Mapa de Uso e Ocupação do Solo Campinas. Fonte: FUPAM e Prefeitura Municipal de Campinas, 2015, editado pelo autor, em 2022

2.5. Considerações finais do capítulo

O território estudado do Eixo Dom Pedro em Campinas e o papel da cidade na dinâmica econômica, social e territorial da macrometrópole indicaram até aqui que este espaço, mesmo que dentro do município de Campinas, faz parte de uma lógica regional não apenas de planejamento mas de uso pela população de toda região, seja a institucionalizada como Região Metropolitana de Campinas, seja pelas regiões e áreas de influência que atingem os

equipamentos de serviços, indústrias, comércios e instituições existentes no espaço, que já se caracteriza como uma centralidade linear regional.

Neste capítulo foi descrita a formação histórica desta área nos diferentes usos existentes no território no entorno da Rodovia Dom Pedro I, que configura a centralidade linear. Através da descrição das respectivas localizações da indústria, comércio, instituições de ensino e pesquisa, habitação e o papel das leis municipais existentes no setor, foi possível compreender que a dispersão urbana, a fragmentação do tecido e a característica dos bairros é parte do fenômeno contemporâneo da metropolização, como salienta Reis (2006), e que como fruto do seu tempo não deixa de ter a tecnologia como a variável-chave que comanda a densidade técnica presente no território, o processo de ocupação e as dinâmicas populacionais típicas do período técnico-científico-informacional. (NANDIN, 2013)

Santos Junior (2011), destaca que essas novas centralidades da urbanização contemporânea são identificadas mais com atividades de uma economia globalizada que com as dinâmicas próprias do território existente:

(...) O deslocamento de atividades econômicas e de fluxos populacionais por amplas parcelas do território promove, tomando como exemplo as metrópoles brasileiras e latino-americanas, o surgimento de novos tecidos urbanos descontínuos e articulados pelo sistema de circulação e transportes. Este processo aprofunda, por sua vez, a segregação espacial das funções urbanas, com o surgimento de novas centralidades identificadas com as atividades da economia e das redes globalizadas, com a proliferação nas periferias de condomínios empresariais e industriais, de condomínios residenciais fechados de alto padrão aos quais se soma a expansão de extensas áreas habitacionais, favelas, e demais tipos de habitação precárias e sem infraestrutura urbana e serviços adequados. A paisagem metropolitana atual resulta, assim, da simultaneidade da fragmentação do tecido urbano e social e da disseminação de territórios específicos e desarticulados do contexto urbano com profundas repercussões no esgarçamento do espaço público tradicional e na esfera da vida pública contemporânea. ” (Santos Junior, 2011, p. 4-5).

3. ANÁLISE DE TRECHOS DO EIXO DOM PEDRO

O último capítulo, através da leitura de imagens de satélite, analisará trechos do território desta centralidade linear observando a urbanização no entorno da Rodovia Dom Pedro I e demonstrando a fragmentação urbana, o esgarçamento do tecido urbano preservando áreas rurais, e a segregação em alguns trechos, que demonstra a desigualdade existente e latente em um território em constante protagonismo econômico.

A análise, assim como indica Reis (2006), deve contar com as duas escalas que atuam sobre esse território metropolitano, a escala regional, que aqui é tão presente do ponto de vista de planos como aqueles da macrometrópole, das macrozonas e a implantação de diversos equipamentos de escalas regionais, e a escala local, que acaba por ser a última pensada neste espaço em que a potencialidade explicitada pela variante econômica, faz com que a organização do espaço tenda muito mais a favorecer os projetos dos agentes hegemônicos do que pensar “o espaço do homem” (SANTOS, 1987).

Neste capítulo será dada atenção à escala local ao propor uma leitura do espaço urbano. O território do entorno da Rodovia Dom Pedro I será dividido em 3 setores de análise: o setor 1, que começa no distrito de Nova Aparecida no cruzamento com a Rodovia Anhanguera até a Rodovia Zeferino Vaz; o setor 2, um recorte a partir da Rodovia Zeferino Vaz passando pelo distrito de Barão Geraldo e áreas no entorno do condomínio Alphaville até a área próxima à Rodovia Adhemar de Barros; e o setor 3 a partir da Rodovia Adhemar de Barros até o cruzamento com a Rodovia Heitor Penteado e o distrito de Sousas, como mostra a imagem abaixo

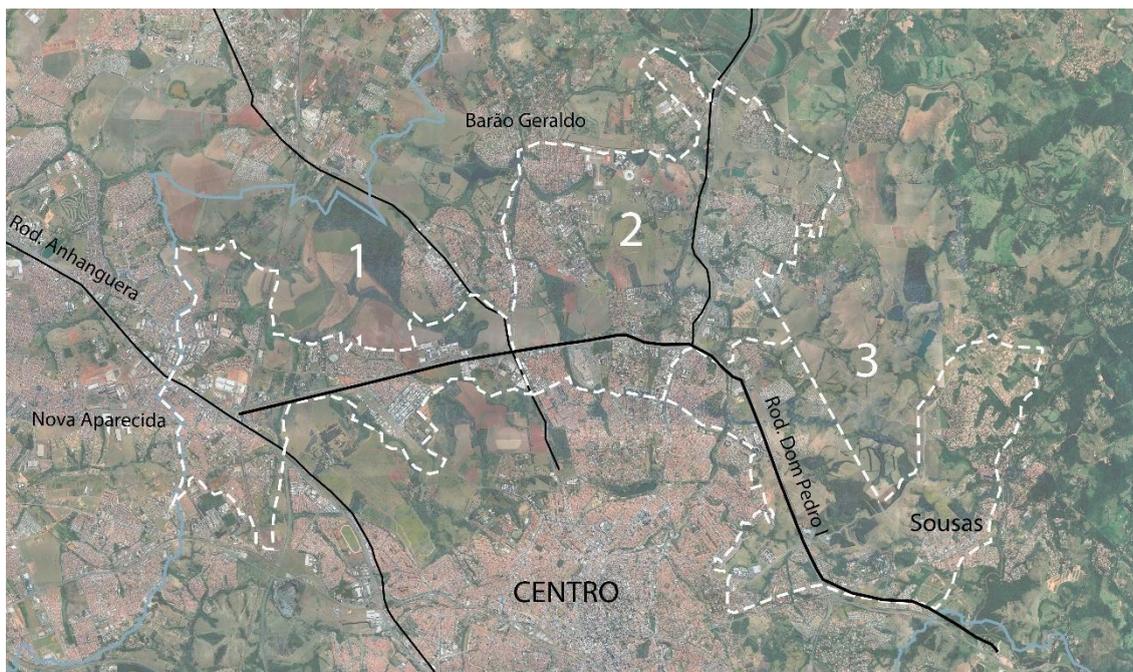


Figura 34: Setores de análise da dinâmica local separados em 3 setores nas áreas do entorno da Rodovia Dom Pedro I. Fonte: Imagem aérea do Google Earth editada pelo autor, 2023

3.1. Setor 1

O Setor 1 do entorno da Rodovia Dom Pedro I é caracterizado pelos distintos usos e ocupações, nas próximas imagens é possível identificar a predominância de cores rosa e amarelo que indicam a presença de conjuntos habitacionais e de galpões industriais e logísticos; há uma maior concentração dessa ocupação do lado esquerdo da imagem, no distrito de Nova Aparecida. No entanto, a urbanização é fragmentada entre as barreiras formadas pela Rodovia Anhanguera, pela linha férrea da Ferrovia Centro-Atlântica, e por áreas rurais. Neste setor chama atenção um fenômeno da urbanização dispersa descrita por Reis (2006), em que na escala regional a imagem é de continuidade enquanto na escala intraurbana a expansão é descontínua, interrompida por áreas não urbanizadas.

Ao mesmo tempo, devemos reconhecer que há um processo de dispersão, de esgarçamento, pois nas áreas de expansão os trechos urbanizados são descontínuos, interrompidos por áreas não urbanizadas, que conservam algumas características rurais. Na escala regional, a imagem é de continuidade; na escala urbana (intraurbana) é de descontinuidade. Essa dispersão corresponde a uma baixa densidade na escala regional e em geral a uma alta densidade pontual, dos pequenos trechos urbanizados. (REIS, 2006, p.81)

Na escala regional, este setor apresenta continuidade espacial com o município de Sumaré, e é possível notar na imagem o limite municipal em que o tecido urbano de Sumaré se conurba com o tecido de Campinas. As duas áreas dos municípios têm em comum a dispersão em relação ao centro das cidades. Na *figura 35* é possível notar a fragmentação, alta densidade pontual e a descontinuidade do trecho urbano com seu entorno.

Os itens identificados correspondem a alguns equipamentos relevantes existentes na imagem de análise e que correspondem à centralidade econômica do setor.

- 1 - Terminal Intermodal de Cargas (TIC);
- 2 - CTI Renato Archer;
- 3 - Aeroclube Campo dos Amarais;
- 4 - CEASA Campinas;
- 5 - Makro Atacadista e Concessionárias de veículos de grande porte (caminhões e ônibus);
- 6 - Atacadão (Hipermercado atacadista);
- 7 - Condomínios residenciais e empresariais verticais de pequeno porte;

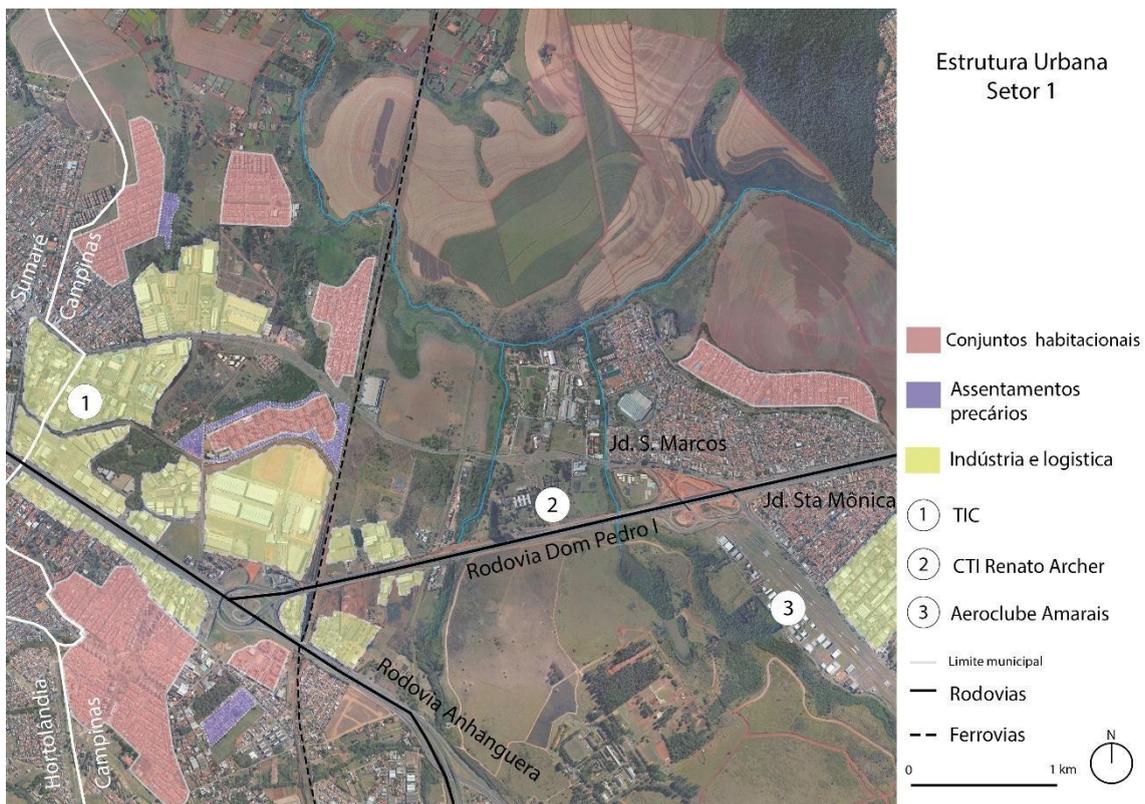


Figura 35: Setor 1 de análises de dinâmicas urbanas locais. Fonte: Imagem aérea do Google Earth editada pelo autor, 2023.

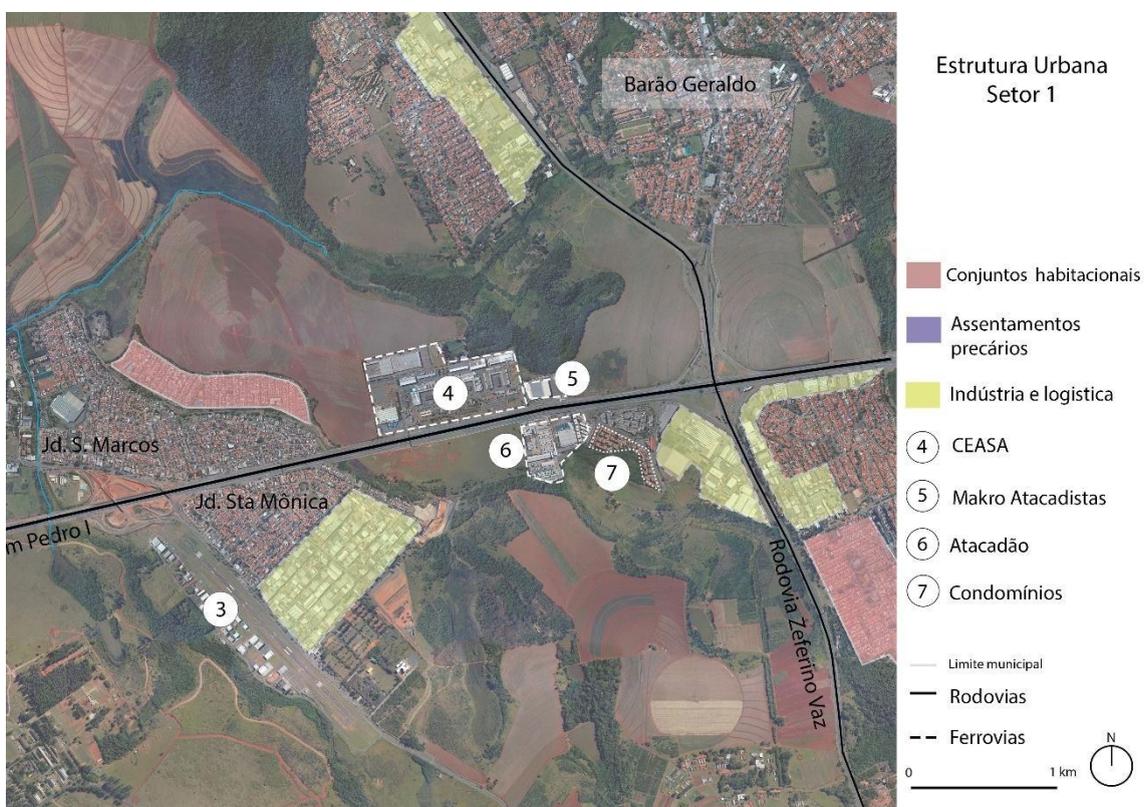


Figura 36: Setor 1 de análises de dinâmicas urbanas locais. Fonte: Imagem aérea do Google Earth editada pelo autor, 2023.

Os condomínios identificados pelo número 7, destinados à classe média, se situam no único trecho do setor a ter esse tipo de ocupação, e na imagem nota-se a sua característica isolada, não possuindo nenhum bairro tradicional no entorno com comércios e serviços à disposição ou integração.

A *Figura 37* demonstra na imagem aérea os conjuntos habitacionais do CDHU San Martin, Vila Olímpia e Jardim Mirassol, que formam um tecido fragmentado com os bairros populares entre vazios urbanos e áreas industriais. O núcleo habitacional da Vila Olímpia, por exemplo, foi o último dos três a ser implantado pela COHAB Campinas, com moradores de reassentados de favelas da Rua Moscou entre outras, não possuindo nenhuma continuidade com outros bairros, e sendo cercado por vazios, zonas rurais e pelo Ribeirão Quilombo. Um bairro segregado de qualquer outra parte da cidade.



Figura 37: Ampliação do setor 1 com conjuntos habitacionais do CDHU San Martin, Jardim Mirassol e Vila Olímpia. Fonte: Imagem aérea fornecida pelo Google Earth editada pelo autor, 2023.

Na *figura 38* abaixo, um complexo de condomínios habitacionais e empresariais, isolados do tecido urbano e entre a Rodovia Dom Pedro I, a Rodovia Zeferino Vaz, Indústrias e a Makro Atacadista. São existentes 3 condomínios residenciais, 1 hotel e o condomínio empresarial Praça Capital.

Todos os núcleos, no entanto, apresentam isolamento em relação ao tecido urbano da cidade em um espaço com barreiras formadas pelas rodovias e pela fazenda de pesquisa do IAC, área de relevância ambiental e de pesquisa de desenvolvimento agrário que impedem uma futura ligação com o tecido urbano. Portanto o isolamento de núcleos habitacionais e a falta de qualidade urbanística, nesta imagem, mostra que não é exclusividade de conjuntos habitacionais destinados à população de baixa renda.



Figura 38: ampliação do setor 1 com condomínios da Praça Capital entre as Rodovias Dom Pedro I e a Rodovia Zeferino Vaz. Fonte: Imagem aérea fornecida pelo Google Earth editada pelo autor, 2023

3.2. Setor 2

O setor 2 corresponde à área entre a Rodovia Zeferino Vaz, que liga Campinas a Paulínia, até a área próxima aos trilhos da antiga Companhia Mogiana, atualmente linha férrea do trem turístico da Maria Fumaça próxima ao Carrefour Dom Pedro. Este setor, como visto anteriormente nas análises dos usos existentes na área de estudo, é onde se concentram as universidades, os principais institutos de pesquisa e áreas de relevância tecnológica como o CIATEC II e da implantação do HIDS nas adjacências dos espaços universitários da Unicamp e PUC - Campinas. O entorno imediato da Rodovia Dom Pedro I no entanto é constituído por grandes áreas ainda rurais, mas reservadas para a ocupação de atividade econômica, como indica o zoneamento municipal.

Neste setor a mancha urbana existente tem conexão direta com o centro de Campinas, contínua até a Rodovia Dom Pedro I, que delimitava o antigo limite urbano do município ao norte. A ocupação posterior à rodovia segue ainda a ritmo lento, pois é uma área de enorme interesse, não apenas do mercado imobiliário, como de instituições e do Estado, por exemplo, o que ocorre na área destinada ao HIDS, ainda em estudo de aprovação, mas que necessitaria de uma mudança nas leis de zoneamento municipal.

Próximo à Rodovia Adhemar de Barros, que liga Campinas à região de Mogi-Mirim, estão os bairros São Quirino e Jardim Santana, de formação habitacional de classe média baixa e consolidados. Os bairros Mansões Santo Antônio e Chácaras Primavera, com recente ocupação e verticalização, mesmo que distante do centro da cidade, se consolidaram nos últimos anos como um vetor de crescimento e adensamento na forma de condomínios verticais. A caminho de Jaguariúna pela Rodovia Adhemar de Barros e separado do tecido urbano tradicional e contínuo pela Rodovia Dom Pedro I, está localizado um conjunto de condomínios fechados destinado a população de alta renda sendo o maior destes, o Alphaville, instalado nos anos 1990 pela mesma empresa que administra e implanta outros condomínios de mesmo nome pelo país,

pioneiras em muitas regiões e que configurou neste setor a formação de um tecido urbano fragmentado e em dispersão em direção a Jaguariúna e a bairros rurais. Esse novo tecido, no entanto, é marcado e segmentado por diversos muros e barreiras de acesso e que não preveem a união posterior com o restante da cidade, diferentemente do que pode ocorrer nos bairros analisados anteriormente no setor 1.

Na *figura 39* abaixo identifica-se neste setor os seguintes equipamentos relevantes da estrutura e característica urbana:

- 1 - Unicamp;
- 2 - Hub Internacional para o Desenvolvimento Sustentável (HIDS);
- 3 - PUC Campinas;
- 4 - Parque Dom Pedro Shopping;
- 5 - Vila Moscou;
- 6 - Carrefour Dom Pedro;
- 7 - Alphaville Campinas.

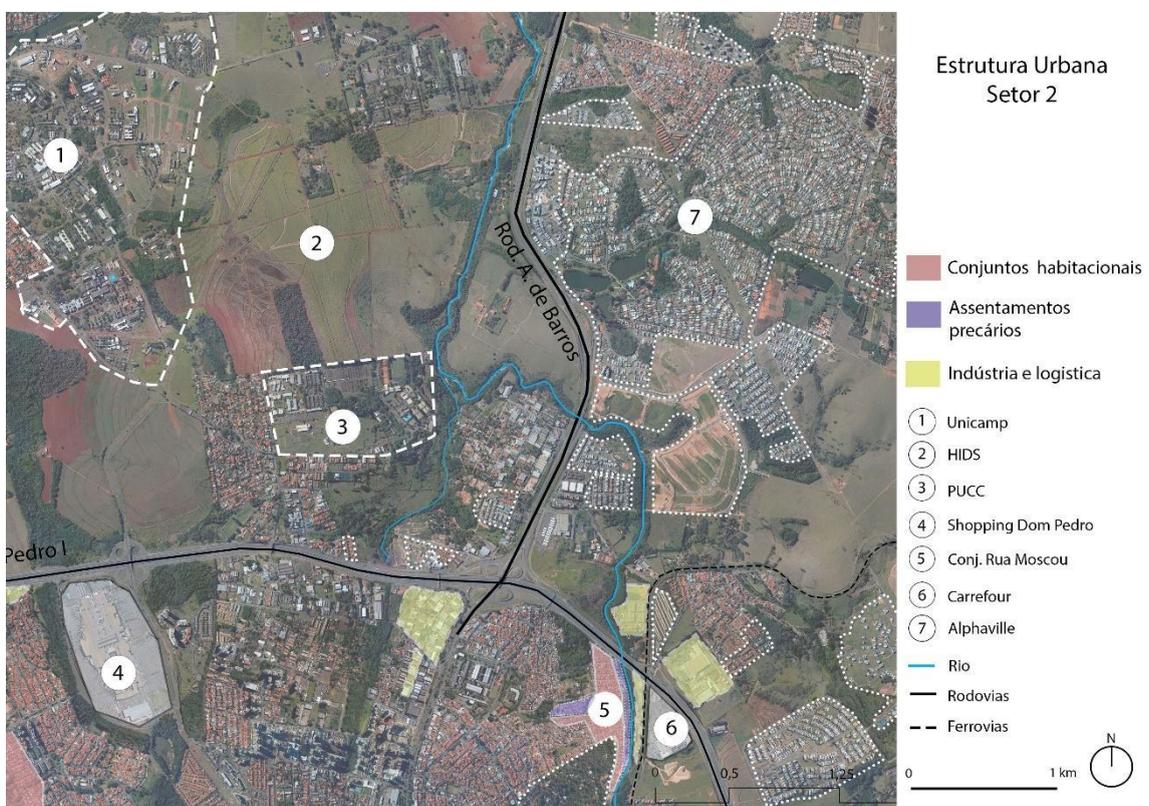


Figura 39: Setor 2 de análises de dinâmicas urbanas locais. Fonte: Imagem aérea do Google Earth editada pelo autor, 2023.

Nota-se neste setor a forma dispersa e fragmentada da localização dos condomínios fechados, permeados por áreas rurais e pelo ribeirão Anhumas, que se destacam por suas dimensões, sendo a área de maior presença de condomínios da região. É essa a centralidade que Cunha (2006), classifica como *cordilheira da riqueza*. A presença de galpões e indústrias diminui neste setor, localizado pontualmente e a partir do *Parque Dom Pedro Shopping* da área de comércio metropolitana formada pelos 3 grandes *Shoppings Centers* formando uma centralidade regional linear de comércio e serviços ligado a população de classes de renda média e alta.

Existem neste setor e no setor 3, no entanto, a localização de pequenos bairros e núcleos habitacionais populares e de urbanização precária que se diferenciam do seu entorno e que expressam a desigualdade e segregação socioespacial existente em um território que fomenta diversos investimentos públicos e privados de melhorias e formulações de leis voltadas à atividade econômica, enquanto abandona bairros populares e transforma infraestruturas em barreiras.

Nesses bairros tradicionais e populares é reconhecida a importância cultural para a cidade com grupos de música, esportes locais e que fornecem mão de obra aos diversos trabalhos dos *shoppings*, hipermercados e indústrias do Eixo Dom Pedro. Esses bairros encontram-se em áreas não ocupadas pelo mercado imobiliário formal, que nas zonas nordeste, leste e sudeste de Campinas não promovem empreendimentos populares, estes destinados à zona oeste do município, consolidando a segregação na cidade. Localizam-se aí habitações precárias em áreas de riscos de inundação e desabamento, também registra-se falta de serviços de água e esgoto e de limpeza urbana,

A região da Vila Moscou, complexo de núcleos e conjuntos habitacionais e favelas localizadas no entorno da Rua Moscou mostra a contradição existente ao lado da terra mais valorizada do município e do centro regional de comércio e circulação de mercadorias, resultado da presença e resistência dos moradores que conseguiram através de anos consolidar o bairro mesmo em

área próxima ao Ribeirão Anhumas e à Rodovia Dom Pedro I, que representam riscos e barreiras.

Ao analisar a estrutura urbana do setor é possível identificar a quantidade de infraestruturas e equipamentos que dividem um pequeno trecho, formando uma estrutura complexa que envolve diferentes agentes como empresas privadas, movimentos de moradores e organizações sociais, patrimônio histórico ferroviário, patrimônio industrial, estação de tratamento de esgoto, rodovia, vazios urbanos da união federal em disputa entre habitação de interesse social ou a condomínios fechados, além de um importante ribeirão que escoas as águas do centro de Campinas e que deságua no Rio Atibaia, o ribeirão Anhumas.



Figura 40: Região da Vila Moscou com identificação dos diferentes equipamentos e dos condomínios fechados. Fonte: Imagem aérea Google Earth editada pelo autor, 2023.

Na *figura 40* acima a região no entorno da Rua Moscou com um tecido fragmentado por diversos condomínios fechados e infraestruturas em escala regional. A identificação da imagem segue:

- 1 - Vila Moscou;
- 2 - Indústria Campineira de Sabão;
- 3 - Carrefour Dom Pedro;
- 4 - Fábrica de eletrônicos Samsung;

5 - Estação de Tratamento de Esgoto da SANASA.



Figura 41: Transposição existente sobre o Ribeirão Anhumas que liga a Rua Moscou ao Carrefour Dom Pedro. Fonte: Acervo próprio, 2021.

3.3. Setor 3

O último setor a ser analisado corresponde à área entre a proximidade do Carrefour Dom Pedro e o cruzamento da Rodovia Dom Pedro I com a Rodovia Heitor Penteadado, que liga o centro de Campinas ao distrito de Sousas. Este setor é o que tem a maior presença de áreas vazias, algumas com alguma produção agrícola, essas áreas em sua maioria fazem parte de uma reserva de mercado, pois incorporadas ao perímetro urbano municipal, são particulares em sua maioria, e localizadas em zoneamento de atividade econômica ou estritamente residencial mostrando a clara tendência de que a formação da urbanização se deu de uma maneira semelhante à existente no entorno do *Galleria Shopping* e da região do Alphaville, onde o entorno imediato é

ocupado por um equipamento de grande porte comercial ou de serviço e na área posterior mais interna à zona rural se localizam condomínios horizontais estritamente residenciais.

Na *figura 42* nota-se a pouca ocupação no território a leste da Rodovia com os poucos condomínios fragmentados entre si. A Avenida Mackenzie que liga o *Shopping Iguatemi* com o loteamento fechado Caminhos de San Conrado tende a se tornar uma via cercada de inúmeros condomínios conforme previsto no zoneamento municipal e nos planos de expansão viária presente no PD de 2018.

Este setor, pela pouca ocupação, corresponde à área de principal expansão dispersa e fragmentada atualmente no município e tende a mudar as dinâmicas de deslocamento pela Rodovia com o aumento de fluxo num cenário de maior concentração de renda já que nenhuma área de loteamento destinado à classe média muito menos de habitação de interesse social é previsto no setor. É também, desta forma, uma área livre para a ocupação de atores que representam a escala regional e macrometropolitana na cidade de Campinas.

Dois áreas de favelas existem neste setor, ao lado de bairros e equipamentos destinados à classe de mais alta renda de Campinas que são as favelas do Jardim Flamboyant localizado numa área de fundo de vale ao lado do Shopping Iguatemi e a Vila Brandina, antiga favela da cidade próxima ao Clube da Hípica, clube de elite de Campinas.

Os itens identificados na figura abaixo são:

- 1 - Complexo Galleria, shoppings e escritórios;
- 2 - Shopping Iguatemi;
- 3 - Favela Jardim Flamboyant.
- 4 - Favela da Vila Brandina;

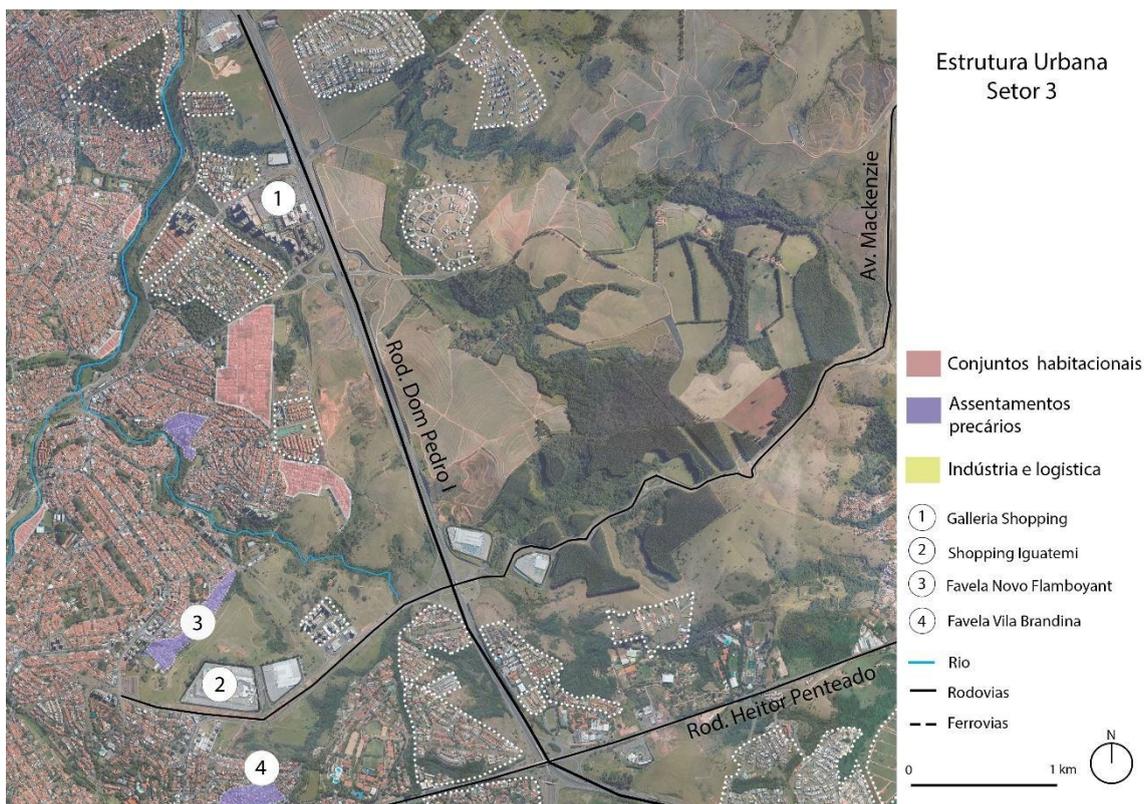


Figura 42: Setor 3 de análise do entorno da Rodovia Dom Pedro I Fonte: Imagem aérea Google Earth editada pelo autor, 2023.

3.4. Considerações finais do capítulo

Ao analisar as imagens de satélite com foco na escala local da urbanização é possível materializar espacialmente os elementos que tratamos como estruturadores do meio técnico-científico-informacional na região (SANTOS, 1994) e a atuação do mercado imobiliário, seja ele construindo condomínios para classe média alta e de condomínios de luxo nos setores 2 e 3 ou em empreendimentos públicos de habitação de interesse social através de programas como o Minha Casa Minha Vida presentes no setor 1.

As imagens confirmam também o caráter da urbanização regional em que cada cidade ou setor da cidade de Campinas possuem um papel e um segmento específico a qual atende a população, as centralidades são segmentadas em uma setorização do território onde seus usos condizem com a classe de renda da população habitante no entorno, por exemplo, as cidades de Sumaré, Hortolândia e Nova Odessa se caracterizam por serem cidades de

classe média baixa com a localização de inúmeras empresas e indústrias em seus eixos viários e que fornecem trabalhadores as outras cidades da região, portanto os bairros próximos a elas, mesmo pertencendo ao município de Campinas também tem a mesma característica. E assim segue no eixo da Rodovia Dom Pedro I, o distrito de Barão Geraldo como setor educacional, e a partir dali a centralidade comercial e de localização de condomínios.

Chama atenção na leitura deste território a inexistência de uma área que não seja com uso determinado voltado a alguma atividade de mercado ou que envolva grandes investimentos, até os usos habitacionais e educacionais são levantadas grandes áreas e grandes investimentos em parcerias do estado com agente financeiros. Este território experimenta uma urbanização total onde a terra tem que cumprir sua função econômica. Não foi citada pelo autor nenhuma área de relevância cultural no setor ou de lazer que exista na forma de um espaço público, assim como a presença de um eixo de deslocamento de transporte coletivo, pois a quantidade de linhas de ônibus de transporte público no setor não tem um papel relevante na estruturação urbana do Eixo Dom Pedro. O eixo se consolidou e se configura atualmente como uma área de interesses privados para consumidores e uma área de deslocamento em automóveis para a população, não existe previsão da transformação em um espaço onde qualquer cidadão tenha protagonismo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O território analisado nesta pesquisa é um importante vetor de discussão sobre a atual natureza do processo de urbanização atrelado à reestruturação produtiva. Chama atenção, porém, que aos impactos na globalização no território e por estar presente em uma das regiões mais ricas e estruturadas do país, mesmo com os espaços disponíveis e a localização privilegiada, a expansão urbana continua a perpetuar o caráter desigual das cidades brasileiras, evidenciando a fragmentação símbolo da urbanização pós reestruturação industrial, e a segregação socioespacial, símbolo da crise urbana brasileira.

Os estudos da formação, caracterização, mudanças em padrões urbanísticos do entorno da Rodovia Dom Pedro I e na zona norte de Campinas possui extensa análise nos trabalhos de Pires (2007), Mítica (2008) e Amin (2011), que serviram como referência para esta dissertação sob o ponto de vista da expansão urbana, da localização dos diversos equipamentos e da tipologia dos condomínios fechados auto segregados e o mercado imobiliário.

O fenômeno estudado está atrelado a mudanças no modo de vida da população, adaptadas à velocidade, à acumulação e ao consumo onde o deslocamento regional é uma das características do viver metropolitano e disperso. Outra marca da vida nesse espaço regional são os movimentos pendulares, a configuração de um espaço em que o tempo representa uma das mais importantes variáveis na disputa por terras para a localização de novos empreendimentos e a segregação urbana na escala regional. Nesta região, para grande parte da população é preciso vencer grandes distâncias diárias para o trabalho, estudo e atividades rotineiras de serviços, comércios e lazer.

A forma atual desta metrópole contemporânea deixa em segundo plano discussões sobre o espaço público e o direito à cidade em um processo quase de terceirização destes a agentes privados. Raras são as áreas da expansão urbana reservadas a um espaço público de qualidade, sendo os espaços de usos coletivos das áreas analisadas reservados aos shoppings centers com suas praças de alimentação, corredores comerciais e áreas de lazer para crianças. As manifestações culturais e de preservação do patrimônio relativas a

essas áreas também possuem pouca relevância quando analisados estudos e planos urbanísticos nos setores. A impressão é que o entorno da Rodovia Dom Pedro I é um espaço geográfico livre para construção e modelagem de acordo com os interesses dos compradores da terra, uma área sem limites para a ação do mercado imobiliário e agentes que atuam em uma escala macrometropolitana.

O território analisado é desta forma símbolo exemplar do meio técnico-científico-informacional, como descrito por Milton Santos (1996), onde ocorre uma *cientificização* e *tecnicização* da paisagem e onde a informação “não está apenas presente nas coisas, nos objetos técnicos, que formam o espaço, como ela é necessária à ação realizada sobre essas coisas.” (SANTOS, 1996 p.239). Este espaço continua a reproduzir o padrão urbanístico desigual, fragmentado e segregado por atender desta forma, os atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e em razão da escala que adquiriu na dinâmica urbana e regional, apresenta-se atualmente como a aparência geográfica da globalização.

O tecido urbano que se formou deixa muitos espaços vazios, muitas avenidas e barreiras à escala humana da urbanização, a mais esquecida em todo planejamento regional existente, é necessário que se pense, se essa é a característica da urbanização contemporânea não só em como transforma-la e ajusta-la na forma de um arcabouço legal de planejamento urbano mas como adaptar a vida e o direito a uma cidade nesta cidade contemporânea onde a dispersão urbana aumentou distâncias e dificultou acessos. Parques, hortas comunitárias, meios de transportes eficientes e novos espaços que se promova manifestações culturais são exemplos do que se pode pensar aos inúmeros espaços vazios nessa nova cidade que se constrói no século XXI.

Buscou-se desta forma lembrar nesta dissertação que o espaço urbano e metropolitano é multifacetado, representa o presente como uma imagem formada de um processo histórico e social e que nele o protagonismo atual de alguns setores da sociedade pode representar o esquecimento ou exclusão de outro. Buscou-se tratar do Eixo da Rodovia Dom Pedro I como um eixo de segregação e desigualdade pois assim seria também não esquecer da população de baixa renda que vive entre muros e barreiras, rios e com

dificuldades de mobilidade, deslocamentos e acessos em um território onde essas estruturas são a principal vitrine de um suposto desenvolvimento econômico de padrão internacional.

Segundo os planos para a área a previsão é que este espaço continue destinado unicamente para a camada mais rica da população e para os usos atrelados a ela, intensificando a segregação na cidade. Espera-se que com auxílio de estudos e trabalhos acadêmicos o poder público promova nessa região uma transformação dessas áreas em um espaço mais democrático e de pertencimento a todos os cidadãos dos mais de 3 milhões de habitantes da região, que o planejamento regional inclua pequenas escalas tão importantes na costura de modos de habitar e qualidades locais que promovam a mistura tão necessária a convivência e uma cidade verdadeiramente justa.

REFERÊNCIAS

AMIN, Thiago Carneiro. **O papel do projeto urbanístico na implantação de novas tipologias de loteamento:** estudo do eixo da Rodovia Dom Pedro I em Campinas – SP. 2011. 197p. Dissertação (mestrado em urbanismo) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2011.

BADARÓ, Ricardo. **Campinas: O Despontar da Modernidade.** Campinas: Unicamp, 1996

BALDINI, Kelly. **Núcleo Colonial Campos Salles/Campinas:** Um estudo de caso sobre a dinâmica das relações bairro rural. 2010. 205p. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2010.

BIANCHINI, Lygia Hrycylo. **Urbanização em Campinas:** legislação e expansão territorial (1930-1970). 2021. 280p. Tese (Doutorado) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2021.

CAMPINAS, **Plano Diretor Estratégico do Município de Campinas,** 1996.

CAMPINAS, **Plano Diretor Estratégico do Município de Campinas,** 2018.

CAMPINAS, **Plano Diretor Participativo de Campinas.** SEPLAMA, 2006.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana.** – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

COELHO, Leonardo Loyolla. **Dispersão, fragmentação e paisagem:** relações entre dinâmicas naturais e urbanas no vetor oeste da Região Metropolitana de São Paulo. 2015. 300p. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, 2015

CUNHA, J. M. P, JAKOB, A, A, E, JIMENEZ, M, A, TRAD, I, L; Expansão metropolitana, mobilidade espacial e segregação nos anos 90: o caso da RM de Campinas, cap. 12. **Novas Metrôpoles: População, Vulnerabilidade e Segregação**; José Marcos Pinto da Cunha, NEPO Unicamp, 2006

CUNHA, J. M. P, JIMENEZ, Maren Andrea; Segregação e Acúmulo de carências: localizações de pobreza e condições educacionais na Região Metropolitana de Campinas, cap. 13. **Novas Metrôpoles: População, Vulnerabilidade e Segregação**; José Marcos Pinto da Cunha, NEPO Unicamp, 2006

CUNHA, José Marcos Pinto da. FALCÃO, Camila Areias. **Campinas Metropolitana: diversidades socioespaciais na virada para o século XXI**. Campinas, SP: Librum Editora, 2017

EIGENHEER, Daniela. **Tecnologia, Mobilidade e Dispersão metropolitana: Sistema Anhanguera/Bandeirantes**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). 2011. 150p. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011

EMPLASA. **Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013:2040 – O futuro das metrópoles paulistas**. EMPLASA/Secretária estadual da casa civil/ São Paulo [estado]. São Paulo, 2015.

EMPLASA. **Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013:2040 – Uma visão da Macrometrópole**. EMPLASA/Secretária estadual da casa civil/ São Paulo [estado]. São Paulo, 2015.

MARICATO, E. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estudos avançados, v. 17, n. 48, p. 151-166, 2003

MENEGALDO, Ana Beatris Fernandes. **Entre o rural e o urbano: o Barão de Itapura como agente modelador da cidade de Campinas, SP**. Dissertação (Mestrado), Campinas, 2019.

MÍTICA NETO, Hélio. **Urbanização em Campinas: mudanças no tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I**. Tese (Doutorado). São Paulo: FAUUSP, 2008

MOURA, Rosa. **A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea**; EURE, vol. 38/ nº 115/ setembro 2012

MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais; uma categoria complexa na metropolização brasileira**; R. B Estudos Urbanos e Regionais V.10, Nº2/ novembro 2008

NANDIN, Cauana Lemes Conde. **Urbanização, Dispersão e Morfologia Urbana: O eixo noroeste da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas, 2013

PIRES, Maria Conceição Silvério. **Morar na metrópole: expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas**. Tese (Doutorado) – Campinas – Instituto de Geociências – Universidade Estadual de Campinas, 2007.

PROENÇA, A. D. A. SANTOS JUNIOR, W. R. **A infraestrutura rodoviária e a urbanização regional contemporânea no território paulista: o caso do corredor urbano Campinas-Sorocaba, Brasil**. EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales. Santiago de Chile. 2020.

PROENÇA, Anderson Dias de Almeida. **Vetores urbano-regionais no estado de São Paulo: o caso do corredor urbano Campinas-Sorocaba**. Tese apresentada ao POSURB-PUC Campinas. Campinas: PUC-Campinas, 2019.

QUEIROGA, E. F. **A Metrópole de Campinas diante da Megalópole do Sudeste do Brasil**. In: Maria Adélia Aparecida de Souza. (Org.). A metrópole e o futuro. Campinas - SP: Edições Territorial, p. 119-135, 2008.

QUEIROGA, E. F.; BENFATTI, Denio Munia. **Entre o Nó e a Rede, dialéticas espaciais contemporâneas: o caso da Metrópole de Campinas diante da Megalópole do Sudeste do Brasil**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), v. 9, p. 41-52, 2007.

REIS, Nestor Goulart, **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**, São Paulo: Via das artes, 2006.

SANTOS JUNIOR, W. R. **A configuração atual, os conflitos e as potencialidades das transformações socioespaciais na Região Metropolitana de Campinas**. In: 53 ° ICA Congresso Internacional de Americanistas, 2009, Ciudad de México. 53 ° ICA.

SANTOS JUNIOR, W. R. **Os projetos estratégicos e a reestruturação do território. Conflitos e potencialidades na Região Metropolitana de Campinas**. XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, Rio de Janeiro, 2011.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2017. 1ª edição 1996 (Hucitec)

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira/ Milton Santos – 5 ed., 4. Reimpr.** - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018. 1ª edição 1993 (Hucitec)

SANTOS, Milton. **Metamorfose do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia/ Milton Santos; em colaboração com Denise Elias – 6. Ed. 2. Reimp.** -São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014. 1ª edição 1988 (Hucitec)

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020. 1ª edição 1987 (Livraria Nobel S.A).

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional**/ Milton Santos – 5. Ed., 1. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013. 1ª edição 1994 (Hucitec)

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2000

SECCHI, Bernardo. **A cidade dos ricos e a cidade dos pobres**. Belo Horizonte: Editora Âyiné, 2019.

SILVA NETO, Manoel Lemes da. **Campinas em dois tempos: fato metropolitano e desigualdades da metropolização globalitária em São Paulo**. IN: Souza, Maria Adélia A. de. (Org) A metrópole e o futuro: refletindo sobre Campinas. Campinas: Editora Instituto Territorial, 2008, p. 55-81.

SILVA, Paula Francisca Ferreira da. **A expansão urbana de Campinas através de condomínios e loteamentos fechados (1974-2005)**. Dissertação de Mestrado, Instituto de Arquitetura de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008.

SILVA, Paula Francisca Ferreira da. **As políticas públicas de habitação de interesse social na produção do espaço urbano | O caso da Região Metropolitana de Campinas**. Tese (Doutorado), São Paulo, 2016.

SUAREZ, P.S.M. **O eixo São Paulo-Campinas: concentração de capitais e segregação urbana**. 2014. 128 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998.

VILLAÇA, Flávio. (2011). São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, 25(71), 37-58.