

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

HÉLIO MÍTICA NETO

**Urbanização em Campinas: mudanças no tecido urbano no entorno da
Rodovia Dom Pedro I.**

São Paulo
2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

HÉLIO MÍTICA NETO

**Urbanização em Campinas: mudanças no tecido urbano no entorno da
Rodovia Dom Pedro I.**

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para a obtenção do Título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Nestor Goulart Reis Filho

**São Paulo
2008**

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: mitica@usp.br

Mítica Neto, Hélio

M679u Urbanização em Campinas: mudanças no tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I / Hélio Mítica Neto. -- São Paulo, 2008.

360 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo) - FAUUSP.

Orientador: Nestor Goulart Reis Filho

1. Urbanização - Campinas (SP) I.Título

CDU 301(816.12-21)C196

DEDICATÓRIA

À minha família por seu amor e carinho.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Nestor Goulart Reis Filho, por sua dedicação à pesquisa e ao ensino que tanto ajudaram a ampliar os nossos horizontes.

À Profa. Marta Tanaka Soban, pela atenção e apoio durante todo o desenvolvimento deste trabalho.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, pela concessão da bolsa de mestrado e pelo apoio financeiro para a realização desta pesquisa.

Aos pesquisadores do INPE, pela sua importante contribuição na coleta e sistematização de muitas das informações que foram utilizadas nesta tese.

Aos colegas e funcionários do LAP, por seu trabalho na formação de um dos mais importantes núcleos de pesquisa dentro desta Faculdade.

Aos amigos e familiares, que ao longo desses anos estiveram presentes em todos os momentos, apoiando e encorajando a realização deste trabalho.

RESUMO

MÍTICA NETO, Hélio. **Urbanização em Campinas: mudanças no tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I**. 2008. 360f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

Esta tese trata das mudanças ocorridas no processo de urbanização no município de Campinas, sobretudo a partir dos anos 1970, e em especial no eixo da Rodovia Dom Pedro I. Essas mudanças consistem na formação de um novo padrão de urbanização em escala regional, que está intimamente relacionado ao surgimento de novos padrões de tecidos urbanos.

Podemos dizer que diversos fatores propiciaram a formação desse novo padrão de urbanização regional, entre eles: a implantação de novas redes de infraestrutura de transporte, abastecimento e comunicações, novas legislações ambientais e de parcelamento do solo, mudanças econômicas nas esferas da produção e do consumo, além de mudanças culturais. Como reflexo destas transformações, verificamos no tecido urbano o surgimento e difusão de condomínios residenciais horizontais, loteamentos unifamiliares fechados, *shopping centers*, centros empresariais, loteamentos e condomínios fechados industriais.

Esta tese procura mostrar que, ao contrário do que se costuma afirmar, o surgimento dessas tipologias está menos relacionado à violência urbana, ou a simples cópia de um modelo estrangeiro de urbanização, e mais ligado a esse novo padrão de urbanização em escala regional que já vinha ocorrendo muito antes do acirramento das tensões sociais ou da abertura da economia brasileira em meados dos anos 1990.

Palavras-chave: Urbanização. Campinas. Tecido urbano.

ABSTRACT

MÍTICA NETO, Hélio. **Urban Growth in Campinas: changes in the urban fabric around Dom Pedro I highway**. 2008. 360f. Thesis (Doctorate) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

This thesis deals with the changes in the process of urban growth in the city of Campinas, from the year 1970 onwards, more specifically in the areas surrounding the axis of Highway Dom Pedro I. These changes consist in the formation of a new pattern of urban growth in a regional scale, which is closely related to the emergence of new patterns of urban fabric.

We can say that several factors provided the formation of this new pattern of regional urban growth, including: the deployment of new networks of transportation, supply and communications infrastructure, new environmental and urban laws, economic and cultural changes in the spheres of production and consumption. As a result, we notice the appearance of air condos, gated communities, business parks, shopping malls and closed industrial enclaves in the urban fabric.

This thesis intends to explicit that, contrary to what is often said, the emergence of these new typologies has more factors involved in its making than a mere reaction to urban violence or the reproduction of a foreign model of urbanization. This new pattern of regional urban growth has been occurring long before the rise of social tensions or the opening of the Brazilian market in the mid 1990s.

Key words: Urban growth. Campinas. Urban fabric.

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| INTRODUÇÃO..... | 8 |
| CAPÍTULO I – A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO REGIONAL..... | 16 |
| 1.0 Introdução..... | 17 |
| 1.1 O conceito de metrópole polinucleada..... | 20 |
| 1.1.1 A formação histórica do tecido urbano atual..... | 22 |
| 1.1.2 Dispersão e centralidade..... | 28 |
| 1.2 O papel da tecnologia..... | 33 |
| 1.2.1 Infra-estrutura e mobilidade..... | 33 |
| 1.2.2 Infra-estrutura e dispersão..... | 36 |
| 1.3 O papel do Estado..... | 40 |
| 1.3.1 O Estado como viabilizador da infra-estrutura..... | 40 |
| 1.3.2 Estado e planejamento..... | 43 |
| 1.4 O papel do mercado imobiliário..... | 45 |
| CAPÍTULO II - A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO..... | 57 |
| 2.0 Introdução..... | 58 |
| 2.1 A indiferenciação entre campo e cidade..... | 60 |
| 2.2 A emergência dos espaços condominiais..... | 65 |
| 2.3 Segregação..... | 72 |
| 2.4 Meio Ambiente e legislação..... | 89 |
| CAPÍTULO III - A FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS E A ÁREA DE ESTUDO..... | 96 |
| 3.0 Introdução..... | 97 |
| 3.1 A formação histórica do município de Campinas..... | 98 |
| 3.1.1 Economia de Campinas e região..... | 101 |
| 3.1.2 Município de Campinas - caracterização por regiões..... | 105 |
| 3.1.3 Município de Campinas - uso do solo (histórico da legislação)..... | 109 |
| 3.2 Dispersão na Região Metropolitana de Campinas..... | 111 |
| 3.2.1 A formação da área urbanizada antes de 1970..... | 111 |
| 3.2.2 Crescimento na década de 1970 – a mancha urbana no ano de 1980..... | 114 |
| 3.2.3 Crescimento na década de 1980 – a mancha urbana no ano de 1991..... | 115 |
| 3.2.4 Crescimento dos anos 1990 – a mancha urbana no ano de 2000..... | 116 |
| 3.2.5 Análise do crescimento por décadas..... | 117 |
| Capítulo IV - OS TIPOS ARQUITETÔNICOS FORMADORES DO ESPAÇO URBANO..... | 128 |
| 4.0 Introdução..... | 129 |
| 4.1 Tipologias residenciais – os loteamentos fechados e os condomínios horizontais..... | 131 |
| 4.1.1 As diferenças entre loteamentos fechados e condomínios horizontais..... | 133 |
| 4.1.2 Os vetores de expansão residencial de alta renda: Sousas, Rodovia Campinas-Mogi Mirim e Barão Geraldo..... | 135 |
| 4.1.3 Histórico dos loteamentos fechados no município de Campinas..... | 141 |
| 4.1.4 Estudos de caso..... | 144 |
| 4.1.5 Os loteamentos rurais fechados na década de 1970 – Chácaras Gramado e Alto da Nova Campinas, Chácaras São Quirino, Parque Rio das Pedras..... | 144 |
| 4.1.6 Os loteamentos fechados após a ocupação nas décadas de 1970 e 1980 – Colinas do Ermitage, Caminhos de San Conrado, Jardim Botânico e Parque da Hípica..... | 156 |
| 4.1.7 Os primeiros loteamentos fechados projetados na década de 1990 – Vila Verde, Barão do Café, Arboreto Jequitibás, Alphaville Campinas..... | 170 |
| 4.1.8 Condomínios horizontais..... | 202 |
| 4.1.9 Os primeiros condomínios horizontais..... | 203 |
| 4.1.10 Estudos de caso..... | 207 |
| 4.1.11 Pequenos condomínios com casas padronizadas - Condomínio Village..... | 207 |
| 4.1.12 Condomínios produzidos em larga escala - Alpha Housing..... | 209 |
| 4.1.13 Condomínios sob encomenda - Condomínio Itapuã..... | 211 |
| 4.1.14 Condomínios pré-aprovados - os falsos condomínios de lotes..... | 214 |
| 4.1.15 As associações de moradores e as alterações no tecido urbano tradicional - os bolsões residenciais e os cinturões de segurança..... | 217 |
| 4.1.16 Lei dos cinturões de segurança..... | 221 |
| 4.1.17 Os bolsões residenciais..... | 225 |
| 4.2 Os centros comerciais..... | 230 |
| 4.2.1 Histórico da indústria de <i>shopping centers</i> no Brasil..... | 230 |
| 4.2.2 A expansão do mercado de <i>shopping centers</i> na Região Metropolitana de Campinas..... | 232 |
| 4.2.3 Estudos de caso..... | 235 |
| 4.2.4 O primeiro grande centro comercial – Iguatemi Campinas – 1980..... | 236 |
| 4.2.5 O mais recente empreendimento – Parque D. Pedro – 2001..... | 242 |
| 4.2.6 Pequenos centros comerciais – Flamboyant Mall, Gramado Mall, Tilli Center..... | 249 |

| | |
|--|-----|
| 4.2.7 Grandes estabelecimentos comerciais – supermercados e hipermercados, grandes lojas especializadas..... | 252 |
| 4.2.8 Complexo Multiuso – Galleria Campinas..... | 254 |
| 4.3 Loteamentos e condomínios empresariais..... | 271 |
| 4.3.1 Loteamento empresarial – Techno Park..... | 272 |
| 4.3.2 Condomínio empresarial – Tech Town..... | 275 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 282 |
| OBRAS CONSULTADAS..... | 284 |
| FONTES E ACERVOS CONSULTADOS..... | 287 |
| APÊNDICE A - Mapeamento das tipologias estudadas no Município..... | 288 |
| APÊNDICE B - Mapeamento das tipologias estudadas no eixo da Rodovia Dom Pedro I..... | 290 |
| APÊNDICE C - Fichas dos loteamentos fechados e bolsões residenciais estudados..... | 300 |
| ANEXO A - Crescimento das manchas urbanas no Município de Campinas 70/80/91/2000..... | 355 |

INTRODUÇÃO

Nossa pesquisa foi iniciada em 1999, ainda durante o curso de graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, quando tivemos o prazer de participar de um grupo de iniciação científica, orientado pelo Professor Nestor Goulart Reis Filho e apoiado pelo CNPQ e pela FAPESP.

Na época o grupo iniciava seus estudos sobre o surgimento e disseminação de formas condominiais de moradia, trabalho e consumo, no interior do Estado de São Paulo. Estudavam também a crescente adoção dos ônibus fretados, como meio de transporte da população que se utilizava desses empreendimentos, realizando deslocamentos cotidianos de caráter inter-regional.

Cada um dos pesquisadores envolvidos tinha como foco de estudo uma região específica. Roberto Toffoli estudava o desenvolvimento do município de Jundiaí, Ronaldo Bueno Camargo analisava o crescente uso das rodovias para deslocamentos cotidianos na região de Americana, e Renata Abreu Parizotto abordava as novas áreas de expansão urbana no município de Piracicaba.

Nesse momento escolhemos como objeto de estudo o município de Campinas, mais especificamente as áreas ao redor da Rodovia Dom Pedro I; Campinas por sua relevância nacional, como pólo de uma das mais ricas e importantes regiões metropolitanas do Brasil; a rodovia Dom Pedro I como a área de expansão recente, mais dinâmica e diversificada dentro dessa região.

Na época, iniciamos nossas visitas a diversos condomínios horizontais e loteamentos fechados, conversamos com síndicos e moradores, empreendedores e agentes governamentais, procurando entender a crescente participação desse tipo de empreendimento nas áreas de expansão urbana das principais regiões do estado. Já entendíamos que o surgimento dessas tipologias estava inserido em um processo de transformações em âmbito internacional, pelo qual diversos países haviam passado ou estavam passando naquele momento, sabendo que no Brasil e em outros países latino-americanos o processo apresentava características muito específicas.

Permanecemos no grupo até 2001, tendo publicado em 2000, no 8º Simpósio Internacional de Iniciação Científica da Universidade de São Paulo (SICUSP), o trabalho: *Novas formas de urbanização: Campinas*. Em 2002, publicamos no Caderno de Pesquisa do LAP nº 35, a resenha: *Edge Cities - Life in the new frontier*, sobre o livro homônimo de Joel Garreau, de 1991.

Em 2002, no mesmo ano em que concluímos nossa graduação, ingressamos no programa de pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, sob a orientação do professor Nestor Goulart Reis Filho, na área de História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo, com o projeto de pesquisa: *Qualificação do Processo de Expansão da Mancha Urbana na Cidade de Campinas: A Rodovia Dom Pedro I como o Novo Pólo Comercial, Industrial e de Serviços da Região Metropolitana*.

No mesmo ano participamos da equipe que montou o Projeto Temático: *Urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*, sob coordenação do Prof. Nestor Goulart Reis Filho, juntamente com a Dra. Marta Soban Tanaka e Dra. Eliza Miki Tahara. O objetivo da equipe, com seus vários sub-temas, era cobrir as áreas da macro-região metropolitana de São Paulo, com trabalhos sobre a Grande São Paulo, Região Administrativa do Vale do Paraíba e Região Metropolitana de Campinas.

Após a aprovação do projeto pela FAPESP, tivemos o prazer de fazer contato com outras instituições de ensino e pesquisa, apresentando nosso trabalho em busca de parcerias. Pudemos, dessa forma, participar de interessantes discussões com pesquisadores da Pontifícia Universidade Católica de Campinas e da Universidade do Vale do Paraíba.

Estabelecemos uma relação de trabalho muito proveitosa com os pesquisadores do INPE que, sob a coordenação da pesquisadora Madalena Niero Pereira, realizaram um extenso trabalho de mapeamento das manchas urbanas no Estado de São Paulo, nas áreas estudadas. Graças ao convênio celebrado entre as duas instituições, pudemos utilizar este trabalho para análise da expansão da mancha urbana no município de Campinas.

Ao longo destes anos nosso olhar sobre o objeto de estudo foi se ampliando e apurando. Nosso foco nesta tese é o estudo das novas tipologias de empreendimentos urbanos que surgiram em torno do eixo da rodovia Dom Pedro I em Campinas, baseados em modelos condominiais de propriedade e gestão, bem como a adoção dos mesmos modelos de gestão nos antigos tecidos urbanos: *shopping centers*, loteamentos e condomínios fechados e associações de moradores.

Muitos pesquisadores têm analisado o surgimento e desenvolvimento dessas tipologias pela ótica da segregação de classes, notadamente Tereza Caldeira, cujo estudo apresenta sob a ótica da violência urbana e social, da intolerância e da discriminação, o surgimento daquilo que ela passou a denominar de enclaves fortificados (Caldeira, 2000).

Outros autores têm analisado a instalação e desenvolvimento dos *shopping centers* sob a ótica da transferência de atividades antes realizadas em espaços públicos para espaços privados, acarretando no esvaziamento dos antigos núcleos urbanos e abordando questões como a perda de valor simbólico do centro, em relação a essas novas centralidades, bem como a passagem de atribuições antes exercidas pelo Estado, para a iniciativa privada.

Nosso objetivo, nesta tese, é contextualizar o desenvolvimento dessas tipologias na região nordeste do município de Campinas, hoje articulada no entorno da rodovia Dom Pedro I, dentro de mudanças maiores que vêm ocorrendo no processo de urbanização em escala regional.

Temos observado no município de Campinas, sobretudo a partir da década de 1970, um acelerado processo de urbanização, seja através do parcelamento do solo nas antigas áreas rurais, seja pela incorporação das mesmas à dinâmica de trocas dos núcleos urbanos já consolidados. Entre as décadas de 1970 e 2000 houve um acréscimo de mais de 20.000 ha à área urbanizada no município, que passou de 4.000 para 25.000 ha¹.

¹ Segundo dados do INPE.

Esse rápido processo de crescimento urbano foi acompanhado pelos demais municípios que hoje compõe a região Metropolitana de Campinas, modificando profundamente as relações de troca até então estabelecidas entre os diferentes núcleos urbanos e suas áreas rurais envoltórias.

Podemos dizer que durante esse período a expansão da mancha urbana nesses municípios esteve intimamente ligada à interiorização da indústria no Estado de São Paulo, que paralelamente à implantação de novas infra-estruturas de transporte e à melhoria daquela já existente propiciou um novo padrão de mobilidade espacial para a população. Esta passou não só a se deslocar de um município a outro em busca de emprego, mas também, passou a fazê-lo muitas vezes de modo cotidiano, para trabalho, estudo, lazer e consumo (REIS, 2006).

Nesse período, no Estado de São Paulo, observamos a formação de Sistemas Integrados de Áreas Metropolitanas, a partir da instituição das Regiões Metropolitanas legalmente constituídas por São Paulo, Campinas e Santos, além das regiões de governo do Vale do Paraíba (São José dos Campos e Taubaté) e das aglomerações urbanas formadas em Sorocaba e Itú, Jundiaí, Piracicaba, Limeira e Rio Claro (REIS, 2006).

A desconcentração da indústria, associada à nova rede de transportes e ao aumento da mobilidade urbana, além dos novos equipamentos de pesquisa e ensino implantados tanto pelo governo federal quanto pelo estadual, aliados ao aumento demográfico, criaram não só na região de Campinas, mas também nas outras regiões metropolitanas do estado uma nova forma de urbanização, muitas vezes descontínua, em escala regional, e na escala urbana, de baixa densidade, fragmentada e dotada de extensos espaços livres (REIS, 2006).

Como observam Maria Célia Silva Caiado e Maria Conceição Silvério Pires (2007), na Região Metropolitana de Campinas observamos nesse período a formação de extensas periferias urbanas com padrões de renda e tipos de urbanização bastante distintos.

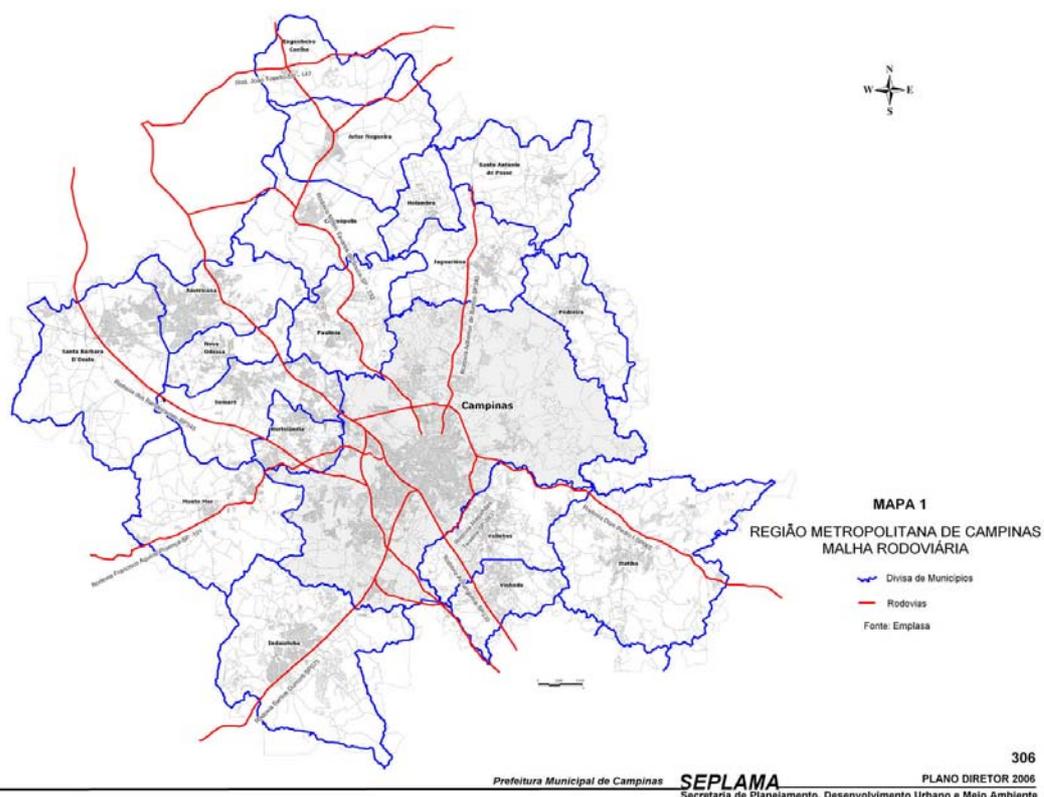


Figura 1 – Mapa da Região Metropolitana de Campinas. Fonte: SEPLAMA (2006).

Na porção sudoeste/noroeste em direção aos municípios de Hortolândia e Monte Mor observamos um padrão de assentamentos urbanos precários, fomentados pela implantação de grandes conjuntos habitacionais, sobretudo no município de Campinas, e também pela implantação de indústrias e outros equipamentos de grande porte.

Ao longo da Rodovia Anhanguera a ocupação é praticamente contínua até Americana, que forma um sub-centro regional, polarizando o crescimento dos municípios de Santa Bárbara e Nova Odessa.

No vetor norte e leste, em direção ao distrito de Barão Geraldo e aos municípios de Paulínia, Jaguariúna e Mogi Mirim, dos distritos de Sousas e Joaquim Egídio e do município de Itatiba, o padrão urbano é bastante distinto, caracterizado pela predominância de habitações para as camadas de renda média e alta e pela localização de grandes centros de consumo, educação e pesquisa. Além disso, verificamos a presença de grandes empresas do setor de tecnologia ao longo tanto da rodovia Dom Pedro I como da rodovia SP-340 (Rodovia Campinas Mogi-Mirim).

Com ocupação bastante distinta dos setores noroeste, oeste e sudeste, essa região se caracterizou nos últimos anos pela formação, ao longo da Rodovia Dom Pedro I, de um grande eixo metropolitano de lazer e consumo das populações de renda média e alta, com a instalação de diversos *shopping centers*, hipermercados e lojas especializadas. Além disso, desde a década de 1970 a Rodovia Dom Pedro I tem sido a principal articulação rodoviária entre as diversas instituições de ensino e pesquisa instaladas nessa região, tais como a Unicamp e Pucamp, Cpqd e CTI, entre outros.



Figura 2 - Eixo da rodovia Dom Pedro I (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Nessa região observamos desde meados da década de 1970 o surgimento dos principais condomínios residenciais e loteamentos fechados para a habitação das camadas de renda média e alta em Campinas, que sobretudo a partir da década de 1990 passam a representar o novo padrão de empreendimentos residenciais para essa região.

Sua riqueza e dinamismo geraram um novo padrão de urbanização periférico na região metropolitana de Campinas, que contrasta fortemente com aquele que vinha se formando e que ainda se mantém presente na maioria dos seus vetores de expansão.

Entendemos que as mudanças observadas na produção do espaço urbano no eixo da Rodovia Dom Pedro I, notadamente o surgimento das novas tipologias condominiais, estão diretamente relacionadas a mudanças que vêm ocorrendo em âmbito mundial no processo de urbanização desde a década de 1960-1970, e, em nosso país, sobretudo a partir da década de 1970-1980.

Como afirma Reis, essas mudanças correspondem:

“[...] a novos estágios do comércio mundial (que cresceu cerca de 150 vezes entre 1948 e 2005), a novos modos de organização dos processos produtivos, à conseqüente penetração de formas mais complexas de organização capitalista, em setores da vida econômica antes relativamente estagnados, em áreas quase isoladas, em especial nos setores rurais, levando a novas escalas de adensamento urbano. Corresponde também, como conseqüência, a um processo de extensão dos modos de vida metropolitanos a essas áreas, generalizando sua presença, especialmente no que se refere aos modos de circulação e consumo” (REIS, 2006, p.19).

Freqüentemente o assunto é tratado sob a ótica do surgimento e disseminação das tipologias mais comumente produzidas, condomínios horizontais e loteamentos fechados, analisadas por uma ótica de curta duração histórica e em uma escala local. Sendo assim, essas tipologias passam a ser alvos de uma série de críticas que, como afirma Reis: *“terminam por ser repetitivas e podem levar a interpretações simplificadoras, que se limitam ao nível das conseqüências, sem uma visão do conjunto, que amplie as possibilidades de compreensão das transformações em curso” (REIS, 2006, p.58).*

Buscamos nesta tese mostrar que o surgimento e a disseminação de *shopping centers*, 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.

Consideramos que para o correto entendimento das mudanças ocorridas no projeto urbano em escala local se faz necessária uma análise das transformações ocorridas nas formas de produção e funcionamento do espaço urbano em escala regional.

Essas mudanças no projeto urbano e na produção do tecido urbano, observadas hoje no entorno da Rodovia Dom Pedro I, no município de Campinas, somente podem ser entendidas quando analisadas dentro de mudanças no processo de urbanização em escala regional, tanto no Brasil quanto em diversas partes do globo. Qualquer outro tipo de explicação é parcial e não responde à amplitude dos aspectos envolvidos.

Procuramos aqui perceber quais são as características do tecido urbano que vêm em resposta a uma reorganização do espaço regional. Quais dessas características fazem parte de um processo de reestruturação do espaço urbano que ocorre em âmbito mundial e quais aquelas que são específicas do nosso país, ou pelo menos, da Região Metropolitana de Campinas.

Essa análise nos leva a uma compreensão mais abrangente do fenômeno e contraria algumas simplificações a respeito das mudanças que vêm ocorrendo não só no município de Campinas, mas também em outras partes do Brasil. Não se trata da simples cópias de um modelo estrangeiro de urbanização ou de uma imposição do mercado imobiliário, nem de um fenômeno transitório, causado exclusivamente pela violência e pela segregação de classes.

Procuramos demonstrar que essa nova forma de produção do espaço urbano é acima de tudo coerente com o processo de urbanização em escala regional, no qual ela está inserida. Não se trata aqui de defender ou justificar essa forma de produção e de desenho do espaço urbano, mas apenas de buscar a correta interpretação dessas tipologias, que são a parte mais visível de um novo padrão de urbanização, que se faz presente tanto nos antigos centros urbanos quanto nas áreas de expansão urbana.

CAPÍTULO I – A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO REGIONAL

1.0 Introdução

Podemos dizer que o espaço ocupado pelo homem é, ao mesmo tempo, produto e condicionante das relações sociais que nele ocorrem. Condicionante na medida em que influencia diretamente nas condições de existência daqueles que dele dependem, e produto, uma vez que reflete os meios de reprodução de uma sociedade específica em um determinado período de tempo. Admite-se então que o espaço tanto das cidades como o do campo tende a refletir, no decorrer do tempo, as mudanças sociais pelas quais passaram as sociedades que os produziram.

Nesse sentido, as transformações econômicas, políticas, tecnológicas e culturais sem precedentes, que têm ocorrido desde o início da revolução industrial, estão ligadas diretamente a um acelerado processo de transformação na produção do espaço urbanizado. A partir de meados do século passado, essas mudanças se intensificaram, tanto em ritmo quanto em abrangência, e temos visto surgir por todo o planeta um novo tipo de espaço urbano, que rompe com os conceitos daquilo que até então reconhecíamos como cidade e campo.

Como observa Javier Monclús no texto de abertura do livro “La ciudad dispersa” de 1998, em parcelas crescentes do planeta a noção tradicional de cidade, referindo-se a um espaço edificado denso, compacto e com mescla de usos, não corresponde mais à realidade do território urbanizado. Este modelo está cada vez mais restrito aos antigos núcleos urbanos, cercados agora de extensas manchas urbanizadas nas quais prevalecem baixas densidades, tipologias dotadas de extensos espaços livres, localizadas em áreas funcionalmente segregadas e que se estendem descontinuamente por sobre as antigas áreas rurais.

Esses novos espaços são chamados, por diferentes autores, de *Edge Cities* (Joel Garreau)², *Exópolis* (Edward Soja), *Megalópolis* (Jean Gottman), *Regional City* (Peter Calthorpe), ou ainda de Cidade Dispersa (Francesco Indovina). Estes, entre tantos outros nomes, na grande maioria das vezes, procuram descrever o atual tecido urbano estabelecendo relações antagônicas com o tecido antigo, sem

² Termo difundido em seu livro *Edge City: Life on the New Frontier*, 1991.

explicitar que, na verdade, a urbanização se constitui num processo, e que o tecido antigo nada mais é do que uma etapa desse processo em contínua transformação. Portanto, as regras que levaram à formação das áreas mais antigas não são necessariamente as mesmas que hoje conduzem à criação das novas áreas urbanizadas. O que não quer dizer, no entanto, que não se possa estabelecer uma linha condutora segundo a qual ocorreram essas transformações.

No Brasil a dispersão, como a conhecemos hoje, inicia-se com os bairros de baixa renda que já na primeira metade do século XX, se instalavam no entorno dos antigos núcleos urbanos em busca de terrenos mais baratos, em áreas muitas vezes sem infra-estrutura. Na segunda metade do século, esse movimento é acentuado pela construção dos grandes conjuntos habitacionais, financiados pelo governo em áreas mais distantes e menos equipadas, obrigando seus moradores a deslocamentos cada vez mais longos, alimentando uma relação de centro-periferia dentro das grandes cidades brasileiras.

Em paralelo, na década de 1970 inicia-se um processo de investimentos por parte dos governos estaduais e do governo federal, que através da instalação de novas universidades, parques de pesquisa, instalações industriais e militares e a abertura de novas rodovias e aeroportos, possibilitaram uma maior distribuição da infra-estrutura de ensino, pesquisa, produção e transportes por grandes extensões do território (REIS, 2006).

Hoje, observamos a dispersão de novas áreas industriais, complexos de escritórios, equipamentos esportivos, universidades, centros comerciais. Esses elementos, graças à nova infra-estrutura de transportes e de telecomunicações, passaram a se implantar de forma descontínua por longos trechos do território. Entre eles, muitas vezes proliferam espaços intersticiais, vazios urbanos onde ainda predominam usos tipicamente rurais (MONCLÚS, 1998).

As novas áreas residenciais, tanto unifamiliares quanto multi-familiares de alta renda, acompanham esse processo na medida em que procuram se instalar nas regiões de mais fácil acesso a esses equipamentos, ocupando maiores extensões de terra, com baixa densidade e com a manutenção de grandes espaços livres. Dessa forma criam novas demandas e realimentam o processo da dispersão.

As novas centralidades, como *shopping centers*, equipamentos de ensino e pesquisa e centros empresariais, passam a concorrer com os principais núcleos antigos, alterando a relação de centro-periferia que até então prevalecia nas regiões metropolitanas. Esse novo tipo de tecido urbano é coerente com o funcionamento dessa nova metrópole em escala regional.

A compreensão do processo de formação dessa urbanização, em escala regional, é fundamental para que, mais tarde, possamos entender a formação do tecido urbano. Nesse sentido, iniciaremos este capítulo fazendo um breve histórico das mudanças ocorridas, principalmente da passagem de um modelo de crescimento urbano uni-nucleado para um modelo de múltiplas centralidades. Depois, iremos discorrer sobre as mudanças tecnológicas ocorridas em função de novos padrões de infra-estrutura urbana, da participação do Estado enquanto agência promotora dessa infra-estrutura e do planejamento urbano, e da atuação dos diferentes agentes que compõem o mercado imobiliário enquanto produtores dessas transformações.

Procuraremos demonstrar como, isoladamente, nenhum desses tópicos pode explicar as mudanças ocorridas no processo de urbanização. É somente através da análise conjunta dos mesmos, entendendo como eles interagem na produção de um novo tipo de espaço urbano, que podemos compreender corretamente as transformações que vêm ocorrendo.

1.1 O conceito de metrópole polinucleada

Diversos autores vêm trabalhando sobre a conceituação das diferenças entre o espaço urbano atualmente produzido e aquele que vinha sendo realizado anteriormente. Gottdiener afirma em seu livro “A Produção Social do Espaço Urbano” de 1997, que apesar de termos hoje uma nova forma de produção do espaço urbano, representada pela forma dispersa e polinucleada, baseada na organização regional da vida cotidiana, em contraste com a antiga forma densa e confinada de cidade pouco compreendemos sobre essas mudanças.

Segundo esse autor, a base desse novo modelo urbano teria sido o surgimento de uma estrutura urbana polinucleada, onde emergem novos centros urbanos periféricos. Estes centros ganham importância dentro do sistema urbano regional, assumindo muitas das funções que antes eram exclusivas do centro principal.

O autor nos mostra que esse modelo é fundamentalmente distinto do modelo metropolitano tradicional, no qual o crescimento suburbano da metrópole estava condicionado à polarização pelo centro urbano principal, havendo assim uma clara relação do tipo centro-periferia, que condicionava o crescimento da mancha urbana periférica. Formava-se, desse modo, uma rede urbana polarizada pelo núcleo central, à qual se aplica o conceito tradicional de região.

Como salienta Monclús (1998), o atual processo de crescimento das novas periferias é claramente distinto dos processos de suburbanização em curso desde meados do século XX, não só pela intensidade com que vem ocorrendo, mas também pelo descolamento funcional do antigo núcleo urbano em relação a essas novas áreas de expansão. Estaria formando-se uma nova rede urbana, nesse caso mais ligada ao sentido de rede uniforme, com múltiplas centralidades. Como observa Nestor Goulart Reis Filho (2006), o conceito tradicional de região estaria dando lugar ao de áreas metropolitanas polinucleadas.

Estudos recentes como o de Lang (2003), mostram que em 1980, nas treze principais regiões metropolitanas dos Estados Unidos, em média, mais de 37% dos espaços de escritório se localizavam fora das antigas áreas centrais. Em 1999, essa proporção já era de 56%. Em cidades do chamado *cinturão do sol*, onde a

urbanização é mais acelerada e mais recente e, portanto onde o fenômeno da dispersão é mais visível, como Miami, por exemplo, hoje esse número ultrapassa os 80%. Estes dados mostram claramente como pelo menos em países de capitalismo avançado, como os EUA, os antigos centros urbanos não são mais os únicos, ou muitas vezes nem sequer o lugar mais importante para a localização de empreendimentos e serviços urbanos. Os mesmos números podem ser verificados, em menor escala, para países europeus, asiáticos e latino-americanos.

Podemos constatar que nos últimos anos vêm ocorrendo importantes mudanças nas lógicas da produção imobiliária. Surgiram novas demandas, tanto para espaços residenciais (diminuição da média de ocupação por residência, aquisição de segunda casa) quanto para atividades industriais e de serviços, ao mesmo tempo em que a lógica de localização dessas atividades foi significativamente alterada pelas sucessivas ampliações das redes de transporte e comunicação, propiciando o aumento da mobilidade de produtos, serviços e informação, em escala urbana e regional.

Gottdiener afirmou, em 1997, que essas mudanças estariam ligadas a processos de formação de um sistema global:

“Conseqüentemente, possuímos hoje uma nova forma de espaço de assentamento, que é polinucleada e funcionalmente integrada pela matriz tridimensional de organização social. Como o último aspecto está vinculado menos às relações horizontais de integração espacial enfatizadas por representações de zona concêntrica e mais às ligações hierarquicamente estruturadas a processos de sistema global, como a acumulação de capital e a nova divisão do trabalho, não se pode esboçar o novo modelo de espaço urbano, mal podemos imaginar o seu aparecimento” (GOTTDIENER, 1997, p.17).

Acreditamos, no entanto, que essas novas formas de produção do espaço estão menos ligadas a processos exógenos em relação aos locais onde elas se implantam, não sendo ditadas somente por um sistema financeiro e empresarial de âmbito global, ou por cópias de modelos estrangeiros de urbanização, mas também por mudanças sociais, econômicas e tecnológicas pelas quais passam as sociedades capitalistas, em diferentes períodos, e com maior ou menor grau de inserção.

São movidas por lógicas muito semelhantes, mas que, fruto de condicionantes locais específicos, apresentam diferenças significativas tanto na forma quanto no funcionamento. Gottdiener (1997) deixa muito claro que nenhum país experimentava o mesmo processo de polinucleamento pelo qual passavam os EUA e, nesse sentido, ainda hoje é verdade que a Europa, Ásia, e América Latina apresentam intensidades e formas muito diversificadas de inserção nesse cenário de dispersão da mancha urbana, variando até mesmo em cada país, de região para região.

Os mesmos processos de adoção de novas tecnologias de transporte e comunicação, reorganização produtiva e acúmulo de capital imobiliário resultam, nas diversas áreas onde ocorrem, em espaços urbanos muito diferentes entre si. Como observaremos mais adiante, a morfologia desses espaços é, em grande parte, ditada pela maneira como são implementadas as inovações tecnológicas e de como atuam o Estado e o mercado imobiliário nesses locais.

1.1.1 A formação histórica do tecido urbano atual

Podemos dizer que a origem das mudanças hoje verificadas na formação dos tecidos urbanos remete ao século XVIII com o início da revolução industrial, na medida em que é nesse período que as cidades iniciam o seu processo de grande atração populacional, passando a abrigar as principais atividades produtivas e polarizando os territórios rurais envoltórios. No entanto, é somente durante o século XX que, na maior parte do mundo, as áreas urbanas superam, pela primeira vez em número de habitantes, as áreas rurais e que começamos a observar, em paralelo, a dissolução do modelo tradicional de cidade.

Os principais autores que escrevem sobre a história da urbanização costumam dividir o século XX em três períodos distintos, no que se refere ao crescimento da mancha urbana. O primeiro vai do início do século até aproximadamente o fim da Segunda Guerra Mundial. O segundo vai do início do período pós-guerra até o começo da revolução da informática (que pode variar entre 1960 e 1980, dependendo do grau de inserção de cada país nesse processo). O terceiro período segue até os dias atuais.

Como observam diversos autores, no que diz respeito à formação da mancha urbana, verificamos que no primeiro período, que vai até o início do pós-guerra, as

idades cresciam de forma coesa, seguindo o modelo da “mancha de azeite”. A noção de cidade se confundia com a própria noção de centro. Centros urbanos compactos, coesos e com mescla de usos, polarizavam as atividades de trocas de extensas regiões rurais.

Nesse período nasceram e se difundiram as duas principais correntes urbanísticas do século XX, cunhadas por Françoise Choay como corrente “progressista ou funcionalista” e corrente “culturalista”. Segundo Monclús (1998), essas já continham, em maior ou menor grau, importantes características descentralizadoras. Podemos dizer que encontramos nessas correntes alguns dos conceitos que agora são fundamentais para entender tanto o fenômeno da dispersão como o novo tecido urbano por ele gerado.

A corrente culturalista tem como principal representante Ebenezer Howard, contador inglês que, em 1905, preocupado com o crescimento suburbano, propunha a criação de um sistema de cidades-jardim no qual as maiores cidades trabalhariam em conjunto com as menores, e todas seriam ligadas por eficientes sistemas de transportes. Howard propunha também a criação de cinturões verdes, em volta de cada cidade, como forma de conter o crescimento de suas manchas urbanas. Em sua proposta fica explícita a preocupação com o meio-ambiente e com as condições insalubres que as cidades européias apresentavam na época. Esse modelo envolvia também um sistema de posse coletiva da terra e gestão da cidade, pouco lembrado pelos autores contemporâneos, mas que pode ser considerado o precursor dos atuais modelos condominiais de propriedade e gestão do solo urbano.

Somente duas cidades foram implantadas seguindo e adaptando seu modelo urbano, Letchworth e Welwyn, ambas na Inglaterra. No entanto, em menor escala, foram construídos inúmeros bairros-jardim. No Brasil podemos citar como exemplo o Jardim América em São Paulo, projetado por Barry Parker, a pedido da Companhia City. Parker era sócio de Raymond Unwin, juntamente com o qual foi responsável pela criação de Letchworth. Esse modelo de bairros-jardim se difundiu por inúmeros países e foi a base de projeto para muitos dos subúrbios norte-americanos, seguindo uma longa tradição romântica que já existia naquele país, personificada na figura de Frederick Law Olmsted.

A corrente progressista ou funcionalista tem como alicerce os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMS) que culminaram com a publicação da Carta de Atenas, em 1933. A “cidade no parque” defendida por Le Corbusier e outros, também chamada de “cidade jardim vertical”, continha muitos dos preceitos que iriam, mais tarde, guiar o desenho das novas zonas de urbanização: 1) aplicação do zoneamento com separação das áreas por funções; 2) extensos sistemas de parques propiciando baixas densidades e denotando grande preocupação com o meio ambiente; 3) blocos multi-familiares abertos, em uma das primeiras aplicações do conceito de condomínio; 4) separação entre circulação de pedestres e automóveis.

Podemos dizer que a combinação dessas duas correntes é, em grande parte, responsável pela difusão dos conceitos de projeto predominantes no atual tecido urbano. Ambas propõem uma ruptura do modelo urbano vigente até então, baseado na aglomeração em grandes cidades densas e compactas, em favor de um novo tecido com menor densidade bruta, amplas áreas livres, maior separação de acordo com seus usos e eficientes redes de transporte.

Buscavam, dessa forma, criar um ambiente urbano mais adequado aos fluxos contemporâneos e, sobretudo, evitar os aspectos negativos que esses acarretam quando ocorrem nos antigos tecidos urbanos. Entendemos que estas correntes são a base conceitual dos atuais processos de segregação destes fluxos dentro dos novos tecidos urbanos. Atualmente seus efeitos no desenho urbano são claramente identificáveis.

Na corrente culturalista o principal legado foi sem dúvida a maneira como foram projetados os novos bairros residenciais, com forte predominância das residências unifamiliares, isoladas ou agrupadas em pequenos conjuntos, desenhos sinuosos de ruas e parques e o isolamento através de cinturões verdes. Do movimento moderno ficaram sobretudo o caráter descentralizado e justaposto dos novos empreendimentos, apoiados em robustos sistemas viários de transportes, a repetição tipológica, a emergência dos espaços de uso coletivo, e a separação funcional e de fluxos.

No segundo período, a partir do pós-guerra, as cidades européias passaram por um intenso processo de reconstrução, sendo que muitos dos novos projetos, financiados pelo Estado, foram feitos tendo como base os preceitos modernistas. Ergueram-se grandes conjuntos residenciais monofuncionais nas periferias das grandes cidades, que mais tarde serviram de modelo para a iniciativa privada na criação de uma urbanização periférica, industrializada e reprodutível.

Enquanto isso, nos EUA, apoiados também pelo governo, tiveram início grandes projetos residenciais nos subúrbios, para os soldados que voltavam da guerra. De 1950 a 1965, ocorre a construção em massa de residências para a classe média (GOTTDIENER, 1997). As famílias se mudam para os subúrbios, mais pelos seus atrativos em termos de oferta do que pelas deficiências da cidade. São oferecidas aos novos moradores infra-estruturas comunitárias, tais como facilidades religiosas, recreativas e educacionais (GANS, 1967 apud GOTTDIENER, 1997).

Nesse período os subúrbios eram ainda fortemente polarizados pelas regiões centrais, onde se encontrava a grande maioria dos chamados empregos de colarinho branco, fazendo com que os moradores das faixas de renda média e alta se deslocassem diariamente de carro ou de trem para os CBDs (Central Business District). Os trabalhadores residentes nos subúrbios passaram a ser conhecidos como *comuters*, em função dos deslocamentos pendulares realizados para ir e voltar do trabalho diariamente.

No terceiro período, a partir da década de 1970, intensificaram-se os processos de suburbanização na Europa e EUA, ao mesmo tempo em que se podem observar os primeiros movimentos de criação de manchas urbanas periféricas desvinculadas funcionalmente do núcleo urbano principal, associadas à criação de novas centralidades periféricas e separadas de qualquer centro urbano tradicional. Este processo passou a ser conhecido como periurbanização. Processo que viria a constituir o novo tipo de metrópole polinucleada.

A dispersão da indústria, que já vinha ocorrendo desde a primeira metade do século XX, acelera-se nesse período em função da melhoria generalizada da acessibilidade e da necessidade de áreas cada vez maiores para a produção. Grandes empresas abandonam as áreas centrais em função do seu alto custo e se

transferem para terras periféricas mais baratas. Algumas também mudam por causa de novas leis ambientais ou por não poderem adquirir mais solo para expansão nas áreas onde estão localizadas.

Na Europa como no Brasil, a dispersão progressiva das atividades industriais passa a ocorrer nos anos 1970 e 1980 concomitantemente à descentralização do setor terciário (comércio e escritórios), com a rápida expansão dos centros comerciais periféricos e dos primeiros grandes complexos de escritórios fora dos centros urbanos. Um processo que já se encontrava bastante adiantado nos Estados Unidos, principalmente em relação ao comércio.

No que diz respeito ao processo de dispersão dessas atividades, verificamos a presença de dois diferentes movimentos, mas de mesma direção. Um que busca a obtenção da economia de escala através de uma localização privilegiada em relação aos mercados regionais, e outro que, visando maior eficácia, procura limitar os custos dos congestionamentos implícitos às aglomerações urbanas situando-se fora das mesmas. Em ambos os casos ocorreram processos funcionais que envolvem a produção e o consumo, mas que só se tornam possíveis tendo como suporte a nova infra-estrutura criada pelo Estado.

Podemos dizer que a reestruturação econômica de escala global vem ocorrendo em paralelo a processos de reorganização em escala local. Não foram somente as mudanças tecnológicas, trazidas pelo desenvolvimento da informática, iniciadas nos anos 1970, que tiveram forte influência na maneira como se deu o processo de metropolização das grandes cidades mundiais. Como afirma Rueda (1998), a globalização ao mesmo tempo em que acaba com a fidelidade das empresas aos locais onde elas se situam, leva os governos a competirem entre si e a prepararem seus territórios para receber essas empresas, gerando uma infinidade de paisagens possíveis para a sua instalação.

No entanto, como já observamos, esses locais variam tanto em seus aspectos morfológicos como funcionais. Os subúrbios americanos do pós-guerra são muito distintos dos subúrbios europeus do mesmo período, que por sua vez diferem dos próprios subúrbios europeus atuais. A aplicação da tecnologia, a atuação do Estado e do mercado imobiliário, além das novas exigências sociais, variam de um local

para o outro, gerando diferentes configurações espaciais no que diz respeito à densidade, proximidade, mobilidade e segregação.

Quanto aos deslocamentos populacionais, observamos também duas tendências distintas, mas que fazem parte de um processo de maior aumento da mobilidade. Como observa Gottdiener (1997), a larga utilização do automóvel e os novos sistemas de rodovias permitem, hoje, movimentos de dispersão por dezenas de quilômetros, sem necessariamente haver transferência de população entre municípios. No entanto, ainda observamos a variação de população em centenas de quilômetros, indicando uma forte redistribuição populacional e de empregos.

Em 1980, o censo dos Estados Unidos indicava que a população das áreas rurais mais afastadas estava crescendo a uma taxa mais elevada do que a das comunidades situadas nas proximidades dos centros metropolitanos (GOTTDIENER, 1997). Nesse período, pessoas profissionalmente estabelecidas, além de aposentados, passaram a se mudar para regiões mais afastadas e menos caras. Era exatamente o mesmo perfil de pessoas que anteriormente teriam se transferido para os subúrbios e mantido os empregos nas cidades (BRADSHAW, BLAKELEY, 1979 apud GOTTDIENER, 1997).

“As diferenças residem no fato de que a atual população é, no conjunto, ligeiramente mais velha e de que, em vez de buscar empregos na cidade, os moradores estão formando o núcleo de uma infra-estrutura econômica mais ‘portátil’, menos vinculada à indústria” (GOTTDIENER, 1997, p.13).

A tendência atual revela que as áreas rurais norte-americanas são as que crescem mais depressa, e que as cidades menores estão experimentando os maiores aumentos de população (KASARDA, 1980; FUGUITT, VOSS, 1979; FUGUITT, BEALE, 1978 apud GOTTDIENER, 1997).

Podemos dizer que em vários outros países vêm ocorrendo um processo de desconcentração em âmbito regional, com o aumento absoluto de população e densidade das atividades, em áreas fora dos centros populacionais tradicionais. No município de São Paulo, por exemplo, as áreas centrais mais consolidadas vêm perdendo população desde os anos 1990, enquanto áreas mais periféricas crescem a altas taxas.

1.1.2 Dispersão e centralidade

Segundo Dematteis (1998), o surgimento de periferias urbanas, diferentes das que vinham se formando desde a revolução industrial até 1960, se dá principalmente em função das mudanças na tecnologia (telecomunicações e transportes) e organização social (pós-fordismo). Culminando com o surgimento de uma “cidade sem centro”, de estrutura reticular, cujos nós, chamados por ele de “sistema suburbanos singulares”, *“conservam e acentuam sua identidade, através de processos inovadores de competição e cooperação”* (DEMATTEIS, 1998, p.7). Para Dematteis, as novas periferias passaram a constituir a verdadeira representação da metrópole.

O modelo proposto por Dematteis é interessante por separar a dispersão em três processos distintos que podem ou não ocorrer simultaneamente, e com intensidades muito diferentes. São eles: contra-urbanização³ – ganho de população nas cidades menores; periurbanização⁴ ou suburbanização – dilatação progressiva da periferia; e difusão reticular – expansão urbana independente dos campos de polarização dos grandes centros.

Para Dematteis, a superposição dos processos de periurbanização e difusão reticular passou a constituir um processo estruturalmente novo e não uma dilatação das velhas periferias para a escala regional. Podemos então afirmar que a característica mais marcante, que torna esse novo processo de crescimento da mancha urbanizada realmente diferente do antigo crescimento periférico, é a associação dos movimentos de dispersão e descentralização.

Para que esses conceitos fiquem claros, devemos ressaltar que a dispersão da mancha urbana, por si só, não leva necessariamente à descentralização das atividades antes polarizadas nos centros antigos das cidades. Podemos afirmar que, a grosso modo, até a década de 1970, o tecido urbano já crescia de forma dispersa, mas pouco descentralizada; a dispersão se dava sobretudo nas áreas residenciais, que apesar de distantes, ainda eram muito dependentes dos antigos núcleos

3 Como Gottdiener descreve, em 1997, para os EUA.

4 Diferentemente de outros autores, Dematteis não define a periurbanização em si como um processo estruturalmente novo, mas sim como um desdobramento da suburbanização.

centrais. Os empreendimentos residenciais já se apresentavam de maneira dispersa mas inseridos em uma relação tradicional de centro-periferia, que na verdade acabava reforçando o papel polarizador dos núcleos centrais.

Era essa a realidade com a qual Ernest Burgess trabalhava em Chicago, quando em 1925 propôs um modelo de entendimento do crescimento urbano para as metrópoles norte americanas, conhecido como “Modelo dos Anéis Concêntricos”. Burgess já apontava para a dispersão dos setores residenciais, que cresciam em zonas na forma de anéis concêntricos, fortemente vinculadas ao centro financeiro e comercial tradicional.

A difusão reticular representaria então a descentralização das atividades produtivas, antes localizadas nesses núcleos urbanos. No entanto, diferentemente do que observa Dematteis (1998), essa descentralização não parece ocorrer independente dos campos de polarização dos grandes centros, podendo ser entendida como um tipo de dispersão, ou melhor, desconcentração, só que por parte daquelas atividades que faziam com que os centros urbanos polarizassem as suas regiões envoltórias. É somente com a saída dos empregos das áreas centrais, ou seja, com a dispersão dos setores industriais, de comércio e serviços, que esta também passa a representar um processo de descentralização das atividades tipicamente urbanas.

Como observa Reis (2006), com o surgimento de grandes massas populacionais urbanas após a revolução industrial e problemas ligados ao atendimento dos transportes, consumo e habitação, estes somente poderiam ser enfrentados de duas maneiras: pela concentração ou pela dispersão. Em um primeiro momento a concentração levou a formação das regiões metropolitanas, de grandes unidades industriais, de grandes bairros com instituições financeiras, e adensamento residencial servindo a uma única região. Em um segundo momento, o processo de desconcentração dessas atividades está ligado à formação de um número maior de centros de escala média, ligados entre si por sistemas ágeis de transporte e comunicação.

Segundo o autor, 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 EUA anteriormente. Ocorre, então, uma maior concentração empresarial, maior envolvimento com grandes capitais, e atuação em escalas crescentes com redes de unidades de grandes proporções, planejamento e racionalização das atividades, especialização, conquista de grandes mercados, utilização de marketing também em larga escala e para algumas atividades, produção em série.

Sendo assim, tornou-se possível oferecer em escala regional os mesmos tipos de bens, produtos e serviços que anteriormente somente eram encontrados nas regiões metropolitanas (INDOVINA, 2003 apud REIS, 2006). Podemos dizer que a concentração, a nível empresarial, possibilitou a dispersão física da distribuição de bens, produtos e serviços utilizando-se da rede de transportes construída pelo Estado.

Como observa Reis, nesse segundo momento, “serviços de nível metropolitano” são capazes de atender a extensas áreas urbanizadas, ainda que descontínuas ou de baixa densidade. Para ele, essas empresas se beneficiam das vantagens de estarem localizadas fora das cidades, aumentando dessa forma a sua acessibilidade ao usuário final, que na sua grande maioria utiliza o transporte automotivo individual (INDOVINA, 2003 apud REIS, 2006).

Nos EUA, como aponta Garreau (1991), primeiro verificamos a criação de grandes *shoppings centers* para atender aos subúrbios (*malls* fechados, *strip centers* e mais recentemente *lifestyle centers*), depois vieram os escritórios das grandes corporações, atraídos sobretudo pela proximidade dos locais de moradia mais prestigiosos. Hoje verificamos que são produzidos novos espaços em que se dão quase que concomitantemente à instalação de moradias, empresas, centros de compras de grande, pequeno e médio porte.

“O processo de desconcentração de atividades em escala regional desencadeia mudanças significativas nos modos de vida dos habitantes. Os meios de transporte individuais e coletivos, a tecnologia de comunicação, o surgimento de pequenas áreas urbanas ao longo das rodovias e a expansão do setor de serviços possibilitam aos moradores da faixa de urbanização dispersa usufruírem das vantagens de uma metrópole

(educação, compras, programação cultural, lazer e serviços diversificados) e, ao mesmo tempo, permitem-lhes a participação em uma organização local, de características provincianas, com vizinhança limitada, maior contato com a natureza, organização coletiva etc.” (REIS 2006, p.151).

Para entendermos o fenômeno da dispersão enquanto descentralização das atividades de produção, comércio e serviços, é fundamental, além do entendimento de que ela é composta de diversos processos, a compreensão das escalas envolvidas. No âmbito local, sobretudo nos municípios centrais das regiões metropolitanas, é verdade que o centro não é mais o principal destino de compras ou localização dos empregos para uma grande parcela da população, que pode se deslocar tanto em direção às áreas mais centrais quanto às mais periféricas, em suas diversas atividades do dia-a-dia.

No entanto, estudos como os feitos por Sassen (1991) ainda apontam para uma forte concentração de serviços mais especializados em alguns municípios ou conjuntos de municípios, que polarizam suas regiões envoltórias. Nesse sentido alguns locais ainda são responsáveis pelo processamento de bens e pela realização de serviços que organizam vastas regiões. Esses locais, por sua vez, podem ser polarizados por outros e assim por diante, formando uma rede mundial de produção que culminaria na preponderância de Nova York, Londres e Tóquio como cidades globais. Como o próprio Dematteis afirma: *“Na atualidade, todo centro, cresce, pára, ou entra em declínio segundo suas especializações, a natureza de seus intercâmbios com outros nós da rede e de suas condições ambientais locais”* (DEMATTEIS, 1998, p.25).

Podemos dizer que, na escala municipal, muitas vezes tendemos à dissolução do centro tradicional, que passa a dar lugar a uma rede difusa de produção, comércio e serviços. No entanto, em escalas regionais, esses serviços ainda são organizados segundo uma hierarquia, na qual alguns locais possuem serviços mais especializados e em maior quantidade do que outros.⁵

⁵ Esse fenômeno é bem representado pela formação do chamado centro expandido na Região Metropolitana de São Paulo, por exemplo.

Dados de Orfield (2002), para os Estados Unidos, apontam como alguns dos subúrbios de lá, que ele classifica como *affluent job centers*, apesar de abrigarem somente 7% da população daquele país, concentram 17% dos espaços de escritórios, 2.5 vezes mais do que a participação média nacional. Ou seja, alguns municípios ou conjuntos de municípios, que não são necessariamente os centros urbanos tradicionais, passam a abrigar, de maneira dispersa em termos locais, serviços e empregos que estão concentrados quando vistos do ponto de vista regional, competindo com outros pontos da mesma região pela polarização de atividades mais dispersas, que podem se localizar fora da região ou até mesmo fora do país em questão.

Voltamos então novamente à questão da escala, pois como observa Castells (1999), grande parte da população mundial tende a se concentrar fortemente no que ele chama de *megacidades* - conjuntos de municípios formando áreas urbanas com mais de 10 milhões de habitantes. Ou seja, em uma escala global poderíamos estar assistindo a um movimento de concentração populacional nesses aglomerados urbanos que polarizam vastas regiões, às vezes países inteiros, servindo de ponte a um mercado global de bens e serviços.

Cabe lembrar que esses movimentos de dispersão e concentração, que se dão em diversas escalas, acabam criando uma reorganização espacial que não ocorre mais com base nos antigos modelos de produção do espaço, gerando um tecido urbano qualitativamente novo. É o que Castells (1999) chama de “espaços de fluxos” e “espaços de lugares”, que mostram claramente aspectos fundamentais para entender a formação das novas tipologias urbanas nas áreas dispersas.

1.2 O papel da tecnologia

“A pé ou de carro, mudam as distâncias, o importante é saber se gasta o mesmo tempo para a mesma ação” (SANCHEZ, 1998, p.74).

As tecnologias de transporte e informação desempenham um papel fundamental na formação do novo tecido urbano disperso. A seguir, analisaremos de que forma a implantação de novas infra-estruturas tanto de transportes de mercadorias quanto de passageiros e informação, que propiciam um grande aumento de mobilidade, possibilitou a dispersão dos novos empreendimentos.

1.2.1 Infra-estrutura e mobilidade

O processo de crescente aumento da mobilidade que tem seu início com a construção das primeiras máquinas a vapor durante a revolução industrial, possibilitando ao homem a utilização de outras forças motrizes que não a sua, passa pela implantação das grandes malhas ferroviárias no século XIX, integrando extensas porções de terra, e tem seu maior expoente a partir de meados do século XX, com o crescimento da rede de auto-estradas e das primeiras grandes redes de telecomunicações.

Diferentemente das ferrovias, que apenas agilizaram os processos de trocas entre o campo e a cidade ou entre cidades, as rodovias e as telecomunicações acabaram alterando profundamente tanto as relações entre cidade e campo como seus próprios espaços construídos. Em ambos os casos são infra-estruturas que se diferenciam das demais pela possibilidade de, em um mesmo meio físico, se ter um grande número de pessoas, mercadorias, ou informações, com diferentes locais de partida e de destinos, transitando ao mesmo tempo. Ou seja, o transporte se dá de maneira individualizada, com múltiplas possibilidades de escolha de trajeto e tantas possibilidades de entrada e saída da rede quanto forem os usuários dela.

No caso do Brasil, a construção das auto-estradas possibilitou, em um primeiro momento, que as indústrias ficassem mais afastadas dos centros urbanos, evitando-se assim que as matérias-primas circulassem pelas cidades congestionadas, e permitindo que fossem controlados os problemas de poluição, ao mesmo tempo em

que se atendia a uma demanda por parte das empresas por terrenos cada vez maiores para sua instalação.

Já na década de 1930, os planos de Prestes Maia para cidades como São Paulo e Campinas faziam restrições quanto à localização de indústrias dentro do perímetro urbano e previam a construção de largas avenidas saindo de suas áreas centrais em direção à periferia, além de anéis de avenidas (*parkways*) em seu entorno. Algumas dessas obras acabaram ficando apenas no papel. No entanto, muitas outras foram executadas e, a partir da década de 1980, algumas das idéias principais desses projetos foram sendo retomadas, principalmente a construção dos anéis rodoviários de contorno, que têm sido uma tônica tanto do governo federal quanto do estadual, para cidades de grande e médio porte.

Nos Estados Unidos, os programas federais de auxílio à construção de rodovias criaram condições para que, já na década de 1960, o país possuísse uma extensa malha rodoviária. Isso possibilitou ao setor imobiliário incorporar grandes loteamentos periféricos inspirados nos modelos de cidade-jardim, com casas a preços mais acessíveis para a classe média americana em função, sobretudo, do menor valor da terra e da produção em larga escala.

Mesmo em países como a Inglaterra, que a princípio adotaram programas de expansão dos grandes centros urbanos baseados no transporte ferroviário, o que se observa é que, mais tarde, esse modelo foi dando lugar ao transporte rodoviário, tanto pelo custo mais baixo de implantação quanto pela flexibilidade que oferece.

Paralelamente à construção de uma extensa malha rodoviária, em muitos países ocorre o desenvolvimento das primeiras redes de transporte e processamento de informação. Principalmente a partir da década de 1970, com o desenvolvimento da computação eletrônica e a possibilidade da automatização das conexões entre usuários, a capacidade das redes de transmissão de informação aumentou rapidamente. A informação passa a ser considerada uma *commodity*, e a Internet passa a mediar tanto trocas materiais quanto de informações, sejam elas dados de mercado, fotos, vídeos, músicas ou softwares.

Essa mobilidade de informação, juntamente com as novas infra-estruturas de circulação, possibilitou que grandes porções de terras fossem incorporadas à

dinâmica de trocas das cidades. Houve uma homogeneização das áreas que receberam esses equipamentos, no que diz respeito à interação com o sistema urbano. A distância física tornou-se menos importante, na medida em que, de qualquer parte dessa rede urbana se podem acessar os seus principais nós com grande rapidez. O tempo de deslocamento passou a incorporar outras variáveis e não somente a distância.

O espaço físico, como o reflexo das relações urbanas, mudou para poder acompanhar as novas possibilidades de produção e troca. Como afirma Oriol Nel-lo (1998), as novas forma de urbanização já não respeitam limites jurídicos e nem estão ligadas à proximidade ou continuidade física. O espaço atual, segundo ele, se caracteriza por redes de relações, mercadorias, pessoas; fluxos de informação que criam redes de geometria variável sobre o território. Estaria então ocorrendo uma rápida homogeneização de hábitos em escala global, e em escala regional a dependência estaria sendo substituída pela complementaridade entre regiões.

As regiões servidas pelas novas redes de infra-estrutura são hoje as mais procuradas. O valor de um terreno ou imóvel passa a ser medido pela sua inserção nessa nova rede urbana. Como observa Reis (2006), com a incorporação de vastas áreas do campo, o valor médio da terra urbanizada tende a cair. Enquanto isso, as áreas mais próximas das rodovias tem a tendência a se tornarem cada vez mais caras. Hoje, em muitas regiões, as principais atividades de troca e produção localizam-se nas margens das rodovias: comércio, indústria, escritórios e lazer.

Como já observamos, as cidades menores passam a ser mais procuradas enquanto que as maiores perdem população. Tornou-se possível para um número cada vez maior de pessoas trabalhar, morar e estudar em cidades diferentes, ampliando suas redes de relações e criando um sistema urbano com uma abrangência e simultaneidade inéditas na história. Como nos diz Monclús (1998), essa mobilidade associada à crescente segregação funcional dos espaços faz com que lugares possam estar vazios durante horas, dias ou meses.

O campo foi incorporado às cidades e essas passaram a trabalhar em conjunto dentro de um único sistema, que graças às novas infra-estruturas, ampliou a mobilidade, oferecendo novas escolhas de localização e circulação.

1.2.2 Infra-estrutura e dispersão

Um dos principais efeitos da construção da nova rede de infra-estrutura, tanto rodoviária quanto de telecomunicações, foi a criação de novas possibilidades de localização dentro do sistema urbano. Quase todas as atividades urbanas tiveram suas possibilidades de localização expandidas a partir do momento em que se inverteu a acessibilidade, de forma a privilegiar as regiões periféricas, em detrimento dos antigos centros do sistema.

Além disso, ao se repensar a localização das diversas atividades dentro de um sistema de transporte e informações aberto, a mancha urbana se reconfigurou, baseada nas decisões individuais de cada membro do sistema, sempre de acordo com suas próprias necessidades. Surgiram novas tipologias, mais adequadas aos novos lugares onde as atividades urbanas estavam se instalando, levando em conta suas necessidades internas, os custos do terreno, as novas leis de proteção ambiental e principalmente o novo modelo dominante de acesso ao sistema urbano: o automóvel.

O transporte individual alterou a lógica do sistema de circulação a partir do momento em que, além de competir com a infra-estrutura de transporte coletivo já montada, possibilitou maior flexibilidade quanto às decisões sobre localização. Não é necessária uma grande concentração de usuários para que o sistema se torne viável, uma vez que os pontos de entrada e saída podem ser tantos quantos forem os usuários do sistema. Ao escolher a localização, o que importa é saber em quanto tempo e a que custo se pode chegar àquelas partes do sistema que são importantes para o usuário em questão, seja ele uma grande empresa multinacional ou uma família de quatro pessoas.

Áreas centrais, antes muito valorizadas por sua localização estratégica em relação às antigas infra-estruturas de circulação, como as ferrovias, se tornaram desvantajosas pelo alto custo da terra e por serem menos acessíveis do ponto de vista do transporte privado.

Novas áreas periféricas, servidas de boa infra-estrutura de circulação e de telecomunicações, apresentavam preços muito mais baixos. Tornou-se vantajoso localizar-se fora dos antigos centros urbanos, principalmente em países com

grandes porções de terras disponíveis. A terra mais barata e o fácil acesso compensam a falta de alguns equipamentos de infra-estrutura básica que, graças aos avanços na tecnologia, puderam passar a ser implantados pelo próprio empreendedor somente nas regiões em que se fazem necessários.

No Estado de São Paulo, no final da década de 1980, a infra-estrutura rodoviária⁶ e de telecomunicações já estava distribuída de tal forma que não se justificava economicamente a antiga concentração de empreendimentos, seja em escala regional, seja na malha intra-urbana⁷. Algumas cidades perderam indústrias, que, em geral, se deslocaram para cidades menores. Os estabelecimentos comerciais e de serviços, que dependem basicamente da circulação, tenderam a se concentrar nas áreas de mais fácil acesso: as rodovias perimetrais. Por sua vez, as moradias e as indústrias procuraram áreas mais distantes, onde a terra é mais barata, distribuindo-se de maneira mais dispersa.

Como observa Reis (2006), durante a primeira fase do processo de industrialização que vai até 1945, ano de encerramento da Segunda Guerra Mundial, a grande maioria das indústrias paulistanas estava localizada dentro do perímetro urbano da cidade ou em seus arredores, uma vez que dependiam de fontes de energia como o carvão, e de linhas de transporte, para o seu funcionamento. Durante a Primeira Guerra, com a dificuldade de abastecimento, as indústrias passaram a usar a eletricidade da São Paulo Tramway Light and Power, mas nesse período ainda permaneceram dentro do perímetro urbano. Foi somente após a construção das primeiras rodovias que as indústrias puderam deixar as cidades. Como nos diz Reis: *“voltando para o campo, porque no século XVIII, antes das máquinas a vapor, as primeiras fábricas de tecido na Europa, ficavam no campo”* (REIS, 2006, p. 117).

Como o autor registra, os primeiros projetos de rodovias de classe especial em São Paulo, aqueles que previam pavimentação em concreto ou asfalto, iniciaram-se

⁶ Como afirma Reis, embora as rodovias tenham sido muitas vezes descritas como “um recurso de valorização do transporte privado, em benefício da indústria automobilística” (REIS, 2006 p.93), o transporte de cargas e de passageiros em veículos de uso coletivo, tem sido uma peça chave nos processos de dispersão industrial e populacional por sobre o território.

⁷ Importantes estudos sobre desconcentração industrial foram publicados pelo NESUR (Núcleo de Estudos Urbanos da UNICAMP).

em 1938, logo antes da Segunda Guerra Mundial. Essas obras foram então interrompidas entre 1942 e 1945 e retomadas após o término da guerra. Em 1947 foi inaugurada a primeira pista da via Anchieta, em 1948 a Anhanguera, e em 1951 a Dutra. Em vinte anos essas rodovias já estariam saturadas e seriam então construídas novas auto-estradas de maior capacidade como: Castelo Branco, Imigrantes, Bandeirantes, e Trabalhadores (atual Ayrton Senna).

As novas rodovias possibilitaram não só a dispersão industrial, mas também que novos empreendimentos residenciais começassem a se instalar fora dos antigos centros, geralmente em regiões que fazem parte de grandes sistemas urbanos, ou seja, em lugares onde estão estabelecidas relações de troca entre diversos pontos de um território, mesmo não havendo continuidade física entre eles. As novas tecnologias tornaram viável a implantação, em menor escala e a menor custo, de equipamentos de infra-estrutura básica, tais como o tratamento e distribuição de água, coleta e tratamento de esgoto e processamento de lixo. Não havia mais a necessidade de continuidade física entre os novos empreendimentos. Cada membro do sistema passou a escolher a sua própria localização tendo em vista sua relação com toda a cadeia de produção e consumo de uma região e as oportunidades de espaços disponíveis em um determinado momento.

Desde o início, esses empreendimentos foram muito dependentes de grandes volumes de capital, pois a infra-estrutura básica, a partir do momento em que ficava a cargo do empreendedor, só se tornava vantajosa, e possível, quando implantada em larga escala. Com o passar do tempo surgiram novas necessidades, tanto de implantação quanto de gestão dessa infra-estrutura, fazendo com que os aportes de capital fossem ainda maiores. Tornou-se comum a criação de fundos de investimento com o objetivo de captar recursos para determinados empreendimentos, sempre associados à figura de um incorporador.

Como aponta Reis (2006), a implantação de uma infra-estrutura ou serviço em larga escala, seja a de rede de água ou a do estacionamento para automóveis, fez com que, desde o início, esses novos empreendimentos adquirissem um caráter coletivo a fim de tornar economicamente viável a implantação e gestão desses equipamentos. Mesmo para as indústrias de grande porte, em um determinado momento, tornou-se vantajoso instalarem-se associadas a outras indústrias que

necessitassem de infra-estrutura e de serviços semelhantes. Para o comércio, as tipologias resultantes desse processo de associação foram os centros comerciais; para as indústrias, os loteamentos industriais; para as residências, os condomínios e loteamentos fechados e para os escritórios, os condomínios de serviços.

Essas tipologias passaram a constituir unidades autônomas da rede urbana, que atendem a necessidades semelhantes de usuários associados, muitas vezes não importando quais são as unidades vizinhas. As trocas têm se dado muito mais em relação aos nós da rede urbana do que entre suas pontas, mesmo que elas estejam próximas, fisicamente, umas das outras. Reforçando assim o caráter disperso da urbanização, com grandes vazios entre os empreendimentos.

As novas tipologias consomem porções muito maiores de terra do que aquelas anteriormente produzidas, tanto em função do espaço para o automóvel quanto pela disponibilidade de terra, a um preço mais baixo do que nos antigos núcleos urbanos, ou pela própria exigência das novas legislações ambientais e urbanas. As leis de proteção ambiental são mais rígidas, o que força mudanças no desenho da mancha urbana. Essas mudanças favorecem a descontinuidade e a dispersão, a partir do momento em que se torna normal o respeito pelo meio ambiente, privilegiando não só a continuidade da mancha urbanizada, mas sim a manutenção das áreas de preservação, lazer e recreação.

De maneira geral, o que se observa é que a mudança de escala de deslocamento em função da utilização do automóvel, a descontinuidade das áreas urbanizadas e a baixa densidade dentro dos empreendimentos tem contribuído para a dispersão da mancha urbana. Esta, em vários momentos, se aproxima em seu aspecto físico mais do campo do que da cidade, todavia mantém relações de troca e usos tipicamente urbanos.

1.3 O papel do Estado

1.3.1 O Estado como viabilizador da infra-estrutura

“Não há como minimizar a importância das inovações tecnológicas na comunicação, nos transportes e na produção industrial, para as mudanças no processo de urbanização, que se constitui sobre essas bases. Mas não é possível ignorar que, desde o Renascimento, são os investimentos dos ‘príncipes’ que viabilizam as pesquisas. Ou seja, sem projetos políticos, o desenvolvimento científico e tecnológico não ocorre ou as inovações nesses setores só são incorporadoras a longo prazo. O desenvolvimento tem raízes não só tecnológicas, mas também sociais (econômicas, políticas, culturais e ideológicas)” (REIS, 2006, p.26).

Uma vez que os movimentos de dispersão e de descentralização têm como pontos de partida as grandes infra-estruturas de transporte e telecomunicações, que só se concretizam com um elevado e constante aporte de capitais públicos em seu planejamento, execução e manutenção, podemos dizer que a produção do novo espaço urbano regional envolve tanto a participação do Estado como a do mercado.

Como indica Lopez (1998), os investimentos em infra-estrutura podem ser considerados resultado da necessidade em se ganhar eficiência, decorrente de condições de produção, cada vez mais competitivas, em um mundo economicamente integrado. Os governos de cada país tendem a realizar pesados investimentos a fim de ganhar produtividade e atrair novas empresas para seus territórios.

No entanto, como procuramos demonstrar anteriormente, a partir do momento em que essas infra-estruturas estão implantadas, abre-se caminho para inúmeras transformações nos tecidos urbanos que podem ocorrer, sobretudo, através da apropriação dos benefícios por elas gerados, a partir da atuação de grupos locais.

Segundo Gottdiener (1997), a natureza do desenvolvimento metropolitano é dependente tanto do crescente poder das corporações oligopolistas, das burocracias estatais e de muitos outros aspectos das novas relações sócioespaciais, que vêm se estabelecendo nas últimas décadas, quanto da própria tecnologia.

Como o autor afirma, seria errado assumir um papel determinista onde os avanços na tecnologia são a única força produtora do novo espaço regional, até porque, como já observamos anteriormente, esse novo espaço que vem se configurando, assume formas distintas conforme as características físicas, culturais e econômicas, próprias das diversas localizações onde ele se desenvolve.

Gottdiener (1997) cita, como exemplo de intervenção do Estado na economia e de suas conseqüências no espaço territorial local, o financiamento do governo norte-americano para a agroindústria a partir do início do século XX. Segundo ele, o Estado americano possibilitou o surgimento da agroindústria com subsídios em dinheiro para pesquisa tecnológica. Neste processo de substituição da agricultura familiar, mudaram as áreas de cultivo e criaram-se inúmeros bolsões de pobreza. Grandes quantidades de terra foram liberadas para especulação ou desenvolvimento urbano, com graves conseqüências na vida social, econômica e cultural do meio rural.

Para Gottdiener, o Estado norte-americano juntamente com o setor imobiliário, passaram a formar, nessa época, a vanguarda das transformações espaciais. Sendo que o aumento no consumo de casas, após 1930, se deveria em grande parte aos incentivos oficiais do Estado para superar a fase de sub-consumo (resgatar bancos do colapso). Acreditava-se também que trabalhadores, com dívidas de longo prazo, estariam menos suscetíveis a participar da militância trabalhista.

Podemos ir um pouco mais além nessa análise, uma vez que o financiamento do Estado, assim como mostra o autor referindo-se a utilização dos automóveis, não seria por si só um fator de suburbanização, podendo ser empregado tanto na compra de casas quanto de apartamentos, sem que ocorresse necessariamente a formação de um tecido urbano disperso.

Podemos dizer então que a suburbanização, na forma como ela aconteceu, estaria ligada não só ao financiamento estatal para compra da casa própria, mas também à criação de um sistema rodoviário de alta capacidade, que possibilitou o afastamento das novas áreas residenciais dos antigos núcleos urbanos, criando novas possibilidades de urbanização.

Segundo dados apresentados pelo mesmo autor, em 1956, o *Federal-Aid Highway Act* cria o sistema interestadual de estradas de defesa. Na década de 1950 são construídas um milhão de casas por ano. De 1950 a 1970 são 30,5 milhões, dez milhões a mais do que o aumento líquido de famílias. De 1958 a 1978, 57.000 quilômetros quadrados de terra passam de agrícolas à suburbanas (BROWN, ROBERTS, 1978 apud GOTTDIENER, 1997).

"[...] o espaço suburbano foi produzido pela articulação entre o Estado e o setor imobiliário, que favoreceu uma forma particular de atividade de circuito secundário em lugar de outras alternativas, como o crescimento planejado e coordenado, que poderia ter sido tentado tão rapidamente quanto possível e que poderia ter preservado valores de comunidade tanto na cidade quanto no interior" (GOTTDIENER, 1997, p.249).

Esses dados são interessantes quando comparados com a realidade brasileira, sobretudo após a década de 1970. No Brasil, de 1960 a 1970, o uso do automóvel já é bastante difundido entre as camadas de mais alta renda, no entanto o crescimento urbano residencial desses setores ainda se faz, com raras exceções, dependente do antigo núcleo urbano. Alguns núcleos mais afastados são ainda destinados ao lazer e a recreação.

É só a partir dos anos 1970 que passamos a observar, nas camadas de alta renda, um afastamento em relação ao centro da cidade, sobretudo viabilizado a partir da implementação de melhores vias de locomoção inter e intra-regionais. É nesse momento em que o tecido urbano passa a se fragmentar mais fortemente.

No Brasil, observamos que não só a criação de uma infra-estrutura rodoviária e de telecomunicações por parte dos poderes públicos federais, estaduais e municipais tem possibilitado a formação do espaço urbano regional como também, dentro desse espaço, a fomentação propositada de tipologias específicas que servem aos interesses de determinados grupos. Nesse sentido temos, como exemplo, os incentivos dados por poderes públicos municipais, a partir sobretudo da década de 1990, a formação de loteamentos fechados em seus territórios, através da facilitação legal de sua implantação.

1.3.2 Estado e planejamento

Podemos dizer que além de fomentar políticas de desenvolvimento e implementação de infra-estruturas urbanas, é o Estado, em última instância, que exerce ou não o poder de regulamentar, em maior ou menor grau, a formação dos novos tecidos urbanos. As novas tipologias surgem como demandas por parte da iniciativa privada, que vê, na infra-estrutura desenvolvida pelo Estado em âmbito inter-regional, uma nova possibilidade de negócios. No entanto, a implantação das novas tipologias depende da regulamentação do Poder Público local, que através dos planos diretores, leis de zoneamento, uso e ocupação do solo e códigos de obras, ordena a atuação da iniciativa privada e molda a ocupação do espaço urbano.

O crescimento acelerado do espaço urbanizado, de forma cada vez mais dispersa, vem apresentando novos desafios ao Estado, tanto naquilo que diz respeito ao seu planejamento regional quanto no disciplinamento do espaço construído ao nível local. Se o espaço físico hoje se apresenta ilimitado do ponto de vista físico e funcional, ele ainda permanece repleto de limites do ponto de vista social e administrativo (NEL-LO, 1998), fazendo com que o Poder Público local perca eficiência e legitimidade, uma vez que corresponde cada vez menos ao espaço de vida cotidiana de seus cidadãos.

O que observamos é que o planejamento urbano ainda se dá a nível local ou regional no antigo modelo metrópole-periferia, enquanto que as novas redes urbanas abarcam dezenas ou centenas de municípios que se complementam e que competem entre si na busca de investimentos ou benefícios. Nesse sentido as melhores soluções têm sido dadas através da substituição do planejamento clássico pelo planejamento setorial (de auto-estradas, redes de energia, telecomunicações, água, etc.), independentes entre si e de responsabilidade de diversos órgãos públicos e privados. No entanto, mesmo onde isso ocorre, é importante ressaltar que esse planejamento se dá completamente desconectado do planejamento do uso e ocupação do solo, que ainda permanece no âmbito local e regional.

Quanto ao espaço construído, podemos dizer que, ao mesmo tempo em que esse novo modelo de urbanização apresenta aspectos positivos, como a diminuição das densidades em áreas centrais muitas vezes congestionadas, uma maior homogeneização da infra-estrutura sobre o território e maiores oportunidades de

trabalho, ela pode gerar novos tipos de segregação espacial indesejados, além de excessiva especialização funcional dos espaços (que podem permanecer vazios por horas, dias ou meses), dificultando o planejamento integrado, além de políticas redistributivas em nível local. Como mostraremos, a segregação nesse tipo de tecido urbano assume diversas formas em função do seu próprio tipo de crescimento.

O crescimento acelerado da mancha urbanizada vem gerando um alto consumo de materiais e energia provocada pela planificação dos usos dos solos, pela popularização do uso do automóvel e dos motores a diesel, e pela dinâmica de consumo que tende a acelerar o processo de obsolescência dos espaços e produtos. Acreditamos que as soluções para esses problemas devam passar necessariamente pelo desenho urbano. Como afirma Rueda:

“O crescimento de novos espaços urbanizados e a renovação dos já existentes deveria se basear em qualidade (e menos em quantidade), no aumento da informação organizada, na eficiência energética e na redução do consumo de recursos” (RUEDA, 1998, p.96).

Sem a organização por parte do Poder Público, tanto na escala do planejamento regional quanto no âmbito local, através do desenho que articule ambas as escalas, não há como esperar esse tipo de atuação da iniciativa privada. Começamos hoje a assistir, por parte da população organizada, um início de resistência ao desenvolvimento inseqüente da mancha urbana. No entanto, cabe aos arquitetos e urbanistas apresentar propostas que otimizem a utilização de recursos, mostrando que o crescimento pode ocorrer em outras bases.

Para isso é fundamental que tanto arquitetos e urbanistas quanto o próprio Poder Público entendam e incorporem, em sua maneira de trabalhar, a forma atual de produção do espaço urbano. Não é mais possível, como veremos mais adiante, fazer separações do tipo urbano e rural, ou imaginar que o espaço público será o único ou o mais importante espaço de ligação entre os novos empreendimentos. Interpretações errôneas da realidade nos levam à busca de soluções que não são as mais adequadas a nossa condição e perpetuam sistemas de planejamento, aprovação e gestão, que ao invés de garantir melhor qualidade aos novos projetos acabam por fragmentá-los e enfraquecê-los.

1.4 O papel do mercado imobiliário

Como procuramos demonstrar anteriormente, o mercado imobiliário não é o único produtor do novo espaço urbano e nem o principal responsável pelas transformações ocorridas no processo de urbanização que verificamos em diferentes partes do globo durante a segunda metade do século XX. Mudanças tecnológicas, a participação do Estado, bem como processos sociais e de ordem econômica que fogem à atuação do mercado imobiliário, tiveram uma importância fundamental dentro dessas transformações.

No entanto, como principal detentor dos meios e do capital necessário para a produção do espaço urbano, o mercado imobiliário é a parte mais visível e uma das mais ativas dentro desse processo de transformação. Até porque, sua atividade principal é a geração de dividendos através do produto imobiliário nos seus mais diversificados formatos, atuando muitas vezes em escala transnacional e recorrendo aos mais diferentes setores da política, da mídia e do marketing, como meio de viabilizar e acelerar o seu negócio.

Devemos lembrar que a formação e a consolidação de um mercado imobiliário de padrões internacionais é algo recente no Brasil, onde sua atuação esteve intimamente relacionada à especulação imobiliária. O mercado imobiliário, assim como outros setores da economia, esteve durante décadas intimamente ligado à obtenção de facilidades e privilégios por parte do Estado: grilagem de terras públicas e privadas, acesso privilegiado e diferenciado às infra-estruturas de transportes e saneamento, mudanças de zoneamento, alterações em coeficientes de aproveitamento construtivo, uso indevido de verba pública.

Como afirma Reis (2006), para o mercado imobiliário as relações com o Estado são necessariamente mais intensas e complexas do que para outros setores empresariais, já que o tempo de projeto e execução para cada novo empreendimento é maior do que em outros setores empresariais. Além disso, a aprovação se dá de forma individualizada a cada novo projeto, e a matéria-prima essencial à sua atuação é o terreno ou gleba, cujo valor e vocação são diretamente influenciados pelas obras de infra-estrutura de âmbito regional e local, sempre de responsabilidade do Estado ou de uma concessão regulada por este. Soma-se a isto

o fato de que a viabilização das vendas somente pode ser feita mediante financiamento público ou privado, sempre regulamentado pelo Estado.

Recentemente, a escassez de terras urbanizáveis nas principais regiões metropolitanas, aliada a um acirramento da concorrência e a mudanças nas leis federais e municipais, e sobretudo a criação do Ministério Público, ajudaram a aproximar esse setor da economia do patamar de países mais desenvolvidos, com prevalência das regras de mercado capitalista e maior transparência por parte do Estado e das empresas envolvidas.

Nesse sentido, de acordo com Reis (2006), temos visto que, também no Brasil, o mercado imobiliário tem adotado formas de organização de caráter industrial, assim como já havia ocorrido nos EUA, Europa e Japão na segunda metade do século XX. Segundo o autor, três momentos marcaram a atuação do mercado imobiliário brasileiro durante o século XX.

Em um primeiro momento, entre 1937 e 1964, o mercado é financiado basicamente pelos IAPs (Institutos de Aposentadorias e Pensões) das diferentes categorias profissionais e pela Caixa Econômica Federal. Nesse momento os empreendimentos ainda possuíam um menor porte e estavam localizados em sua grande maioria dentro do tecido urbano existente.

Em um segundo momento, após 1965, é criado o SFH – Sistema Financeiro de Habitação, e os programas habitacionais para baixa renda passam a ser financiados pelo BNH – Banco Nacional da Habitação. Nesse período os conjuntos adquirem um maior porte e passam a ser implantados em áreas mais distantes dos centros urbanos, apresentam também um *mix* diversificado de casas e apartamentos. Segundo o autor, é nesse momento em que se inicia a formação de tipologias condominiais.

Em um terceiro momento, que coincide com a década de 1970, quando o crescimento econômico e demográfico nas áreas urbanas se acentua, algumas empresas do setor imobiliário já começam a empreender em áreas mais afastadas do tecido urbano consolidado, através de empreendimentos de grande porte, sobretudo em parcelamentos do solo, que exigiam a implantação da infra-estrutura

urbana necessária à sua realização, tais como adutoras, estações de tratamento de água e esgoto, melhorias no acesso, entre outros.

Podemos ainda afirmar que esses momentos correspondem a realidade de uma pequena parcela do mercado imobiliário, que atuava já em alguma medida de maneira industrial. No entanto, a grande maioria da produção se dava através da auto construção (como ainda ocorre hoje), de pequenos empreendedores que formavam conjuntos de casas de aluguel, ou da criação de loteamentos por empreendedores locais, muitas vezes constituídos pelos próprios proprietários de terras.

Somente nos últimos anos ocorreu a consolidação de um mercado imobiliário em larga escala para empreendimentos urbanos, ao mesmo tempo em que este adquiriu maior transparência e profissionalização. Vivenciamos, desde o final dos anos 1990, o surgimento de grandes grupos de atuação nacional (Rossi, Gafisa, Cyrela entre outros), muitos consolidados a partir da obtenção de expressivos recursos, provenientes da abertura de capital em bolsas de valores.

Em paralelo vimos a consolidação do financiamento privado e do estabelecimento de regras claras ao funcionamento do mesmo⁸, fornecendo novas garantias para compradores e novos mecanismos de obtenção de recursos para construtores e incorporadores. Mais capitalizado e com maior profissionalização, o mercado imobiliário brasileiro mudou a sua escala de atuação, não só diversificando as áreas em que atua, mas também com empreendimentos de maior porte e usos diversificados.

De acordo com Reis (2006), o mercado imobiliário passa, nesse momento, a comprar áreas maiores a baixo custo.

⁸ Após a quebra de grandes incorporadoras, como a Encol, no começo dos anos 1990, foram criadas novas regras para o financiamento imobiliário, com a criação dos Fundos de investimentos Imobiliários - Lei n.º 8.668, de 25/06/93 e do Sistema de Financiamento Imobiliário – SFI, criado pela Lei n.º 9.514, de 20/11/97. Essa lei prevê, entre outros mecanismos, a securitização de empréstimos e estabelece maior transparência na aplicação dos recursos por parte das construtoras e incorporadoras.

“[...] com um mix adequado de modalidades de utilização podem fazer com que as formas de ocupação de alguns terrenos terminem por valorizar extraordinariamente os remanescentes, de modo que o conjunto possa ser comercializado, a curto prazo, com valores elevados. É como se os empresários pudessem realizar em poucos anos a valorização que o adensamento de usos provoca nos tecidos tradicionais ao longo de um século” (REIS, 2006, p.160).

É o que Villaça (1998) aponta como apropriação do valor de localização através da criação, quase que instantânea, de localizações que anteriormente demorariam décadas a se consolidar. Como mostra Reis (2006), os empresários passam então a criar inúmeros novos centros, com um *mix* de usos adequado, alta densidade e valor agregado, promovendo a ocupação de locais anteriormente desocupados ou degradados.

Podemos dizer que hoje a criação de um *mix* de usos é mais importante para o mercado imobiliário do que a definição dos diferentes produtos isoladamente. Não se trata somente da captura da valorização gerada pela criação de uma nova centralidade, na maioria das vezes o que está em jogo é a própria viabilização do empreendimento.

Mais do que a infra-estrutura local, que hoje pode ser levada pelo empreendedor à maioria dos lugares onde a infra de caráter regional (como as grandes rodovias) já se encontra instalada, o que viabiliza o produto imobiliário em áreas distantes dos centros urbanos consolidados é a criação de usos complementares que enriqueçam a experiência de seus usuários, da mesma forma como as áreas centrais (sejam elas compactas ou dispersas) o fazem.

No entanto, cabe aqui recordar que o mercado brasileiro ainda encontra-se em processo de amadurecimento, e que as afirmações acima são tão mais corretas quanto maior for o grau de amadurecimento do mercado imobiliário em questão. Se em países como Estados Unidos, a criação de novos empreendimentos urbanos, via de regra, incorpora as edificações sejam elas residenciais, comerciais, ou empresariais, esse ainda é um fato novo no Brasil, e bastante restrito a alguns tipos de empreendimentos mais ligados ao comércio e a empresas de grande porte.

Devemos lembrar também que, apesar da concentração ocorrida nesse setor, o mercado imobiliário ainda hoje atua basicamente de forma local e por isso mesmo condicionado pelas características regionais de onde ele está inserido (disponibilidade ou não de infra-estrutura, público consumidor, hábitos regionais) e pelas regulamentações tanto a nível local quanto regional, que conduzem a sua ação (leis municipais e estaduais, programas de desenvolvimento setorial, financiamentos e incentivos fiscais ou programas de aceleração do crescimento).

Segundo Gottdiener (1997), podemos identificar três fases distintas no desenvolvimento urbano. Em um primeiro estágio, os especuladores precedem os empreendedores. Na segunda fase, surgem os empreendedores e esses se dividem por especialização: externos, de maior capital e locais, de menor capital. E no terceiro estágio, o próprio governo associa-se aos empreendedores na criação do espaço urbano.

No Brasil, onde grande parte do Poder Público ainda vê todo o mercado imobiliário como especulativo, e durante anos a ligação entre mercado e governo foi marcada pela falta de transparência e má gestão do dinheiro público, ainda estamos consolidando a segunda fase descrita pelo autor.

Não há dúvida entre a diferença de atuação do mercado imobiliário americano e do brasileiro. A rapidez e a escala de atuação do primeiro, assim como o diálogo que se mantém tanto com o Poder Público quanto com a opinião pública, ainda estão décadas à frente do mercado brasileiro. Embora tenhamos observado nos últimos anos, um tipo de produção imobiliária que no Brasil é freqüentemente comparada à americana, como em vários outros setores da produção nacional, também no mercado imobiliário brasileiro convivemos simultaneamente com nichos de excelência e desenvolvimento, em meio a velhas práticas de corrupção e a uma grande maioria da produção desqualificada e desorganizada.

A observação do exemplo americano é, para nós, mais interessante pelas diferenças que contém em relação ao brasileiro do que propriamente pelas semelhanças. É verdade que muitos empreendedores olham para os EUA como o modelo de negócios a ser seguido, no entanto, a escala da produção nacional ainda não atinge nem uma pequena parte da produção americana. É comum nos Estados

Unidos a criação de empreendimentos com milhares de residências, comércio e habitação em curtos períodos de tempo.

No Brasil, os períodos de maturação dos empreendimentos são maiores, as áreas empreendidas são menores e poucos são os empreendimentos entregues com as unidades edificadas. A infra-estrutura ainda não se compara, nem em escala e nem em abrangência. O transporte automotor ainda não é tão difundido e as tipologias são muito diferentes. Trabalhamos hoje com densidades que variam entre 40 e 150 habitantes por hectare nas novas áreas de urbanização, enquanto que os americanos trabalham muito mais próximos dos 40 habitantes por hectare em áreas, para eles, consideradas de alta densidade.

A conclusão é que, ainda hoje, não é possível reproduzir no Brasil o tipo de empreendimento feito nos EUA, embora muito se tenha caminhado nessa direção. Os padrões de urbanização não podem, como muitos acreditam, ser ditados única e exclusivamente pela vontade do mercado imobiliário, e talvez muito menos nesse setor altamente ligado à atuação do Poder Público do que em outros ramos da produção, menos dependentes do mesmo.

Os padrões de urbanização são definidos em função do grau de sofisticação e organização do mercado e da produção, da renda, do valor da terra, hábitos culturais e da participação do Estado. A crescente implantação do chamado modelo americano derivaria então da conjunção de diversos fatores que, como dissemos no início, fogem à atuação do mercado imobiliário, e só se torna possível, ainda que de forma gradual, na mesma medida em que as mudanças culturais, econômicas e tecnológicas forem ocorrendo, principalmente direcionadas pela atuação do Estado.

Não se trataria portanto de um modelo americano, mas como já dissemos, de um processo de transformação nas formas de urbanização, que se inicia com mudanças em escala regional e pelo qual passaram ou vêm passando diversas sociedades, cada uma com seu tempo específico, e com um maior ou menor grau de inserção. Como veremos a seguir, a perseguição de um modelo mais industrial, com toda a conotação que o termo traz consigo (rapidez, produção em massa, organização de processos e maior transparência), deveria ser apoiada por aqueles que durante décadas viram a atuação do mercado como nociva e especulativa.

Os diferentes agentes no mercado imobiliário

O mercado imobiliário tem um papel fundamental na construção dos novos tecidos urbanos, na medida em que é através dele que efetivamente se projeta, produz, e muitas vezes mantém o ambiente construído, com maior ou menor liberdade dada pelo Poder Público, variando conforme o período e o local. No entanto, é importante ressaltar que aquilo que geralmente denominamos como mercado imobiliário é na verdade uma figura abstrata sobre a qual é impossível apontar um único agente, mas sim múltiplos agentes, cada um deles com seus interesses específicos que podem convergir ou não na hora da realização um produto imobiliário.

Entendemos que embora o incorporador imobiliário seja em geral apontado como o principal agente produtor, são tão ou mais importante do que ele na produção dos novos produtos, os construtores, os corretores, os donos da terra e os próprios compradores.

Os grandes proprietários de terras, por muitos anos, ganharam prioritariamente com a valorização de suas glebas através da implantação de infra-estrutura por parte do Poder Público, num processo que tem se modificado profundamente ao longo dos últimos anos. Anteriormente o que se observava é que o próprio dono das terras era, via de regra, o responsável pelo parcelamento de sua propriedade como forma de obter capital através da venda de lotes urbanizados. Em geral, ao fazê-lo, procurava começar primeiro pelas áreas mais afastadas dos antigos núcleos urbanos, produzindo empreendimentos com pouca ou nenhuma infra-estrutura, a baixo custo, cabendo ao Estado, através da pressão popular, realizar a implantação dos equipamentos e serviços mínimos necessários, muitas vezes repassando este custo integralmente aos compradores.

Dessa forma, o proprietário conseguia trazer benefícios tais como a pavimentação, linhas de ônibus, adutoras de água, extensão de redes de energia elétrica, entre outros, gerando a valorização de suas áreas envoltórias, além de realizar empreendimentos com poucos recursos. Hoje muitos municípios modificaram esse cenário através da aplicação de novas legislações, tanto municipais como federais, que prevêm o ressarcimento do Estado em função da

instalação da infra-estrutura de grande porte e a proibição de loteamentos sem infra-estrutura básica por parte do empreendedor.

Sendo assim, não só os empreendimentos têm se tornado mais caros, o que faz com que os proprietários de terras tenham que se associar a outros empreendedores, como se deixou de auferir lucro através da implantação da infra-estrutura por parte do Estado, e indiretamente dos compradores iniciais. Os grandes donos de terra têm então procurado novas formas de valorizar suas propriedades e para isso buscam atrair para as mesmas investimentos privados que possam criar novas centralidades, e que sirvam de estímulo ao desenvolvimento das áreas adjacentes.

Muitas vezes, os pequenos proprietários de terras não conseguem obter os mesmos benefícios, uma vez que estão sujeitos a ação das grandes incorporadoras para a viabilização de empreendimentos em suas terras, sem as quais freqüentemente não conseguiriam fazê-lo nos padrões exigidos, não só pelo Poder Público, mas pelos próprios compradores, que nas rendas média e alta passam a demandar cada vez mais qualificações nesses empreendimentos. Também não conseguem articular políticas públicas de valorização de suas terras, nem usufruir dos benefícios gerados pelos empreendimentos executados em suas propriedades por não possuírem as terras adjacentes.

Já os incorporadores são aqueles que efetivamente viabilizam o produto imobiliário, fazendo um papel de ponte entre o capital, os donos das terras e construtores, para a criação de novos empreendimentos. Em geral, são os empreendedores responsáveis pelo desbravamento de novos mercados e estão a procura de negócios que ofereçam a melhor rentabilidade para o dinheiro investido. Podem atuar em diferentes regiões sem um interesse específico, vão onde estão as melhores oportunidades de negócios. Em um grande mercado como o brasileiro, mas com a demanda extremamente reprimida por sucessivos anos de recessão, crescimento baixo e juros altos, os incorporadores ainda trabalham em cima de determinados nichos de mercado, sobretudo nas camadas de alta renda onde se encontra a maior parte do poder de compra. Somente nos últimos anos vimos a entrada dessas empresas no mercado de baixa renda, sobretudo associadas a grandes construtoras.

Os produtos para esses nichos vão desde aqueles já bem conhecidos até aqueles ainda não explorados, que surgem em função das possibilidades abertas pela tecnologia, infra-estrutura e novos padrões de comportamento. Nas entrevistas realizadas com incorporadores ficou evidente que, mesmo para os grandes incorporadores, é fundamental o cuidado de não oferecer mais produtos do que um determinado mercado consegue absorver em um determinado período de tempo. Ao contrário do que se costuma afirmar, o poder de indução dos incorporadores à aceitação de determinados produtos é mínimo. São inúmeros incorporadores trabalhando em um mercado muito restrito e competitivo, onde a diferença entre a venda ou não de um determinado produto em geral está na diferenciação em relação ao preço e a pequenos detalhes do produto em si. Novos nichos são rapidamente saturados obrigando o incorporador a sempre estar procurando novos mercados e novos produtos, sem se fixar em uma área ou tipologia específica.

Incorporadores trabalham prioritariamente com custos e receitas. Sendo assim, qualquer aumento de custo é integralmente repassado ao comprador, como em qualquer outro ramo da atividade capitalista. Aumentos de impostos e principalmente atrasos na execução de projetos devido a burocracia são as queixas mais comuns entre aqueles que trabalham com a produção imobiliária. Muitas vezes esses custos chegam a inviabilizar determinados produtos ou áreas de um município, assim como o fazem também o custo da terra e alguns tipos de legislações.

Da mesma maneira, reduções de custos, obtidas principalmente pela melhoria da produtividade no projeto e execução também são repassadas, tornando determinados produtos mais competitivos e de venda mais acelerada, o que acaba se refletindo em um maior ganho para o investidor.

Portanto, é extremamente equivocada a idéia de que a produção imobiliária possa induzir a venda de determinados produtos. O que verificamos é uma busca permanente por parte dos incorporadores de novos produtos, cada vez mais adaptados ao gosto e às condições de vida e ao poder de compra dos consumidores.

Nesse sentido pode-se dizer que, ao contrário do que se afirma, é cada vez menor o comprometimento por parte dos empresários com um determinado produto

ou área de atuação. O único comprometimento é com a realização do lucro, conforme as condições dadas pelo governo e pelo mercado em um determinado momento.

Também não é de interesse dos empreendedores a retenção do produto imobiliário a espera de valorização, pois os maiores ganhos do setor vêm justamente da rápida comercialização e a reaplicação do lucro obtido. A antiga prática de retenção de terrenos por parte de loteadores é tão menos usual quanto mais organizado e profissionalizado é o mercado.

Nesse sentido os construtores, cujo lucro advém prioritariamente da construção, têm seu papel ampliado. Cada vez menos interessa aos incorporadores misturar os negócios compostos pela construção e incorporação. Enquanto na construção o objetivo principal é a formatação de um processo construtivo mais rápido e eficiente e que proporcione menores custos por unidade ou metro quadrado, com maior qualidade, o negócio do incorporador é fazer com que o fluxo de capital nunca cesse. A rapidez na circulação do dinheiro é a mola propulsora do negócio. Nesse sentido os construtores têm o papel de encurtar os ciclos do capital, diminuindo o tempo de maturação dos empreendimentos ao entregar todas as unidades já construídas, toda a infra-estrutura já instalada.

Para que incorporadores e construtores possam criar as novas localizações instantâneas, duas coisas são fundamentais, além do terreno e da infra-estrutura geral deve se ter financiamento e escala de mercado consumidor. Estes dois fatores costumam andar juntos e dependem muito mais da situação econômica de um país ou região do que da iniciativa de empreendedores e construtores.

Muitas das grandes incorporadoras que hoje estão presentes no mercado brasileiro (Rossi, Gafisa, Cyrela) surgiram como construtoras, e a partir do momento em que adquiriram escala separaram os negócios de construção e incorporação, muitas vezes contratando construtoras de terceiros para seus empreendimentos.

O marketing, um dos agentes mais visíveis nas novas incorporações, é também um dos mais criticados. Este trabalha nas duas pontas da incorporação: concepção e vendas. Diretamente ligado aos anseios de compradores e incorporadores, o marketing é freqüentemente acusado pela criação e idealização

de um novo estilo de vida, principalmente no que se refere aos novos loteamentos fechados e condomínios-clubes.

No entanto a atuação do marketing na área da concepção é muitas vezes cosmética, já que as variáveis com que os departamentos de marketing podem lidar nas grandes empresas são poucas. Embora este setor tenha muita relevância e grande parte dos recursos destinados a ele, o seu poder de modificação de produtos e projetos é pequeno.

No caso dos loteamentos, fechados ou não, a máxima utilização do terreno para obtenção de área vendável é a maior diretriz de projeto, e os equipamentos de lazer e serviços são poucos, até porque o empreendimento deve viabilizar-se com um baixo número de unidades por metro quadrado quando comparado aos edifícios de apartamentos.

No caso dos edifícios de apartamentos, o departamento de marketing trabalha basicamente com espaços, antes residuais, gerados pelas leis que restringem a ocupação dos terrenos a uma pequena parcela da área total do imóvel. Criam-se assim espaços para piscinas, salões de festas, *home theaters*, *days SPA*, etc... Serviços diferenciados para setores de renda média e alta são hoje uma tendência nos grandes centros urbanos em diversos países, e se no Brasil adotamos os *resorts* urbanos, em Nova York onde não há espaços nos edifícios para tais equipamentos, são comuns os serviços de *concierge*, organização de festas, e *pet centers*. A tipologia propriamente dita não é um produto do marketing senão uma conjunção de diversos fatores que fogem a atuação do mesmo.

Na outra ponta, nas vendas, o marketing trabalha diretamente com corretores na criação de um discurso que ressalte as qualidades e diferenciais do projeto que se está vendendo.

Neste caso, o marketing trabalha na idealização do estilo de vida para os loteamentos fechados, como veremos mais adiante, apelando para o conceito dos primeiros empreendimentos, e no caso dos loteamentos abertos, hoje sobretudo voltados para a baixa renda, o apelo é voltado para o sonho da casa própria. Nesta ponta é que é feita a ligação com o último elo da cadeia, o consumidor.

Não é possível separar o consumidor do mercado imobiliário. Este tem seus desejos socialmente construídos, e embora as respostas às suas necessidades possam variar enormemente, a urbanização também é um processo socialmente construído e diversificado.

Os compradores de imóveis procuram, em geral, espaços agradáveis, seguros, com serviços e comodidade, e embora as respostas para cada uma dessas questões possa variar muito, de pessoa para pessoa, elas estão diretamente relacionadas a um imaginário formado desde a sua infância, de forma coletiva, e o qual eles também ajudaram a moldar. O que podemos oferecer são novas idéias, novos conceitos para cada uma dessas questões, porém, mais uma vez, o sucesso ou não dessas propostas se dará na medida em que estas estiverem em consonância com os desejos e necessidades de compradores e usuários.

CAPÍTULO II - A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

2.0 Introdução

"A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até a mercadoria força de trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho –, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc." (VILLAÇA, 1998, p.20).

Seguimos aqui a definição de Reis, para quem o tecido urbano é o modo pelo qual se definem as relações entre espaços públicos e espaços privados, entre espaços de uso privado e de uso coletivo, sejam esses de propriedade pública ou de propriedade privada (REIS, 2006).

Para ele, é na escala do tecido urbano que se definem as formas de propriedade de parcelas do solo urbano e a propriedade das edificações. É nessa escala que são definidos os espaços de acesso e uso público e as formas de organização coletiva dos espaços. O tecido urbano é uma definição geométrica de relações de propriedade e uma definição social das formas de uso e, portanto, concretiza em si as formas de desigualdade na apropriação dos espaços, as formas de segregação social e apropriação dos valores econômicos produzidos pelo uso social (REIS, 2006).

Como já dissemos, se o espaço ocupado pelo homem é, ao mesmo tempo, produto e condicionante das relações sociais que nele ocorrem, as mudanças verificadas na organização social devem trazer consigo novas formas de organização dos espaços urbanos.

Nesse sentido, diversos autores observam que processos regionais e inter-regionais de desconcentração estão produzindo mudanças no tecido em áreas urbanas, tanto novas quanto já existentes, bem como nas áreas até então consideradas rurais. Alguns destes autores observam que, mesmo nas áreas consideradas dispersas, o tecido urbano não é homogêneo.

Estudos como o de Galster (2001 apud LANG, 2003) sobre a dispersão residencial em seis aspectos principais (densidade, concentração, compactidade, centralidade, nuclearidade e proximidade) nos mostram quão diversos são os tecidos urbanos nessas regiões.

Procuramos, neste capítulo, analisar os aspectos mais característicos dos novos tecidos urbanos, a partir de quatro linhas de abordagem: a diferenciação entre campo e cidade, a emergência de espaços condominiais de convivência, a segregação espacial em suas diversas formas, e o papel da legislação e da prática de respeito ambiental na produção do novo espaço urbanizado. Mostraremos como cada uma dessas características está intimamente relacionada às transformações ocorridas no processo de produção do espaço regional.

Analisaremos como a incorporação das áreas rurais à dinâmica de troca das áreas urbanas só pode ocorrer através da implantação de uma nova rede de transporte e melhor distribuição da infra-estrutura por sobre o território, como a emergência de tipologias baseadas na presença de espaços condominiais está intimamente ligada à administração privada de espaços e equipamentos de infra-estrutura antes administrados pelo Estado, como a segregação urbana é muitas vezes fruto da produção de um espaço urbano regional descontínuo e fragmentado e como a legislação ambiental e a valorização do meio ambiente alteraram, profundamente, os padrões de desenho urbano vigentes até então.

2.1 A indiferenciação entre campo e cidade

Entendendo a urbanização como um processo social e o espaço urbanizado como produto das relações sociais que abriga, podemos dizer que o que fundamentalmente distinguiu as cidades do campo, ao longo da história, é que enquanto o campo se caracterizava essencialmente como um espaço de produção primária, as cidades eram não só parte da cadeia produtiva, como também o local onde se intermediavam as trocas de tudo o que era produzido por essa cadeia, sejam bens materiais, serviços ou informações.

Podemos dizer que essas trocas se dão ao longo da história como reflexos das relações entre indivíduos e estão limitadas pela capacidade tecnológica de uma determinada sociedade, em um determinado lugar e em um momento específico da história. Assim, na medida em que essas condicionantes vão se alterando, podem mudar não só a maneira como essas trocas são realizadas, como também os papéis dos diversos agentes nelas envolvidos. À medida em que as relações entre cidade e campo, enquanto agentes produtores, foram se alterando ao longo do tempo (em função não só de mudanças na localização da cadeia produtiva, mas também na forma de troca de seus produtos), o próprio significado daquilo que comumente identificamos como cidade e campo mudou.

Como afirma Gottdiener (1977), a abordagem predominante ainda hoje, nos diz que as cidades são os nós funcionais em uma sociedade que realiza tarefas econômicas. No entanto, o próprio autor nos alerta para o fato de que este raciocínio se trata do que ele chama de uma falácia geográfica, que consiste na atribuição às próprias cidades dos poderes e atributos que pertencem às atividades desenvolvidas dentro desses lugares.

Como afirma Reis (2006):

“Durante séculos, as diretrizes para construção e organização das formas das cidades estiveram baseadas em esquemas que previam seu crescimento do centro para a periferia, com núcleos urbanos que distavam entre si 20 quilômetros ou mais. Entre eles, estendia-se o campo, como espaço de produção rural. Com frequência, as cidades eram muradas e de modo regular estabeleciam-se oficialmente os limites da área de

competência administrativa de seus governantes. Havia o campo e a cidade, como dois universos perfeitamente definidos, mas interdependentes” (REIS, 2006, p.20).

Como ressalta Nel-lo (1998), com a revolução francesa no século XVIII a divisão formal e jurídica entre cidade e campo acaba caindo, quando é declarada a igualdade entre os cidadãos urbanos e rurais, em uma época em que suas relações de troca já eram bastante intensas. Com a revolução industrial, muitas das atividades de produção são realizadas dentro das cidades, impulsionando a sua expansão e dando início a um período de forte crescimento da urbanização. Como afirma Reis (2006), no intervalo de uma geração, cidades de 5 mil a 10 mil habitantes cresceram para 100 mil ou 200 mil habitantes, e as capitais até então com 400 mil ou 500 mil, chegaram a 1 ou 2 milhões.

A partir de meados do século XX, o rápido avanço dos conhecimentos tecnológicos (que limitavam a construção dos meios físicos de produção e troca) gera uma mudança na configuração espacial daqueles espaços que ainda se identificavam claramente como cidade ou campo. Novos conhecimentos tecnológicos possibilitaram que se produzisse cada vez mais em menos espaço e, principalmente, que se criasse uma nova infra-estrutura na qual uma quantidade sem precedente de bens, serviços e informações, circulasse por distâncias cada vez maiores, com uma rapidez nunca vista. A mobilidade se tornou tão grande a ponto de fazer desaparecer a distância funcional entre cidade e campo. Essa nova infra-estrutura construída possibilitou que as pessoas tivessem maior liberdade de deslocamento por todo o planeta, seja em velocidade, seja em abrangência.

Algumas das atividades de produção, antes características das cidades, passaram a ser exercidas no campo, e algumas atividades tipicamente rurais passaram a ser aplicadas de forma urbana. A maneira como as trocas entre bens e serviços eram realizadas mudou radicalmente, deslocando muitas dessas atividades urbanas para áreas antes consideradas rurais.

Segundo Reis (2006), as formas de vida urbana se espalharam por todo o território. Sendo assim, pode-se dizer que se a cidade não apresenta limites, não pode ser chamada de cidade no sentido tradicional, tese defendida por Françoise Choay. Ela afirma em seu texto *“A morte das cidades e o reino do urbano”* (1994),

que aquilo que nos habituamos a chamar de cidade, talvez seja na verdade uma etapa de um processo de construção do tecido urbano que se inicia com a revolução industrial e que ainda está em andamento.

A dualidade campo-cidade ficaria então relegada às esferas da “construção do espírito”, “percepção da paisagem”, “espaço vivido”, “representação social” (NEL-LO, 1998). Para Gottdiener (1997), a vida urbana tornou-se portátil, e o que temos hoje é, na verdade, a difusão de uma “matriz urbana” por todo o território.

Hoje, o efeito mais visível da incorporação das áreas rurais em relação a dinâmica de funcionamento das cidades é a possibilidade de implantação de novas áreas urbanas em praticamente todo o território municipal. Morar fora das antigas áreas urbanas já consolidadas, o que antes era privilégio de uma elite, tornou-se possível a partir da metade do século XX, para proporções cada vez maiores da população.

Uma vez que a infra-estrutura de grande porte se espalha de maneira quase uniforme pelo território, principalmente para as camadas de renda mais alta, que podem pagar pela infra-estrutura local necessária e que utilizam o automóvel como principal meio de locomoção, quase todas as áreas municipais são passíveis de urbanização.

No entanto, como veremos mais adiante, enquanto as camadas de renda mais alta podem escolher as melhores localizações, principalmente as que possuem as melhores características ambientais, as camadas de renda mais baixa se situam nas piores áreas e dependem fortemente do transporte público, que se mostra tão mais deficiente quanto maior a distância das áreas centrais e mais rarefeita a urbanização.

O fato de que na maioria dos municípios praticamente toda a terra, seja ela rural ou não, é passível de urbanização, tem feito com que as legislações sobre o parcelamento do solo nos diversos municípios se mostrem bastante ineficientes, uma vez que a prática está muito longe da lei. Muitos municípios têm procurado, sem sucesso, delimitar as áreas urbanas e de expansão urbana ao redor dos núcleos urbanos principais, principalmente através da revisão de seus planos diretores. São movidos por preocupações ambientais e relativas à perda de áreas

cultiváveis, temerosos de que o crescimento urbano descontrolado comprometa o abastecimento urbano e descaracterize o território rural através da perda de população e conseqüentemente dos hábitos e culturas locais.

No entanto, a pressão de proprietários, empreendedores, e de alguns segmentos da população de mais alta renda, tem feito com que essas leis municipais se tornem ineficientes ou até mesmo, em determinadas situações, venham a servir como mecanismos de corrupção para alguns prefeitos e vereadores, que têm negociado a aprovação de planos municipais menos restritivos e emendas de zoneamento, criando bolsões urbanos em áreas rurais ou sucessivas ampliações do perímetro urbano.

A própria palavra, perímetro urbano, dificilmente descreveria a situação vivida pela maioria dos municípios brasileiros. A lógica de delimitação das áreas urbanas por perímetros remonta a um período em que a urbanização se via restringida pela infra-estrutura concentrada nos antigos núcleos urbanos, onde essas áreas urbanizadas só poderiam crescer através da expansão dessa infra-estrutura, avançando paulatinamente por sobre as áreas rurais.

A partir do momento em que a infra-estrutura necessária à urbanização se espalha de forma quase uniforme por todo o território, muito além da área então urbanizada, e que o automóvel particular passa a ser adotado por uma parcela crescente da população, essa lógica se rompe.

O que vemos hoje é que se quase todo o território é passível de urbanização, ou se populações que exercem atividades tipicamente urbanas estão se mudando para áreas rurais, a lógica de delimitação das áreas urbanizáveis deveria ser outra. Se a preocupação maior é o abastecimento urbano, deveriam ser selecionadas as áreas mais férteis para que, sobre elas, se faça um incentivo à agricultura, independentemente da distância ou não dos núcleos urbanos centrais, sempre em conjunto com planos nacionais de produção agrícola em escala industrial.

Vemos que, muitas vezes, áreas rurais têm sido parceladas à revelia do Poder Público e que é comum, em diversos municípios brasileiros, a posse compartilhada da terra rural para a moradia de famílias que exercem atividades tipicamente urbanas, seja nas antigas áreas de chácaras e sítios, onde hoje a maior parte das

famílias trabalha em áreas urbanas, sejam grupos de amigos que comprem juntos propriedades em áreas rurais de forma conjunta e ali constroem suas residências de lazer ou moradia permanente.

Nos Estados Unidos, como observa Bruegmann (2005), muitas famílias têm procurado as áreas rurais para habitar em pequenas fazendas, e assim, ao mesmo tempo que cuidam da produção, também exercem atividades urbanas.

Se o campo tornou-se tão mais atrativo quanto maiores as facilidades de acesso aos serviços urbanos, podemos dizer que as cidades também têm se tornado tão mais atrativas quanto mais características antes associadas ao campo elas têm adquirido.

Robert Bruegmann (2005), nos mostra como hoje muitas das características mais desejadas nas cidades são justamente aquelas peculiaridades antes reservadas às áreas rurais. As cidades têm se tornado mais atrativas quanto mais perdem aquelas características urbanas indesejadas como trânsito, poluição, densidade excessiva, e passam a adquirir qualidades antes associadas às áreas rurais como presença de vegetação, ar limpo, espaços mais amplos, menor congestionamento, mais segurança.

Como afirma Reis (2006), estamos hoje vivenciando o final de dois ciclos importantes nos modos de vida social. Um primeiro que teve início há cerca de 6 mil anos, que ele chama de a revolução urbana, quando a produção de um excedente agrícola permitiu, pela primeira vez, que parte da humanidade passasse a viver em cidades (seriam na época menos de 5% os habitantes dessas regiões urbanizadas), e outro que iniciou-se com a chamada revolução industrial, quando pela primeira vez tornou-se possível a produção de bens em série e em larga escala, permitindo que regiões industrializadas alcançassem índices de urbanização próximos de 100%.

2.2 A emergência dos espaços condominiais

Desde o seu surgimento o Estado moderno tem sido o principal responsável pela administração dos bens e serviços coletivos das sociedades ao longo do tempo. Desde o século XX, serviços como água e esgoto, transportes e educação têm sido um monopólio do Estado que permite ou não a atuação da iniciativa privada através de licenças e concessões. Temos visto que, ao longo da história, se alternam períodos de maior ou menor participação da iniciativa privada nesses setores.

O que vivenciamos hoje é uma fase de intensa participação da iniciativa privada, não só no provimento desses serviços, mas também na criação e administração dos espaços, que dão suporte à vida cotidiana em suas diferentes esferas, tanto públicas quanto privadas.

A partir desta reflexão, podemos dizer que não só as atividades cotidianas têm, cada vez mais, sido realizadas em espaços privados, mas também que esses espaços têm adotado formas cada vez mais complexas de propriedade e gestão. Consideramos que a emergência de modelos condominiais de propriedade e gestão do uso do solo está transportando grande parte da vida urbana para espaços de propriedade particular e esvaziando os espaços públicos de convivência, alterando profundamente a relação entre espaço público e privado na cidade contemporânea.

Como afirma Reis:

“Nas cidades do início do século XX, quase todas pequenas, a divisão de usos era relativamente simples e a segmentação dos espaços pouco desenvolvida. O acesso à infra-estrutura e aos serviços podia se fazer com um esquema simples de cooperação. O tecido urbano era dividido basicamente entre espaços públicos e privados. Os espaços de uso coletivo (fossem de propriedade pública, como as praças, fossem de propriedade privada, como as estações ferroviárias, os teatros ou as lojas, os locais de trabalho e estudo, como as fábricas e as escolas) com uma só forma de uso, tinham formas de gestão simples. E os espaços privados mais comuns, que eram as residências, eram quase todas de uso unifamiliar” (REIS, 2006, p.45).

O mesmo autor observa que ao longo da segunda metade do século XX, a busca de facilidade de acesso aos serviços urbanos levou à multiplicação das formas condominiais de propriedade. Estas têm se tornado a solução padrão em todos os casos onde a infra-estrutura e os serviços fazem parte dos empreendimentos privados, o que tem acontecido em quase todos os empreendimentos de médio e grande porte lançados recentemente.

O princípio de dissolução do lote tradicional, em prol de um aproveitamento coletivo do espaço urbano, surge no início do século XX com o movimento moderno. Este modelo, que anteriormente se baseava na posse coletiva da terra centralizada na figura do Estado, hoje é amplamente utilizado pela iniciativa privada, mesmo quando a posse conjunta da propriedade não implica necessariamente em um grande número de espaços de uso coletivo.

Como mostra Reis (2006), os modelos dos conjuntos urbanísticos propostos pelo movimento moderno, na primeira metade do século XX, os projetos de conjuntos habitacionais formulados na Alemanha, na Áustria e na Suíça, após o término da Primeira Guerra Mundial, possuíam claros objetivos sociais. Eram “projetos com objetivos de integração”, uma proposta que combinava o modelo das cidades jardim e o desenvolvimento e aplicação de novos padrões técnicos visando a redução de custos e a produção em massa. Para isso se utilizavam da verticalização e do uso generalizado de condomínios, como aponta Reis. Juntamente com os edifícios habitacionais, estavam presentes serviços coletivos como creches, escolas, áreas esportivas, e em alguns casos cozinhas e banheiros coletivos.

Como afirma Reis (2006), o modelo que previa a maximização do uso da terra e da infra-estrutura, com claros objetivos políticos de cunho socialista, é utilizado hoje pela iniciativa privada não só para suprir aqueles serviços básicos, para os quais o Poder Público tem se mostrado ineficiente em oferecê-los na quantidade necessária, como também para propor serviços cada vez mais variados e sofisticados, atendendo a demandas específicas para diferentes grupos de novos compradores.

Hoje, presenciamos a disseminação de novas formas de organização dos tecidos urbanos.

Na medida em que os empreendimentos privados assumem escalas maiores, e a infra-estrutura e os serviços se tornam cada vez mais complexos, os espaços de uso coletivo passam a ser um elemento chave nos novos projetos de espaços urbanos. Estes passam a abrigar desde soluções de infra-estrutura como estações de tratamento de água e esgoto, passando pelos espaços de circulação e estacionamento de automóveis, até os espaços de convivência propriamente ditos, como as grandes praças dos centros de compras e as ruas dos condomínios horizontais.

Ao mesmo tempo são criados espaços mais sofisticados, que visam atender a determinados nichos de mercado, principalmente para aquelas pessoas que podem pagar por serviços mais especializados, como campos de *golf*, haras, marinas, aeroclubes, *resorts*, *shoppings* temáticos, *lifestyle centers*. São serviços que podem ou não estar associados a empreendimentos de moradia, com os quais mantêm uma relação de mútua valorização.

Nesse sentido, tornam-se cada vez mais comuns grandes complexos, associando mais de um uso, *shoppings* e escritórios; *shoppings*, centros de convenções e moradias; *resorts* com campos de *golf* e casas de veraneio. Dessa forma, a iniciativa privada não só procura possibilitar empreendimentos que isoladamente não seriam viáveis, mas também como afirma Villaça (1998), se apropriar do valor que surge em função das aglomerações urbanas que estão sendo criadas.

Em contrapartida, o que se observa é um esvaziamento do espaço público, não só no seu papel de provedor da infra-estrutura e de serviços, mas também como o grande espaço de convivência da cidade moderna. O Poder Público se vê no papel de regulamentar e viabilizar a grande infra-estrutura, além de prover os serviços básicos àqueles que não podem pagar por eles, muitas vezes com um custo proporcionalmente maior do que o da iniciativa privada, principalmente quando se leva em conta a qualidade dos serviços prestados.

A propriedade particular de espaços de uso coletivo também tem como efeito um maior controle sobre as atividades realizadas nesses espaços, gerando uma das diversas formas de segregação no ambiente urbano, as quais trataremos mais adiante. Como observa Reis (2006), se cada comunidade com sua estrutura condominial, tem suas próprias regras, o conjunto urbanístico não é então utilizado para integração, mas sim para a segregação.

Um exemplo recorrente de estudo a respeito da coletivização da propriedade é o grande centro comercial, cujo modelo de propriedade na forma condominial surge, sobretudo, da vantagem da aglomeração de atividades que dependem de infraestrutura comum e do gerenciamento da mesma por uma entidade de caráter privado.

Um erro muito comum é considerar como inerente aos *shopping centers* a tipologia de grande centro comercial fechado, com climatização controlada, isolado por extensas áreas de estacionamento. Exemplos recentes apontam uma forte tendência à adoção de novos padrões para esses espaços, que começam a se parecer cada vez mais com os antigos centros urbanos, sobretudo por necessidades relativas ao aumento de escala dos empreendimentos, com a anexação de outras funções como moradia e serviços e redução dos custos de manutenção. Desmistificando assim a idéia de que consiste na tipologia a grande vantagem econômica dos *shopping centers* frente ao tecido urbano tradicional.⁹

A principal característica desse tipo de empreendimento, que pode ser considerada a grande vantagem econômica desses centros comerciais, sempre esteve no compartilhamento de uma infra-estrutura comum projetada e sobretudo gerenciada de maneira a obter a máxima eficiência e reduzir os custos de manutenção. Esse gerenciamento proporciona, em última instância, maior agilidade de adaptação às mudanças decorrentes de novas infra-estruturas e tecnologias, e mudanças no padrão de comportamento dos consumidores. A propriedade coletiva do espaço torna o seu gerenciamento muito mais fácil do que no tecido urbano tradicional, onde novos projetos de espaços públicos devem passar por inúmeras

⁹ Somente um *mall* fechado foi construído em 2006 nos EUA e nenhum no ano de 2007.
<http://www.nytimes.com/2007/09/30/realestate/30nati.html>

instâncias de aprovação e execução, sujeitas a disputas políticas, que nem sempre levam à realização do melhor projeto, no menor tempo possível e com os menores custos.

Os *shoppings centers* mudam seu *mix* de lojas em curtos períodos de tempo, seguindo mudanças nos padrões de consumo. Expandem ou diminuem vagas de estacionamento, criam novas áreas de lazer, alteram sistemas de tratamento de água, ampliam-se e se transformam com grande rapidez, de modo a se manterem competitivos dentro de suas áreas de atuação. Essa vantagem inicial que motiva a existência do empreendimento acarreta então na transferência de muitas das atividades que antes ocorriam unicamente em espaços de propriedade pública para ambientes privados de uso coletivo.

Em todos os empreendimentos que analisaremos no decorrer desta tese, encontraremos algum grau de coletivização do espaço, seja pela posse compartilhada da terra, como no caso dos condomínios horizontais, seja na prestação de serviços em um determinado território como nos serviços de segurança particulares oferecidos aos moradores de um determinado bairro.

Dos *shopping centers* às associações de moradores, o princípio que motiva e mantém essas organizações é o mesmo: a coletivização de espaços e serviços em âmbito local tem substituído, com vantagens, o papel do Estado para aqueles que podem pagar por sua manutenção.

Observamos que, ao mesmo tempo em âmbito regional, a grande infraestrutura estatal (portos, estradas, ferrovias, concessionárias de água e luz) passa por um processo de privatização, seja da posse, seja de sua operação; e em âmbito local o Estado se mostra ausente na prestação de serviços de qualidade e na manutenção do espaço urbano.

Mais flexíveis, menos sujeitas à burocracia, mais transparentes e com menores custos de operação, mesmo em empreendimentos voltados para a baixa renda, o que vemos é que a operação de espaços e serviços coletivos por entidades de direito privado tem obtido melhores resultados do que a atuação do Estado, sempre que essa operação possa, de alguma forma, ser sustentada pelo dinheiro de seus usuários.

Como veremos mais adiante, mesmo nos casos em que os espaços não foram projetados para serem administrados de forma coletiva, como nos bairros tradicionais, o surgimento de associações de moradores nada mais é senão a organização dos proprietários de um determinado empreendimento que criam uma entidade jurídica de direito privado que possa suprir a ausência do Estado através da coletivização, seja reivindicando maior presença do mesmo, seja prestando os serviços que este deveria executar, porém não o faz.

Loteamentos fechados são a concretização material de um perímetro de atuação dessas associações. Assim como no caso dos *shoppings centers*, não é correto afirmar que o cerne fundamental da sua criação seja a tipologia que ele representa, no caso de loteamentos fechados não se pode dizer que a sua principal característica seja o fechamento através da colocação de muros, guaritas e gradis.

Os loteamentos fechados não existem sem a presença das associações de moradores, sendo que estas associações parecem funcionar bem, mesmo naqueles casos em que não se pode demarcar visível e fisicamente a sua presença.

No Brasil, o sucesso da maior empresa de loteamentos fechados hoje existente, se deu por uma coincidência histórica, quando o empreendedor teve acesso aos códigos de operação de uma das primeiras e mais bem sucedidas associações de proprietários dos EUA, aquela que deu origem ao lugar conhecido hoje como Vale do Silício. Adaptado ao modelo residencial, esse foi o cerne fundamental do sucesso da Alphaville Urbanismo em seus empreendimentos hoje espalhados pelos mais diversos municípios brasileiros.¹⁰

Alguns autores, sobretudo americanos, como Joel Garreau, Setha Law, Edward Bakely e Mary Snyder, e Teresa Caldeira no Brasil, têm demonstrado sua preocupação com a formação de um Estado paralelo que detém e administra uma quantidade cada vez maior de espaços privados, de uso público ou coletivo.

¹⁰ Como observa Reis (2006), uma das chaves para o sucesso desse modelo é que as garantias são dadas na área do direito privado e não do direito público. Sendo assim, as normas de funcionamento não podem ser alteradas pelos proprietários isoladamente, nem pelas câmaras de vereadores ou por omissão de funcionários das prefeituras, uma vez que são objeto de contratos de direito privado, firmados no momento da compra dos imóveis.

Questões como liberdade de expressão, duplo pagamento ou isenção de impostos, e uma mudança de padrão onde o Estado não se sente responsável pelo provimento dos serviços básicos àqueles que não podem pagar por tais serviços, acentuando a diferenciação de classes, têm sido freqüentemente colocadas como advertências em relação à atuação dessas associações.

No entanto, como já observamos anteriormente, se os serviços de manutenção dos espaços, em âmbito local, têm sido feitos com vantagens em relação àqueles prestados pelo Estado, a questão fundamental que se tem é como regulamentar a coletivização de espaços e serviços quando estes deixam de ser uma exclusividade do Estado e passam a ser geridos por entidades de direito privado.

Há tempos convivemos com espaços de uso coletivo. Um exemplo disso são os condomínios verticais de apartamentos. A mesma lei que rege a sua incorporação é aquela hoje usada para os condomínios horizontais (Lei nº 4591/64). No entanto, a espacialização da forma extensiva dessas tipologias parece preocupar mais aos críticos do que a forma adensada das antigas tipologias, sem que se note que muitos dos problemas apontados valem tanto para uma como para outra tipologia.

Se o surgimento da forma condominial, no edifício de apartamentos, está intimamente relacionado ao gerenciamento de uma infra-estrutura, sem a qual aquele empreendimento não pode existir, o mesmo podemos dizer dos condomínios horizontais e loteamentos fechados. Enquanto os primeiros buscam maximizar o aproveitamento do espaço em lugares de alto valor, os últimos procuram viabilizar a instalação de empreendimentos em áreas até então menos valorizadas, quando comparadas com as áreas centrais.

2.3 Segregação

Muito se falou sobre a segregação espacial nos novos tecidos urbanos, sempre analisando o assunto por um viés econômico e sociológico, extremamente ligado à luta de classes e ao isolamento das camadas mais abastadas da população, em busca de segurança e distanciamento em relação às camadas mais pobres.

Procuramos aqui analisar como o surgimento das novas tipologias altamente segregadas nas áreas estudadas está, antes de tudo, relacionado a um processo contínuo de adaptação do espaço urbano, de âmbito local, às mudanças que ocorrem a nível regional.

A segregação em um ambiente de extrema mobilidade vai muito além do simples isolamento das classes mais abastadas dentro do tecido urbano, até porque, nesse sentido, as formas dos ricos habitarem, atualmente, são em muitos aspectos tão segregadas quanto a habitação dos mais pobres.¹¹ Hoje a segregação espacial está presente em quase todos os pontos do território.

Adotamos aqui o conceito de segregação enquanto filtragem, e não isolamento, entendendo que no ambiente contemporâneo a segregação adquiriu um caráter de escolha, que se dá em cima de uma miríade de objetos, pessoas e informações, facilitando ou dificultando o contato com cada um desses elementos de maneira diversa, em diferentes locais.

Como já observou Castells¹² em 1999, hoje vivemos divididos entre espaços de fluxos e espaços locais, e nesse sentido podemos dizer que a segregação tem consistido em um contínuo processo de filtragem dos fluxos, sejam eles materiais ou não, que podem ter acesso ao espaço local.

Essa filtragem se dá sempre no sentido de preservar ou fomentar determinadas características do espaço local que se considerem desejadas, em detrimento de

¹¹ Os conjuntos habitacionais populares que se pretendiam, espaços abertos de convivência, foram completamente cercados e suas áreas de lazer são agora restritas a seus moradores.

¹² CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

outras que se pretende evitar. Ela pode ocorrer tanto em espaços públicos como privados, das mais diversas formas¹³.

Nas áreas de urbanização mais recente o desenho do espaço público, enquanto elemento de ligação entre o ambiente local e os fluxos urbanos, tem cumprido esse papel de segregação. Sua produção foi se alterando à medida que cresciam os fluxos, sobretudo materiais, em suas diversas escalas, de maneira a comportar e muitas vezes controlar os mesmos. Esse processo tem seu ápice com os espaços privados assumindo muitas das funções antes exclusivas dos espaços públicos.

A segregação do espaço privado em relação ao ambiente urbano não tem seu início datado em períodos recentes, como se costuma afirmar quando analisa-se unicamente o aspecto da construção de barreiras físicas no espaço. As mudanças do contexto urbano em escala regional, que vem se dando num longo processo contínuo de transformações, culminaram em um novo tipo de urbanização polinucleada e dispersa, afetando a produção do tecido urbano, sobretudo nas novas áreas urbanizadas.

A partir dessa reflexão, podemos dizer que foram vários os fatores que levaram à maior segregação dos novos empreendimentos urbanos, culminando na formação de enclaves fortificados¹⁴, assim como são várias também as formas de segregação do tecido urbano, muito além do muro e da fortificação. Nesse sentido, a violência parece ter tido muito mais um papel catalisador do que de agente principal nas transformações que levaram à maior segregação dos novos tecidos urbanos.

Em sua maioria, os aspectos de segregação espacial que hoje constatamos estavam presentes muito antes do aumento da violência e da colocação de grades e muros separando os espaços de circulação. Procuramos aqui identificar quais são esses aspectos, como e porque foram sendo adicionados ao desenho urbano no decorrer do tempo.

¹³ Parques públicos, por exemplo, têm regras pré-estabelecidas de funcionamento; não são espaços completamente livres, como costumamos imaginar.

¹⁴ Termo cunhado por Tereza Caldeira em seu livro "Cidade de Muros". São Paulo: Editora 34, 2000.

A segregação social e a formação do tecido urbano

Segundo Caldeira (2000), quanto à distribuição espacial de pobres e ricos ao longo do século XX, podemos identificar no Brasil três períodos. No primeiro, que vai até os anos 1940, a cidade se apresentava em sua forma concentrada, com muitos moradores ocupando uma pequena área, segregados principalmente pelo tipo de moradia. No segundo período, que vai da década de 1940 até a década de 1980, a segregação se dá no modelo tipo centro-periferia, com os ricos e a classe média desfrutando de um centro com boa infra-estrutura e os pobres nas distantes e precárias periferias. No terceiro período, que vai da década de 1980 em diante, ricos e pobres voltam a apresentar proximidade física, mas se mantêm separados por equipamentos de segurança e não fazem uso de espaços comuns.

Para Villaça (1998), a separação de classes ocorreu na metrópole brasileira nas décadas de 1940 a 1980, não só do centro para periferia, mas com uma característica a mais: a separação entre os mais ricos e os mais pobres em setores de semicírculo. Para ele, ricos e pobres se mantiveram dentro da mancha urbana ocupando setores de semicírculo separados, sendo que os mais ricos mantinham para si aquele setor com mais fácil acessibilidade ao centro. Uma vez que este estava ocupado, os deslocamentos da elite ocorreriam quase sempre em uma mesma direção. Como o mesmo autor observa, isso ocorreu não só pela reduzida presença de uma classe média e alta no país, como também pela escassez de recursos e sua aplicação desigual na construção da infra-estrutura urbana. Para Villaça, “*O processo popularmente chamado de ‘decadência’ ou ‘deterioração’ do centro consiste no seu abandono por parte das camadas de alta renda e em sua tomada pelas camadas populares*” (VILLAÇA, 1998, p.277).

Verificamos que as rodovias têm se tornado a principal localização dentro do espaço urbano e o rápido acesso a elas tem sido cada vez mais valorizado. Temos observado que, sobretudo nas novas áreas urbanizadas, os empreendimentos imobiliários para as classes mais altas são instalados cada vez mais próximos ao sistema de vias inter-regionais. Formam uma nova periferia, muito diferente daquela antes existente, ocupada quase que exclusivamente pela população de mais baixa renda e fortemente ligada às áreas centrais. Em muitos pontos do território essas duas realidades passam a coexistir espacialmente.



Figura 3 - Bairro do Morumbi (São Paulo - SP) - Instalado em meio a bairros populares, abriga uma das maiores favelas do município em sua parte central. Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Para os setores industriais, grande comércio varejista e atacadista, setor de serviços, educação e pesquisa, o sistema de rodovias propicia, do ponto de vista logístico, fácil acesso aos mercados de trabalho, consumo, bens e serviços, que muitas vezes superam em abrangência as próprias regiões metropolitanas. Um dos principais efeitos dessa lógica é que esses setores tendem a se instalar preferencialmente no entorno das rodovias, acentuando ainda mais o papel das mesmas como localização privilegiada dentro da mancha urbana. Estas passam a atrair também os novos empreendimentos residenciais, que por sua vez atraem os pequenos comércios e serviços.

Em um primeiro momento a população de mais alta renda é aquela que tem mais fácil acesso a esses locais, sendo que os mais pobres, mesmo que localizados próximos, ainda têm nos antigos centros urbanos o seu principal destino de compras e lazer. No entanto, a popularização do uso do transporte automotor individual faz com que para parcelas crescentes da população, os novos centros nas margens das rodovias funcionem como os verdadeiros centros metropolitanos e o antigo centro urbano perca o seu papel como o lugar de maior acessibilidade dentro da mancha urbana, invertendo a lógica anterior de centro-periferia.

Distanciamento

Pode-se dizer que uma das primeiras formas de segregação, dentro desse processo de mudança na mancha urbana, consistiu na própria dispersão, entendida como distanciamento, uma vez que esta limita os deslocamentos à escala do transporte motorizado, seja ele individual ou coletivo. Tanto no conjunto habitacional de periferia, cuja população depende do ônibus, quanto no mais exclusivo loteamento fechado em área rural, cuja população utiliza amplamente o automóvel como meio de transporte, observa-se que estão isolados pela distância e afastados geograficamente de boa parte das trocas de mercadorias, pessoas e informações que caracterizam a rede urbana. A grande diferença é que enquanto os primeiros têm o seu acesso à rede restrito, os segundos o fazem com grande rapidez e comodidade.



Figura 4 – Loteamento popular distante 14 km do centro do município de Campinas. Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Este tipo de segregação assume um duplo sentido, uma vez que se caracteriza não só como um afastamento de determinados fluxos como também por um acesso diferenciado aos mesmos, que privilegia determinados grupos em relação à outros, no que diz respeito ao uso da rede urbana.

É uma forma de segregação social, principalmente em regiões onde o uso do automóvel particular constitui um grande diferencial no que diz respeito à renda de um determinado indivíduo ou família, e onde não existe transporte coletivo com qualidade suficiente para se caracterizar como uma alternativa ao modelo de transporte individual. Se para Flávio Villaça “*a segregação deriva de uma luta ou disputa por localizações*” (VILLAÇA, 1998, p.148), podemos dizer que os mais ricos não só podem escolher as melhores localizações como também criam para si a mais ampla gama de opções, em função do seu instrumental.

No entanto, vale lembrar que é em países como o Brasil que o transporte coletivo atinge com maior intensidade as regiões de nova urbanização; até porque, boa parte de seus usuários depende desse tipo de transporte. Isso ocorre tanto nas regiões de alta como de baixa renda. Nos centros comerciais periféricos, por exemplo, tem-se observado um crescente aumento na importância dada ao acesso ao transporte coletivo, principalmente a partir do momento em que se almeja ampliar a base de usuários para as camadas de mais baixa renda.

Esse tipo de segregação tende a diminuir quando um número maior de pessoas têm acesso ao automóvel como um bem de consumo, mesmo que utilizando o transporte coletivo.

Fragmentação da mancha urbana

Além da distância, outro aspecto da segregação é a fragmentação da mancha urbana, que leva ao isolamento físico entre diferentes pontos da mesma. Nesse sentido, principalmente nos estágios iniciais do desenvolvimento de áreas em urbanização, os novos empreendimentos encontram-se isolados entre si e com poucas possibilidades de ligação entre eles.

De início, muitos dos primeiros loteamentos periféricos são cercados por fazendas e outras áreas não urbanizadas. Algumas podem vir a ser urbanizadas no decorrer do tempo, mas muitas outras permanecerão assim, principalmente em regiões onde a dispersão se torna cada vez mais forte e a continuidade física do tecido menos relevante.

Essa característica vale tanto para tecidos de baixa quanto de alta renda. No entanto, para os mais pobres a fragmentação se faz por meio de mecanismos perversos de valorização das terras dos loteadores, acarretando sérios problemas de deslocamento e de acesso a serviços básicos. Para os mais ricos, na maioria das vezes, o isolamento físico é bem vindo e até desejável, na medida em que isso significa maior afastamento dos problemas urbanos e contato mais intenso com a natureza e o meio ambiente.

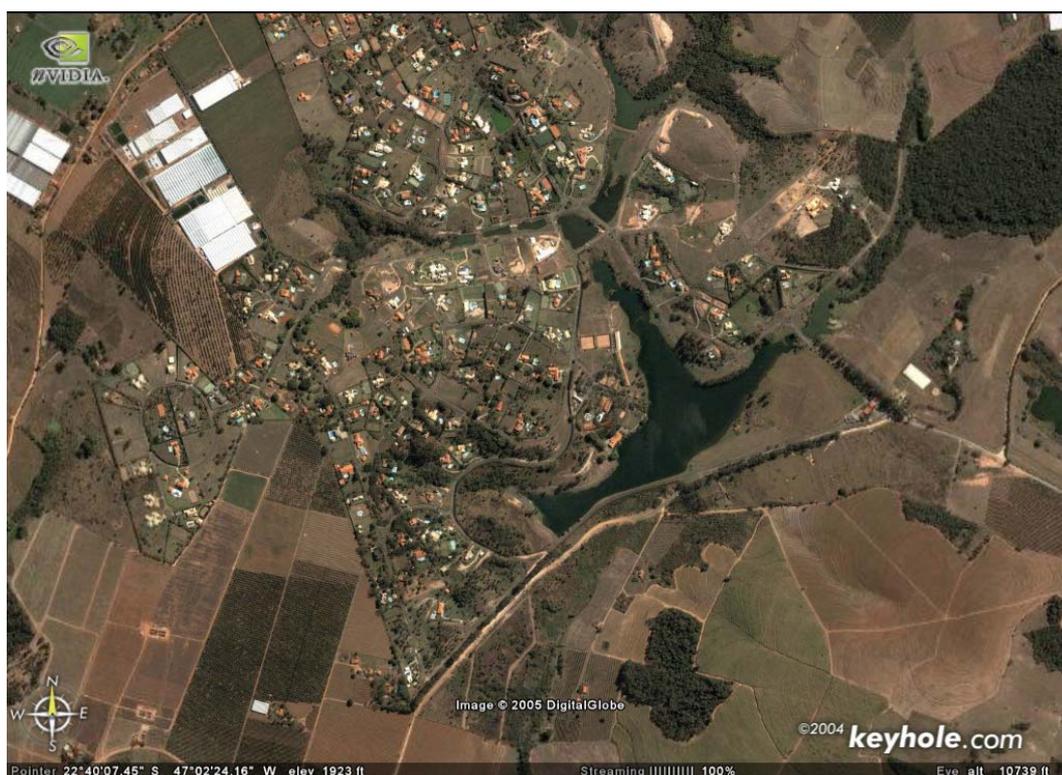


Figura 5 – Loteamento rural fechado Três Marias (Jaguariúna - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Homogeneização

Outro tipo de segregação que pode ser citada é o da homogeneização, como a organização de grupos de indivíduos com características semelhantes. Para Tereza Caldeira, *“A segregação - tanto social quanto espacial - é uma característica importante das cidades. As regras que organizam o espaço urbano são basicamente padrões de diferenciação social e de separação”* (CALDEIRA, 2000, p.211).

Temos observado que hoje esse tipo de segregação está diretamente relacionado à implantação da infra-estrutura e dos serviços nas novas urbanizações, uma vez que indivíduos, com necessidades semelhantes, procuram se organizar

para resolver seus problemas de forma conjunta, otimizando assim o dinheiro disponível pelo grupo e respondendo melhor às necessidades de cada um.

Esse tipo de segregação tem início com as separações funcionais entre residências, comércio, indústria, lazer e serviços.

O zoneamento inicia-se nas primeiras décadas do século XX, na Alemanha e EUA, e mais tarde se espalha pelo mundo, criando uniformidade funcional e tipológica nas distintas partes, muitas vezes desrespeitando a continuidade do tecido urbano.

Segundo Ramón Lopez de Lucio:

“No novo território disperso se introduz a descontinuidade, a distância física, com frequência o encapsulamento, entre os diferentes segmentos especializados: urbanizações residenciais, conjuntos habitacionais, parques ou unidades industriais, universidades públicas ou privadas, centros comerciais regionais, clubes de campo, etc. O novo zoneamento não possui um modelo global explícito; é feito pelo mercado em relação direta com centenas de agentes administrativos semi-autônomos (municípios), tendo em conta as oportunidades de acessibilidade, localização e características da propriedade, entre outras, do quase ilimitado estoque de solo potencialmente urbanizável” (LOPEZ, 1998, p.171).

Hoje a separação funcional vai além do zoneamento, pois o mercado tende a fornecer soluções cada vez mais segmentadas. Essas soluções são dadas não só pela faixa de renda como também pela faixa etária, composição da família, estilo de vida, ou até mesmo pelo gosto individual. São bons exemplos disso: as comunidades para idosos, as comunidades em torno de clubes de *golf*, os *lofts*, os loteamentos de chácaras, os apart hotéis.

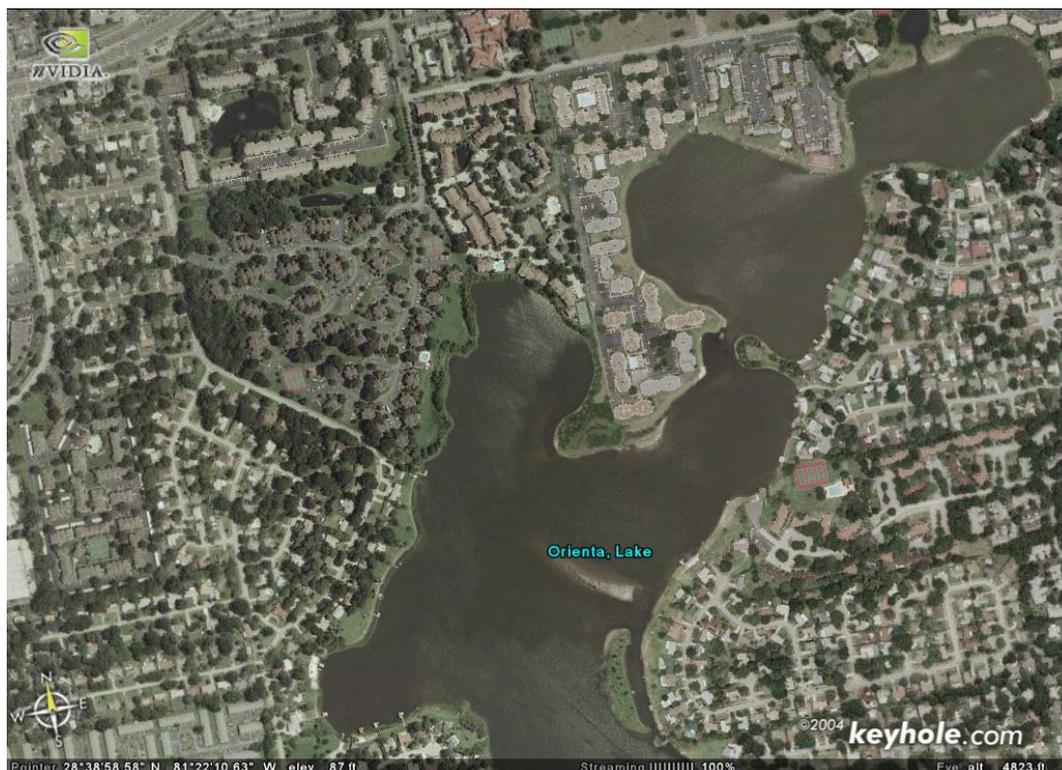


Figura 6 – Orlando (USA) – Diferentes tipos de empreendimentos instalados em volta de um mesmo lago. Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Desenho urbano

Outro tipo de segregação, relacionada ao uso do automóvel, mas já na escala da malha urbana, diz respeito às baixas densidades e aos desenhos de ruas descontínuos. No primeiro caso trata-se, ao mesmo tempo, de uma possibilidade e de uma necessidade, criadas a partir do momento em que grandes distâncias podem ser percorridas com maior facilidade e que em contrapartida a maior utilização do automóvel incorre necessariamente em mais espaço disponível para vagas de estacionamento. Já os novos desenhos de ruas estão relacionados tanto ao automóvel quanto às características de autonomia dos novos empreendimentos.

Como todo o sistema de deslocamentos passa a estar baseado no transporte automotor, não só a localização ideal das novas áreas urbanizadas tende a se modificar, mas também o seu desenho tende a privilegiar o espaço do automóvel, seja no sistema de vias locais e estacionamentos, seja na ligação do mesmo com a rede inter-regional.

Ao mesmo tempo em que os novos empreendimentos têm privilegiado a sua conexão com o sistema inter-regional de transporte, as ligações locais têm se

tornado cada vez mais fracas. Como o destino de cada viagem tende a estar cada vez mais distante, a ligação entre vias locais vizinhas tende a ser menos importante do que a ligação das mesmas com o sistema principal, seja ele uma rodovia, uma via expressa, ou uma avenida.

Esse fato propiciou a formação de sistemas descontínuos de vias, onde cada empreendimento não se relaciona com o seguinte, contendo seu próprio sistema viário local e restringindo a ligação do mesmo unicamente às vias regionais de transporte.



Figura 7 – Loteamento Fechado - Parque dos Resedás (Campinas – SP, 2004) – Desenho de ruas em forma de “espinha de peixe”, com uma única rua de acesso. Fonte: PRATEC.

Essa fragmentação surge em geral da necessidade de controle das áreas em questão, mais especificamente do controle de fluxos de entrada, saída e passagem de cada área. Pode-se dizer que esse tipo de segregação é uma consequência indireta do aumento da mobilidade, pois uma vez que aumenta sem precedentes a quantidade de fluxos de pessoas, bens e serviços entre regiões, no âmbito local, torna-se cada vez maior o desejo de controle desses fluxos para que se mantenham características próprias de cada lugar consideradas importantes.

Pode-se dizer que a utilização do automóvel, além da necessidade de mais espaço, acarreta sérios problemas de poluição e tráfego.

Assim, a partir de certo momento, o desenho das ruas começa a trabalhar com a criação de corredores de tráfego e áreas de bolsões, a fim de proteger as regiões funcionais do tráfego de passagem. Nesse sentido enquadram-se tanto no desenho das ruas em *cul-de-sac* quanto o próprio encapsulamento de empreendimentos inteiros, em função da possibilidade criada pela menor necessidade de troca com as áreas vizinhas.

Controle legal

A posse privada de espaços de uso coletivo (ex: condomínios horizontais) ou de uso público (ex: *shoppings centers*) também se caracteriza como uma forma de controle, uma vez que mesmo que não haja barreiras físicas entre espaços públicos e privados de uso coletivo ou público, em geral, existem regras diferenciadas na utilização desses espaços, cabendo sobre os espaços privados inúmeras formas de controle que não estão previstas na maioria dos espaços públicos.



Figura 8 – Centro de conveniência em Campinas – Ruas condominiais servem de ligação entre o sistema viário público existente. Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Tendo como exemplo os *shoppings centers*, podemos dizer que esses dependem, acima de tudo, do acesso do público às suas instalações, sem o qual seu comércio e seus serviços não sobreviveriam. No entanto, o seu bom funcionamento depende também da criação de normas de conduta para os seus freqüentadores, assim como ocorre nos espaços públicos. O grande diferencial é que, neste caso, as normas são estabelecidos por uma entidade privada, levando em conta alguns imperativos legais, fixados pelo Poder Público, que se sobrepõem ao direito de propriedade.

Um *shopping*, por exemplo, não pode fazer distinção de cor ou sexo dentro de suas instalações, caso contrário estaria violando leis federais. Por outro lado, esses empreendimentos têm autonomia para proibir desde o uso de aparelhos sonoros até o jogo de cartas dentro de suas instalações. O empreendimento estipula os horários em que o público terá acesso às suas instalações e cria determinadas regras que considera as mais apropriadas para a sua permanência.

Neste sentido os *shoppings* não diferem muito dos parques públicos, por exemplo, que também possuem horários e regras pré-estabelecidas de funcionamento. A grande diferença reside no fato de que os *shoppings* transferiram para seus espaços coletivos não as atividades realizadas nos parques, mas sim aquelas realizadas nas ruas e praças do antigo tecido urbano, locais que tendem a ser os espaços mais democráticos dentro da malha urbana.

A situação se torna mais complicada na medida em que alguns espaços privados de uso público se tornam idênticos aos espaços públicos, como ruas e praças. Nesses casos é comum que se encontrem avisos explicando qual é a natureza desses espaços e quais são suas regras de utilização.



Figura 9 - Vila Flora (Sumaré - SP, 2001) – Condomínios Horizontais sem separação física em relação às vias públicas – placa distingue o espaço privado. Fonte: Autor (2004).

Controle físico

A questão que mais tem chamado a atenção nas novas configurações urbanas é a dos espaços intencionalmente segregados por barreiras físicas, que tem como principal finalidade oferecer segurança a seus usuários. Locais onde existe um controle formal de entrada e saída e todo um aparato físico impedindo a livre circulação, tanto de automóveis quanto de pedestres, isolando determinadas regiões da mancha urbana para boa parte de sua população.

Falando especificamente sobre São Paulo, Teresa Caldeira chama esses espaços de “*enclaves fortificados*”.

“[...] prédios de apartamentos, condomínios fechados, conjuntos de escritórios ou shoppings centers – constituem o cerne de uma nova maneira de organizar a segregação, a discriminação social e a reestruturação econômica em São Paulo. Diferentes classes sociais vivem mais próximas umas das outras em algumas áreas, mas são mantidas separadas por barreiras físicas e sistemas de identificação e controle” (CALDEIRA, 2000, p.255).

O exemplo mais marcante deste tipo de segregação é o loteamento fechado. Nele é feita uma concessão de uso das vias públicas de um loteamento a um determinado grupo de moradores que nele residem, a fim de controlar a entrada e saída de pessoas dessa área. Esse tipo de controle está regulamentado em muitas cidades brasileiras, por leis municipais, e pode ser instituído tanto em novos loteamentos quanto nos já existentes. Essas leis municipais têm sido alvo de contestações por parte do Ministério Público, segundo o qual estas ferem o direito de livre circulação e ao mesmo tempo permitem a utilização de bens públicos por parte de grupos restritos.



Figura 10 - Residencial Santa Margarida (Campinas - SP) – Guarita de entrada. Fonte: Autor (2004).



Figura 11 - Residencial Santa Margarida (Campinas-SP) – Fechamento de rua. Fonte: Autor (2004).

Como mostra Setha Low (2003), esse fenômeno tem se verificado em escala global, tanto em países com altos índices de criminalidade quanto em outros que apresentam condições de segurança bastante satisfatórias, parecendo estar ligado a um sentimento de insegurança, tanto física quanto psicológica em vários níveis, mais do que propriamente aos índices de violência.

Vale lembrar também que o Estado tem muitas vezes incentivado esse tipo de empreendimento. Pois, assumir o controle de entrada e saída de um loteamento implica, na maioria das vezes, também ter de desempenhar tarefas tipicamente exercidas pelo Poder Público, como limpeza de vias públicas, paisagismo, iluminação, manutenção de redes, entre outros.

As associações de moradores desses loteamentos têm autonomia na realização desses serviços e conseguem implantar melhorias que não seriam possíveis através do Poder Público. Como já mostramos anteriormente, dessa forma, torna-se vantajoso a curto prazo, tanto para as camadas mais ricas da população como para os municípios, que os moradores assumam o controle e as despesas das regiões em que residem. Em contrapartida, a cidade passa a sofrer com uma fragmentação excessiva e uma evidente divisão de seus moradores, entre aqueles que podem e os que não podem pagar pela infra-estrutura urbana.

Apropriação diferenciada do espaço

Como observa, em 1968, Melvyn Weber em seu texto: “A era da pós-cidade”:

“Como reflexo da expansão que está se verificando atualmente no campo da ciência e da tecnologia, o emprego está se desconectando da produção de bens e serviços; a comodidade crescente dos transportes e das comunicações está dissolvendo as barreiras espaciais para o trato social, e os norte-americanos estão formando comunidades sociais compostas por membros espacialmente dispersos” (WEBER, 1968, p.14).

No entanto, como o próprio autor observa, a inserção nessas novas comunidades, espacialmente dispersas, se dá de diferentes formas entre os indivíduos das várias classes sociais, dependendo sobretudo das capacidades econômicas e cognitivas de cada um deles.

Em uma ponta estão os muito ricos e aqueles profissionais altamente qualificados, que têm a possibilidade de pagar pela utilização das novas redes de transporte e comunicação e que possuem as capacidades cognitivas que lhes permitem usufruir de um espaço global. Na outra ponta, os mais pobres, que ainda dependem unicamente do ambiente local para a obtenção de seu sustento e realização das atividades cotidianas. Em um espectro intermediário fica a maior parte da população, que se insere nessas redes com maior ou menor intensidade, dependendo das suas capacidades econômicas e culturais.

Esta análise é importante por desfazer alguns mitos em relação à segregação espacial entre pobres e ricos, pois aponta a segregação econômica e cultural como fatores que a precedem. Ricos e pobres, mesmo quando se encontram próximos espacialmente, têm acessos diferenciados a estes espaços, tanto locais quanto globais. Neste sentido, melhorias de âmbito local afetam muito mais fortemente os mais pobres, mas não necessariamente criam as condições de mobilidade e interação social necessárias para que eles possam usufruir das mesmas redes de relações e espaços que as classes mais altas.

A noção tradicional de comunidade, atrelada à vizinhança e ao âmbito local, é tão mais válida quanto menor for a renda da classe social. Parcelas cada vez maiores da população, mesmo entre os mais pobres, passam a construir novas redes de amizade e trabalho, que podem em algum momento até se sobrepor espacialmente, mas que possuem naturezas muito distintas.

Clubes, academias, confederações, empresas multinacionais, cadeias de restaurantes, até mesmo os condomínios residenciais, são todas formas de organização em função de necessidades semelhantes, objetivos comuns, características desejadas, provimento de serviços, que passaram cada vez mais do âmbito local, da complementaridade entre indivíduos com necessidades diferentes, para a associação de indivíduos com características comuns, em torno das mesmas necessidades.

Como afirma Dematteis, ao falar sobre a inserção dos indivíduos nessas redes:

“Trata-se de um espaço cujas características variam em cada lugar segundo a disposição e a superposição das diversas redes de relações econômicas, culturais e políticas que passam por cada lugar. Isso significa que todo lugar e todo sujeito localizado pode pertencer contemporaneamente a diferentes redes, que interagem em escalas distintas” (DEMATTEIS, 1998, p.25).

Como essas novas comunidades estão muito menos ligadas ao espaço que ocupam, não será a simples sobreposição espacial das mesmas que tornará a sociedade menos segregada. Muitas vezes não há sequer a capacidade cognitiva de diálogo entre elas, o que requer que a questão da segregação seja tratada de outra forma, além do desenho urbano.

Como afirma Reis (2006):

“Alguns críticos, com preocupações sociais, tendem a interpretar os esquemas urbanísticos como responsáveis por configurar a segregação social. É como se esses esquemas e as obras correspondentes tivessem o poder de determinar as diferenças sociais ou suprimi-las” (REIS, 2006, p.129).

No entanto, como o próprio autor coloca, é o atendimento ao programa que precede esses esquemas que melhor sintetiza a segregação, cabendo àqueles que executam acentuar ou não essas características.

Podemos dizer que os mesmos programas urbanísticos, aplicados em países de grande igualdade social como os países escandinavos, e em países desiguais como o nosso, possuem formas distintas e são utilizados de maneira muito diferente.

2.4 Meio Ambiente e legislação

No Brasil, a partir de meados da década de 1960, as legislações tanto ambiental quanto urbana se tornaram cada vez mais restritivas em relação às modificações causadas ao meio ambiente pela ocupação humana. Foram criadas através de sucessivas leis e decretos, normas restringindo os espaços passíveis de serem urbanizados, e condicionando a urbanização naqueles espaços em que ela é permitida, de forma a minimizar o seu impacto nos diversos ecossistemas (sobretudo hídricos e vegetais).

Esse conjunto de normas impôs medidas restritivas quanto ao uso do solo, que por vezes acabaram resultando em um tipo de urbanização bastante caro para os padrões de renda brasileiros. Se por um lado houve uma mudança significativa na maneira como as novas áreas urbanas passaram a ser projetadas, acarretando, sobretudo, numa maior presença da cobertura vegetal dentro do ambiente urbano e em um aumento quantitativo dos espaços livres tanto públicos quanto privados, por outro, houve um aumento expressivo no número de loteamentos irregulares e assentamentos ilegais, muitas vezes ocupando aquelas áreas que se procurava preservar.

Histórico da legislação

Em 1965, entra em vigor o Novo Código Florestal Brasileiro (Lei nº 4.771/65) que substitui o Decreto nº 23.793 de 1934. Entre outras medidas, o novo código introduz o conceito de APP (Área de Preservação Permanente - art 2º e 3º) e mantém o conceito de restrição ao uso das propriedades particulares rurais já instituído no código de 1934, através de uma reserva de 25% da propriedade destinada à manutenção da vegetação nativa, na época conhecida como quarta parte.

A denominação Reserva Legal, no entanto, só ocorre em 1989 com a Lei nº 7.803, que introduz a exigência de averbação ou registro da reserva legal à margem da inscrição da matrícula do imóvel, sendo vedada “a alteração de sua destinação, nos casos de transmissão, a qualquer título, ou desmembramento da área” (Art. 16 § 2º)

O Art. 16 do Código estabelece que os percentuais de Reserva Legal para propriedades localizadas na Amazônia Legal deve corresponder a 80% da área total da propriedade em áreas florestais, 35% em regiões de cerrado e 20 % nas demais regiões do país. Posteriormente, a MP nº.1956-50/00 (reeditada na Medida Provisória nº 2.166-67, de 24 de agosto de 2001), Art. 16, inciso II, definiu os percentuais de 20% para as regiões Sul, Leste Meridional, e parte sul do Centro-Oeste brasileiro, e 50% ou 80% para a Região Norte e parte do Centro-Oeste, dependendo da fitofisionomia vegetal existente.

Em 1986, o código florestal é alterado pela Lei nº 7.511, cujo principal efeito é a passagem da APP mínima ao longo de corpos d'água de 5 para 30m.

A Área de Preservação Permanente, segundo a definição do Código Florestal (Lei Federal nº 4.771/65) é:

“Uma área protegida nos termos dos artigos 2º e 3º desta Lei, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas” (artigo 1º, § 2º, II15).

“Artigo 2º - Consideram-se de preservação permanente, pelo só efeito desta Lei, as florestas e demais formas de vegetação natural situadas:

a) ao longo dos rios ou de outro qualquer curso d'água desde o seu nível mais alto em faixa marginal cuja largura mínima seja:

1) de 30 (trinta) metros para os cursos d'água de menos de 10 (dez) metros de largura;

2) de 50 (cinquenta) metros para os cursos d'água que tenham de 10 (dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;

3) de 100 (cem) metros para os cursos d'água que tenham 50 (cinquenta) metros a 200 (duzentos) metros de largura;

¹⁵ § 2º acrescentado pela MP 2.166-67/2001.

- 4) de 200 (duzentos) metros para os cursos d'água que tenham de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) metros;*
- 5) de 500 (quinhentos) metros para os cursos d'água que tenham largura superior a 600 (seiscentos) metros;*
- b) ao redor das lagoas, lagos ou reservatórios d'água, naturais ou artificiais;*
- c) nas nascentes, ainda que intermitentes e nos chamados "olhos d'água", qualquer que seja a sua situação topográfica, num raio mínimo de 50 (cinquenta) metros de largura;*
- d) no topo de morros, montes, montanhas e serras;*
- e) nas encostas ou partes destas com declividade superior a 45° equivalente a 100% na linha de maior declive;*
- f) nas restingas, como fixadoras de dunas ou estabilizadoras de mangues;*
- g) nas bordas dos tabuleiros ou chapadas, a partir da linha de ruptura do relevo, em faixa nunca inferior a 100 (cem) metros em projeções horizontais;*
- h) em altitude superior a 1.800 (mil e oitocentos) metros, qualquer que seja a vegetação.*

Sucessivas leis e normas regulamentaram a aplicação desse conceito, entre elas: Deliberação CONSEMA 10/00; Medida Provisória 2.166-67, de 24.08.2001; Resolução CONAMA 303/02; Resolução CONAMA 368/06.

A transposição de APPs somente pode ser feita em casos excepcionais, e compete ao órgão ambiental autorizar a intervenção ou supressão de vegetação para a implantação de obras, planos, atividades ou projetos de utilidade pública ou interesse social, ou para a realização de ações consideradas eventuais e de baixo impacto ambiental. Estas intervenções somente podem ser autorizadas quando, entre outras exigências, comprovada a inexistência de alternativa técnica e locacional. No Estado de São Paulo, o Decreto 49.566/05 dispõe sobre a intervenção de baixo impacto ambiental em áreas consideradas de preservação permanente pelo Código Florestal.

A Constituição da República de 1988, em seu artigo 23, VI, estabelece que a proteção ao meio ambiente e o combate à poluição em qualquer de suas formas é de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e, no artigo 24, VI, prevê a competência concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal para legislar sobre a defesa do solo, proteção do meio ambiente e controle da poluição.

Cabe aos municípios suplementar a legislação federal e estadual onde seja possível e necessário, além de promover a adequação territorial através do planejamento e controle do uso, parcelamento e ocupação do solo urbano, conforme dispõe o artigo 30, II e VIII, da Constituição Federal.

O Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257/01, regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental (art. 1ª, parágrafo único). Esta lei estabeleceu, em seu art. 41, a obrigatoriedade do Plano Diretor Municipal para as cidades com mais de vinte mil habitantes (repetindo o disposto no art. 182, §1º da CF). O § 3º do art. 40 da Lei nº 10.257/01 determina que *“a lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos”*.

Muitos municípios têm, através de seus planos diretores e leis de uso e ocupação do solo, tratado da questão ambiental de forma a garantir uma maior quantidade de espaços livres e de preservação nos novos empreendimentos, e para isso mantém exigências de doação maiores que as estabelecidas pela legislação federal (Lei nº 6.766/79). Ao mesmo tempo, procuram restringir as densidades brutas, criando zoneamentos que, além de limitar os coeficientes de aproveitamento e ocupação, regulamentam também o número máximo de habitantes que cada zona pode comportar, vinculando cálculos de densidade à aprovação de novos projetos (ex: Distrito Federal, Jundiaí – SP, Porto Alegre – RS, entre outros).

A valorização do ativo ambiental

Um dos principais efeitos da constituição de 1988 sobre a política de meio ambiente, ainda que indireto, foi o fortalecimento do Ministério Público, que sobretudo a partir do início da década de 1990, tem um papel marcante no cumprimento das leis ambientais e urbanas, tanto de forma preventiva, através da fiscalização da atuação dos órgãos públicos, quanto de correção, através da formalização dos Termos de Ajustamento de Conduta - TAC.

A atuação do Ministério Público fez com que houvesse maior rigor no cumprimento da legislação, colocando em prática, nos anos 1990, muitas das normas ambientais criadas na década de 1960. No entanto, o que se observa ainda hoje é uma fiscalização muito maior sobre os novos loteamentos para renda média e alta que procuram se enquadrar na legislação, enquanto que sobre uma grande quantidade de loteamentos de caráter popular e de assentamentos irregulares não recai nenhum tipo de controle.

Sendo assim, se por um lado temos loteamentos de altíssima qualidade ambiental, cumprindo os mais altos padrões existentes, cujos lotes são vendidos por um valor elevado para as classes média e alta, na outra ponta temos uma grande massa de loteamentos já executados ou em execução, aprovados de maneira legal, ainda que fora das normas atuais, muitos deles feitos pelo próprio Estado e destinados principalmente às camadas mais baixas da população, sobre os quais não incide qualquer tipo de controle ou punição.

Hoje, a grande maioria dos novos parcelamentos é realizada em áreas periféricas sobre as quais recai uma série muito maior de restrições ambientais, tanto devido a sua configuração física quanto pelo cumprimento rigoroso da legislação. Sendo assim, muitos empreendedores se viram obrigados a mudar a forma como projetam seus empreendimentos, procurando se adequar tanto a nova situação legal quanto a escassez de bons terrenos nas grandes regiões metropolitanas. Desse modo, a afirmação comumente feita de que os empreendedores estariam induzindo os consumidores a um novo estilo de vida mais ligado à preservação do meio ambiente, contato com o verde e voltado ao lazer,

gerando a obsolescência prematura das antigas tipologias urbanas como uma forma de alavancar sua vendas deve ser encarada como uma verdade parcial.

É verdade que alguns empreendedores, principalmente os menores, procuram vincular seus produtos a uma idéia de qualidade ambiental que na prática não se sustenta, estes trabalham na esteira dos grandes empreendedores que abrem novos mercados através de produtos diferenciados, procurando viabilizar seus empreendimentos em consonância com as novas legislações ambientais.

Temos observado, por exemplo, que alguns dos novos empreendimentos localizados em áreas com fortes restrições à ocupação urbana, com grandes áreas de preservação permanente e florestas, baixos coeficientes de aproveitamento, e baixas taxas de ocupação, têm optado por projetos com tamanhos de lotes menores, ocupando uma menor quantidade de terreno do que aquela permitida pela legislação, liberando grande parte do solo para a implantação de reservas de vegetação natural e reconstituída. Assim pode-se viabilizar economicamente o projeto através da concentração da infra-estrutura, ao mesmo tempo em que se maximiza a área de preservação.

No entanto, como o custo da área total e de toda a infra-estrutura pública está embutido no preço dos lotes residenciais, se faz necessário todo um trabalho de convencimento do comprador, de forma que este compreenda que o alto valor por metro quadrado do seu terreno se justifica pela qualidade ambiental de todo o empreendimento. Uma postura muito diferente da anterior, onde se ocupava a maior área de terreno permitida, com grandes lotes, e quase nenhuma área pública ou coletiva.

De modo geral, foram necessárias adaptações de desenho nos novos empreendimentos e um trabalho de convencimento por parte de muitos empreendedores com relação a essas mudanças, que representam novos hábitos para uma cultura comumente acostumada ao desrespeito pelo espaço público e uma forte valorização da propriedade privada em detrimento do espaço coletivo.

Pode-se dizer que o que vem acontecendo em relação à preservação do meio ambiente e a manutenção dos espaços livres nos novos loteamentos é algo muito semelhante ao que ocorreu anos antes com os condomínios verticais, a partir do

momento em que mudanças na legislação induziram a formação de novas tipologias com menor taxa de ocupação, liberando o andar térreo dos edifícios para a implantação de áreas de convivência coletiva e novos equipamentos de lazer. Ao mesmo tempo, em que o preço dos imóveis aumentava comparativamente ao poder de compra dos moradores, fazendo com que os apartamentos diminuíssem de tamanho, e com que essas áreas coletivas passem cada vez mais a serem utilizadas como forma de alavancar as vendas, num processo que levou à formação de conjuntos com um número cada vez maior de edifícios, buscando-se assim reduzir os custos com a implantação dessa infra-estrutura condominial.

No caso das novas exigências ambientais verificamos que vem ocorrendo uma mudança de comportamento por parte dos consumidores, mas nem sempre essa mudança é tão objetiva nem tão direta nas relações de consumo. O Estado tem, nesse caso, um papel fundamental na medida em que cria novos parâmetros para os empreendimentos. E embora estes parâmetros advenham de anseios legítimos da população ao se transformarem na prática em novos desenhos e novas formas de moradia e viver, existe um processo de adaptação por parte de empreendedores e compradores.

Alguns empreendedores trabalham realmente na formulação de novos produtos, diferenciados e de maior qualidade, alguns muito bem aceitos e outros nem tanto. Estes empreendedores são os pioneiros que assumem os riscos criando produtos que vão muitas vezes além do exigido pela legislação e que podem, mais tarde, se tornar referência para a aprimoração da mesma. Na esteira destes, vem aqueles que somente replicam esses produtos, em geral sem a mesma qualidade, mas que procuram relacionar a sua imagem àqueles empreendimentos de maior sucesso.

CAPÍTULO III - A FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS E A ÁREA DE ESTUDO

3.0 Introdução

Iremos aqui analisar como se deu o processo de formação da mancha urbana no município de Campinas, buscando compreender quais foram as condicionantes históricas que geraram determinadas características do tecido urbano de hoje e quais as principais características econômicas, ambientais e de infra-estrutura que nos ajudam a entender as atuais condicionantes do crescimento municipal.

Procedemos aqui também à análise do crescimento da mancha urbana do município nas décadas de 1970/1980/1990 e 2000 dentro de um contexto regional de dispersão, com base no trabalho realizado em colaboração entre o LAP e o INPE, onde foram mapeadas todas as manchas urbanas com mais de três hectares nos dezenove municípios que compõem a Região Metropolitana de Campinas, nessas quatro décadas.

Estas análises são importantes para que possamos, a seguir, identificar as principais tipologias que ocorrem na área de estudo, situando-as no contexto do município e da região metropolitana, como partes de um processo de desenvolvimento regional. Buscamos entender como os processos de dispersão descritos anteriormente, que ocorreram no município, influenciaram na formação das tipologias estudadas, quais as condicionantes locais desse processo e qual o tecido urbano por ele formado.

3.1 A formação histórica do município de Campinas

Campinas surge no início do século XVIII, entre 1721 e 1730, às margens do “Caminho dos Goiáses” como um ponto de parada nas rotas entre São Paulo e as áreas que hoje compreendem os estados de Goiás e Mato Grosso. Essas rotas eram inicialmente utilizadas pelas bandeiras e mais tarde por mascates, tropeiros, comerciantes e soldados. No lugar de pouso, entre as vilas de Jundiaí e Mogi Mirim, conhecido como “Campinas do Mato Grosso”, forma-se um povoado que, em 1842, é elevado à categoria de município. No final do século XIX, por sua pujança econômica adquirida em função do cultivo do café, já disputava a liderança com o município de São Paulo pela capital do estado.

No entanto, em 1888 sua população se vê, em pouco tempo, reduzida de vinte para cinco mil habitantes, como resultado da pior epidemia de febre amarela da história da cidade. Nessa época o município não estava preparado para receber o fluxo de escravos afluído após a abolição. Os cortiços estavam superlotados, a cidade ainda era cercada por brejos e córregos, e os aterros eram feitos com os detritos urbanos. Com as chuvas, os mosquitos passaram a se multiplicar e criou-se uma crise de saúde pública.

A experiência da epidemia fez com que as autoridades se sensibilizassem para as condições de salubridade do espaço urbano. A partir daquele momento, a construção e higienização da cidade se daria com outros parâmetros. Foi instituída nesse período a Companhia Campineira de Águas e Esgotos. Criaram-se regras para a ocupação dos lotes urbanos, para ventilação das casas, espessura das paredes e altura dos pavimentos. Estabeleceu-se o sistema de captação de águas pluviais e proibiu-se construções em áreas inundáveis.

Em 1897, a epidemia foi finalmente vencida e em 1900 a população já havia voltado aos vinte mil habitantes. A cidade tornara-se muito mais limpa, com ruas calçadas por paralelepípedos e passeios cimentados, estando pronta para uma nova fase de sua história. No entanto, havia perdido definitivamente o posto de cidade mais rica do estado e também a disputa para ser a sede da capital.

No início do novo século, a cidade começa a conviver com problemas de trânsito em suas estreitas ruas centrais. Em 1912, a iluminação pública já era elétrica, e contava-se na cidade com a presença de oitenta estabelecimentos industriais. O crescimento nas três primeiras décadas do século XX foi modesto. Em 1920 são 115 mil habitantes. Após a peste, somente 20% deles são negros. Nesse momento a cidade ainda não se configurava como predominantemente industrial.

A partir de 1930, tomam maior impulso a abertura de fábricas e o cultivo do algodão. Datam desse período alguns dos estabelecimentos de importância nacional como as fábricas de chapéus Cury, fogões Dako, lápis Johann Faber, alimentos Swift. Os fatores que favoreciam o desenvolvimento industrial e comercial da cidade, na época, são os mesmos que a favorecem hoje, como a grande confluência de ferrovias e rodovias e a presença de importantes institutos de pesquisa, como o Instituto Agrônomo. A cidade contava, em 1930, com sessenta mil habitantes urbanos, e seu crescimento ganhou novo impulso com a construção da nova adutora do rio Atibaia, em 1936.

Em 1930, as atividades urbanas como indústria e comércio já eram mais importantes do que as atividades rurais. Nessa época começam a surgir os novos bairros residenciais operários, ocupando as antigas fazendas de café que haviam se tornado improdutivas. São construídos: Jardim Guanabara, Jardim Chapadão, São Bernardo, Parque industrial, Vila Maria, Vila Marieta, entre outros. Com o crescimento urbano, o centro passa a contrastar com os novos bairros não somente por suas ruas retílineas em forma de quadrícula, mas principalmente por assumir a função de principal local de comércio e de serviços, polarizando todos os demais bairros.

Para dar um direcionamento ao crescimento urbano local, em 1934 o escritório do urbanista Prestes Maia é contratado com a missão de promover a expansão da cidade, melhorando seus acessos às rodovias, redefinindo as áreas para o comércio e lazer. Em 1948, é inaugurada a rodovia Anhanguera.

Nesse período são criadas importantes vias expressas ligando o centro às rodovias e vários bairros da cidade entre si. Tem início, assim, o primeiro período de descentralização industrial na cidade, levando esse tipo de estabelecimento cada vez mais para perto das rodovias. São essas as vias expressas que deixarão prontos os alicerces para que, mais tarde, ocorra a perda de importância da região central como principal pólo de comércio e serviços.

De 1940 a 1980, a população do Estado de São Paulo passa de sete para 25 milhões de habitantes e os índices de urbanização sobem de 37% para 87%. Sendo que a população rural sofre um decréscimo de quatro para 2,8 milhões de pessoas.¹⁶

De 1970 a 1980, metade da migração para o interior do Estado de São Paulo vai para a região de Campinas; de 1960 a 1970 o saldo é de 180 mil pessoas e na década seguinte ele sobe para 635 mil pessoas.¹⁷

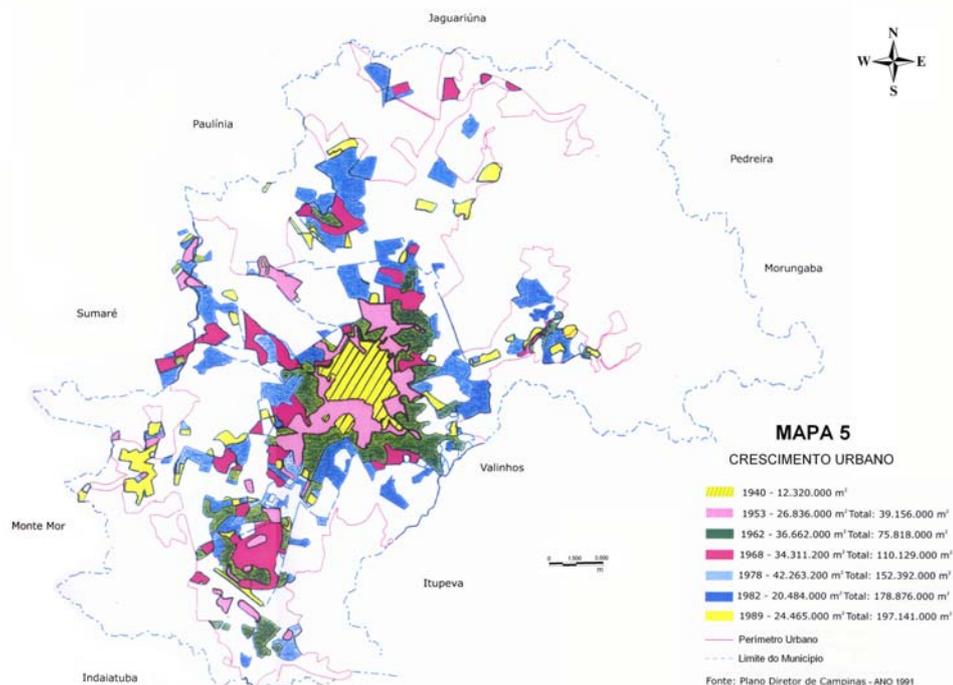
De todos os municípios, Nova Odessa, Santa Bárbara e Sumaré são os que absorvem maior porcentagem desses migrantes, passando a conviver com um rápido crescimento populacional.

Boa parte dessa migração é absorvida e incorporada ao crescimento urbano desses municípios, mas a partir dos anos 1980, com a crise pela qual o país passa, novos padrões de urbanização se estabelecem a partir da maior desigualdade de renda e multiplicam-se então, sobretudo a partir da década de 1990, as invasões de terras urbanas e os assentamentos ilegais.

A região que até então apresentava bons padrões de saneamento, poucas favelas e baixa criminalidade, começa a conviver com altos índices de miséria, violência e segregação.

¹⁶ Fonte: Fundação SEADE – Anuário Estatístico do Estado de São Paulo.

¹⁷ Fonte: Fundação SEADE – Anuário Estatístico do Estado de São Paulo.



310

Figura 12 – Mapa do crescimento urbano do Município de Campinas. Fonte: SEPLAMA (2006).

3.1.1 Economia de Campinas e região

Agricultura

Apesar de envolver uma pequena parcela da população, a agricultura é ainda hoje uma das atividades econômicas mais importante da região de Campinas. No Estado de São Paulo, ela só perde em importância para a região de Ribeirão Preto. Isso se explica pelo fato dessa atividade contar, atualmente, com um alto grau de mecanização e estar nas mãos de grupos com grande capital.

Indústria

O número de estabelecimentos industriais na região de Campinas dobrou entre os anos de 1960 e 1980, com especial participação da indústria de bens duráveis. O

número de pessoas empregadas, neste setor, sofreu um acréscimo de 263,5% no mesmo período.¹⁸

Na década de 1970, teve início o processo de interiorização da indústria paulista, que de certa forma foi incentivado pelos governos estadual e federal através da expansão e melhoria da malha rodoviária e de investimentos como o dos pólos petroquímicos.

A partir daí, a industrialização na cidade de Campinas se dá de maneira diferenciada das outras metrópoles, gerando não só uma única cidade rica, mas diversas outras cidades à sua volta, que prosperam economicamente, quebrando a velha relação metrópole-cidades dormitório (GONÇALVES, 1995).

Enriquecem-se assim, mesmo que em menor grau, cidades como Sumaré, Hortolândia, Monte-Mor e Indaiatuba, junto ao vetor sudeste de crescimento. Bem como Paulínia, Valinhos, Vinhedo, Nova Odessa, Santa Bárbara e Americana.

Nesse período a Rodovia Anhanguera vai se caracterizando como o principal e grande eixo industrial da região, formando uma malha contínua de cidades que vai de Vinhedo à Limeira, e com grande destaque para Americana, Santa Bárbara, Nova Odessa e Sumaré.

O segundo maior eixo é aquele que se forma em direção a Indaiatuba, com a instalação do Distrito Industrial e do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Durante a crise que se inicia na década de 1980, o setor industrial da região mantém seu índice de crescimento graças às suas exportações e ao desenvolvimento da agroindústria. O valor adicionado dentro da região administrativa cresce nessa época, entre 1980 e 1988, 14%.¹⁹

No final da década de 1980, já se iniciava um processo de descentralização da indústria dentro da própria região de Campinas, favorecendo cidades como Jaguariúna, que até então não contavam com uma capacidade industrial expressiva.

¹⁸ Fonte: Fundação SEADE – Anuário Estatístico do Estado de São Paulo.

Após a abertura do mercado brasileiro, na década de 1990, a região de Campinas passa a concentrar o maior volume de investimentos externos do interior do Estado de São Paulo (11% do total). Sendo dois os principais motivos que têm levado dezenas de indústrias a se instalarem nessa região.²⁰

O primeiro é a disponibilidade de mão-de-obra qualificada, oferecida pelas quatro principais universidades da região, e sete centros de pesquisa (maior concentração no interior do país). O segundo seria a proximidade em relação ao Aeroporto Internacional de Viracopos.

A maioria das indústrias recentemente instaladas está ligada ao setor de informática e telecomunicações, tais como Compaq, Lucent, Motorola e Samsung. Outra grande parcela está ligada ao setor automobilístico, como Honda, Toyota e Valeo. Todas estas são indústrias que fabricam bens de alto valor agregado, que se juntam às já existentes, IBM, 3M, Bosch, Nortel, Alcatel, Rhodia e muitas outras, formando um seleto grupo que utiliza tecnologia de ponta e destina parte significativa de sua produção ao mercado externo.

Segundo dados fornecidos pelo superintendente do Aeroporto de Viracopos, em 2000, 36% das cargas que circularam pelo aeroporto foram de importação e 26% de exportação. O restante somente passou pelo aeroporto com destino a outras regiões. Hoje, o total da carga manipulada chega a 500 mil toneladas por ano, o que é pouco quando comparado a outros aeroportos internacionais, que chegam a embarcar 154 milhões de toneladas por ano. Mas ainda é um volume bastante considerável, que o coloca como maior aeroporto de carga do país.

É importante notar que 38% da carga manipulada somente passa pelo aeroporto, fazendo de Viracopos o principal nó aeroviário de toda a América do Sul. Em função disso, muitas companhias como Federal Express, UPS e outras, trazem vôos diretamente de Miami ou Dallas e a partir de Campinas distribuem suas entregas para todos os países sul-americanos.

¹⁹ Fonte: Fundação SEADE – Anuário Estatístico do Estado de São Paulo.

²⁰ Fonte: Fundação SEADE – Anuário Estatístico do Estado de São Paulo.

Da carga que sai do aeroporto, a maior parte se destina à região de Campinas, seguida por São Paulo e a região do Vale do Paraíba. Parcelas menores se destinam a outros estados, como Rio de Janeiro e Paraná. São cargas diversificadas, que incluem de componentes eletrônicos a animais.

Com relação a carga que tem como destino as indústrias, a maior parte é constituída de componentes essenciais à linha de produção. As fábricas que delas dependem, trabalham com um rígido sistema de *just in time*, para garantir que em nenhum momento a produção seja paralisada.

Essa demanda fez com que o Aeroporto de Viracopos investisse na criação de um programa chamado Linha Azul, que agiliza a liberação da carga recebida, tornando-se um dos mais rápidos aeroportos em todo o mundo na questão do desembarque e controle de alfândega dos produtos importados. Desta forma ele pode fornecer, em tempo confiável, todos os insumos necessários à produção das indústrias que dele dependem na região.

Este aeroporto também é o responsável pela distribuição mundial dos produtos fabricados na região, colocando Campinas em uma posição privilegiada, não só por possuir um eficiente aeroporto de cargas, mas também o maior *HUB* aéreo de toda a América do Sul.

3.1.2 Município de Campinas - caracterização por regiões

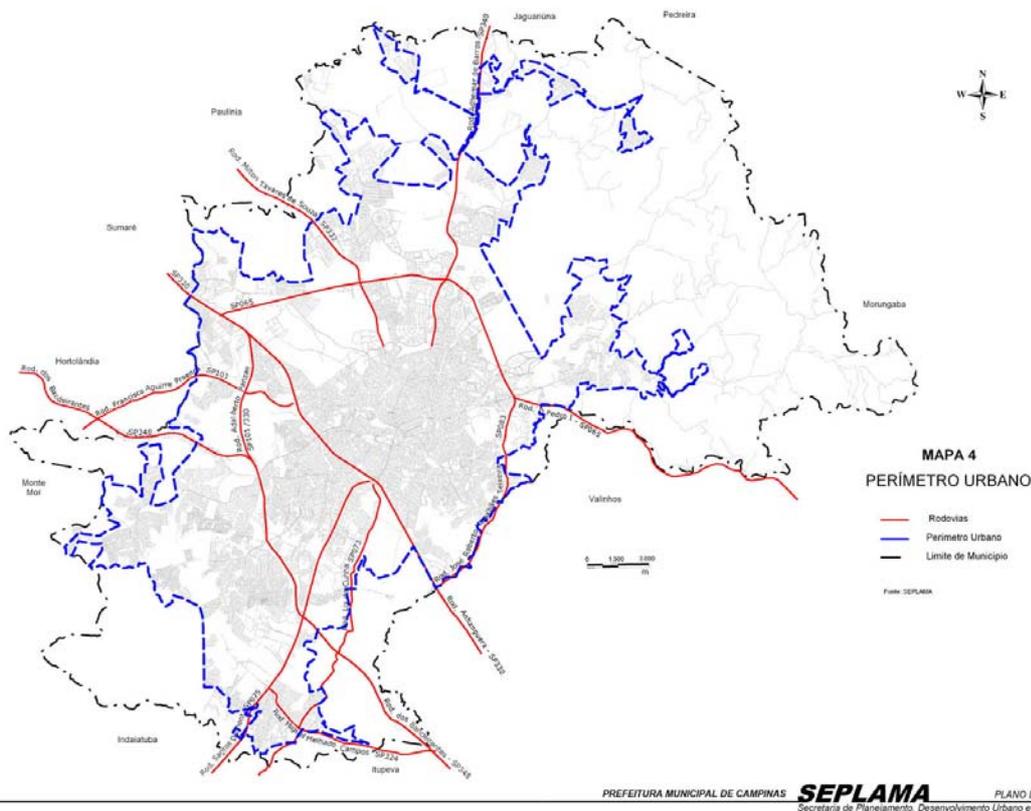


Figura 13 – Mapa do perímetro urbano do Município de Campinas. Fonte: SEPLAMA (2006).

Região Sudoeste

A região sudoeste é a mais populosa da cidade, abrigando 37% da população do município, aproximadamente 357.000 habitantes. É caracterizada por ser o local de moradia da população de baixa renda, com ganhos em média entre 1 e 10 salários mínimos.²¹

Dentro dessa região podemos destacar três padrões de ocupação.

O primeiro é aquele verificado entre as rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Santos Dumont, caracterizado por ser heterogêneo em relação à renda, denso e permeado por favelas. Essa área, que abrange todo o vetor oeste de expansão, foi a

²¹ Fonte: PMC – Plano Diretor 1995.

área de maior crescimento nos últimos 30 anos, abrangendo hoje uma população de 300 mil habitantes, em sua maioria de rendas média e baixa.²²

A ocupação dessa região ocorreu de forma rápida, conservando dentro dela grandes vazios urbanos e alguns ecossistemas completamente degradados, como no caso da área que abrigava as antigas olarias cuja poluição era lançada diretamente no rio Capivari.

As maiores barreiras físicas dessa região são compostas pelos mesmos elementos que impulsionaram o seu desenvolvimento: rodovias Santos Dumont e Bandeirantes, pela ferrovia e pelo rio Capivari.

O segundo padrão de ocupação é aquele verificado após a Rodovia dos Bandeirantes, onde a renda é mais homogênea e significativamente inferior em relação ao restante da cidade, a urbanização é mais esparsa, com muitas áreas de ocupação e sem a disponibilidade de serviços de água e esgoto. Essa região de colinas abriga o Aeroporto Internacional de Viracopos e era composta basicamente por chácaras. No entanto, a crescente ocupação urbana que ocorre na zona oeste da cidade põe em risco as obras de ampliação do aeroporto e a qualidade de vida das pessoas que habitam seu entorno.

O terceiro é aquele encontrado após a Rodovia Santos Dumont, área que possui grandes vazios formados pela fazenda Bradesco e pelo Parque Estadual do ARA. Nela se encontram as maiores ocupações de terra e assentamentos irregulares do município. Próximos ao trevo da Rodovia Anhanguera estão o Parque Oziel e Jardim Monte Cristo, abrigando uma população estimada em 30 mil pessoas. São o reflexo direto da falta de investimentos em moradia para população de baixa renda na cidade, que fizeram com que o número de habitações ilegais passasse de 9% em 1991 para aproximadamente 33% em 1999.²³

²² Fonte: PMC – Plano Diretor 1995.

²³ Fonte: PMC – Plano Diretor 1995.

Região Leste

É o local de moradia da população de alta renda, com salários médios superiores a 20 salários mínimos. A região sofreu intenso processo de verticalização, com a troca dos antigos casarões do bairro Cambuí, que deram lugar a prédios residenciais ou passaram a servir de local para inúmeras atividades terciárias.

As camadas de renda mais elevada caminham em direção aos loteamentos residenciais fechados no entroncamento das rodovias Heitor Penteado e Dom Pedro I, bem como rumo ao distrito de Sousas. Tradicionais bairros residenciais, como o Guanabara, vão dando lugar aos mesmos padrões de ocupação verificados nas áreas centrais, formando o novo centro expandido da cidade.

Nessa direção encontra-se a APA (Área de Proteção Ambiental) que protege os rios Atibaia e Jaguari. Com a rápida expansão dos loteamentos residenciais fechados de alto padrão, a exemplo do que também ocorre nas cidades de Valinhos e Vinhedo, essa região composta por terras altas do Planalto Atlântico tem o seu ecossistema ameaçado, principalmente depois da duplicação da Rodovia Dom Pedro I e da melhoria do acesso à Sousas. Ela representa a principal fonte de captação de água da cidade e de reposição do aquífero subterrâneo.

Região Norte

Nessa área ainda se encontram as maiores barreiras urbanas da cidade. Esta região é altamente polarizada pela rodovia Dom Pedro I.

Em Barão Geraldo estão as maiores concentrações da população de alta renda da região, bem como boa parte da produção agrícola da cidade, além de algumas das maiores instituições de ensino e de pesquisa do país.

A região norte da cidade tem características tanto favoráveis à urbanização quanto ao cultivo agrícola. Caracterizada por ser uma região de relevo suavizado, apresenta solos muito férteis (latossolo roxo).

Região Central

É a região com maior parcela de usos urbanos do município, onde o valor da terra apresenta seus mais altos índices, apesar de sua infra-estrutura estar sobrecarregada e a verticalização já ser desaconselhada.

Ainda apresenta a maior concentração de serviços da região de Campinas. Sua fácil ligação por transporte coletivo, tanto com a zona oeste quanto com o eixo Anhanguera, faz dela o local de compras por excelência da população de baixa renda, desse e de outros municípios.

Suas atividades são todas diurnas, o que além de agravar os problemas de infra-estrutura, acarreta sérios problemas quanto à segurança.

A região apresenta ainda importantes referências culturais para o município, como a Catedral Metropolitana, Palácio dos Azulejos e a Agência Central dos Correios.

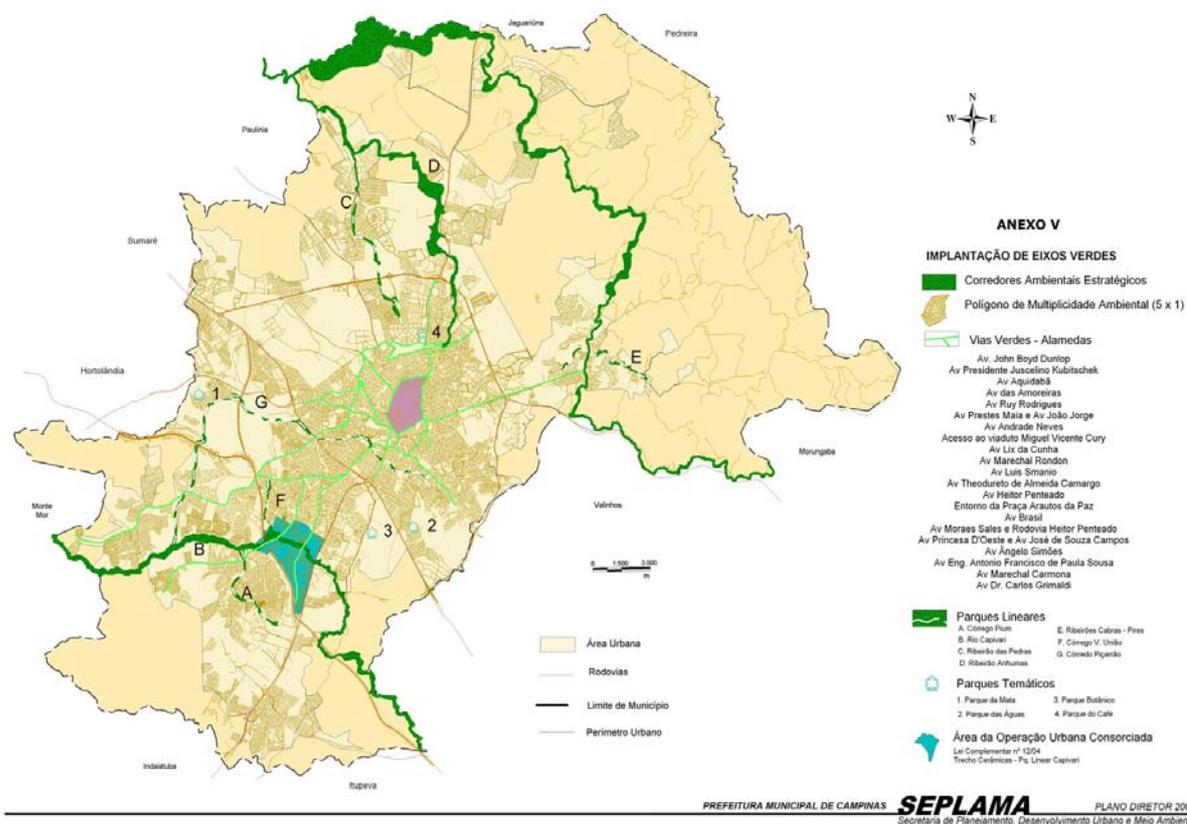


Figura 14 – Mapa de implantação dos eixos verdes no Município de Campinas. Fonte: SEPLAMA (2006).

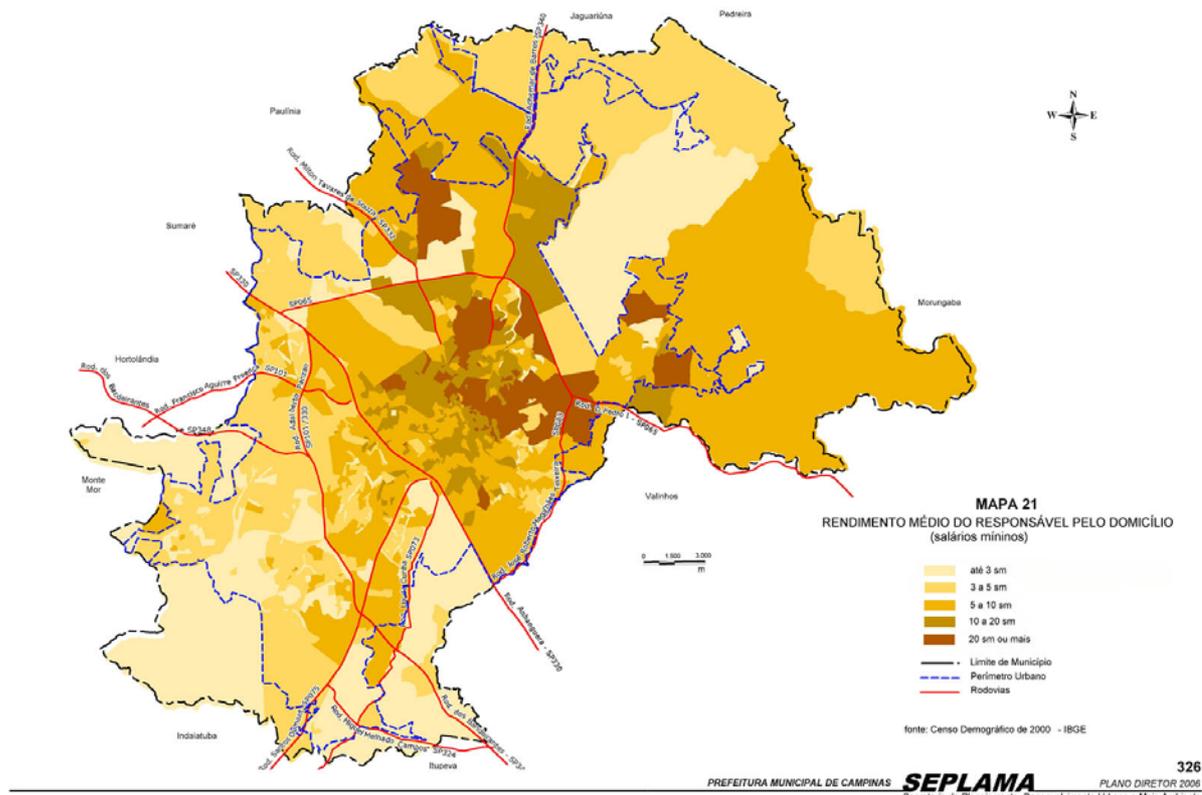


Figura 15 – Mapa do rendimento médio do responsável por domicílio no Município de Campinas. Fonte: SEPLAMA (2006).

3.1.3 Município de Campinas - uso do solo (histórico da legislação)

A primeira lei que regulamenta o uso do solo na cidade data de 1938, foi criada pelo Ato 118, com o Plano de Prestes Maia. Em 1951, a Lei nº 640 restabeleceu as medidas desse Ato e criou as zonas de uso, bem como as restrições de altura, área, fachada, revestimento, recuos e regulamentou os impostos municipais. Em 1959, a Lei nº 1993 criou o Código de Obras e Urbanismo, com um capítulo especialmente dedicado ao zoneamento. Depois disso, ocorreram várias mudanças até 1988, quando o desenho mononuclear da cidade foi reafirmado e a zona industrial foi superdimensionada na criação do primeiro Plano Diretor.

Em 1991, foi aprovado um novo plano para a cidade, elaborado com a participação do arquiteto Siegbert Zanettini da FAU-USP. Em 1996, ele foi reaproveitado e detalhado, constituindo o Plano Diretor, que vigora até os dias atuais.

Foram colocados como principais objetivos do Plano de 1996:

a) Simplificação e flexibilização das leis; b) Conveniência de usos; c) Adequação do adensamento à infra-estrutura e capacidade ambiental (exemplo: questões de drenagem); d) Fomento de parcerias entre o Poder Público e capitais privados, objetivando a redução de custos à população; e) Melhoria da habitação popular; f) Recuperação da coletividade e valorização gerada por serviços públicos.

Em 06 de janeiro de 1996, durante a gestão do Prefeito Magalhães Teixeira é criada a Lei nº 8.736, que regulamenta o fechamento de loteamentos tanto para fins residenciais quanto industriais dentro do município de Campinas.

Em 27 de dezembro de 1996, é instituído o Plano de Gestão Urbana para o distrito de Barão Geraldo através da Lei nº 9.199, numa tentativa de detalhamento do Plano Diretor, em função das diferentes necessidades e características das diversas regiões dentro do município.

Na continuidade desse processo, em 07 de junho de 2001, é promulgada a Lei nº 10.850 que cria a Área de Proteção Ambiental - APA - do Município de Campinas abrangendo os distritos de Sousas e Joaquim Egídio a leste, e parte da região norte do município. Além de definir os parâmetros de proteção da APA, a lei também regulamenta o uso e ocupação do solo nessas regiões. No mesmo ano é revista a Lei de Uso e Ocupação do Solo para todo o município.

O que se observa hoje é que não têm sido levados adiante grandes projetos que coordenem a reestruturação do espaço urbano a nível municipal. Esta tem ocorrido, sobretudo, pela implantação de grandes obras estaduais de infra-estrutura rodoviária como o anel viário Magalhães Teixeira, e o Corredor Metropolitanos de Transportes Rodoviários (EMTU).

3.2 Dispersão na Região Metropolitana de Campinas

No trabalho realizado em parceria entre o LAP – Laboratório de Estudos sobre Arquitetura, Urbanismo e Preservação e o INPE – Instituto Nacional de Pesquisas Aeroespaciais, a partir de imagens de satélite de baixa resolução (LANDSAT-7), foram mapeadas as áreas urbanizadas da Região Metropolitana de Campinas nas décadas de 1970, 1980, 1990 e 2000.

Por sua abrangência e metodologia, esse trabalho é inédito na área que estuda, uma vez que os trabalhos anteriores se restringiram a mapear o desenho da mancha urbanizada de municípios isolados, a partir das plantas cadastrais de suas prefeituras.

No trabalho aqui apresentado, empregou-se uma metodologia elaborada em conjunto pelas equipes do LAP e do INPE. Foram utilizadas imagens de satélites de baixa resolução, combinadas com mapas do IBGE (da década de 1970) e cartografia rodoviária disponibilizada pelo DER, para que se chegasse a condição não só da mancha urbana, mas também do sistema de rodovias da região em cada década.

No levantamento realizado dentro do INPE, utilizou-se como área de estudo toda a Região Metropolitana de Campinas oficialmente constituída, e foram mapeadas todas as manchas urbanizadas com mais de três hectares. A partir dessa pesquisa, realizamos aqui uma análise comparando quantitativamente e qualitativamente o crescimento da mancha urbana para a região de Campinas nas décadas estudadas, procurando identificar as mudanças no padrão de crescimento na mancha urbana associadas ao fenômeno da dispersão urbana. Os mapas encontram-se no Anexo A.

3.2.1 A formação da área urbanizada antes de 1970

No ano de 1970, verificamos que os municípios que hoje compõe a Região Metropolitana de Campinas, ainda apresentavam a maior parcela de seu território não urbanizado. As áreas urbanizadas que se formaram, apresentavam-se de forma coesa em torno das sedes dos municípios, cercadas por grandes vazios não urbanizados entre elas (ver Anexo A).

Nesse período podemos dividir os municípios estudados em três grupos quanto ao tamanho de sua área urbanizada.

No primeiro grupo está o município de Campinas, com uma forte predominância em termos de área urbanizada em relação aos demais municípios da região, apresentando também já alguns núcleos de urbanização isolados da mancha urbana principal. No segundo grupo estão os municípios de porte intermediário. Em ordem decrescente de tamanho da área urbanizada estão: Americana, Valinhos, Indaiatuba, Itatiba e Vinhedo. Um terceiro grupo contém todos os demais municípios com áreas urbanizadas bastante reduzidas.

Tratando-se do município de Campinas especificamente, podemos dizer que o dinamismo que hoje se verifica no processo de urbanização da cidade tem seu início nas décadas de 1950 e 1960, alcançando seu ápice nos anos de 1970, quando ocorre o crescimento mais rápido e abrangente. O rápido crescimento urbano esteve ligado, nessa época, a um intenso processo de industrialização, e se caracterizou por uma forte horizontalização e periferização da cidade.

Nessa época, começam a surgir grandes vazios urbanos, com o objetivo de acúmulo de capital. A urbanização, que até a década de 1950 se dava nas terras contíguas à mancha urbana, começa a ocorrer de maneira mais esparsa em terras cada vez mais distantes.

Tabela 1 - Variação da Terra Urbanizada

| Década | % |
|---------------|----------|
| 1940/1950 | 93,6 |
| 1950/1960 | 45,7 |
| 1960/1970 | 13,4 |

Fonte: PMC – Plano Diretor 1995

Esse movimento é estimulado, em um primeiro momento, pela instalação de grandes indústrias, predominantemente no eixo das rodovias Anhanguera e Santos Dumont, o que viria a favorecer a ocupação de áreas para população de baixa renda na região sudoeste. Essa tendência é consolidada nas décadas de 1970 e 1980 com a instalação do Aeroporto e do Distrito Industrial.

A COHAB, que inicia suas atividades em 1967, passa a atuar preponderantemente nessa região, reproduzindo o padrão de ocupação que dava preferência a terrenos distantes da malha urbana, favorecendo assim, além de uma forte concentração populacional na região, também uma intensa valorização imobiliária das áreas não urbanizadas.

Tabela 2 - Evolução da Área Parcelada de Campinas - 1958/82

| Ano | Área Parcelada Total (Ha) | Varição Percentual (%) |
|------------|----------------------------------|-------------------------------|
| 1953 | 39.156 | - |
| 1962 | 75.818 | 93,63 |
| 1968 | 110.129 | 42,25 |

Fonte: PMC – Plano Diretor 1995

Em 1970, a mancha urbanizada do município estava quase toda contida entre as rodovias Dom Pedro I e Anhanguera. Sua porção sudoeste começa a avançar além da rodovia Anhanguera, em direção ao aeroporto de Viracopos, acompanhando a Avenida das Amoreiras. No entanto os principais vetores de expansão eram, naquele momento, a Rodovia Governador Adhemar de Barros, em direção a Mogi-Mirim, no setor norte, e a Rodovia Visconde de Porto Seguro, em direção a Valinhos, no setor sudeste.

A mancha urbana se apresentava coesa, com poucos vazios urbanos, tendo três pequenos pontos mais afastados indicando os distritos de Sousas e Barão Geraldo, além do Aeroporto Internacional de Viracopos.

3.2.2 Crescimento na década de 1970 – a mancha urbana no ano de 1980

Em 1970, o Brasil contabilizava 90 milhões de habitantes, sendo 56% deles moradores urbanos. A taxa de motorização era de 29 habitantes por veículo. Em 1980, eram 119 milhões de habitantes, sendo 68% urbanos (um crescimento de 54% em relação a 1970). A taxa de motorização passou para 11 habitantes por veículo, o que representou um aumento da taxa de motorização de 170% em relação à década anterior (o maior aumento registrado em uma só década, no período que vai de 1950 a 2000).²⁴

Na figura referente ao ano de 1980, fica evidente o acelerado crescimento pelo qual passaram as áreas urbanizadas dos municípios estudados, na década de 1970 (ver Anexo A).

O crescimento ocorreu principalmente pela extensão da área urbanizada central ou pela criação de extensas áreas urbanizadas isoladas. Nessa época, foram feitos investimentos em grandes loteamentos, tanto para as classes de renda mais alta quanto para as de renda mais baixa. As restrições ambientais ainda não eram tão fortes, nem as exigências legais quanto à implantação de infra-estrutura em áreas urbanizadas.

Os municípios próximos à rodovia Anhanguera foram os que mais cresceram, chegando a aumentar em até 10 vezes suas áreas urbanizadas.

Em Campinas, verificamos um crescimento da urbanização principalmente na direção sudoeste. O principal eixo de crescimento, que até então se encontrava na zona leste, sofre uma rotação e segue em direção às rodovias Anhanguera e Bandeirantes, chegando a ultrapassar esta última. Forma-se, nesse sentido, um novo eixo de crescimento em torno das avenidas John Boyd Dunlop e Rui Rodrigues. Toda a porção oeste do município é ocupada através de uma urbanização horizontal, esparsa, e em regiões de difícil relevo, apresentando portanto, custos muito elevados no que se refere à implantação da infra-estrutura.

²⁴ Dados do IBGE para população e do Ministério dos Transportes para motorização.

No entanto, já se pode observar o início de um novo eixo de expansão, o nortenordeste, ultrapassando as duas maiores barreiras físicas dessa região, a Fazenda Chapadão, de propriedade do Exército, e a Fazenda Sta. Elisa, de propriedade da Secretaria da Agricultura. Nesse período foram lançados novos loteamentos no eixo viário Barão Geraldo-Mogi Mirim.

Com a abertura da Rodovia Dom Pedro I, esse processo ganhou maior intensidade. Nos anos de 1970 e 1980, instalam-se nessa região os hipermercados Carrefour e Makro, o loteamento Cidade Universitária, as universidades UNICAMP e Puccamp, além da Refinaria do Planalto. A região se consolida como pólo de fortes indústrias, serviços médicos de ponta, grandes universidades e centros de pesquisa. Foram lançados inúmeros loteamentos, mas por se tratar de uma região de preços elevados no mercado imobiliário os loteamentos são em geral de maior valor agregado, destinados às classes média e alta, além de serem muito menos esparsos do que na região oeste.

Na porção sudeste do município, a área urbanizada uniu-se com as de Valinhos e Vinhedo, que avançam sobretudo em direção à rodovia Anhanguera.

3.2.3 Crescimento na década de 1980 – a mancha urbana no ano de 1991

Em 1991, o censo registra 146 milhões de habitantes no Brasil, sendo 76% deles urbanos. O crescimento de sua população urbana em relação à década anterior já é substancialmente menor, ficando em torno de 38% em relação ao ano de 1980. A taxa de motorização também teve seu crescimento desacelerado, passando de 11 habitantes por veículo para 9, um crescimento da ordem de 20% no período.²⁵

Após o forte crescimento das áreas urbanizadas verificado na região durante a década de 1970, nos anos 1980 vemos esse crescimento desacelerar fortemente. A recessão econômica que o país passa neste período explica essa mudança, bem como a criação da Lei nº 6766/79, conhecida como "Lei Lehman", que dificulta a

²⁵ Dados do IBGE para população e do Ministério dos Transportes para motorização.

implantação de novos empreendimentos ao demarcar limites para a expansão urbana e novos padrões de infra-estrutura para os mesmos.

O aumento da mancha urbana verificado ocorre sobretudo nos municípios de Campinas, Valinhos, Vinhedo e Americana, com destaque especial para o recém formado município de Hortolândia, criado a partir de um desmembramento do município de Sumaré, e que apresenta o maior acréscimo relativo de área urbanizada no período (ver Anexo A).

O crescimento da mancha urbana no período se dá através do preenchimento de vazios ou pela sua extensão de forma contínua da mancha principal.

Em Campinas volta a preponderar o vetor sudoeste de crescimento, com a construção dos conjuntos habitacionais Padre Anchieta e Aparecidinha, bem como dos DICs I, II, III, IV, V e VI. No entanto, ocorre nessa época maior diversificação de usos, com o aumento no número dos loteamentos fechados para alta renda, paralelamente ao trabalho da COHAB com a população carente.

Nessa época, estuda-se a implantação da Cidade Industrial, que ficaria próxima ao Distrito Industrial. Era um projeto da COHAB para 8,5 mil unidades, abrigando 45 mil moradores. Mas esse projeto nunca saiu do papel devido a discussões técnicas referentes ao seu partido e a seus custos.

Nesse período se mantém o padrão de loteamentos precários, afastados e dispersos, com grandes despesas para o Poder Público e bom retorno para os loteadores.

3.2.4 Crescimento dos anos 1990 – a mancha urbana no ano de 2000

No ano 2000, a população total do Brasil eleva-se para 169 milhões de habitantes, chegando a uma taxa de urbanização de 81% (um crescimento de 24% em relação à década anterior). A taxa de motorização tem um aumento substancialmente maior do que o verificado na década de 1980, passando de 9 para 6 habitantes por veículo, o que representa um acréscimo de 60% no período.²⁶

²⁶ Dados do IBGE para população e do Ministério dos Transportes para motorização.

Na década de 1990, verificamos que o crescimento da mancha urbana nos municípios que compõem a Região Metropolitana de Campinas é significativamente maior em relação à década anterior, mas ainda muito aquém do crescimento verificado nos anos 1970.

Nesse período observamos que o crescimento é proporcionalmente maior nos municípios menores. Paulínia, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho e Holambra, apresentam uma forte expansão da mancha urbana proporcionalmente às suas áreas já urbanizadas. Também merece destaque o município de Campinas nos seus extremos oeste e norte (ver Anexo A).

Podemos observar que, de maneira geral, as novas áreas urbanizadas são muito menores do que as verificadas na década de 1970. Embora o crescimento total da área urbanizada seja menor, ele se dá de maneira bastante abrangente, através de uma grande quantidade de pequenas áreas, preenchendo os vazios entre as principais manchas urbanas dos municípios. Apesar do crescimento no número de novos empreendimentos, em Campinas as áreas já urbanizadas, mas ainda não edificadas no início dos anos 90, representavam 27% da área urbanizada total.

3.2.5 Análise do crescimento por décadas

As principais conclusões que podemos tirar a partir desses levantamentos sobre o crescimento da mancha urbana na Região Metropolitana de Campinas dizem respeito, principalmente, às diferenças qualitativas de crescimento entre as décadas de 1970 e 1990. Se na década de 1970 verificamos um crescimento da mancha urbana através de grandes expansões, muitas vezes distantes do centro urbano, na década de 1990 o crescimento se dá sobretudo através de pequenas manchas dispersas localizadas próximas às manchas urbanas principais. Podemos afirmar que, com raras exceções, houve uma mudança no porte dos empreendimentos entre as duas décadas.

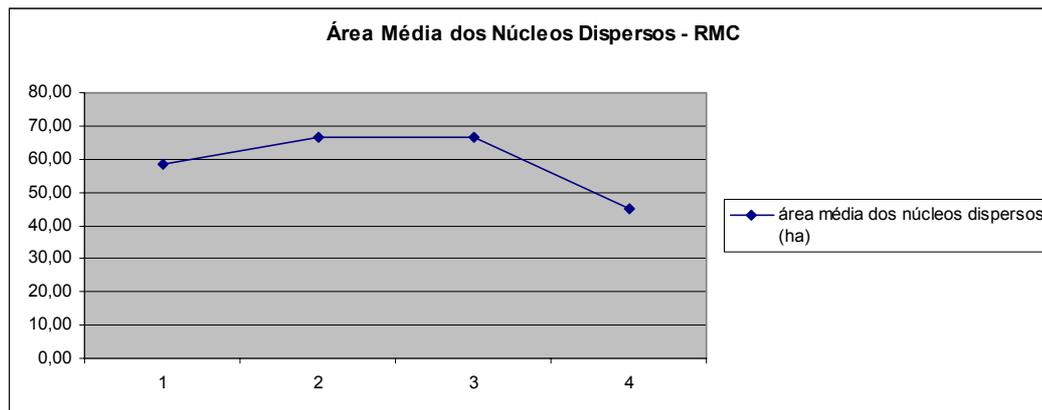


Figura 16 – Área Média dos Núcleos Dispersos – RMC.

Uma possível explicação para esse fenômeno seria que as mudanças no ritmo de crescimento da população urbana, que vão desacelerando gradativamente entre 1970 e 2000, aliadas à grande recessão pela qual o país passa nos anos 1980, teriam levado os empresários a investirem em empreendimentos menores nos anos 1990, quando comparados com os da década de 1970. Além disso, mudanças na lei de loteamentos tornaram mais cara a realização de grandes empreendimentos, uma vez que todos passaram a ser obrigados a implantar os equipamentos de infraestrutura básica.

Já as ampliações do perímetro urbano, realizadas sobretudo na década de 1980, muito em virtude dos grandes empreendimentos realizados em áreas distantes do centro, possibilitaram que novos empreendimentos fossem implantados preenchendo o vazio deixado entre o centro e essas áreas mais periféricas. Outro fator importante que contribuiu para a dispersão é que boa parte da infra-estrutura necessária para implantação dos empreendimentos de exígua extensão já havia sido implantada em função dos grandes empreendimentos da década de 1970, possibilitando que empreendimentos menores utilizassem essa infra-estrutura.

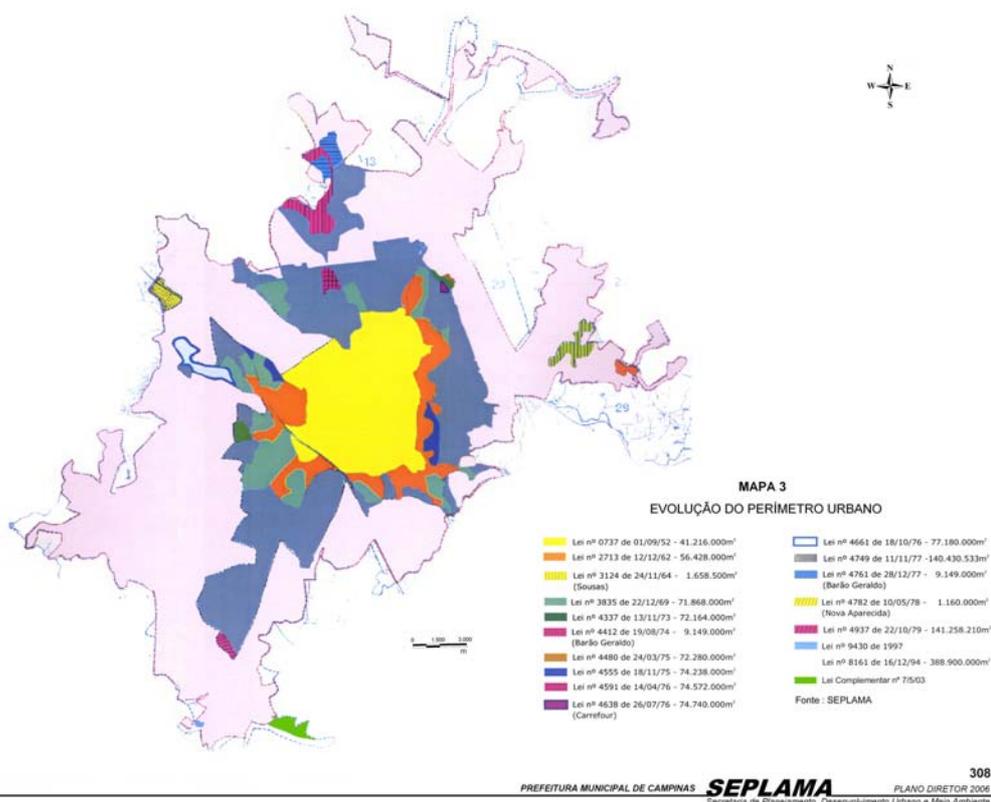


Figura 17 – Evolução do perímetro urbano no Município de Campinas. Fonte: SEPLAMA (2006)

Na década de 1990, os municípios com menor população foram os que apresentaram maiores expansões em suas manchas urbanas, reflexo do valor da terra que ainda se manteve baixo, quando comparado com o dos municípios mais populosos. A exceção é o município de Campinas que apresenta forte expansão, sobretudo nos mercados de renda média e alta.

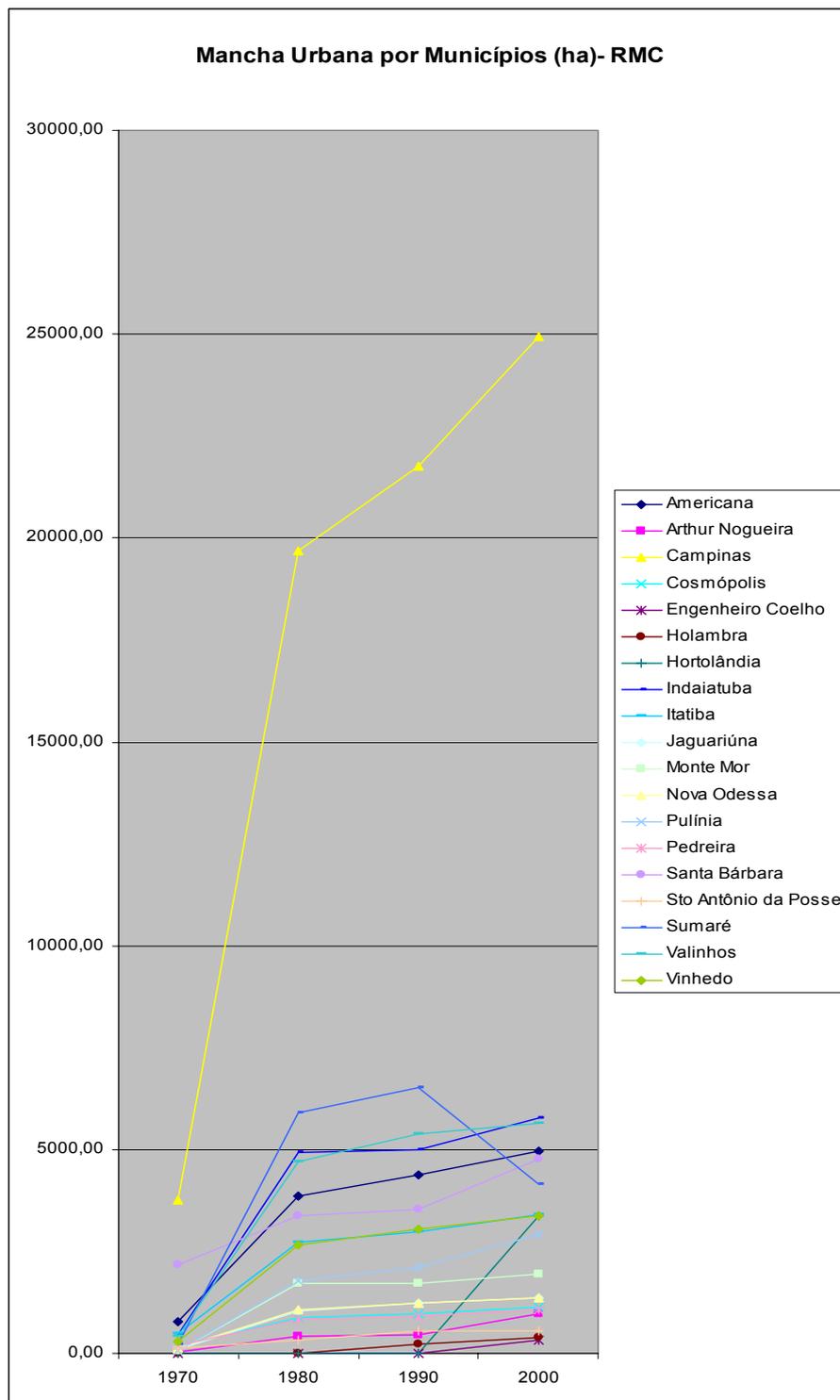


Figura 18 – Mancha Urbana por Municípios (ha) - RMC

Em geral, a expansão da mancha urbana tem ocorrido de forma cada vez mais horizontal. E embora o crescimento populacional se apresente numa curva decrescente, o crescimento da mancha urbana é progressivo, resultando em densidades médias cada vez menores.

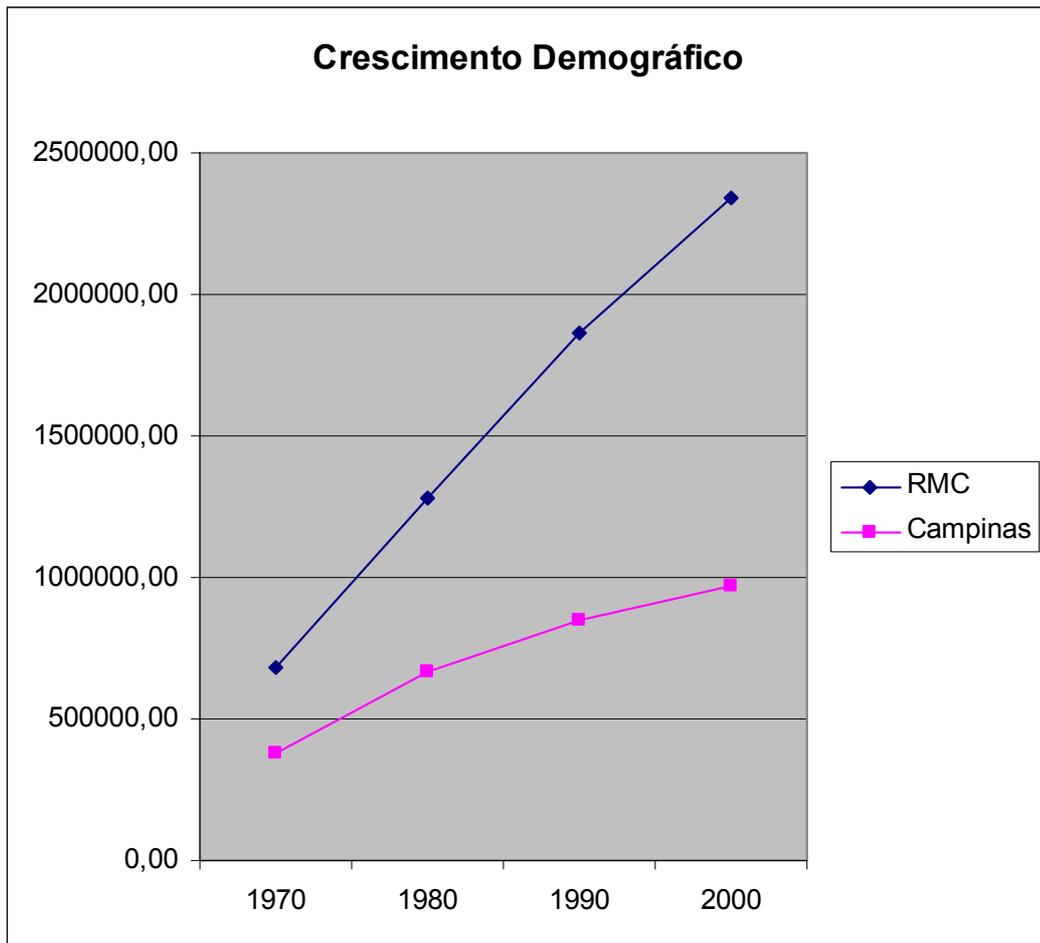


Figura 19 – Crescimento Demográfico

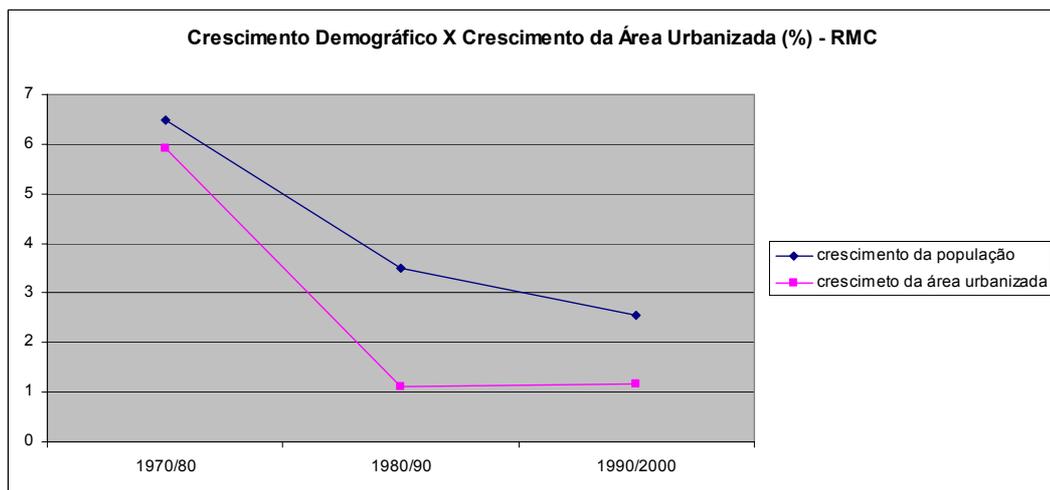


Figura 20 – Crescimento Demográfico x Crescimento de Área Urbanizada (%) - RMC

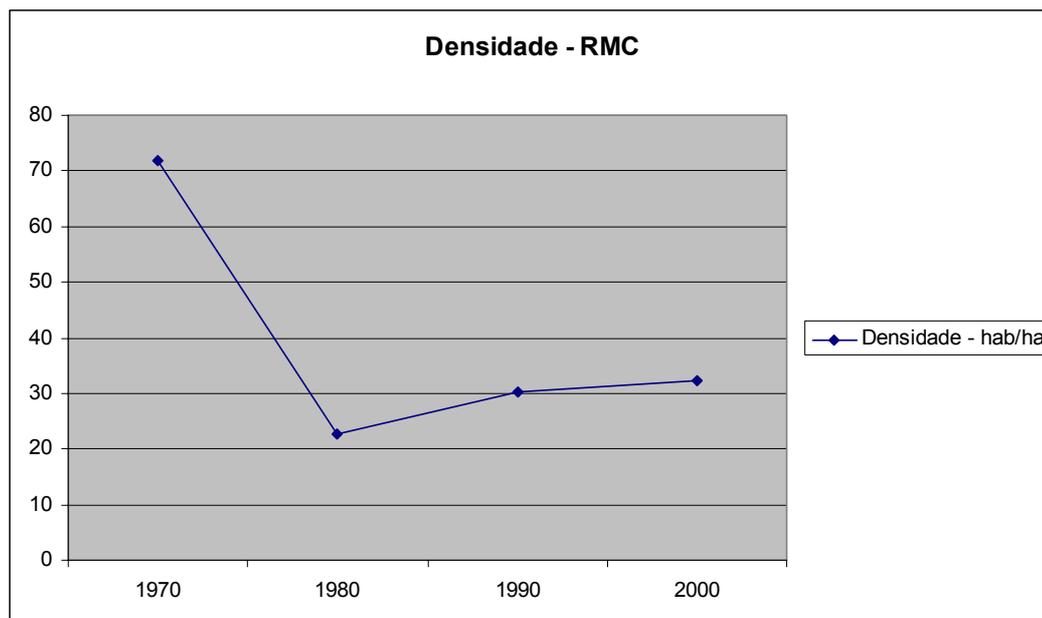


Figura 21 – Densidade - RMC

No município de Campinas devemos ressaltar a maneira como ocorreu a produção de moradias de interesse social, realizada pela COHAB, como um dos principais indutores do tipo de crescimento urbano da cidade.

Na primeira fase de sua atuação, que vai até o início da década de 1970, a companhia seguia um modelo no qual produzia pequenas quantidades de moradias dentro da malha urbana da cidade. Depois disso ela entra em sua segunda fase, cujo o objetivo era construir o maior número possível de habitações em grandes conjuntos, localizados sempre depois da Rodovia Anhanguera, em terras baratas e sem uso agrícola. A companhia ia formando, nessa região, grandes estoques de terra.

De 1971 a 1981, a COHAB constrói o Conjunto Padre Anchieta em uma área de 1.270.000 m², de propriedade da antiga FEPASA. Foram 3.564 unidades sendo 2.492 casas e 1.072 apartamentos. A partir do início da década de 1980, a tendência era construir conjuntos ainda maiores, na região sudoeste da cidade.

Entre os anos de 1965 e 1990, foram edificadas 21.776 unidades habitacionais. Mesmo assim, em 1996 estimava-se um déficit habitacional da ordem de 17% da população municipal. Hoje estima-se esse déficit em mais de 20%.

Quanto ao crescimento geral da mancha no município, constatamos que devido ao processo acelerado de crescimento na direção oeste do município, temos quase completo o processo de conurbação com o município vizinho de Indaiatuba, gerando uma ameaça constante sobre a bacia do rio Capivari. Hoje 90% da mancha urbana da cidade encontra-se dentro da Depressão Periférica Paulista, onde se localiza esse vetor oeste de crescimento.

Na direção norte, segundo maior vetor de crescimento, as terras férteis, onde se faz o cultivo da cana-de-açúcar e as grandes barreiras urbanas, ajudaram a segurar a expansão urbana.

Como resultado de um processo de acentuada expansão urbana, se desenvolvem áreas de conurbação, muitas acarretando em perda de solo fértil e de mananciais, principalmente nas regiões de Valinhos e Indaiatuba, onde houve maior concentração populacional. Em Indaiatuba esse processo ainda não está completo, enquanto que em Valinhos ele já está em sua fase final.

Em relação à Sumaré a conurbação já é fato. Ela ocorreu pela Rodovia Anhanguera, ligando Sumaré ao distrito de Nova Aparecidinha, sendo impossível notar diferenças quanto ao padrão de uso do solo nessa área conurbada das duas cidades. A norte, também pela Rodovia Anhanguera, é que se dará a conurbação com Paulínia, acontecendo sempre através das periferias das cidades envolvidas.

No que diz respeito à dispersão, é interessante notar uma tendência de diminuição do número de núcleos dispersos, e também na proporção dessas áreas em relação ao total da mancha urbana, à medida em que as áreas urbanizadas mais antigas vão sendo incorporadas à mancha urbana principal, através de novos empreendimentos. Esse fato poderia nos levar a pensar que a dispersão se constitui num fenômeno transitório ligado à fragmentação, que se apresenta nos estágios mais iniciais de urbanização das áreas mais afastadas e que estaria dando lugar, pelo menos em alguns casos, à constituição de tecidos urbanos tradicionais, à medida em que essas novas áreas vão sendo consolidadas e a mancha urbana se espalha por todo o território, voltando a ser contínua em sua grande maioria.

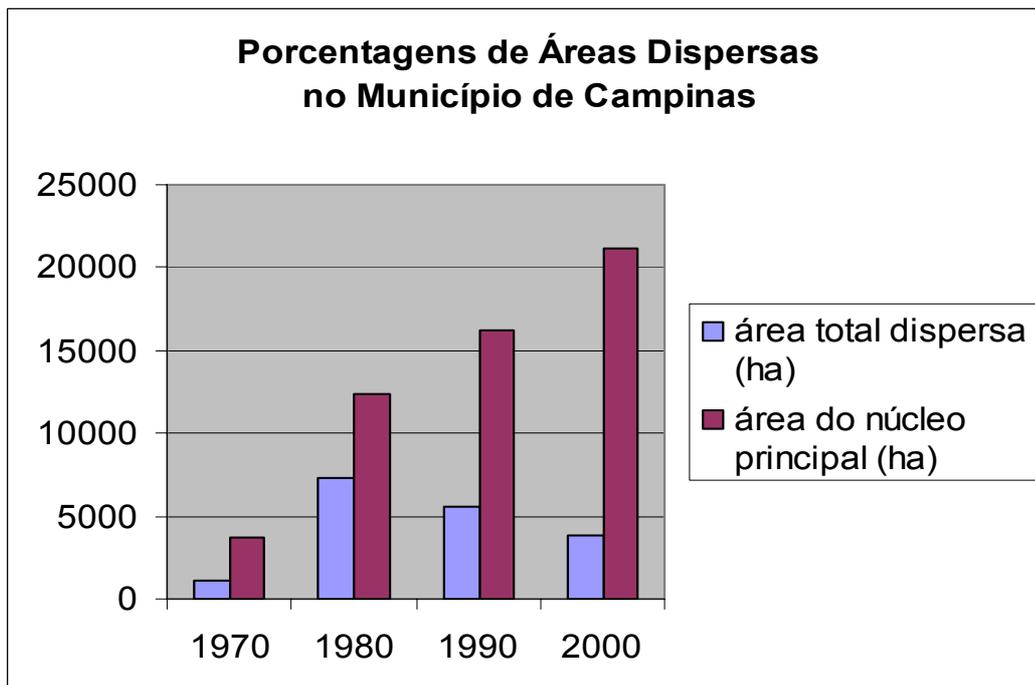


Figura 22 – Porcentagens de Áreas Dispersas no Município de Campinas

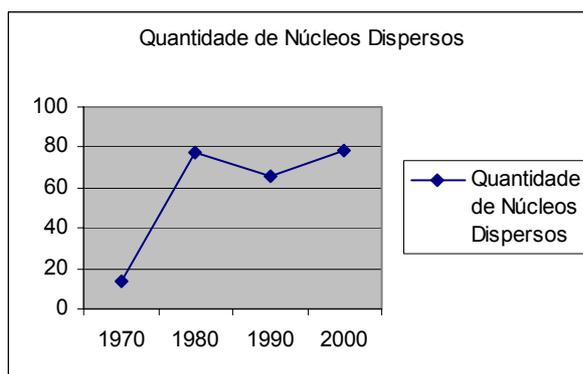


Figura 23 – Quantidade de Núcleos Dispersos

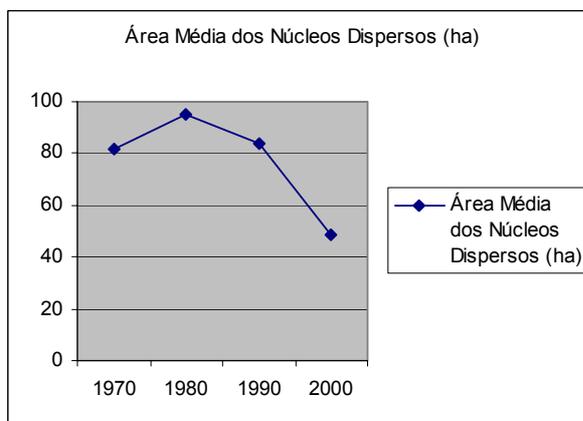


Figura 24 – Área Média dos Núcleos Dispersos (ha)

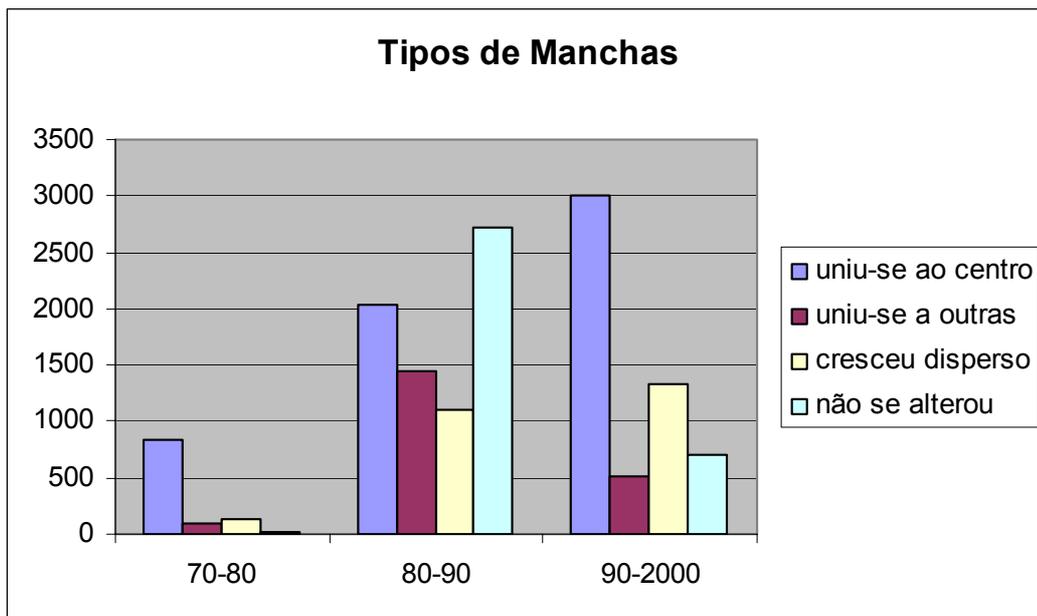


Figura 25 – Tipos de Manchas

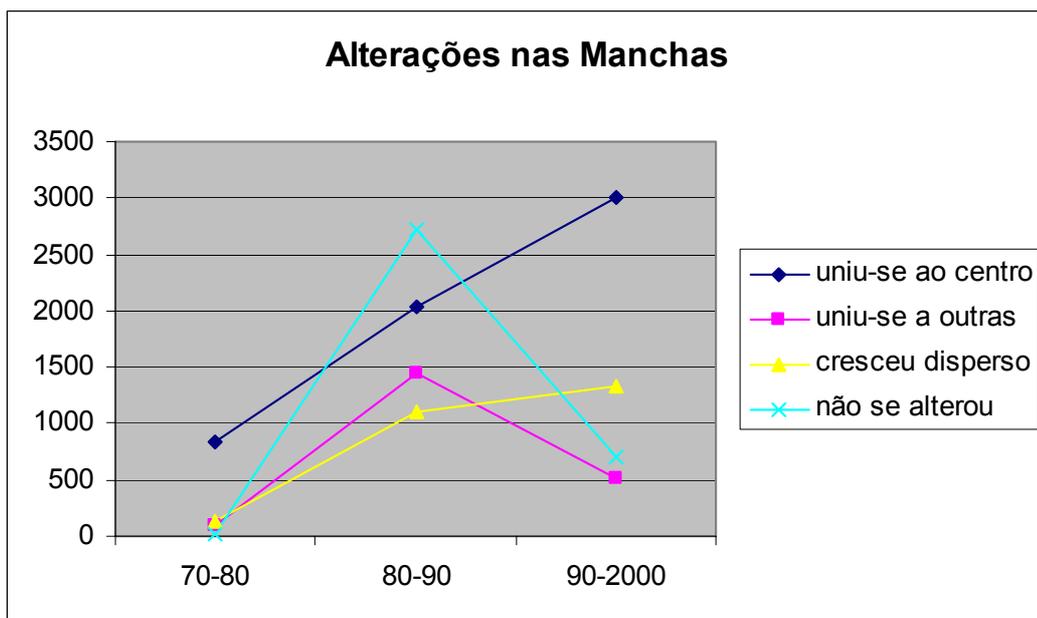


Figura 26 – Alterações nas Manchas

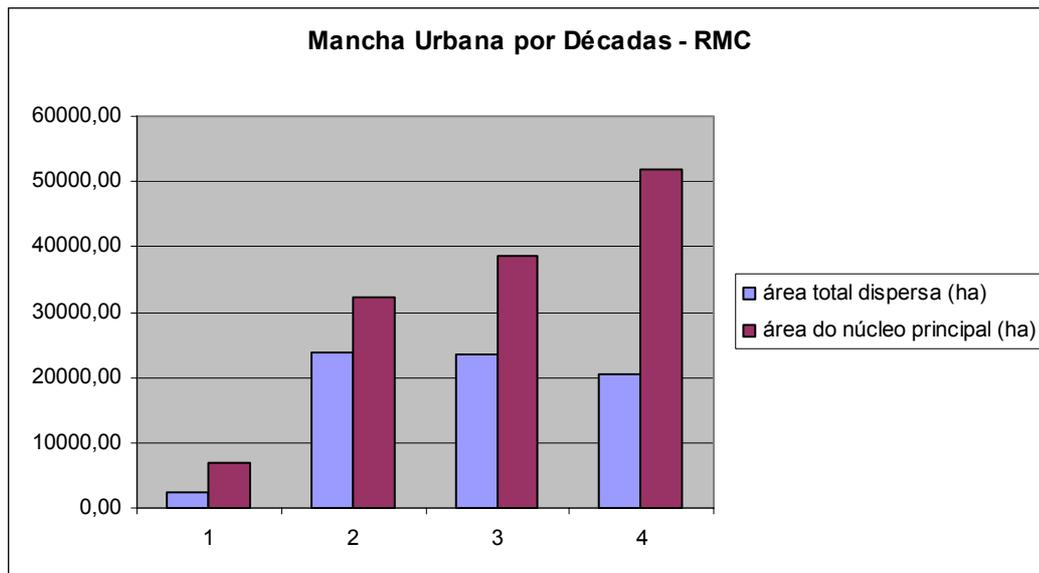


Figura 27 – Mancha Urbana por Décadas - RMC

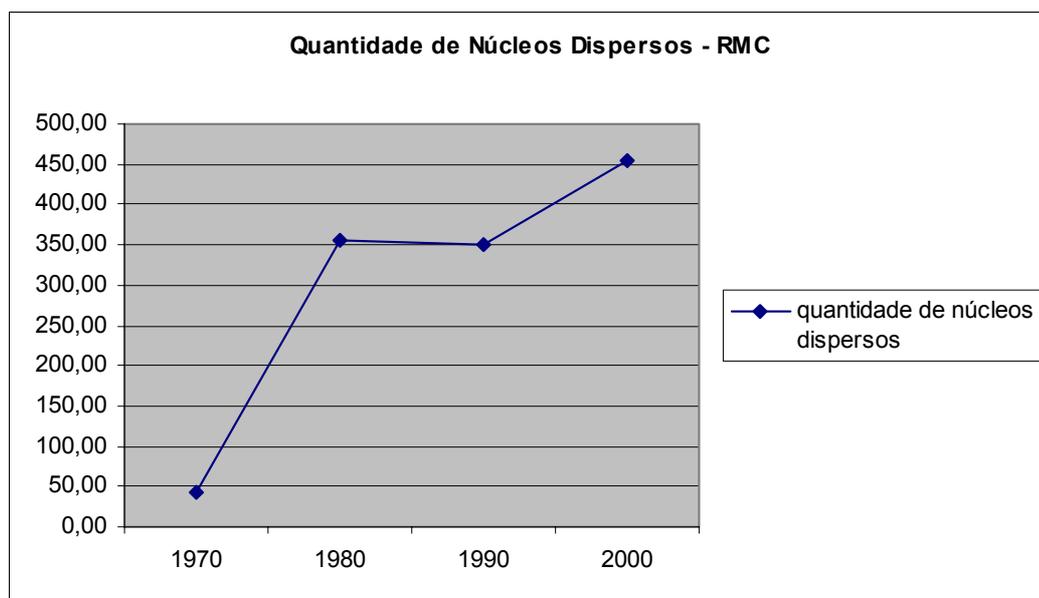


Figura 28 – Quantidade de Núcleos Dispersos - RMC

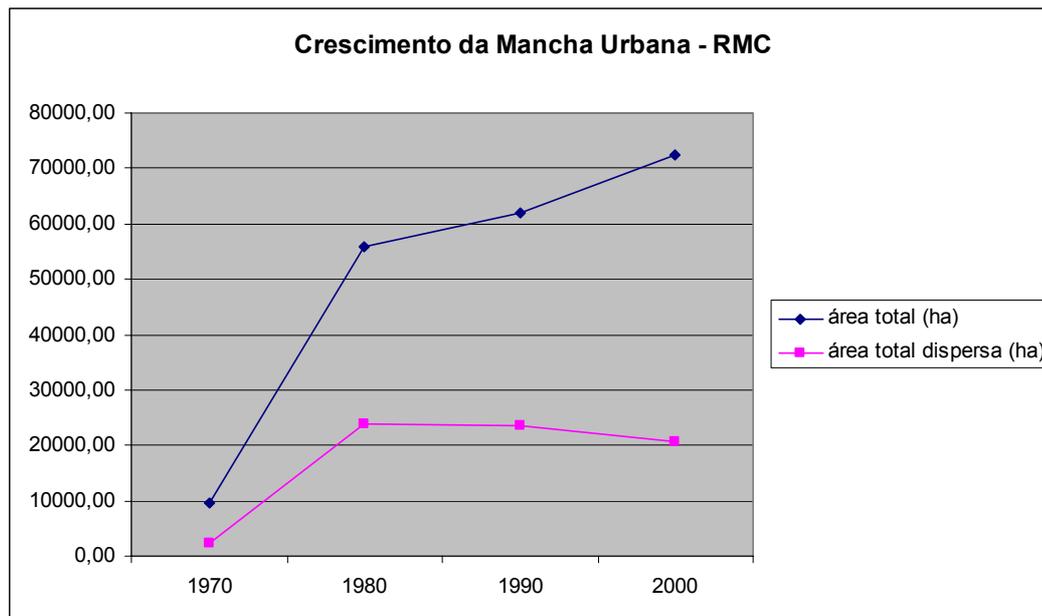


Figura 29 – Crescimento da Mancha Urbana – RMC

No entanto, a fragmentação é apenas um dos aspectos da dispersão, entre muitos outros, e é o único que pode ser medido através do mapeamento das manchas urbanizadas nas diferentes décadas. É só a partir do momento em que entramos na análise dessas manchas do tecido urbano que podemos compreender o fenômeno da dispersão em sua totalidade, razão pela qual esse trabalho se dá em duas escalas diferentes: a dos estudos regionais e a da análise do tecido urbano.

Como mostraremos a seguir, as manchas que surgem a partir do momento em que se inicia a dispersão, apresentam em sua grande maioria um desenho urbano diferenciado em relação àquelas manchas que surgiam anteriormente, contíguas ao tecido urbano tradicional. Esse raciocínio é fundamental para o entendimento desses novos tecidos, uma vez que as novas manchas nascem dispersas ou inseridas em processos de dispersão. Mesmo quando passam a fazer parte de um tecido urbano contíguo, elas continuam mantendo a maioria de suas características iniciais, formando, no conjunto, um tecido urbano muito diferente do anterior, cujas características mostraremos a seguir.

CAPÍTULO IV - OS TIPOS ARQUITETÔNICOS FORMADORES DO ESPAÇO URBANO.

4.0 Introdução

Procuramos aqui analisar, através de estudos de caso, as transformações que consolidaram os tipos arquitetônicos que hoje são os principais formadores do tecido urbano, tanto na área que é objeto de estudo desta tese quanto em várias outras áreas de dinâmica semelhante no Brasil e no exterior. São eles os tipos arquitetônicos mais significativos tanto pelas características que os diferenciam do tecido urbano tradicional como por sua forte presença nas áreas estudadas.

Para este estudo nos valem os conceitos de tipologia e tipo arquitetônico, que é por nós entendido como uma abstração, feita a partir de uma prática de projeto estabelecida em um determinado período de tempo, a partir da qual se associam determinadas configurações espaciais e funcionais à resolução de problemas de projeto do ambiente construído.

“A palavra ‘tipo’ não representa tanto a imagem de uma coisa a ser copiada ou imitada perfeitamente quanto a idéia de um elemento que deve servir de regra ao modelo [...] O modelo, entendido segundo execução prática da arte, é um objeto que se deve repetir tal e qual é; o tipo é, pelo contrário, um objeto segundo o qual qualquer pessoa pode conceber obras que se assemelharão em nada entre si. Tudo é preciso e dado no modelo; tudo é mais ou menos vago no tipo. Assim vemos que a imitação dos tipos nada tem que o sentimento e o espírito não possam reconhecer [...]” (QUINCY, 1825 apud ARGAN, 1962, p.66).

Argan, em seu texto de 1962 “Sobre o conceito de tipologia arquitetônica”, parte da definição de Quatremère de Quincy para criar a sua própria definição de tipologia sobre a qual nos interessa o conceito de que tipo “*não é jamais formulado a priori, é sempre deduzido de uma série de exemplares [...] quando um tipo se fixa na prática ou na teoria arquitetônica ele já existe, numa determinada condição histórica da cultura, como resposta a um conjunto de exigências ideológicas, religiosas ou práticas*” (ARGAN, 1962, p.66).

São, portanto, edificações que têm entre si uma analogia formal e funcional, mas que não são necessariamente semelhantes. Nas pesquisas sobre arquitetura a noção de tipo é em geral aplicada sobre os aspectos formais dos edifícios, no

entanto, em nosso trabalho, utilizamos o conceito mais associado à função social e econômica, bem como à sua estrutura jurídica.

Os empreendimentos, por nós estudados, foram primeiro divididos quanto ao seu uso em três categorias básicas: comércio e serviços, residencial, e empresarial/industrial. Cada uma destas categorias foi separada em sub-categorias, que correspondem aos tipos propriamente ditos. Em cada um deles procuramos mostrar a sua formação histórica e quais as soluções urbanísticas mais utilizadas dentro de cada tipo, que levam a desenhos semelhantes ou recorrentes, formando sub-tipos ou variações do mesmo tipo.

Os tipos estudados são:

a) Residencial: loteamentos fechados, condomínios horizontais, bolsões residenciais e cinturões de segurança.

b) Comércio e serviços: grandes centros comerciais regionais, pequenos centros comerciais locais, grandes estabelecimentos comerciais e de serviços e complexos de múltiplos usos.

c) Empresarial/Industrial: loteamentos empresariais e condomínios empresariais.

Para esta análise nos embasamos nos estudo de caso dos empreendimentos mais significativos e na montagem de séries históricas, sobretudo para os empreendimentos residenciais que estão presentes em maior quantidade.

Todos os empreendimentos estudados têm em comum o fato de serem novas tipologias de empreendimentos urbanos, diferentes não só por suas características próprias, como também pela maneira como se relacionam entre si e com tecido urbano já existente. Apresentam novos modelos de produção e gerenciamento do espaço urbano, com grande ênfase para a propriedade coletiva ou condominial e para a segregação de atividades, funções e pessoas, aspectos aos quais daremos especial atenção por os considerarmos como fundamentais para o entendimento da formação dessas tipologias.

4.1 Tipologias residenciais – os loteamentos fechados e os condomínios horizontais.

A existência de locais exclusivos de moradia, voltados para as camadas de mais alta renda da população, estejam eles inseridos em importantes centros urbanos ou localizados em áreas rurais afastadas, não é um fenômeno novo.

Como nos mostra Robert Bruegmann (2005), desde a Babilônia, passando pela Roma antiga até a era moderna, em cidades como Londres e Nova York, existe uma relação direta entre concentração e dispersão em torno das cidades e o seu estágio de desenvolvimento econômico.

Bruegmann observa como a formação das cidades desde o início dos primeiros relatos históricos sempre esteve ligada ao adensamento populacional em torno de vantagens locais, como rios, pontes, portos, muros e proteções naturais. Em seus primeiros estágios de desenvolvimento econômico, as cidades tendem a atrair uma quantidade muito maior de novos moradores que saem das áreas rurais, do que o número de habitantes que parte em direção a estas.

Nestes primeiros estágios, principalmente até o advento do transporte público de massas, somente moravam distantes dos centros urbanos em expansão aquelas pessoas muito ricas, que podiam pagar por seu deslocamento e pela manutenção de luxuosas residências de final de semana, ou aqueles muito pobres, que não possuíam o dinheiro necessário para morar junto ao núcleo urbano, e que desta forma estavam isolados das vantagens oferecidas pelo mesmo.

Localizavam-se também, fora dos núcleos urbanos, aquelas atividades produtivas mais ligadas aos recursos naturais ou que ocupavam grandes dimensões. À medida em que o crescimento econômico se estabiliza e atinge a maioria de seus habitantes, as cidades tendem, segundo Bruegmann, a encontrar um equilíbrio entre concentração e dispersão, com uma maior quantidade de moradores afluentes habitando fora do núcleo urbano principal.

Para ele autor, esse momento atingiu seu ápice no hemisfério norte entre os anos de 1920 e 1950. Atualmente estaríamos nesses locais, sobretudo nos EUA,

voltando a uma maior valorização da concentração urbana e a um novo equilíbrio entre concentração e dispersão.

No Brasil, diferentemente de outros países de urbanização mais antiga, nunca chegamos a presenciar o mesmo grau de concentração em torno dos centros urbanos, como as cidades européias e algumas cidades americanas tiveram.

Como afirma Reis (2006), nossos núcleos urbanos estiveram desde o início mais voltados à produção de uma economia rural, e só a partir do século XX, com a industrialização, é que iniciou-se um forte processo de concentração urbana em torno de alguns municípios.

A dispersão urbana inicial esteve, nessa fase de concentração, ligada exatamente a essas duas classes sociais sobre as quais Bruegmam nos fala: os mais ricos, com suas chácaras de final de semana, e os mais pobres, incapazes de morar próximos aos núcleos urbanos consolidados.

O aceleração do processo de dispersão ocorreu sobretudo através dos investimentos públicos, seja na infra-estrutura de transportes, seja nos novos equipamentos de ensino e pesquisa localizados nas periferias urbanas. E assim, a partir dos anos 1970, vemos este processo com maior intensidade, principalmente através da produção de loteamentos para as classes médias e média-baixa.

Com o aumento da violência e a recessão no final dos anos 1980 e início dos 1990, esses empreendimentos tiveram seu número reduzido pela pouca aceitação e pela grande quantidade de lotes ainda vagos.

Foi somente no final dos anos 1990, com a retomada do crescimento econômico e com a adoção dos sistemas de segurança nestes empreendimentos, que vimos a retomada e consolidação da tipologia que hoje reconhecemos como loteamentos fechados e condomínios horizontais.

Procuramos aqui mostrar como, ao contrário do que se costuma concluir, a formação dessas tipologias, como já dissemos, se insere dentro de um processo de reestruturação urbana em escala regional que teve início muito antes da consolidação dessas tipologias, no final dos anos 1990 e início de 2000.

4.1.1 As diferenças entre loteamentos fechados e condomínios horizontais

Para o correto entendimento do que estamos tratando, quando falamos das novas áreas residenciais e industriais fechadas, é de grande importância saber como elas se caracterizam perante a legislação em vigor.

Um equívoco comum é a não diferenciação entre tudo aquilo que geralmente chamamos de condomínios. Na verdade, perante a lei existem os condomínios propriamente ditos e os loteamentos fechados.

Os condomínios estão regulamentados segundo a Lei Federal nº 4.591 de 16 de dezembro de 1964. Esta vale tanto para condomínios verticais quanto horizontais. Já os loteamentos, fechados ou não, são regidos pela Lei Federal nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979.

É importante entender que a grande diferença entre essas tipologias reside no fato de que em um loteamento o acesso às áreas privativas individuais (lotes) passa necessariamente por áreas públicas (ruas e avenidas), que são construídas pelo empreendedor e por ocasião do registro do loteamento devem ser doadas às prefeituras municipais. Entre as áreas doadas estão também as áreas verdes e as institucionais.

Já no caso dos condomínios, fica estabelecido que o acesso às áreas privativas (unidade autônoma) se faça necessariamente através de áreas comuns que não pertencem à municipalidade, mas sim ao conjunto dos condôminos, que devem constituir um órgão administrador interno, a fim de responder pela manutenção destas áreas. O condomínio, seja ele vertical ou horizontal, pode estar instalado em um loteamento, ocupando um de seus lotes, ou em uma gleba não parcelada.

A formação de condomínios não envolve a doação de áreas públicas. Tudo aquilo que for construído pelo empreendedor fica a cargo do condomínio e por isso os custos de manutenção da pavimentação, iluminação, coleta de lixo, redes de água, esgoto e jardins devem ser rateados entre os seus usuários, já que todas essas áreas são de propriedade particular (fazem parte da parcela ideal) e estão sujeitas ao pagamento dos impostos sobre território urbano à municipalidade.

Regulamentando essas duas leis, estão as Leis Municipais de Uso e Ocupação do Solo, que variam de município para município. Elas valem tanto para condomínios como para loteamentos e regulamentam, por exemplo, o tamanho máximo que um condomínio horizontal pode ter no município onde a lei foi aprovada.²⁷

Em Campinas, além da Lei de Uso e Ocupação do Solo, foi criada também a Lei nº 8.736 de 6 de janeiro de 1996, que autoriza o fechamento de loteamentos. Esta lei foi criada na gestão do Prefeito Magalhães Texeira e estabelece “*A permissão a título precário de uso das áreas públicas de lazer e das vias de circulação para a constituição de loteamentos fechados no município de Campinas*”.

Esta lei vale tanto para novos loteamentos quanto para os já existentes e visa atender àqueles empreendimentos que teriam áreas muito superiores às máximas permitidas para condomínios e que, no entanto, desejavam ter as mesmas vantagens destes, principalmente no que diz respeito ao controle da entrada e saída de pessoas.

A maioria dos novos empreendimentos que são geralmente conhecidos por condomínios, tais como Alphaville e Barão do Café são, na verdade, loteamentos fechados que perante a lei têm a mesma condição de um loteamento que tenha sido fechado após a sua ocupação.

Os loteamentos fechados funcionam à semelhança dos condomínios. Neles também deve ser constituída uma associação de moradores para que a manutenção das áreas loteadas, tanto internas quanto externas, seja de responsabilidade desta associação. Ela será responsável também pela criação e fiscalização de algumas das leis que regem as construções que serão realizadas nos loteamentos e seus respectivos usos.

No caso de novos loteamentos que pleiteiam serem fechados, as áreas públicas, verdes e institucionais são projetadas de maneira que estejam fora do fechamento. Já nos loteamentos mais antigos, a aprovação do seu fechamento deve

²⁷ Na cidade de Campinas a metragem máxima permitida de um condomínio é de 40.000 m².

passar por uma análise da Prefeitura para verificação de que nenhum equipamento urbano se encontre dentro da área a ser fechada.

A principal diferença entre o condomínio e o loteamento fechado é que, no segundo, as áreas de uso comum continuam sendo públicas e sua utilização pode ser revogada a qualquer momento, uma vez que é concedida a título precário. Além disso, não se pode restringir o acesso do resto da população às áreas públicas que estão sendo fechadas, devendo somente ser feito um controle de entrada e saída.

Na falta de uma lei federal que regulamente a criação de loteamentos fechados, vários municípios têm criado leis nesse sentido, muitas vezes contestadas pelo Ministério Público, que vê no fechamento de áreas públicas, por grupos particulares, uma violação no direito de circulação e da propriedade.

Em Campinas, a lei de loteamentos fechados já foi contestada na Justiça Estadual. No entanto, o que se verifica na prática é que grande parte dos loteamentos fechados não possui qualquer base legal que autorize o seu fechamento, estando à parte da lei, seja ela constitucional ou não.

4.1.2 Os vetores de expansão residencial de alta renda: Sousas, Rodovia Campinas-Mogi Mirim e Barão Geraldo

Nas décadas de 1950 e 1960, em Campinas, já se demonstrava como tendência para as camadas de mais alta renda, a ocupação das porções leste e norte do município.

Não por coincidência, é nesta região em que se encontram as terras mais valiosas para a agricultura, aquelas que contêm substrato vulcânico, e que historicamente pertenceram às famílias mais abastadas e que conseguiram tirar maiores rendimentos de suas propriedades. O valor agrícola dessas terras acabou estabelecendo algumas características particulares no processo de sua transição para o uso urbano.

Devido ao alto valor para o cultivo, acabava-se retardando o parcelamento dessas áreas para fins urbanos. Este, quando ocorria, era em geral destinado a uma população de maior poder aquisitivo que poderia pagar por empreendimentos de maior valor agregado, nos quais os empreendedores obteriam um lucro mais

significativo, justificando assim que se deixasse de auferir rendimento com o uso agrícola.

Além disso, como mostra Ricardo Badaró (1996) em seu livro *“Campinas: o despontar da modernidade”*, a cidade direcionou, desde o início do século XX, todos os equipamentos considerados insalubres como cemitérios, hospitais, curtumes e lixões, para as áreas oeste e sul do município, após a linha da Companhia Paulista de Trens. Equipamentos ligados ao lazer, como clubes e associações, além de inúmeras propriedades de recreação, desde muito cedo localizaram-se nas áreas norte e leste que são não somente mais férteis, mas paisagisticamente mais interessantes.

As terras nessa região sempre estiveram concentradas em posse de um menor número de proprietários, que devido a sua importância econômica conseguiam influenciar politicamente o Poder Público de forma a realizar projetos de planejamento e infra-estrutura que acarretassem em uma maior valorização de suas terras.

Ainda hoje observamos a permanência de grandes fazendas como Anhumas, Quilombo, Santa Genebra, Santa Elisa, Santa Eudoxia 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.

É interessante notar que por serem grandes glebas em posse de poucos proprietários, o parcelamento do solo ocorreu de uma forma muito mais organizada segundo os interesses desses indivíduos.

À medida em que o uso agrícola foi perdendo importância em relação aos ganhos obtidos com o parcelamento do solo, os proprietários perceberam que a forma como ocorre o parcelamento de suas propriedades também é importante na agregação de valor às suas terras. Neste sentido, procurou-se manter, na medida do possível, certo nível nos empreendimentos de forma a que nenhum deles desvalorizasse as áreas restantes, que na maioria das vezes estariam dentro da mesma propriedade.

O valor dessas terras aliado à importância de seus proprietários ajudou a conter os processos de invasão e enfavelamento. Segundo dados da PMC de 1996, enquanto as regiões norte e leste possuíam aproximadamente 5% de seu território ocupados por favelas, essa porcentagem era de 15% nas regiões oeste e sul.

Também é notável que quase todos os institutos de pesquisa, implantados pelos governos federal e estadual, estejam localizados nessas áreas. Neste sentido, vale lembrar que as terras onde hoje se encontra a Universidade Estadual de Campinas, foram doadas por proprietários da região de Barão Geraldo ao Governo Estadual para que ali, em 1966, fosse implantada a universidade. Estes mesmos proprietários, imediatamente, iniciaram o parcelamento das áreas envoltórias dando origem ao loteamento de alto padrão Cidade Universitária Campineira, no ano de 1968.

É importante notar que muitos dos proprietários, que hoje detêm a posse dessas terras, são pessoas cuja principal fonte de renda advém de atividades tipicamente urbanas. Estas pessoas possuem uma visão do negócio imobiliário muito mais sofisticada do que a do proprietário rural, de pequeno e médio porte, que vive exclusivamente da terra. Elas são assessoradas de forma a obterem o maior rendimento possível nos sucessivos parcelamentos de suas propriedades e, sobretudo, têm acesso ao capital e às pessoas que podem viabilizar grandes projetos de parcelamento para fins urbanos.

Vale lembrar o caso, que será estudado mais a frente, do Complexo Galleria de *shopping* e escritórios, realizado na área central da Fazenda Anhumas, pelas empresas PROMON e Cariba, na tentativa bem sucedida de criação de um pólo de comércio e serviços que valorizasse toda a região compreendida pela fazenda.

Os primeiros bairros periféricos

Dos loteamentos aqui estudados, que abrigam um ou mais loteamentos fechados, a maior parte teve sua aprovação junto à Prefeitura Municipal de Campinas, realizada nas décadas de 1970 e 1980. Foram oito os empreendimentos aprovados na década de 1950, um na década de 1960, dezoito na década de 1970, dezessete nos anos 1980, doze na década de 1990 e três entre 2000 e 2001.

Quanto a sua distribuição no município, verificamos que são 32 empreendimentos localizados na zona norte, 22 na zona leste, 4 na zona oeste e 1 na zona sul.

Estão marcados em negrito os empreendimentos que foram selecionados como estudo de caso para este trabalho.

Tabela 3 - Lista de empreendimentos pesquisados

| EMPREENHIMENTO | ZONA | DATA | DÉCADA - Nº |
|---|------|----------|---------------------|
| CHÁCARAS DA BARRA | N | 21/08/50 | DÉCADA 1950 - 8 |
| JARDIM PARANAPANEMA | L | 17/6/52 | |
| VILA BRANDINA | L | 13/12/55 | |
| BAIRRO DAS PALMEIRAS | L | 04/07/56 | |
| VILA MOKARZEL | N | 25/03/57 | |
| JARDIM DAS PAINEIRAS | L | 01/06/57 | |
| JARDIM SANTA MARCELINA | L | 19/12/57 | |
| JARDIM SORIRAMA | L | 10/04/59 | |
| CIDADE UNIVERSITÁRIA CAMPINEIRA | N | 12/06/68 | DÉCADA DE 1960 - 1 |
| JARDIM SANTA GENEBRA II | N | 18/02/72 | DÉCADA DE 1970 - 18 |
| JARDIM SANTA GENEBRA I | N | 25/05/72 | |
| ALTO DA NOVA CAMPINAS | L | 11/10/74 | |
| SÍTIOS GRAMADO | L | 11/10/74 | |
| VILLAGE CAMPINAS | N | 14/11/74 | |
| VILLAGE CAMPINAS 1 P | N | 14/11/74 | |
| CONDOMÍNIO PARQUE NOVA CAMPINAS | L | 14/08/75 | |
| JARDIM BRANDINA (IGUATEMI) | L | 03/11/75 | |
| PARQUE DAS FLORES | N | 30/11/76 | |
| PARQUE XANGRILÁ I e II | N | 04/01/77 | |
| COLINAS DO ERMITAGE I, II E III | L | 12/01/77 | |
| PARQUE LUCIMAR | N | 18/07/77 | |
| PARQUE DAS UNIVERSIDADES | N | 05/12/77 | |
| JARDIM DO SOL | N | 02/01/78 | |
| CONDOMÍNIO CHÁCARAS SÃO QUIRINO | N | 31/03/78 | |
| JARDIM CHAPADÃO PARTE II | O | 21/08/78 | |
| CAMINHOS DE SAN CONRADO | L | 24/08/78 | |
| CONDOMÍNIO RESIDENCIAL PARQUE RIO DAS PEDRAS | N | 25/07/79 | |
| JARDIM BOTÂNICO DE CAMPINAS 1ª PARTE | L | 01/10/80 | DÉCADA DE 1980 - 17 |
| PARQUE JATIBAIA | L | 02/02/81 | |
| PARQUE DA HÍPICA | L | 06/08/81 | |
| CHÁCARAS SÃO RAFAEL | N | 13/08/81 | |
| NOVO GRAMADO | L | 03/05/82 | |
| JARDIM MYRIAM MOREIRA DA COSTA | N | 12/11/82 | |
| CHÁCARAS VALE DAS GARÇAS | N | 31/12/82 | |
| BOSQUE DAS PALMEIRAS (MOSTE D'ESTE) | N | 28/12/83 | |
| BOSQUE DE BARÃO GERALDO | N | 28/12/84 | |
| CHÁCARAS RECANTO DOS DORADOS | N | 18/09/85 | |
| BOSQUE DAS PALMEIRAS | N | 31/03/86 | |
| JARDIM BOTÂNICO DE CAMPINAS 2ª PARTE | L | 11/09/86 | |
| TIC | O | 11/11/86 | |
| PARQUE ALTO DO TAQUARAL | N | 02/12/86 | |
| CHÁCARAS SANTA MARGARIDA | N | 30/03/87 | |

| EMPREENHIMENTO | ZONA | DATA | DÉCADA |
|--|------|----------|------------------------|
| PÓLO DE ALTA TECNOLOGIA DE CAMPINAS I | N | 28/12/88 | |
| JARDIM MONTE BELO | N | 05/12/90 | DÉCADA DE 1990 - 12 |
| RESIDENCIAL VILA VERDE | L | 27/12/90 | |
| CHÁCARAS GARGANTILHA | N | 28/10/91 | |
| CIATEC - CENTRO DE APOIO À TEC. DE CAMP. (SOC. MISTA) | O | 17/12/91 | |
| PÓLO DE ALTA TECNOLOGIA DE CAMPINAS II | N | 07/12/93 | |
| ILLE DE FRANCE | L | 01/07/94 | |
| CONDOMÍNIO RESIDENCIAL BARÃO DO CAFÉ | N | 02/06/95 | |
| ARBORETO JEQUITIBAS | L | 08/03/96 | |
| ALPHAVILLE CAMPINAS | N | 19/12/96 | |
| RESIDENCIAL VILLA BELLA (PQ DOM PEDRO) | N | 27/12/96 | |
| TECHNO PARK | O | 15/05/98 | |
| CENTER SANTA GENEBRA | N | 09/09/99 | |
| CHÁCARA PRADO | S | 20/01/00 | ANOS DE 2000 À 2003 |
| RESIDENCIAL ANHUMAS | L | 17/10/00 | |
| RESIDENCIAL TERRAS DO BARÃO | N | 28/11/01 | |

Verificamos que já na década de 1950 havia empreendimentos sendo feitos com muitas das características presentes nos lançamentos mais recentes. Um exemplo notável é o Bairro das Palmeiras, cuja primeira etapa data de 1956, sendo um desmembramento da Fazenda Mato Dentro, cujo primeiro proprietário era o Coronel Joaquim Aranha Barreto de Camargo (assessor de Dom Pedro I).

No século XIX, plantava-se café na fazenda e no começo do século XX as terras começaram a ser divididas entre os familiares, depois vieram outros proprietários e por volta dos anos 1930, parte da fazenda foi transformada no Instituto Biológico. No final dos anos 1940, uma grande parte da fazenda virou o clube Sociedade Hípica de Campinas e, mais tarde, na década de 1950, iniciou-se o parcelamento para fins urbanos. Hoje, a sede da fazenda abriga o Parque Ecológico Monsenhor Emílio Salim.

O loteamento apresenta várias partes fechadas, no entanto, foi originalmente concebido como um bairro-jardim, de ruas sinuosas e com poucas ligações tanto com as avenidas e rodovias de acesso quanto entre suas partes. A presença da sociedade hípica, o principal e mais prestigioso clube do município, serviu de impulso para o seu desenvolvimento. Mais tarde, contribuíram também a construção dos primeiros loteamentos fechados do município: Altos da Nova Campinas e Chácaras Gramado. Hoje quatro parcelas do loteamento estão fechadas: Alto das Palmeiras, Palmeiras Sul, Palmeiras da Hípica, além da Rua Rogê Ferreira.



Figura 30 – Imagem de satélite do Bairro das Palmeiras (Campinas - SP) – Hoje abriga quatro loteamentos fechados - (sem escala). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.



Figura 31 – Imagem de satélite do condomínio Palmeira da Hípica (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

4.1.3 Histórico dos loteamentos fechados no município de Campinas

Os primeiros empreendimentos

Os primeiros casos de fechamento de loteamentos no município de Campinas ocorreram em meados da década de 1970. Alguns destes loteamentos periféricos eram formados sobretudo por chácaras de recreio onde a população mais abastada do município costumava passar os finais de semana.

Em 1974, os loteamentos rurais Alto da Nova Campinas (1972) e Chácaras Gramado (ainda em projeto) são transformados por decreto em Loteamentos Rurais Fechados. Ambos situados na zona leste do município, no vetor de expansão que hoje segue em direção aos distritos de Sousas e Joaquim Egídio.

Sendo loteamentos rurais, possuíam terrenos de grandes dimensões, atendendo assim as normas de parcelamento do INCRA na época (parcela mínima de 5.000 m²) e se destinavam às atividades de recreio.

Por serem mais afastados do centro urbano e por abrigarem principalmente residências de descanso, que ficavam desocupadas a maior parte da semana, apresentavam maior vulnerabilidade quanto à segurança dos imóveis neles instalados.

A transformação desses loteamentos rurais em loteamentos fechados foi a primeira tentativa de regularizar a implantação de loteamentos no município que funcionassem em modelo condominial, proporcionando a possibilidade de fechamento dos mesmos.

Inicialmente esses dois loteamentos não haviam sido desenhados para serem fechados, o que ocorreu somente mais tarde, e por isso seu desenho é muito semelhante ao de outros loteamentos de chácaras da época, com ruas sinuosas, porém sem interromper o sistema viário onde foram instalados.

Em 1978, foi declarado fechado o loteamento Condomínio Chácaras São Quirino desenvolvido pela USINA AÇUCAREIRA ESTER S.A. Localizado na região norte do município, este empreendimento foi lançado em 1973 como um desmembramento da Fazenda São Quirino.

A constituição de suas ruas em forma de circuito, com uma única via de acesso, representa um dos primeiros casos de um desenho que propositadamente leva a um fechamento do empreendimento. Com setenta lotes de aproximadamente 3.000 m² cada, o empreendimento ocupa uma área de aproximadamente 190.000 m².

Por se tratar de uma área que abrigava mata nativa, o empreendedor estabeleceu que 70% da mata de cada terreno deveria ser mantida intacta e que não poderiam ser construídos muros nas frentes das residências, o que proporciona um aspecto de bosque ao local, mesmo que hoje ele esteja com quase sua totalidade de lotes já ocupados.

Em 1979, foi lançado como um desmembramento da Fazenda Rio das Pedras, localizada no distrito de Barão Geraldo, parte norte do município de Campinas, o loteamento fechado Condomínio Parque Rio das Pedras, de responsabilidade da ADALPRA S.A. AGRÍCOLA E COMERCIAL, a mesma companhia que em 1968 loteou a Cidade Universitária Campineira, localizada no entorno da recém inaugurada Universidade de Campinas, também no distrito de Barão Geraldo. O loteamento possui mais de duzentos lotes, de 1.500 m² cada, ocupando uma área total de aproximadamente 500.000 m².

Este empreendimento foi o primeiro loteamento fechado que se afastou do caráter predominante de recreação ligado às casas de veraneio que se tinha até então. Ele apresentou-se desde o início como local de residência permanente. Voltou-se principalmente para os novos executivos, muitos deles de empresas estrangeiras que se mudavam para a região em decorrência da instalação do Pólo Petroquímico de Paulínia, que teve início com a instalação da Refinaria do Planalto, em maio de 1972.

É interessante notar que nesse mesmo período, segundo seus administradores, os loteamentos Parque Alto da Nova Campinas e Chácaras Gramado já passavam a concentrar grande número de residências permanentes, tornando-se mais atrativos principalmente pelas melhorias no acesso e sua proximidade com a região central do município.

No caso do Condomínio Parque Rio das Pedras, apesar de estar afastado doze quilômetros do centro do município de Campinas, está apenas a três quilômetros do centro do distrito de Barão Geraldo e a dez quilômetros do Pólo Petroquímico.

Podemos dizer que por sua localização, próxima às novas plantas industriais da região, e pelo tipo de empreendimento, voltado à residência permanente e não mais às chácaras de recreio, este foi o primeiro empreendimento desse gênero realizado tendo em vista a dispersão das atividades industriais e de serviços na nascente Região Metropolitana de Campinas.

Final dos anos 1970 e início das décadas de 1980 e 1990

Na década de 1980, por questões jurídicas, deixaram de ser criados novos loteamentos rurais fechados, ocorrendo somente a construção de um número bastante reduzido de condomínios horizontais. No entanto, começavam a surgir fechamentos em loteamentos urbanos, sobretudo no eixo leste da cidade, em direção aos distritos de Sousas e Joaquim Egídio.

Entre eles está o loteamento Caminhos de San Conrado, de 1978, sob responsabilidade da AGROPECUÁRIA D. AMÉLIA S/C LTDA., uma parceria entre o Sr. Mário Garnerio e a construtora SOBLOCO. O empreendimento possui aproximadamente 1.650 lotes e mais de um milhão e oitocentos mil metros quadrados.

Loteamentos exclusivamente residenciais que representavam grandes parcelas do município passaram a ser fechados gradativamente, em primeiro lugar os mais periféricos e de acesso mais restrito, ou seja, aqueles que ofereciam melhores condições de desenho ou localização. No entanto, áreas cada vez mais centrais passaram a realizar fechamentos, fossem eles totais ou parciais.

Meados dos anos 1990

Em 09 de janeiro de 1996, durante a gestão do Prefeito José Magalhães Teixeira, foi criada a lei de loteamentos fechados no município de Campinas. Com a aprovação desta lei procurava-se regularizar, quando possível, os fechamentos já existentes e criar parâmetros que disciplinassem os novos fechamentos, tendo em

vista o grande interesse dos empreendedores, tanto locais quanto de fora do município, em novos lançamentos.

Em 19 de dezembro de 1996, foi aprovado o projeto para construção do loteamento Alphaville Campinas, primeiro empreendimento do grupo Alphaville Urbanismo fora da Região Metropolitana de São Paulo. Este projeto marca a entrada de grandes grupos nacionais no mercado de loteamentos fechados na Região Metropolitana de Campinas, bem como a consolidação desse mercado.

4.1.4 Estudos de caso

Separamos, a seguir, alguns exemplos que melhor demonstram as mudanças desse tipo de empreendimento ao longo dos anos.

4.1.5 Os loteamentos rurais fechados na década de 1970 – Chácaras Gramado e Alto da Nova Campinas, Chácaras São Quirino, Parque Rio das Pedras

Sendo empreendimentos da década de 1970, estes foram os primeiros loteamentos fechados oficialmente reconhecidos no município de Campinas, ainda pela lei de loteamentos rurais fechados. Eram, no início, locais destinados às chácaras de recreio, mas aos poucos, com a melhoria da infra-estrutura de acesso, sobretudo nos anos 1980, foram gradualmente se tornando locais de primeira residência.

Hoje, pelo tamanho de seus terrenos e por sua localização, estão entre os empreendimentos mais valorizados da região. Alguns deles ajudaram a consolidar as áreas onde estão instalados como pólos de atração para novos empreendimentos do gênero, pelo prestígio que conferiram às mesmas.

Aspectos de seu desenho e localização, bem como a compreensão da passagem de loteamentos rurais para empreendimentos urbanos, nos ajudam a entender muitas das características dos empreendimentos que vieram depois deles, principalmente aqueles da década de 1990 e início de 2000.

Chácaras Gramado e Alto da Nova Campinas - 1974

No extremo leste de Campinas localiza-se uma região onde 22 condomínios horizontais e quatro loteamentos fechados residenciais encontram-se justapostos continuamente por mais de três quilômetros de uma seqüência de ruas que se inicia na Alameda das Tipuanas, prossegue pela Rua Eliseu Teixeira de Camargo e termina na Avenida Professora Déa Ehrhardt Carvalho. Seu único acesso encontra-se na Alameda dos Flamboyants entre os cemitérios Azaléias e Flamboyant. São dessa forma, isolados pelos cemitérios, pelo Parque Ecológico Monsenhor Emílio José Salim e pelo anel viário Magalhães Teixeira.

Essa região, denominada Chácara Gramado, abriga a maior e mais antiga concentração de condomínios horizontais e loteamentos fechados da cidade de Campinas. É resultado do desmembramento da Fazenda Rosário em inúmeras outras propriedades, repassadas como pagamento das dívidas de seu antigo proprietário. O primeiro loteamento a surgir, nessa região, foi aquele que se chamava na época de Chácaras do Alto da Nova Campinas, em 1972, como resultado do primeiro desmembramento da fazenda, uma gleba concedida a seis novos proprietários em troca de dívidas.

Como meio de capitalizar a terra, decidiu-se lotear aquela área rural e vendê-la como chácaras de veraneio. A gleba de 44 alqueires (aproximadamente 1.000.000 metros quadrados) foi então dividida em 153 módulos de 5.000 m², metragem mínima exigida pelo INCRA para este tipo de parcelamento rural.

As chácaras, apesar da proximidade com o centro urbano, apresentavam um único e precário acesso através de uma estrada de terra que partia do km 3 da Rodovia Heitor Penteado. Mesmo assim, logo se tornaram uma opção atrativa para aqueles que queriam somente uma chácara de lazer ou até mesmo para os que não queriam fixar residência em bairros como Cambuí ou Nova Campinas. Sendo assim, em 31 de janeiro de 1974, o loteamento foi fechado a título de Loteamento Rural Fechado.

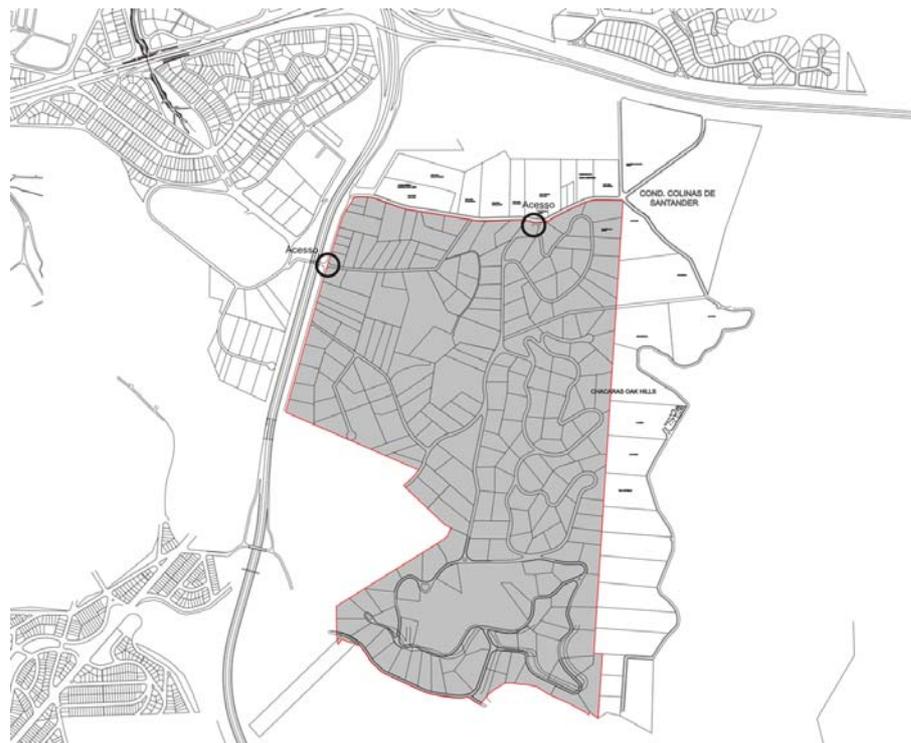


Figura 32 - Chácara Gramado e Alto da Nova Campinas (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 33 - Imagem de satélite da Chácara Gramado e Alto da Nova Campinas (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Em 1977, novos vinte alqueires (aproximadamente 500.000 metros quadrados) da fazenda foram loteados, formando as setenta unidades de um novo loteamento rural fechado denominado Chácaras Gramado, por cujo nome toda a região seria conhecida. Dessa vez são terrenos maiores que vão de 5.000 a 20.000m². Algumas das pessoas que participaram deste empreendimento são as mesmas que lotearam as Chácaras do Alto da Nova Campinas.

Somente a partir do início da década de 1980 é que o perfil dos usuários de chácaras vai definitivamente dando lugar ao do morador permanente, quando inúmeras pessoas importantes, política e economicamente na cidade, se mudam para a região e o acesso é melhorado, aumentando o valor dessas terras. Desde então proliferaram em volta dos loteamentos fechados inúmeros condomínios horizontais, visando atrair um público de poder aquisitivo um pouco menor do que o dos primeiros, porém atraído pelo *status* da nova localização.



Figura 34 – Chácaras Gramado e Alto da Nova Campinas (Campinas - SP) – Condomínios horizontais. Fonte: Arquiteta Márcia Monteiro (2002).



Figura 35 – Alto da Nova Campinas (Campinas - SP) – Portaria. Fonte: Arquiteta Márcia Monteiro (2002).

Em 1993, as Chácaras do Alto da Nova Campinas substituíram a antiga cerca envoltória por um muro, a segurança foi reforçada e o seu nome passou a ser Condomínio Alto da Nova Campinas. A feição urbana do local já se fazia presente e novos condomínios surgiam cada vez mais distantes.

É importante notar que, à medida que foram sendo implantados novos condomínios houve, em diversos momentos, pressão por parte dos moradores para que não se abrissem novos acessos, fossem eles em direção à estrada ou ao centro. A isso se deve a configuração entrincheirada que o acesso aos condomínios têm hoje, implantados com um único acesso por uma seqüência de ruas estreitas cercada por muros altos de ambos os lados, causando congestionamento nos horários de maior movimento.

Hoje, vivem na região algumas das famílias mais tradicionais da cidade, muitas delas depois de terem morado, por anos, em bairros centrais de alto padrão como Cambuí ou Nova Campinas.

A tranquilidade e segurança combinadas com a proximidade do centro da cidade, de centros de compra como o Shopping Iguatemi ou de clubes como a Hípica, tornaram essa uma das áreas de moradia mais exclusivas da região.

Para servir a essa área estritamente residencial, foi construído um pequeno centro de comércio e serviços denominado Gramado Mall, que durante muitos anos teve sua construção paralisada devido a disputas políticas com proprietários de outros centros comerciais na região.



Figura 36 – Chácaras Gramado e Alto da Nova Campinas (Campinas - SP) – Gramado Mall. Fonte: Autor (2004).

Chácaras São Quirino - 1978

Como já foi citado anteriormente, a importância do Residencial Chácaras São Quirino está no fato de ter sido um dos primeiros loteamentos fechados, projetados segundo um desenho de ruas que isolasse o empreendimento do seu entorno, favorecendo assim um fechamento natural do mesmo.

Antes dele, temos a experiência do condomínio Parque Nova Campinas, de 1975, que também se utilizou de um desenho de ruas em circuito oval com um único acesso, mas que foi aprovado como loteamento urbano, só tendo sido autorizado seu fechamento em 1999, embora na prática ele tenha ocorrido muito antes disso.

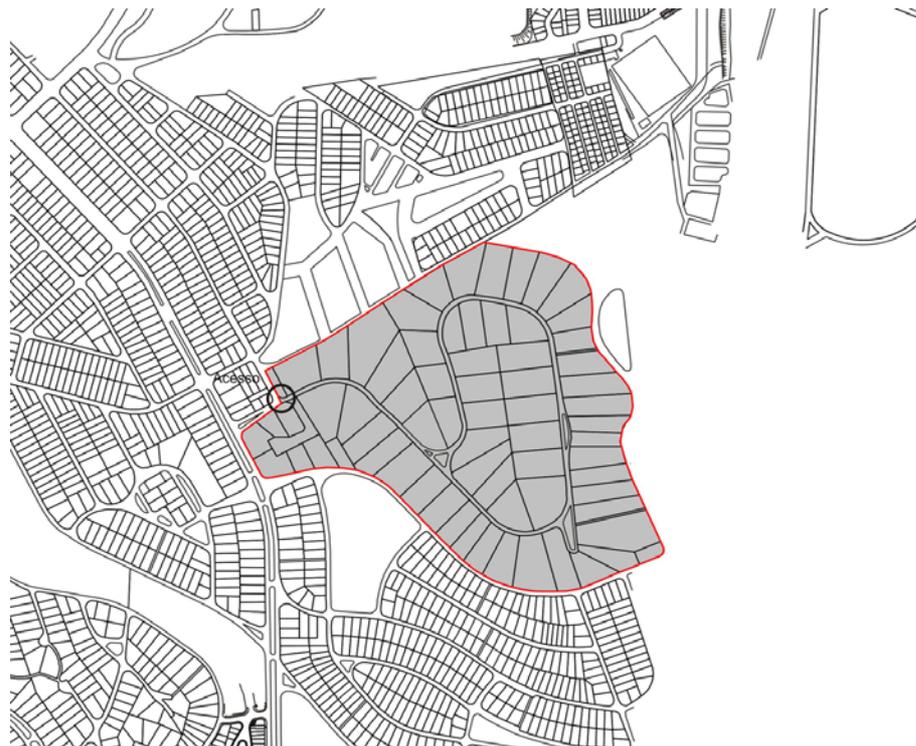


Figura 37 – Chácaras São Quirino (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 38 – Imagem de satélite do Condomínio Chácaras São Quirino (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.



Figura 39 – Loteamento Parque Nova Campinas (Campinas – SP, 1975) – Desenho de rua em forma de circuito oval, todos os lotes estão voltados para o interior do empreendimento. Fonte: Acervo pessoal de Anna Del Fiorentino.

O Condomínio Chácaras São Quirino foi o primeiro loteamento rural fechado no município a ser projetado após a criação da lei, em 1978, e a adotar o desenho de rua em forma de circuito (o mesmo que em 1995 seria adotado pelo Residencial Barão do Café e hoje é utilizado em tantos outros empreendimentos, sobretudo condomínios horizontais).

São setenta lotes, com área média de 3.000 metros quadrados, ocupando uma área total de 189.000 metros quadrados. Todas as frentes dos lotes estão voltadas para a rua interna, de forma que os fundos dos mesmos formam um bloqueio, fazendo com que só se possa entrar no residencial por um único acesso, onde hoje localiza-se a portaria. Outra característica que até hoje diferencia este empreendimento dos demais é o fato de estar implantado em uma área de mata nativa, onde os proprietários só podem desmatar 30% do terreno para a construção das edificações, devendo ser preservados os 70% restantes. Esta norma faz com que até hoje mantenha o aspecto de bosque do local.

É importante notar que esse residencial se encontrava, para a época, bastante afastado do centro urbano e que seu uso ficou, durante muitos anos, restrito às chácaras de final de semana. Ainda hoje, uma parcela considerável de seus lotes está vaga, o que em boa parte pode significar uma dificuldade de aceitação em relação ao modelo proposto, sobretudo de conservação da mata nativa dentro dos lotes.

Hoje, a área de mata nativa, abrigada dentro do residencial, contrasta fortemente com o exterior que está totalmente urbanizado com lotes de trezentos metros quadrados em média, pouca vegetação, praças mal cuidadas e áreas com favelas, sendo que uma delas, a favela do Parque Dom Bosco, faz divisa com o residencial, ficando entre o residencial e o Ribeirão Anhumas.



Figura 40 – Montagem – Ribeirão Anhumas; Favela Dom Bosco e Condomínio Chácaras São Quirino ao fundo (Campinas - SP). Fonte: Autor (2000).

Parque Rio das Pedras - 1979

O Condomínio Parque Rio das Pedras surgiu em 1979, no distrito de Barão Geraldo, como reflexo da implantação da Unicamp em 1966 e do pólo Petroquímico de Paulínia no início dos anos 1970. É o primeiro caso de implantação de um empreendimento desse tipo em um distrito do município de Campinas.

Localizado, então, em uma área rural, foi o primeiro empreendimento do gênero a estar focado em um público que procurava por uma residência principal, saindo do caráter de segunda residência voltada para o lazer. Seu desenho não é muito diferente de um parcelamento tradicional, a não ser por uma preocupação na criação de ruas relativamente descontínuas e seu acesso limitar-se à rodovia.



Figura 41 – Condomínio Parque Rio das Pedras (Campinas - SP) – Portaria. Fonte: Autor (2004).



Figura 42 – Condomínio Parque Rio das Pedras (Campinas - SP) – Vista externa. Fonte: Autor (2004).

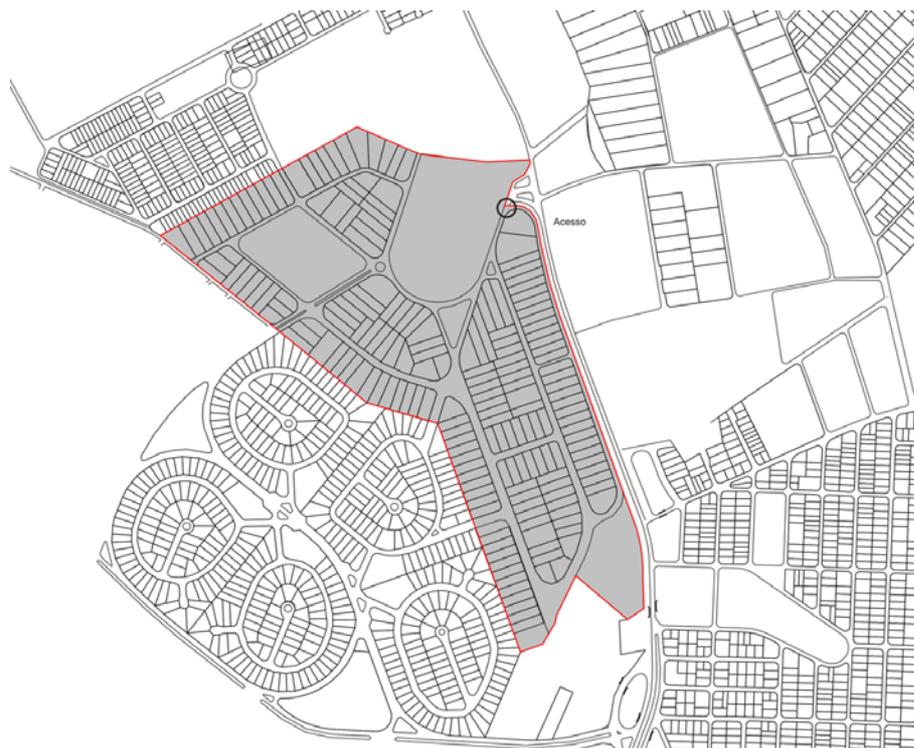


Figura 43 – Condomínio Parque Rio das Pedras (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 44 – Imagem de satélite do Condomínio Parque Rio das Pedras (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Muitas das ruas do empreendimento terminam nas divisas com as fazendas adjacentes, esboçando uma continuidade que só ocorreu, em parte, anos mais tarde com a criação dos residenciais Jardim do Sol e Barão do Café, criando uma situação no mínimo inusitada onde as ruas estão separadas, apesar de contínuas, por muros que as dividem na fronteira entre os diferentes loteamentos.

São aproximadamente duzentos lotes de 1.500 metros quadrados em média. A área total do empreendimento é de 500.000 metros quadrados. Apesar de até hoje ser considerado como um loteamento rural fechado, não foram encontrados documentos que comprovem tal situação. O projeto foi, na verdade, aprovado como um loteamento de uso urbano, segundo o Decreto nº 5.766.

Dentro do perímetro murado se encontram, além de um lago, uma parcela de mata remanescente da Fazenda Rio das Pedras, contígua à mata externa do residencial Barão do Café, no entanto separada da mesma pelos muros do residencial, local hoje utilizado para a instalação de uma pista para caminhadas.

A criação de um referencial

Como primeiros exemplares de loteamentos fechados, esses empreendimentos foram desde a sua implantação, na década de 1970 até meados dos anos 1990 (quando esse tipo de empreendimento começou a se popularizar na região), a principal referência da população sobre o que era considerado então uma nova forma de morar.

Ainda hoje é possível perceber que a idéia associada aos loteamentos fechados, muito ligada ao verde e ao lazer, e à um status de exclusividade, deve-se a características desses primeiros empreendimentos aprovados como loteamentos rurais.

Os lotes de tamanho amplo, variando entre 1.500 e 5.000 metros quadrados, localizados em áreas predominantemente rurais, eram desde o início voltados para atividades de lazer e descanso. Além disso, o fato de que estes empreendimentos se encontravam afastados da área central do município limitava o seu acesso àquelas pessoas que possuíam automóveis, um bem ainda escasso na época.

Sua ligação com o centro era tão restrita que sua utilização como empreendimentos de primeira moradia, mesmo após a maior popularização dos automóveis, somente foi possível depois de melhorias significativas em suas vias de acesso. Ainda assim, algum tempo se passou até que fosse considerado comum o tipo de deslocamento diário que era exigido aos moradores desses empreendimentos.

Ainda hoje quando uma família de classe média compra um lote em um residencial fechado, ela provavelmente tem como referência esses primeiros empreendimentos da década de 1970, embora os empreendimentos de hoje, muitas vezes, em nada se assemelhem a estes. O marketing imobiliário tem sido muito hábil em se apropriar da aura de exclusividade e das idéias de lazer e sofisticação que a população em geral tem como referência dos primeiros empreendimentos, utilizando esses conceitos para alavancar as vendas dos empreendimentos mais recentes, mesmo que os lotes de hoje em dia sejam muito menores, as áreas de lazer sejam coletivas, e a exclusividade seja um critério relativo, uma vez que o mercado, cada vez mais, pretende atrair uma ampla gama de classes sociais.

4.1.6 Os loteamentos fechados após a ocupação nas décadas de 1970 e 1980 – Colinas do Ermitage, Caminhos de San Conrado, Jardim Botânico e Parque da Hípica

Consideramos como loteamento fechado, após a ocupação, aquele empreendimento que foi projetado pelo empreendedor e aprovado pela Prefeitura como um loteamento aberto e que após algum tempo do início de sua ocupação teve uma parte ou sua totalidade fechada a pedido de seus moradores.

Esse tipo de empreendimento é muito semelhante a um loteamento aberto, diferindo do mesmo menos pelo seu desenho de ruas (uma vez que somente são feitas as alterações mínimas necessárias ao seu fechamento: como a colocação de guaritas e muros), do que pelo fato do desenho definido pelo agente loteador ser alterado a pedido de uma associação de moradores.

Neste caso, a associação de moradores legalmente constituída solicita junto à Prefeitura a análise de viabilidade de fechamento de uma área em questão. Caso o parecer da Prefeitura seja favorável e a licença seja concedida, fica a cargo da

associação de moradores a contratação de uma empreiteira para realizar as obras necessárias para o fechamento.

Os bairros que pedem seu fechamento são geralmente os mais antigos, mais afastados do centro da cidade, cercados por fazendas ou que possuem outros tipos de restrições físicas ao seu acesso que facilitem o seu isolamento. São, via de regra, loteamentos exclusivamente unifamiliares e devem passar pelo mesmo tipo de análise na Prefeitura pela qual passam os loteamentos cujo fechamento já está previsto em projeto, não podendo conter equipamentos institucionais e nem a totalidade das áreas verdes internas aos muros.

Muitos destes empreendimentos não possuem licenças de fechamentos, e para os que possuem, verificamos que, em grande parte, as regras estabelecidas pela lei de loteamentos fechados do município não foram cumpridas. Evidenciando-se, assim, o caráter político que muitas vezes norteia a decisão dos técnicos municipais.

A maior parte dos fechamentos ocorreu na década de 1990, coincidindo com um período de grande aumento da violência no município. Por serem mais afastados da malha urbana, pelo seu tipo de implantação, e por abrigarem uma população de alto poder aquisitivo, esses bairros estiveram mais sujeitos aos problemas causados pelo aumento da violência, sobretudo os assaltos a residências. No entanto, foram também, pelos mesmos motivos, os bairros que tiveram maior facilidade para o seu fechamento.

É importante notar que apesar de hoje estarem fechados, sua implantação se deu como loteamentos abertos, e apesar disso, apresentam características que muitas vezes são associadas aos loteamentos fechados mais recentes. Distantes do centro, monofuncionais, com lotes de bom tamanho, cercados de áreas de preservação e fazendas, com desenhos de ruas sinuosos e descontínuos, poucos acessos, e grande ênfase no lazer, estes empreendimentos já apresentavam as mesmas características que impulsionaram as vendas dos novos loteamentos fechados nos anos entre 1990 e 2000.

Colinas do Ermitage - 1977

Localizado no distrito de Sousas, o loteamento Colinas do Ermitage foi o primeiro entre os empreendimentos que hoje se encontram fechados a se instalar no distrito, em 1977. Ocupando uma área de oitocentos mil metros quadrados, possui aproximadamente quinhentos lotes que têm em média oitocentos metros quadrados. O empreendimento foi realizado em três fases. Situado em uma região de alta declividade, hoje boa parte dele não poderia ter sido aprovado devido a restrições ambientais. Em parte por isso, demorou a ter a maioria de seus lotes ocupados e ainda hoje apresenta grande parte deles não construídos.

O empreendimento apresenta um desenho de ruas bastante sinuoso e descontraído, com poucas ligações entre elas, várias terminando em *cul-de-sac*, o que também se deve em boa parte a grande declividade do local. Seu único acesso é feito pela Rodovia Heitor Penteado, por sobre o Ribeirão das Cabras, onde deságua a nascente que forma o lago localizado internamente ao loteamento.



Figura 45 – Colinas do Ermitage (Campinas - SP) – Portaria. Fonte: Autor (2004).

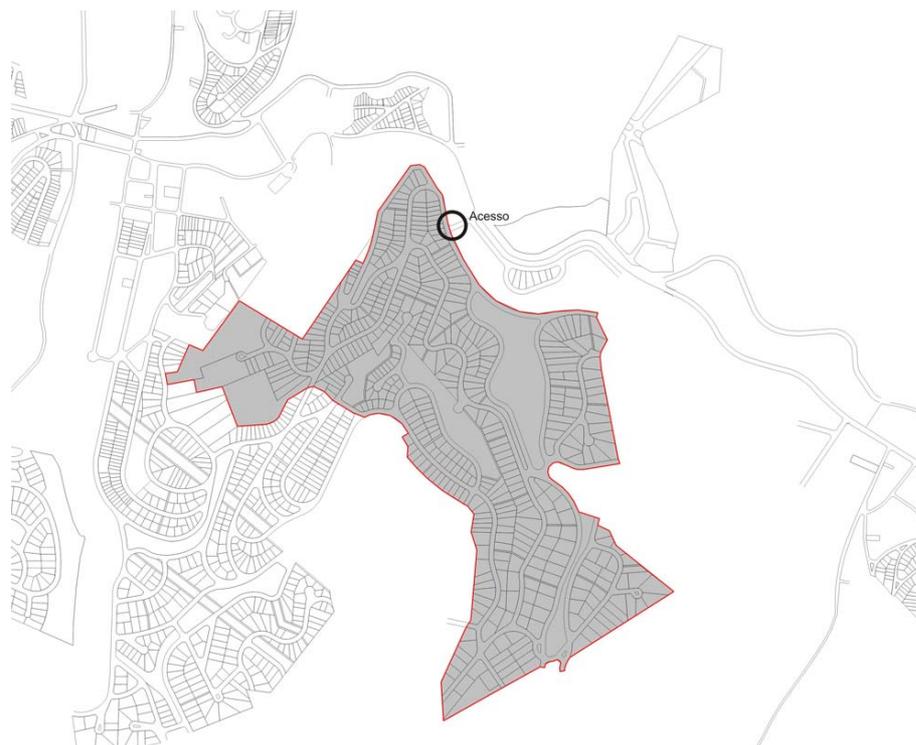


Figura 46 - Colinas do Ermitage / Jardim Botânico (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala).

Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 47 - Imagem de satélite do Condomínio Colinas do Ermitage / Jardim Botânico (Campinas - SP). Fonte:

Keyhole Enterprise Solution.

Seu fechamento foi favorecido por sua localização afastada do centro, por ser cercado de fazendas e por ter um único acesso. O ocorrido data do final da década de 1990 e se deve principalmente a questões relacionadas à segurança. No entanto, o empreendimento não possui licença para tal, estando em situação irregular junto à Prefeitura.

Caminhos de San Conrado - 1978

O bairro Caminhos de San Conrado, com 2.200 lotes, ocupa uma área de 2.340.000 m². Fruto do desenvolvimento econômico da década de 1970, contava em 2002 com oitocentas famílias e trezentas casas em construção. Os terrenos variam entre 450, 600 e 800 m². O bairro fica a três quilômetros do centro do distrito de Sousas, uma das áreas mais procuradas pela classe média, principalmente devido às suas belezas naturais e ao fácil acesso ao centro da cidade.



Figura 48 - Caminhos de San Conrado (Campinas - SP) – Portaria. Fonte: Autor (2000).



Figura 49 - Caminhos de San Conrado (Campinas - SP) – Vista aérea. Fonte: SOBLOCO.



Figura 50 - Caminhos de San Conrado (Campinas - SP) – Vista aérea. Fonte: SOBLOCO.



Figura 51 - Caminhos de San Conrado (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.

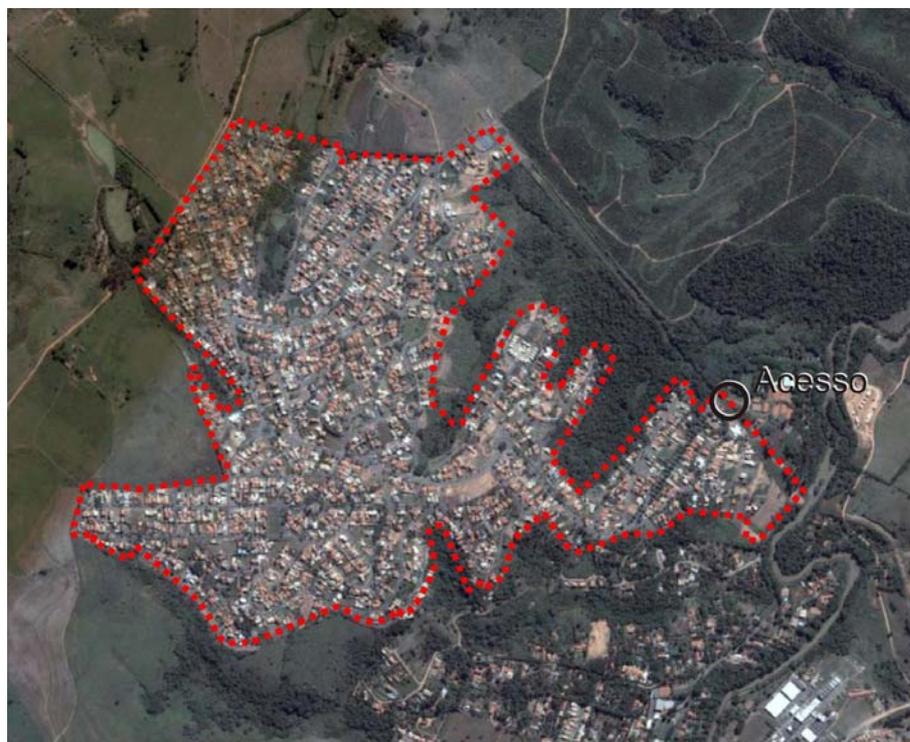


Figura 52 - Imagem de satélite do Condomínio Caminhos de San Conrado (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Seu projeto é fruto de uma parceria entre a SOBLOCO, empresa que mais tarde desenvolveu a Riviera de São Lourenço, e o empresário Mário Garnerio, da Brasilinvest, proprietário da fazenda que teve parte de sua área destinada ao desenvolvimento do empreendimento.

Segundo o presidente da SOBLOCO, Luis Carlos de Almeida, houve grande dificuldade na época para a viabilização do negócio por se tratar de uma área muito extensa e muito distante do centro. Foram necessários intensos contatos com a Prefeitura Municipal, além da participação de uma imobiliária local que facilitasse a comercialização dos terrenos, que no início foram vendidos para investidores privados de forma agregada, formando quadras inteiras, com o objetivo de obter recursos para a execução do projeto.

Para a realização do empreendimento foi necessário que se estendesse a adutora de água do centro do distrito até a área do projeto, obra essa custeada pelos próprios empreendedores. Estes pretendiam também, desde o início, que a área abrigasse além de lotes residenciais, um setor comercial, no entanto, a Prefeitura entendeu que esse tipo de atividade não poderia ser permitida e até hoje não existe comércio no local, o que obriga os moradores a freqüentes deslocamentos. Como forma de acelerar as vendas, foi doada ao Tênis Clube de Campinas uma área onde hoje se localiza a sede de campo da entidade.

Através de entrevista com o atual administrador da associação de moradores, constatamos que a mesma foi formada no início dos anos 1990 e desde então vem cuidando dos serviços de limpeza, jardinagem, manutenção do asfalto e segurança. Atualmente, a associação de moradores emprega 47 funcionários nestes trabalhos.

Desde 1998, a associação obteve junto à Prefeitura Municipal de Campinas a licença para o fechamento do loteamento a título de “Fechamento Provisório”. Devido à existência de fazendas contíguas ao loteamento e que dependem do acesso pelo mesmo, a licença para fechamento do bairro deve ser revista assim que surja uma nova proposta de uso ou de loteamento para essas áreas. Hoje, os moradores somente controlam a entrada de veículos através de cancelas, onde são pedidos os documentos do proprietário do veículo. Pedestres não sofrem qualquer tipo de controle.

Jardim Botânico - 1980

Numa gleba contígua àquela na qual se localiza o loteamento Colinas do Ermitage, foi lançado, três anos após a aprovação deste, um novo loteamento chamado Jardim Botânico.

Assim como o empreendimento Colinas do Ermitage, o Jardim Botânico também apresenta lotes em média de oitocentos metros quadrados, abrigando aproximadamente quatrocentas unidades, que ocupam uma área de aproximadamente quinhentos mil metros quadrados. O empreendimento foi lançado em duas fases e está situado em um terreno de topografia bastante menos acidentada do que o empreendimento vizinho. No entanto, em alguns locais, ruas que foram projetadas não foram executadas devido às acentuadas declividades.

O empreendimento está localizado próximo ao Rio Atibaia, onde deságuam as duas pequenas lagoas encontradas no local. A maior parte dos lotes está atualmente ocupada.



Figura 53 - Jardim Botânico (Campinas - SP) – Portaria. Fonte: Autor (2004).

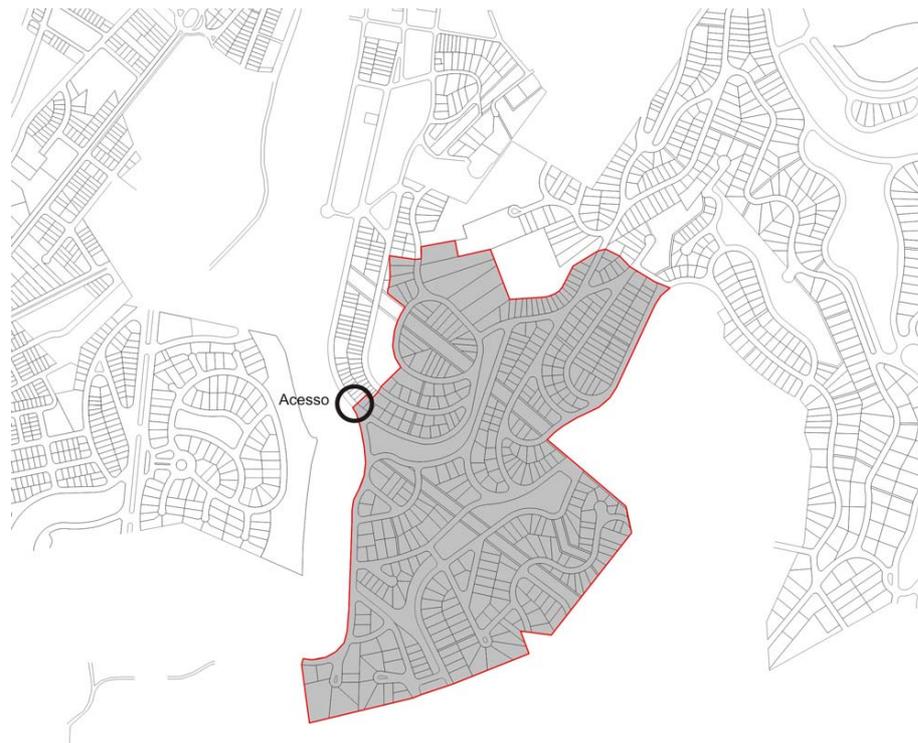


Figura 54 - Colinas do Ermitage / Jardim Botânico (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala).

Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 55 - Imagem de satélite do Condomínio Colinas do Ermitage / Jardim Botânico (Campinas - SP). Fonte:

Keyhole Enterprise Solution.

Seu desenho de ruas também é bastante sinuoso, com ruas desencontradas, havendo poucas ligações entre elas, muitas terminado em *cul-de-sac*. O acesso principal é feito por ruas paralelas ao Rio Atibaia.

Sua licença de fechamento foi expedida no ano de 2000, embora o fechamento tenha ocorrido antes disso por questões de segurança. Boa parte do loteamento se encontra fora da área de fechamento devido ao desenho das ruas e também por discordância de seus moradores.

Na área em que faz divisa com o loteamento Colinas do Ermitage, duas ruas que ligavam os empreendimentos foram fechadas com alambrado, separando dessa maneira os dois bairros vizinhos.

Parque da Hípica - 1981

Localizado em uma das últimas glebas entre a hípica de Campinas e a avenida de acesso ao Shopping Iguatemi (Avenida Mackenzie), o empreendimento data de 1981. São aproximadamente 190 lotes de 350 metros quadrados que ocupam uma área total de 130 mil metros quadrados.



Figura 56 – Parque da Hípica (Campinas - SP) – Portaria. Fonte: Autor (2004).



Figura 57 – Parque da Hípica (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 58 – Imagem de satélite Parque da Hípica (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Seu fechamento, assim como o dos demais bairros estudados, ocorreu no final da década de 1990, também por questões relacionadas à segurança. Seu desenho de ruas é relativamente simples, com uma grande faixa *non edificante* que percorre o empreendimento desde a sua entrada junto à área verde principal até a Rodovia Dom Pedro I.

Por estar relativamente isolado do Bairro das Palmeiras, seu fechamento foi muito facilitado. O loteamento é limitado a norte pela Avenida Mackenzie, uma via expressa de alta velocidade, pela Rodovia Dom Pedro I a leste, por uma gleba ainda não parcelada ao sul, e ainda por um pequeno riacho a oeste, por sobre o qual se faz o seu acesso.

O bairro não possui licença para seu fechamento.

A consolidação dos loteamentos periféricos de classe média

Ao analisar esses empreendimentos, verificamos que no município de Campinas, a partir do final dos anos 1970 e início dos 1980, já era bastante forte a tendência à implantação de loteamentos de alto padrão em áreas distantes do centro, com um tipo de desenho que, de alguma forma, remete aos bairros-jardim construídos na Europa e nos Estados Unidos, e também no Brasil desde o início do século XX.

Consideramos, portanto, que o fenômeno da dispersão urbana para as camadas de renda média e alta no município já estava bastante avançado, muito antes do surgimento dos primeiros loteamentos fechados projetados como tal. Estes, como veremos a seguir, surgiram e se difundiram já no final da década de 1990, consolidando um processo que teve início com a popularização dos empreendimentos residenciais periféricos já no final dos anos 1970.

São estes os bairros que mostramos agora, aqueles que surgem como loteamentos abertos, de grandes proporções, fruto do desenvolvimento econômico da década de 1970, e que ajudaram a consolidar os novos limites para a mancha urbana no município e na RMC, como vimos no levantamento realizado pelo INPE.

Demoraram alguns anos, após a sua implantação, para que esses loteamentos estivessem em sua maior parte ocupados, uma vez que logo após sua implantação, as sucessivas crises econômicas aliadas ao grande aumento da violência no município desencorajaram a construção de imóveis para moradia, ao mesmo tempo em que alimentaram na classe média o hábito da especulação de imóveis, comprando e guardando terrenos à espera de uma futura valorização.

Foi só a partir dos anos 1990, após terem sido contornados os problemas relativos à segurança nesses empreendimentos, e com a estabilização da economia, que vimos a máxima valorização de seus terrenos, e conseqüentemente a sua consolidação enquanto locais de moradia.

A análise destes empreendimentos também nos mostra como muitas das características de desenho urbano e implantação, que consideramos próprias dos loteamentos fechados, já estavam presentes nestes loteamentos abertos. Localização distante das áreas centrais, poucos acessos, monofuncionalidade e desconexão do sistema viário podem ser citadas como algumas delas.

Sendo assim, mesmo que a maioria desses empreendimentos não tenha autorização legal para o seu fechamento, na prática ele ocorreu sem maiores dificuldades. Hoje a população não distingue estes empreendimentos daqueles que vieram depois e que em seu projeto já previam o seu fechamento.

Quanto às críticas geralmente feitas de que o fechamento desses empreendimentos sucedeu somente em função da valorização esperada em decorrência do mesmo, é importante lembrar que não há como negar os problemas de violência pelos quais passaram esses bairros, assim como muitos outros no município. A diferença é que, como já dissemos anteriormente, o desenho urbano e sua implantação, aliadas à organização e a renda de seus moradores, possibilitaram esse fechamento, enquanto em outras partes do município isso não foi possível.

Além disso, o que poderia ser um diferencial, que surgiu da organização de seus moradores, acabou por se tornar uma regra incorporada pelo mercado imobiliário, a partir do momento em que todos os novos empreendimentos nas áreas norte e leste do município, ao longo da rodovia Dom Pedro I são lançados como loteamentos e condomínios fechados.

Se é verdade o que afirma Setha Low, em seu livro “*Behind the Gates*” de 2003, quando sustenta que a formação de comunidades fechadas nos EUA ocorre mais em função da percepção do medo do que em função da violência concreta, no Brasil do final dos anos 1990 podemos dizer que a percepção da violência, ainda que de maneira exacerbada, esteve intimamente ligada ao aumento da mesma, e que ambos os fatores foram preponderantes no fechamento desses residenciais.

4.1.7 Os primeiros loteamentos fechados projetados na década de 1990 – Vila Verde, Barão do Café, Arboreto Jequitibás, Alphaville Campinas

Os loteamentos que foram projetados já como empreendimentos fechados localizam-se, em sua maioria, nos grandes eixos urbanos, em áreas onde há uma circulação intensa de pessoas entre municípios de uma mesma região, podendo ser encontrados em cidades de grande, médio e pequeno porte. Estão situados geralmente na periferia dos antigos núcleos urbanos, próximos às rodovias, onde é fácil o acesso por automóvel e ainda há grandes glebas de terra por um preço mais baixo que o nas antigas áreas centrais.

Destinam-se basicamente a uma classe média que tem saído dos centros urbanos em busca de maior qualidade de vida e muitas vezes em função da realocação de suas atividades de trabalho, estudo, lazer e compras, para os grandes eixos de circulação localizados nas periferias das áreas metropolitanas.

Pelo alto capital exigido, estes empreendimentos vêm se concentrando nas mãos de um pequeno grupo de incorporadores que estão em contato direto com os fluxos nacionais e internacionais de capitais imobiliários. Estes incorporadores aliam-se às elites locais, que são as grandes detentoras de terras, de forma a viabilizar economicamente novos projetos em diversas localidades do país.

Quanto ao desenho urbano, internamente esses empreendimentos seguem a linha dos bairros-jardim, com extensas áreas verdes (muito em função das novas legislações ambientais), ruas sinuosas e inúmeros *cul-de-sac*, enquanto que na sua relação com o exterior procuram se distanciar das áreas envoltórias, através da criação de barreiras verdes e poucas ruas de acesso. Muitas vezes os lotes que fazem divisa com as ruas externas dão os fundos para estas e frente para as ruas

internas, criando paredões contínuos de muros que são a própria barreira física que cerca o loteamento.

Estes empreendimentos abrigam unicamente residências unifamiliares de um ou dois pavimentos, em terrenos que variam de 250 a 3.000 metros quadrados. Os lotes são vendidos e fica a cargo de cada comprador a construção de sua residência, contratando o arquiteto e a construtora de sua escolha, desde que sejam seguidos os padrões mínimos preestabelecidos pelo empreendedor, variando de um loteamento para o outro, em função do terreno e do padrão do empreendimento.

Por seu extenso porte, muitos empreendimentos têm sido obrigados, pela municipalidade, a criar anéis de circulação externa, evitando assim o isolamento de áreas da cidade pelos muros que fecham os bolsões. Esse tratamento é o mesmo dado a outros tipos de empreendimentos de grande porte, tais como centros comerciais e de escritórios, entre outros. Outra medida adotada tem sido a divisão de grandes glebas em pequenos bolsões fechados com avenidas externas de ligação que sirvam de passagem ao tráfego e conexão às áreas vizinhas.

Esses empreendimentos são basicamente monofuncionais, ou seja, exclusivamente residenciais, no entanto alguns deles já prevêm bolsões externos de acesso livre, destinados à atividades de comércio e serviços de âmbito local ou pequenos centros comerciais adjacentes.

A implantação desse tipo de empreendimento na década de 1990, deu início a uma nova fase de produção de moradias para as classes média e alta, com a consolidação dos loteamentos e condomínios fechados como padrão para este segmento dentro do mercado imobiliário da RMC.

Vila Verde - 1990

Localizado em uma área da antiga Fazenda Anhumas, próxima de onde hoje se localiza o Shopping Galleria Campinas, o empreendimento é anterior à lei de loteamentos fechados de 1996. No entanto, seu desenho, feito pela Planurb - escritório especializado em projetos de loteamentos - já aponta claramente a intenção de fechamento do empreendimento.

São aproximadamente 180 lotes ocupando uma área de duzentos mil metros quadrados. Cada lote tem em média 850 metros quadrados. O empreendimento faz divisa com a Avenida Carlos Grimaldi, a sudeste, onde se encontra seu acesso principal, a sudoeste com o Bosque da Paz, a noroeste com a Rua Dr. Antônio Duarte da Conceição, onde se localiza a entrada de serviços, e a nordeste por uma gleba não parcelada da Fazenda Anhumas, onde está em construção o condomínio de casas e edifícios Galleria Boulevard.

Nenhum dos lotes faz frente às vias de acesso, estando todos eles voltados para o interior do empreendimento, dispostos, na maioria das vezes, em ruas em “L” ou ruas sem saída. Não há área verde ou institucional localizada dentro do perímetro de fechamento, que ocorreu com a licença da Prefeitura no ano de 1998.

Hoje, o empreendimento é bastante procurado, principalmente pela proximidade do Shopping Galleria, e quase todos os seus lotes estão ocupados.



Figura 59 - Loteamento fechado Villa Verde (Campinas - SP) – Portaria. Fonte: Autor (2004).



Figura 60 – Loteamento fechado Villa Verde (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 61 - Imagem de satélite do loteamento fechado Villa Verde (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Barão do Café - 1995

Com projeto realizado também pela Planurb, o Barão do Café foi o primeiro loteamento projetado já tendo em vista a aprovação da lei de loteamentos fechados de 1996.



Figura 62 - Loteamento fechado Barão do Café (Campinas - SP) – Maquete do empreendimento. Fonte: Autor (2004).



Figura 63 - Loteamento fechado Barão do Café (Campinas - SP, 1995) – Portaria de acesso ao empreendimento. Fonte: Autor (2004).

Localiza-se no distrito de Barão Geraldo junto à estrada da Rhodia. É o mais recente empreendimento incorporado pela ADALPRA, companhia que administra a Fazenda Rio das Pedras, de propriedade de Mário Horácio Caputo. Antes deste já havia sido lançado, nos anos 1970, o loteamento fechado Residencial Parque Rio das Pedras, mais afastado e com lotes de tamanhos maiores.



Figura 64 – Loteamento fechado Barão do Café (Campinas - SP) – Exemplo de residência. Fonte: Autor (2004).



Figura 65 – Loteamento fechado Barão do Café (Campinas - SP) – Vista externa do muro que cerca o empreendimento. Fonte: Autor (2004).



Figura 66 – Loteamento fechado Barão do Café (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 67 – Imagem de satélite do loteamento fechado Barão do Café (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

O Residencial Barão do Café é, na verdade, a soma de cinco bolsões menores com traçados de ruas semelhantes, sempre em forma de circuito com uma rua em *cul-de-sac* que leva à parte interna da quadra central.

Todos os bolsões possuem o mesmo número de lotes, e ocupam ao todo uma parcela de 290 alqueires da fazenda. Cada um destes loteamentos fechados contém 93 lotes que variam de 600 a 1.300m². Cada bolsão possui sua própria portaria e uma área de lazer interna próxima à entrada, contendo quadra de tênis, quadra poliesportiva e *playground*, num total de 5.000 m², além de estacionamento para visitantes com dez vagas.



Figura 68 – Imagem de satélite do loteamento fechado Barão do Café (Campinas - SP) – Muros interrompem o sistema viário que faz ligação com os empreendimentos vizinhos. Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

A área de lazer de cada bolsão está contida em um lote condominial, cuja propriedade é compartilhada entre todos os moradores do residencial fechado. Este recurso evita disputas legais com a Prefeitura na hora da aprovação do fechamento do loteamento, além de fazer com que caso este venha a ser aberto, seus moradores não tenham que compartilhar suas áreas de lazer com outras pessoas não residentes no local.

A ligação dos cinco bolsões é feita por uma avenida interna onde só podem circular moradores e visitantes. Nas duas pontas desta avenida, que serve de interligação e escoamento aos bolsões, externas aos mesmos, encontram-se as áreas comercial e institucional. Ambas próximas à avenida de ligação com a estrada. A área institucional possui 11.700 m² e a área comercial 24.000 m², estando esta mais próxima à estrada da Rhodia.

A disponibilização da área comercial para a construção de um mini centro de compras, como se previa originalmente, foi revista. Desde 1996, quando o empreendimento foi lançado, até agora, houve um rápido crescimento da Rua Maria Tereza da Silva, paralela a estrada da Rhodia, como área comercial. Os empreendedores tentaram vender essa área em forma de lotes individuais, mas devido à péssima receptividade optou-se recentemente em criar, nessa área, um condomínio residencial horizontal de alto padrão incorporado pela Rossi.



Figura 69 – Rua Maria Tereza Dias da Silva (Campinas - SP) – Aumento no número de estabelecimentos comerciais por causa da instalação de novos loteamentos fechados e condomínios horizontais. Fonte: Autor (2000).



Figura 70 – Loteamento fechado Barão do Café (Campinas - SP) – Condomínio horizontal externo em construção. Fonte: Autor (2004).



Figura 71 – Loteamento fechado Barão do Café (Campinas - SP) – Avenida de acesso ao empreendimento. Fonte: Autor (2004).

Além dessas áreas institucional e comercial externas, existe ainda uma terceira área destinada à proteção ecológica e ao lazer. Contendo uma parcela de mata nativa da região tombada como patrimônio ambiental, essa área de 62.920 m², que separa o loteamento da estrada, foi doada à Prefeitura e parte dela foi urbanizada como praça.

Outra parte serviu para a duplicação da estrada da Rhodia, já prevista por lei, e para a rotatória de acesso ao loteamento. Além disso, algumas antigas casas de colonos que ali permaneciam foram derrubadas. Todas essas obras foram pagas pelo empreendedor.

Arboreto Jequitibá - 1996

Localizado no distrito de Sousas, o Arboreto Jequitibás, também projetado pela Planurb, é outro exemplo de loteamento no qual uma parte já foi projetada pensando-se no seu futuro fechamento. O loteamento é composto por uma área fechada, prevista já em projeto, denominada Residencial Arboreto Jequitibás, e outra aberta, onde hoje se encontram dois setores também fechados.

Esses setores são, na verdade, duas ruas em que todos os lotes foram comprados por um empreendedor que construiu as respectivas casas à semelhança de um condomínio horizontal, mudando até mesmo a infra-estrutura de energia elétrica para dotar o empreendimento de cabeamento subterrâneo. Posteriormente, o empreendedor pediu à Prefeitura Municipal o direito de utilização das áreas públicas, que foram fechadas, mas teve seu pedido negado. Mesmo assim, essas duas áreas, uma das quais é uma rua em *cul-de-sac*, permanecem com seu acesso restrito.



Figura 72 – Arboreto Jequitibás (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 73 – Imagem de satélite do loteamento fechado Arboreto Jequitibás (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.



Figura 74 – Loteamento fechado Arboreto Jequitibás (Campinas - SP) – Portaria. Fonte: Autor (2004).



Figura 75 – Loteamento fechado Arboreto Jequitibás (Campinas - SP) – Avenida de acesso ao empreendimento.
Fonte: Autor (2004).



Figura 76 – Villaggio Lousanne (Campinas - SP) – Guarita interrompe a rua. Fonte: Autor (2004).



Figura 77 – Villaggio Lousanne (Campinas - SP) – Portão de serviço interrompe a rua, iluminação pública e casas segundo projeto do empreendedor. Fonte: Autor (2004).

Existe ainda uma outra quadra localizada na parte aberta do loteamento, que desde o projeto, devido a sua declividade acentuada, foi pensada como um lote condominial e onde hoje está construído o condomínio horizontal Mirantes da Fazenda.



Figura 78 – Mirantes da Fazenda (Campinas - SP) – Condomínio horizontal. Fonte: Autor (2004).

Na área fechada estão localizados aproximadamente cem lotes individuais, além do lote condominial que abriga as áreas de lazer. São 120 mil metros quadrados de empreendimento com lotes que possuem, em média, setecentos metros quadrados.

O residencial faz divisa ao norte e ao sul com áreas não urbanizadas e a leste com o Rio Atibaia, o seu acesso se dá a oeste pela Avenida Noel Vincie.



Figura 79 – Loteamento fechado Arboreto Jequitibás (Campinas - SP) – Exemplo de residência. Fonte: Autor (2004).



Figura 80 – Loteamento fechado Arboreto Jequitibás (Campinas - SP) – Área de lazer em lote condominial. Fonte: Autor (2004).

O residencial fechado está localizado às margens do Rio Atibaia e por isso foi necessário um tratamento paisagístico especial das margens do rio. Foi feito o replantio da mata ciliar e um outro tipo de fechamento, diferente do muro de blocos de concreto utilizado no restante do empreendimento.

Nesta área, uma rua interna do empreendimento corre em paralelo com o rio, sendo separada da mata ciliar por um fechamento de grades metálicas leves pintadas na cor verde escuro, tentando suavizar visualmente a transição entre o empreendimento e as margens do Rio Atibaia.



Figura 81 – Loteamento fechado Arboreto Jequitibás (Campinas - SP) – Divisa com Rio Atibaia. Fonte: Autor (2004).

Alphaville Campinas - 1996



Figura 82 – Loteamento fechado Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Maquete eletrônica. Fonte: Alphaville Urbanismo.

O empreendimento Alphaville Campinas localiza-se na Rodovia Campinas-Mogi Mirim na altura do Km 5, em uma gleba pertencente à antiga Fazenda Sta. Terezinha. Foi o primeiro empreendimento da Alphaville Urbanismo S.A. fora da capital e deu início a um processo de implantação de empreendimentos semelhantes em vários municípios brasileiros, hoje totalizando mais de 40 milhões de metros quadrados.

Em Campinas, para a realização do empreendimento, foi criado o Fundo Campinas de Investimento Imobiliário, que se destinou a captar os recursos necessários à construção do projeto. O empreendimento foi lançado para o público em maio de 1997. A Alphaville Urbanismo S.A. atuou como incorporadora do empreendimento ao mesmo tempo em que supervisionou a execução do projeto, realizado em parceria com a PRATEC Campinas.

O projeto é constituído de três áreas principais, cada uma delas contendo um tipo de atividade: residencial fechado, áreas de lazer, e área comercial/empresarial.



Figura 83 – Loteamento fechado Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Maquete do empreendimento. Fonte: Autor (2004).

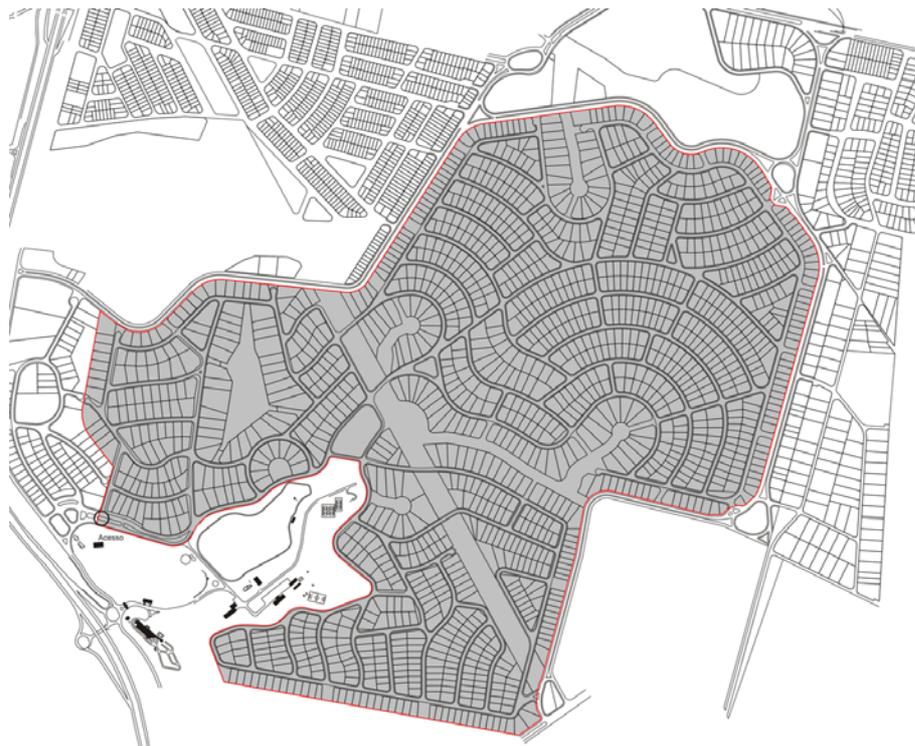


Figura 84 – Loteamento fechado Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala).
Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 85 – Imagem de satélite do Alphaville Campinas (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.



Figura 86 – Loteamento fechado Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Maquete do empreendimento. Fonte: Autor (2004).

Áreas residenciais



Figura 87 – Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Vista aérea do empreendimento. Fonte: Alphaville Urbanismo.

A área residencial está dividida em duas partes, uma que forma o que se conhece como Alphaville Campinas, organizada como loteamento fechado, e outra em forma de loteamento aberto, fazendo a passagem urbanística entre os bairros externos e a área de acesso restrito.

A parte externa abriga as áreas institucionais e dois terços das áreas verdes de uso público, que por lei não podem estar localizadas dentro do bolsão residencial. Optou-se por doar as áreas de preservação ambiental mais afastadas da rodovia e de maior declividade e, por isso, de menor viabilidade comercial.



Figura 88 – Imagem de satélite do loteamento Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Áreas verdes e institucionais doadas à municipalidade se encontram mais afastadas da rodovia e sem nenhum tratamento paisagístico, separando o loteamento fechado do condomínio horizontal, sem nenhum tipo de ganho urbanístico para o conjunto. Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Para tanto, criou-se uma avenida que contorna o muro do loteamento fechado e dá acesso a estes lotes externos e áreas públicas. São ao todo 104 lotes externos que vão de 300 a 1.300 m², adaptando-se segundo as quadras dos loteamentos adjacentes e glebas restantes. A avenida também serve de ligação aos bairros vizinhos evitando que o loteamento fechado se constitua em uma grande barreira para a circulação de veículos.



Figura 89 – Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Avenida de contorno do empreendimento; condomínio horizontal Alpha Housing ao fundo. Fonte: Autor (2004).



Figura 90 – Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Avenida de contorno do empreendimento; casas na área residencial externa. Fonte: Autor (2004).



Figura 91 – Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Avenida de contorno do empreendimento; condomínio horizontal Alpha Housing ao fundo. Fonte: Autor (2004).



Figura 92 – Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Vista aérea da portaria da área residencial fechada. Fonte: Alphaville Urbanismo.



Figura 93 – Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Avenida de contorno do empreendimento; vista do loteamento fechado ao fundo. Fonte: Autor (2004).



Figura 94 – Loteamento fechado Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Exemplo de residência. Fonte: Arquiteta Elisa Miki (2002).



Figura 95 – Loteamento fechado Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Maquete do empreendimento; vista do clube. Fonte: Autor (2004).



Figura 96 – Loteamento fechado Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Vista do clube. Fonte: Arquiteta Elisa Miki (2002).



Figura 97 – Loteamento fechado Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Vista da área de preservação com residências ao fundo. Fonte: Arquiteta Elisa Miki (2002).

A área que abriga o loteamento fechado possui 2.702.826,78 m², com 1.459 lotes residenciais que circundam o Alphaville Country Club, clube privado com acesso restrito e ligação direta ao empreendimento. Os lotes possuem de 600 a 3.800 m², estando em média entre 600 e 800 m².

As quadras possuem tamanhos variados e são marcadas por uma grande irregularidade de formas. Os lotes estão sempre voltados para a face mais longa das quadras, sendo que as laterais das mesmas, para onde as laterais dos lotes estão viradas, possuem, além da calçada, uma área adicional de recuo de três metros, cujo paisagismo é de responsabilidade da administração do loteamento e não dos proprietários dos lotes.

As ruas do loteamento são bastante sinuosas, formando um desenho que dificulta o acesso ao seu interior e evita o tráfego de passagem. Muitas delas são descontraídas, sendo as principais coletoras aquelas que passam adjacentes ao clube e que levam à portaria principal. Foram criadas diversas ruas exclusivas de pedestres, principalmente nas quadras que fazem divisa com a área externa do loteamento. Dessa forma, respeita-se um tamanho máximo das quadras, sem que isso implique necessariamente no acesso por meio de automóvel ao interior do empreendimento.

Foram preservadas as nascentes e áreas de mata da antiga fazenda, criando-se corredores verdes, internos aos quarteirões. Todo o perímetro do loteamento está cercado com muros de 3,3 metros de altura equipados com sistemas de alarme. A portaria principal encontra-se próxima à estrada, assim como a portaria do clube e a área empresarial.



Figura 98 – Loteamento fechado Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Maquete do empreendimento; mata nativa no interior da quadra. Fonte: Autor (2004).



Figura 99 – Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Área de mata nativa preservada no interior de uma quadra. Fonte: Alphaville Urbanismo.

Áreas de lazer

São duas as áreas destinadas ao lazer dos moradores. A área pública, doada para a Prefeitura Municipal, localizada junto aos lotes externos, e o Alphaville Country Club, clube privado de uso exclusivo dos moradores do loteamento fechado.

Enquanto as áreas externas esperam por recursos da Prefeitura, o Country Club já está totalmente urbanizado. Ele ocupa uma área de 206.930,22 m² que correspondem ao lago e à antiga sede da Fazenda Sta. Terezinha, onde agora se encontra o salão de festas do clube. Esta área, além de tratamento paisagístico, recebeu uma pista de *cooper*, quadras de tênis, campo de futebol *society*, quadra poliesportiva, quadra de vôlei, piscina, pista de bocha e campo de treinamento para golfe.



Figura 100 – Clube Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Vista aérea da sede. Fonte: Alphaville Urbanismo.

Setor empresarial

A área do setor empresarial é um pouco menor do que a do clube e está localizada junto à entrada do bolsão residencial. Com 82 lotes de diversos tamanhos, também se configura como um loteamento fechado, obtendo inclusive uma licença independente da parte residencial. Mas diferentemente deste, seu acesso não é controlado, já que abriga atividades relacionadas ao comércio e serviços.

Estão instalados ali desde colégios particulares para o nível fundamental e médio até postos de gasolina, além de empreendimentos de responsabilidade da Fal 2 - como o mini centro comercial, um hotel e um edifício de escritórios.



Figura 101 – Alphaville Campinas (Campinas - SP) – Alpha Mall. Fonte: Autor (2000).

Quanto à infra-estrutura.

Alphaville, para ser construído, precisou contar com sistemas próprios de captação de água e tratamento de esgotos, pois a SANASA, companhia de água e esgotos de Campinas, não poderia atender imediatamente uma demanda tão expressiva nessa região que até então possuía poucos bairros, sendo muitos deles chácaras para veraneio. Sendo assim, foi indispensável preservar a qualidade das águas das nascentes para que se pudesse fazer a captação na lagoa.

A formação de um mercado de loteamentos fechados no município de Campinas

Podemos dizer que foi somente a partir de meados da década de 1990, com a implantação dos primeiros loteamentos fechados projetados como tal, que teve início a consolidação de um mercado para esse tipo de empreendimento para a classe média, dentro do município de Campinas. Até então, a oferta desse tipo de empreendimento estava restrita aos primeiros loteamentos rurais da década de 1970, que por sua localização e tamanho de lotes estavam mais voltados para uma classe de alto poder aquisitivo.

As alternativas encontradas no município eram os bairros periféricos de classe média-alta nos distritos de Sousas e Barão Geraldo, ou casas prontas em condomínios fechados, produzidos em pequena quantidade e de aceitação mais restrita devido principalmente ao fato das edificações serem todas padronizadas.

Para aqueles que queriam morar em um loteamento fechado, as alternativas estavam nos municípios de Valinhos e Vinhedo, com uma grande oferta desse tipo de empreendimento, ainda que amparados juridicamente em legislações bastante precárias.

No entanto, o acesso a esses locais ainda era bastante difícil, tendo em vista que ainda não estava construído o anel viário Magalhães Teixeira. Por isso, esses empreendimentos eram mais voltados para um público que trabalhava na região metropolitana de São Paulo e cuja família residia nas cidades de Valinhos e Vinhedo.

A partir de meados da década de 1990, essa situação se modifica com a ampliação da oferta desse tipo de produto dentro do próprio município de Campinas. No entanto, o que verificamos é que passaram-se alguns anos até que a população do próprio município considerasse atrativa a possibilidade de moradia nesses novos empreendimentos.

Em sucessivas conversas com corretores, desde a época do lançamento desses empreendimentos, verificamos que os primeiros a comprar e residir nestes,

foram pessoas vindas de fora do município que trabalhavam nas empresas, universidades e institutos de pesquisa localizados no eixo da rodovia Dom Pedro I.

As famílias que residiam no centro do município muitas vezes compraram terrenos, mas somente após maior consolidação desses empreendimentos, passaram a construir suas moradias. Muitos compraram somente como forma de investimento. Alguns já moravam em loteamentos abertos nas mesmas regiões onde esses empreendimentos estavam localizados e buscavam uma alternativa de residência em locais com melhores soluções de segurança.

No geral vale ressaltar que a ocupação dos lotes nesses empreendimentos foi bem mais lenta do que a dos empreendimentos mais recentes, embora o ritmo de vendas seja praticamente o mesmo.

O mercado que surgiu restrito à atuação de algumas poucas empresas é agora fortemente competitivo. Hoje inúmeras empresas oferecem esse tipo de produto dentro do município e também em municípios vizinhos, diversificando sobretudo as faixas de renda do público-alvo.

É possível encontrar empreendimentos fechados com preços de terreno menores do que o de loteamentos abertos, e uma oferta variada de tamanhos de lotes, equipamentos de lazer e tipos de infra-estrutura.

4.1.8 Condomínios horizontais

Verificamos um crescimento bastante acelerado, desde meados da década de 1990, no número de lançamentos de novos condomínios residenciais horizontais. Estes empreendimentos visam um público com faixa de renda bastante variada, que vai desde a classe média-baixa até as camadas mais altas.

Uma vez que na cidade de Campinas a área de um condomínio horizontal está limitada a 40.000 m² e que a legislação federal obriga que estes sejam entregues com as unidades residenciais já prontas, neste tipo de empreendimento é de grande relevância o papel das construtoras, em geral empresas locais que atuam também como incorporadoras, formando pequenos conjuntos que possuem em média trinta residências.

Mas existem também importantes grupos, atuando através de grandes empreendimentos, como o Villa Flora, da incorporadora e construtora Rossi em Sumaré. Fazem parte desse modelo também os condomínios formados por pequenos grupos de amigos que constroem para sua própria moradia ou revenda.

A construção desse tipo de condomínio tornou-se, para alguns, um negócio interessante, principalmente pela valorização que esse tipo de imóvel teve nos últimos anos em função da demanda por residências unifamiliares, em áreas com maiores controles de segurança.

Por serem de porte mais reduzido do que os loteamentos fechados, esses condomínios têm tido maior penetração no antigo tecido urbano e competem diretamente com os condomínios verticais. Chegamos a encontrar pequenos condomínios residenciais dentro de loteamentos que foram fechados após sua ocupação. Também tem se verificado recentemente o agrupamento de condomínios formando unidades maiores, mas que legalmente mantém cada um deles separado pelos limites de tamanho máximo estabelecidos pela legislação.

Este tipo de empreendimento está presente há mais tempo do que os loteamentos fechados, pois sua regulamentação data da criação da Lei Federal de Condomínios de 1964. No entanto, só teve aceitação no mercado mais

recentemente, sobretudo por apelos relacionados à segurança aliada à qualidade de vida.

Em alguns desses condomínios podem ser apresentadas até três alternativas de projeto de residência e a escolha fica a cargo do comprador. Os projetos são de responsabilidade da construtora que muitas vezes é também a responsável pela incorporação. Não há grande diversidade de projetos, uma vez que a construtora visa reduzir seus custos através da padronização.

Recentemente a maior oferta de financiamento tornou esses empreendimentos ainda mais atrativos, já que é possível financiar, pela própria construtora, por até 30 anos a aquisição de um imóvel que será entregue em um prazo de até 30 meses. Por isso, sobretudo para camadas de renda média, estes empreendimentos tendem a ganhar espaço em relação aos loteamentos fechados, nos quais o financiamento está vinculado a construção do imóvel pelo próprio proprietário em condições não tão vantajosas, uma vez que a construção e o financiamento são negociados individualmente.

4.1.9 Os primeiros condomínios horizontais

Os primeiros condomínios horizontais em Campinas datam de meados da década de 1970 e foram instalados sobretudo em bairros nobres até então considerados mais afastados do centro da cidade e com terrenos de boas dimensões, como o Parque Taquaral.

Esses condomínios, ainda em número reduzido, eram em geral formados por casas idênticas, térreas, isoladas entre si, implantadas com pequenos recuos tanto frontais quanto laterais, com pouco isolamento físico, cada casa ocupando áreas de terreno bastante superiores às dos atuais condomínios residenciais horizontais.

Esses condomínios eram destinados à classe média e havia um certo preconceito contra esse tipo de empreendimento, que segundo alguns fazia lembrar os antigos conjuntos habitacionais projetados para a baixa renda. Isso fez com que eles não se popularizassem, principalmente entre as camadas de renda média-alta até o final da década de 1990.

Por serem casas relativamente grandes, quando comparadas com as atuais, acabavam ocupando quase todo o terreno disponível para sua implantação, gerando uma proximidade bastante acentuada entre as residências e, conseqüentemente, entre seus moradores. Sendo assim, a maioria das pessoas preferia morar em casas do mesmo tamanho, mas em terrenos maiores com menor contato entre vizinhos.



Figura 102 – Imagem de satélite de um dos primeiros condomínios horizontais do município (Campinas - SP).

Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Em regiões como a Chácara Gramado, já na década de 1980, estes condomínios estavam bastante popularizados, mas voltados para uma classe média-alta que se via atraída pelo prestígio da localização junto aos dois principais loteamentos fechados do município. Nestes condomínios as casas geralmente são sobrados com boas dimensões e afastamentos mais generosos.

Foi só no final da década de 1980 e início dos anos 1990, com a adoção da tipologia de casas em sobrados geminados e com o aumento da violência, que esse padrão se tornou mais aceitável, sobretudo para uma classe média que neste período se transferia de apartamentos pequenos em áreas centrais. Atualmente, o modelo se popularizou competindo fortemente com os condomínios verticais, através de pequenos conjuntos de sobrados geminados com suporte de áreas de lazer coletivas.

Grandes incorporadoras nacionais têm adotado esse modelo de incorporação para produção em massa de moradias para as classes médias e baixas (Rossi, Gafisa, Cyrela), algumas delas operando no mercado de habitação popular (Tenda, MRV, Rodobens, Bairro Novo).

Em Campinas o mercado de condomínios horizontais, para classe média, tem grande participação da Incorporadora Rossi que atua em bairros como o Alto do Taquaral e Parque Prado. No Alto do Taquaral, a incorporadora se associou ao empreendimento loteamento Chácara das Flores, no qual foram projetados lotes especialmente para a incorporação deste tipo de condomínio, já com tamanhos de aproximadamente 40.000m² (metragem máxima permitida pela Prefeitura Municipal de Campinas).

As vantagens dessa tipologia tem sido do ponto de vista do comprador, além do apelo pela segurança, uma comodidade proporcionada pela aquisição de um imóvel que é entregue pronto (dispensando os trabalhos envolvidos em projeto e construção), e totalmente financiado, com prazos cada vez mais extensos (hoje chegando aos 30 anos).

Do ponto de vista do incorporador, os volumes de capital exigidos são muito superiores aos dos loteamentos tradicionais, uma vez que todas as unidades são entregues prontas, no entanto possibilitam também lucros muito maiores.

Além disso, sobretudo para a baixa renda, são possíveis nesses tipos de empreendimentos a flexibilização de alguns parâmetros construtivos que ajudam a reduzir os custos finais do produto. Podem ser utilizados, por exemplo, tamanhos menores de vias, calçadas menores, uma parcela de uso privativo muitas vezes inferior ao lote mínimo permitido pelas leis federais, e uma infra-estrutura de água e esgoto que não está sujeita aos padrões das concessionárias, muitas vezes dimensionados acima da capacidade necessária à operação do empreendimento.



Figura 103 – Condomínio horizontal da Rossi (Campinas - SP) - Vista da rua interna. Fonte: Autor (2004).

Do ponto de vista urbanístico os ganhos também são importantes, uma vez que são vendidas casas e não mais lotes, a infra-estrutura é otimizada deixando-se de ter lotes vagos dentro da malha urbana. Possibilita-se que todos tenham acesso ao projeto arquitetônico, uma vez que os custos de projeto são diluídos entre as várias unidades. A industrialização da construção possibilita redução no desperdício, otimização e qualificação da mão-de-obra e menores custos finais para um produto de melhor qualidade. Através do financiamento diluem-se também os custos de equipamentos como escolas e creches, que passam a ser entregues já construídas ao Poder Público. Além de melhorias urbanas como parques, praças e paisagismo de ruas e edificações.

As taxas de manutenção desses equipamentos e serviços muitas vezes são menores do que as cobradas pelo Poder Público e é possível oferecer serviços mais adequados aos diferentes tipos de moradores, divididos de acordo com o público-alvo de cada empreendimento.

Nos próximos anos, possivelmente veremos o número desses empreendimentos crescer, como já aconteceu em mercados mais maduros como os Estados Unidos e a Europa, e em países em desenvolvimento como o México. Por isso é de extrema importância que os poderes públicos, tanto municipais quanto federais, não só regulamentem de forma clara e precisa a instalação dos mesmos (tamanho máximo, número de unidades, padrões das unidades, recuos, viário, áreas de lazer, funcionamento do condomínio) como entendam o seu modelo de funcionamento e as vantagens que este pode oferecer.

4.1.10 Estudos de caso

Foram selecionados, como estudos de caso, quatro exemplos da década de 1990, que atualmente englobam as principais formas apresentadas por esses empreendimentos.

4.1.11 Pequenos condomínios com casas padronizadas - Condomínio Village

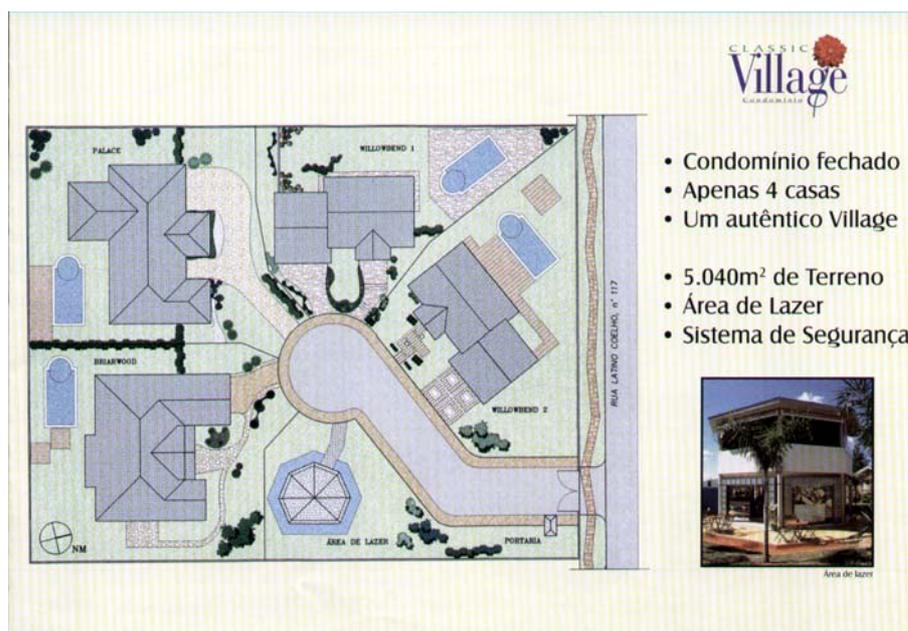


Figura 104 - Condomínio horizontal Village (Campinas – SP) – Projeto da Vifran. Fonte: Vifran; folder ilustrativo.

Construído pela Vifran, com tecnologia da Classic Steel Frame Homes, o condomínio Village funcionou como vitrine da tecnologia de construção *dry wall* com estrutura em aço, trazido do Texas para o Brasil em uma parceria entre estas duas empresas.

Localizado em um bairro de alto padrão da cidade de Campinas, é um pequeno condomínio, com uma única rua em *cul-de-sac* e apenas quatro casas.



Figura 105 – Imagem de satélite do condomínio horizontal Village (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

A importância de se montar casas de estrutura metálica através de conjuntos ao invés de residências isoladas, se dá principalmente pelas características da tecnologia empregada na construção. A mesma mão-de-obra pode edificar várias residências ao mesmo tempo, barateando assim o preço de venda do imóvel.

Por isso, recomenda-se a construção de pequenos condomínios como este, que podem ser feitos principalmente por grupos de amigos que queiram montar suas próprias residências ou construí-las para venda. Com o barateamento da tecnologia, é possível que haja grande aceitação, principalmente por parte da classe média. A técnica pode ser empregada em grandes conjuntos residenciais através de parcerias entre urbanizadores e construtores independentes, como ocorre atualmente nos Estados Unidos.

4.1.12 Condomínios produzidos em larga escala - Alpha Housing

O tipo mais comum de condomínio horizontal urbano é aquele cujas vias internas se apresentam, em geral, em forma de *cul-de-sac* ou circuito, muito semelhante às antigas vilas da cidade de São Paulo. A grande diferença em relação às vilas é que, geralmente, quando as casas são geminadas, são construídas no máximo de duas em duas. Outra diferença é que nessas "novas vilas" as áreas de lazer cumprem um papel muito importante, havendo sempre presente um centro recreativo, em geral junto à portaria do empreendimento.

O empreendimento aqui apresentado é parte do conjunto de obras realizadas pela construtora e incorporadora Fal 2, na área externa ao bolsão do Alphaville Campinas, onde foram implantados dois condomínios horizontais de médio porte chamados de Housing I e II.

Os condomínios são formados por sobrados geminados de pequena metragem, dando-se grande ênfase às áreas comuns, tanto as áreas verdes como as de lazer.

Esse conceito já havia sido aplicado com sucesso no residencial Alphaville São Paulo, através da construção do condomínio Scenic.



Figura 106 - Condomínio horizontal Alpha Housing (Campinas – SP) – Perspectiva do residencial. Fonte: Fal 2; folder ilustrativo.

O Housing I teve grande aceitação, todas as suas unidades foram comercializadas em apenas sessenta dias.



Figura 107 - Condomínio horizontal Alpha Housing (Campinas – SP) – Na realidade são três condomínios interligados. Fonte: Fal 2; folder ilustrativo.



Figura 108 – Imagem de satélite do condomínio horizontal Alpha Housing (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

As casas foram vendidas em dois modelos: Alpha, de três dormitórios e Omega, de quatro dormitórios. Apesar de geminadas, as casas não possuem paredes comuns, uma vez que a parede divisória é dupla. A maior procura foi pela casa com quatro dormitórios, normalmente com a intenção de transformar um dos dormitórios em escritório ou sala de TV.

São cem casas com terrenos de 220 m². Dos 36.669 m² de área total do empreendimento, 20.000 m² são considerados áreas livres, incluindo-se as áreas privativas não edificáveis e áreas comuns. A densidade média é alta: cem habitantes por hectare, bastante alta quando comparada à dos loteamentos fechados.

As áreas de lazer, localizadas no centro do conjunto, abrigam quadra poliesportiva, *playground*, sala de ginástica, sauna, pista de *skate*, salão de festas, piscinas adulto e infantil, churrasqueira, quiosque, casa do Tarzan, casa da Jane e salão infantil, equipado com computadores e já preparado para receber aulas de inglês, informática, ou qualquer outra atividade que os pais desejarem.

Toda a administração do empreendimento foi entregue aos condôminos após o término das obras. Segundo os corretores, os compradores foram principalmente pessoas com filhos pequenos, que sempre quiseram morar em casas e que não podiam pagar pelos terrenos oferecidos dentro do Alphaville Campinas.

4.1.13 Condomínios sob encomenda - Condomínio Itapuã

Um bom exemplo desse tipo de empreendimento, que também engloba os condomínios feitos por grupos de amigos e condomínios familiares, é o Condomínio Itapuã. Localiza-se no distrito de Barão Geraldo, na estrada da Rhodia Km 7, e é de responsabilidade da Cooperativa Habitacional Chapadão.

Formada inicialmente por alguns sócios do Clube dos Cabos e Sargentos da Polícia Militar, essa mesma cooperativa anteriormente já havia construído, também nesse distrito, o conjunto residencial Vila Independência. A cooperativa atua como incorporadora, comprando o terreno e encomendando o projeto. Com o projeto aprovado, passa a vender cotas para os associados que pagam prestações mensais e esperam ser sorteados à medida em que as primeiras unidades vão sendo concluídas.

Na busca por um terreno, quinze áreas estavam disponíveis, mas essa foi escolhida principalmente pelo fácil acesso propiciado pela estrada da Rhodia, tanto ao primeiro empreendimento quanto ao centro do distrito.



Figura 109 – Imagem de satélite do condomínio horizontal Itapuã (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Levaram-se em conta também a tranquilidade do local e existência de uma reserva de mata nativa na propriedade.

Este projeto contrasta com o anterior, desenvolvido na década de 1970, tanto por seu partido quanto por sua execução. Enquanto a Vila Independência seguiu os padrões desenvolvidos pela COHAB na época, com casas térreas geminadas, feitas em bloco de concreto e com a tradicional relação entre lote privado e rua pública, o novo empreendimento segue na direção dos condomínios residenciais, com mistura de sobrados geminados e edifícios, construídos inteiramente em concreto com utilização de formas metálicas.

Enquanto a forma de aprovação em condomínio fechado deriva principalmente da preocupação com a segurança dos moradores, a técnica construtiva trazida da Alemanha pela construtora Geobase, visa principalmente uma redução no custo da construção, que ficou, na época, ao redor de R\$ 400,00 por metro quadrado.

São ao todo 254 sobrados e 96 apartamentos, distribuídos em doze prédios de quatro pavimentos (térreo + três), sendo dois apartamentos por andar, sem elevador.



Figura 110 – Condomínio horizontal Itapuã (Campinas - SP) - Vista dos prédios. Fonte: Autor (2000).



Figura 111 – Condomínio horizontal Itapuã (Campinas - SP) - Vista dos sobrados. Fonte: Autor (2000).

Apesar da cooperativa ter sido iniciada por militares, houve grande adesão de civis e hoje estima-se que sejam 60% civis e 40% militares. Dos civis, grande parte são pessoas que trabalham na Rhodia ou na Unicamp.

Os imóveis são feitos a preço de custo e sua prestação sofre aumento uma vez por ano, de 5 a 6 %. As unidades vão sendo sorteadas entre os cooperativados à medida em que ficam prontas.

O condomínio conta com portaria com segurança 24 horas por dia e um circuito interno de TV. Existem vagas para visitantes e o estacionamento para os moradores é organizado em bolsões no final das ruas projetadas como *cul-de-sac*.

Os imóveis foram entregues com sala e dormitórios no contra-piso, cozinha e banheiros com ardósia e azulejos brancos. Todos possuem três dormitórios, sendo uma suíte, além de um banheiro social e um lavabo. Os apartamentos medem 84 m² e custam 55 mil reais, enquanto que os sobrados medem 103,50 m² e custam 75 mil reais.

As casas são entregues com um manual do proprietário, que indica quais as alterações internas que podem ser feitas e como deve se proceder com a manutenção. Qualquer alteração externa deve ser votada em assembléia, visando garantir a unidade visual do condomínio.

Para a viabilização do projeto foi necessário que os cooperativados pagassem pelo prolongamento da adutora que serve a região.

4.1.14 Condomínios pré-aprovados - os falsos condomínios de lotes

Um tipo relativamente comum de condomínio horizontal é aquele que se aproveita de brechas na legislação para a criação de falsos condomínios de lotes, uma modalidade de empreendimento que não é prevista pelas leis brasileiras. Em geral, são duas as maneiras mais comuns de se burlar a lei, com resultados urbanísticos muito semelhantes.

Na primeira, utilizada sobretudo em áreas urbanas, com o intuito de burlar a legislação federal, que estipula que os condomínios devem ser entregues com os projetos das unidades autônomas (casas ou apartamentos) já aprovados e construídos, alguns empreendedores aprovam os projetos de condomínios com as plantas das unidades em forma de embriões, cuja construção nunca será realizada.

As parcelas de uso exclusivo de cada condômino são vendidas como terrenos nos quais constam a aprovação de projetos de unidades embrionárias, no entanto, cada comprador entrará com um pedido, junto à Prefeitura, de ampliação do embrião e acabará construindo sua residência à sua maneira.

Também é utilizado um instrumento que prevê a propriedade condominial da terra, principalmente em áreas rurais, onde por lei não se pode demarcar geograficamente as parcelas pertencentes a cada proprietário. Neste caso, são criados falsos condomínios de lotes nos quais as propriedades são claramente demarcadas por meio de contratos que seguem em paralelo ao registro de imóveis.

As vantagens para o empreendedor são, em ambos os casos, principalmente a de se eximir dos custos de execução das unidades autônomas, que exigiriam um capital muito maior.

No segundo caso, especificamente, o fato de não ter que doar para o Poder Público áreas institucionais e verdes, faz com que estas possam ser incorporadas ao projeto na forma de mais área de lazer ou mais terrenos à venda. Além disso, os empreendimentos podem assumir dimensões muito superiores às previstas nas legislações municipais, com desenhos mais flexíveis quanto ao tamanho das ruas e sua disposição, e serem implantados em áreas onde a legislação não permite o parcelamento do solo.

Para os compradores, as principais vantagens são a redução dos custos do terreno e da infra-estrutura e também a posse e a personalização das unidades residenciais, com custos muitas vezes inferiores aos oferecidos pelos incorporadores.

Como exemplo de condomínio em área urbana temos o condomínio Alameda Nogueiras, no bairro Chapadão. Já em terras rurais temos o Condomínio Colinas de Santander junto à Chácara Gramado.



Figura 112 – Condomínio horizontal Alamedas Nogueiras (Campinas - SP) - Portaria. Fonte: Autor (2004).



Figura 113 – Condomínio horizontal Alamedas Nogueiras (Campinas - SP) – Rua interna em paralelepípedo.
Fonte: Autor (2004).



Figura 114 – Condomínio horizontal Alamedas Nogueiras (Campinas - SP) – Rua interna em paralelepípedo, área de lazer à esquerda. Fonte: Autor (2004).

4.1.15 As associações de moradores e as alterações no tecido urbano tradicional - os bolsões residenciais e os cinturões de segurança

Um dos fenômenos que mais nos chama a atenção nas áreas estudadas é, além das novas formas de organização de moradia e comércio que vêm sendo implantadas, a maneira como os bairros já consolidados estão lidando com os antigos e com os novos problemas agravados pelo rápido crescimento das regiões em que estão inseridos. Nos casos mais explícitos, verificamos o fechamento de loteamentos como já mostramos anteriormente, mas em inúmeros outros verificamos também a formação de bolsões residenciais e cinturões de segurança.

Além dessas, existem outras ações que estão sendo lideradas por associações de moradores ou por grupos informais que diante da insuficiência do Poder Público, em dar resposta as suas demandas, assumem o gerenciamento das mais diversas atividades que dizem respeito à comunidade local.

Na Cidade Universitária parte II, no distrito de Barão Geraldo, os moradores formaram a Associação Pró-bairro, que cuida desde o acompanhamento da entrada dos moradores em suas residências (feito por guardas particulares) até do cumprimento das leis que proíbem a instalação de comércio no bairro. São feitas reuniões regulares na sede da associação, que é mantida através da contribuição

mensal dos moradores. Como esta, existem muitas outras organizações desse tipo. Hoje a maioria dos bairros do distrito de Barão Geraldo conta com associações de bairro, que se reúnem todas as quintas-feiras, através de seus representantes, na Sub-Prefeitura local.

Verificamos que esse é um fenômeno mundial, que se manifesta de maneira particular em diferentes países. Nos EUA como nos mostra Joel Garreau (1991), as *Homeowner Associations* (Associações de Proprietários) estão intimamente relacionadas à manutenção do valor dos imóveis. São entidades muitas vezes formadas exclusivamente por seus proprietários, sem a participação de inquilinos ou locatários.

Estas cuidam principalmente daqueles aspectos relacionados à retenção do valor da propriedade através da manutenção de determinados parâmetros para a vida em coletividade. São mantidas as áreas verdes e de lazer, tratadas questões relativas à segurança, e principalmente, estabelecidas convenções de moradores que garantam um padrão tanto construtivo quanto estético e de manutenção para as diferentes edificações a serem implantadas no local. Muitas associações possuem também um caráter de controle social e comportamental regulando sobre usos e costumes, até mesmo dentro das propriedades privadas.

Em geral, as associações americanas são formadas antes da implantação do empreendimento, e a adesão a elas está vinculada à compra da propriedade à semelhança do que acontece no Brasil na maioria dos loteamentos fechados.²⁸

Nos casos aqui mencionados as associações de moradores além de serem formadas anos após o início da ocupação do empreendimento, estão mais relacionadas a solução de problemas que vão desde a falta de infra-estrutura à questões de segurança, do que a padrões estéticos ou comportamentais que possam depreciar o valor do imóvel.

²⁸ Cabe aqui lembrar que um dos primeiros empreendimentos desse tipo a ser realizado no Brasil foi o Alphaville São Paulo, executado pela construtora Albuquerque e Takaoka, que na época teve acesso as regulamentações utilizadas em empreendimentos semelhantes nos EUA, e que até hoje se mantém como padrão para o mercado de loteamentos fechados no Brasil.

À semelhança das associações de bairro das áreas mais pobres, essas associações, sobretudo de classe média, surgem em função de demandas comuns em relação à prestação de serviços por parte do Poder Público.

Nas áreas estudadas podemos citar como exemplo o bairro Guará que, apesar de não contar com uma associação formal de moradores, realizou por conta própria o calçamento das ruas e avenidas locais. Foi contratada uma empresa que se encarregou de calçar as vias com paralelepípedo, material muito mais barato e ecologicamente mais correto do que o asfalto, mas que apesar disso não entra nos planos comunitários de pavimentação organizados pela Prefeitura.

Assim como o Guará, o Bosque de Barão também organizou por conta própria um plano comunitário e calçou suas ruas e avenidas com paralelepípedos, ajudando a manter a permeabilidade do solo nessa área próxima à mata Santa Genebra. A associação ainda organiza campanhas contra as queimadas para limpeza de lotes e urbanizou a área destinada ao lazer, construindo pista de *cooper* e campo de futebol.

Na Vila São João, os moradores organizaram por conta própria o estreitamento das vias locais, através da colocação de pedras nas ruas de terra e plantio de grama nas calçadas, a fim de evitar os rachas de automóveis que ocorriam no local. Os moradores pagam ainda pela segurança noturna do bairro e buscam uma forma correta de pavimentar as ruas, a fim de manter a maior permeabilidade do solo possível.

Existem inúmeros outros casos de moradores que assumiram o gerenciamento de seus bairros. É importante notar que em todos eles a ausência de ação do Poder Público foi o que motivou essas pessoas a formarem tais associações.

Esses são casos interessantes em que as associações de moradores acabaram alterando o tecido urbano. São obras que modificam às vezes, de maneira marcante, o tecido urbano de uma região, sempre tendo em vista as características específicas daquele local e as demandas de seus moradores.



Figura 115 – Vila São João (Campinas - SP) – Estreitamento do leito carroçável com bloqueio de pedras e faixa de jardim. Fonte: Autor (2000).

O problema tem sido conciliar as demandas de um grupo específico sem afetar os direitos sobre a cidade que possuem a totalidade de seus cidadãos, como muitas vezes acontece através dos fechamentos ilegais de bairros, ou intromissão excessiva das associações de moradores em assuntos de direito privado.

Uma tentativa interessante, nesse sentido, tem sido a adoção em diferentes municípios, inclusive no município de Campinas, do orçamento participativo, aonde a população organizada em torno de seus bairros e comunidades é convidada a discutir com o Poder Público municipal a respeito de suas demandas e ouvir as demandas dos demais participantes.

Assim, apesar da insuficiência do Estado em atender todas as demandas da população, esta se sente ouvida e respeitada, ciente de que há um órgão maior que controla e coordena o desenvolvimento do município, ainda que este não seja capaz de responder a todas as solicitações de forma imediata.

Retira-se assim a sensação de total ausência do Estado que faz com que, muitas vezes, essas associações ajam de maneira até ilegal, contando com a conivência de um Estado que foi sequer capaz de ouvir as demandas que lhes foram então colocadas.

4.1.16 Lei dos cinturões de segurança

Através da Lei Municipal nº 10.264 de 1º de outubro de 1999, a Prefeitura Municipal de Campinas instituiu os Cinturões de Segurança nas vias públicas do município. A lei veio de encontro às necessidades de moradores de certos bairros da cidade no que diz respeito à questão da segurança pública.

Ela visa especificamente bairros residenciais em regiões periféricas que não podem ou não querem ser enquadrados na categoria de loteamentos fechados, mas que devido a configuração de suas ruas e avenidas, têm condições de fechamento e de manutenção, através de uma associação de moradores, que cuida das questões relacionadas à segurança local.



Figura 116 – Jardim do Sol (Campinas - SP) – Entrada do bairro. Fonte: Autor (2000).



Figura 117 – Jardim do Sol (Campinas - SP) – Fechamento de rua. Fonte: Autor (2000).

A associação de moradores deve contar com mais de 70% de adesão, a fim de que se possa encaminhar à Prefeitura o pedido de formação do Cinturão de Segurança. Caso o bairro se encaixe nos requisitos técnicos (o que deve ser verificado através da SEPLAMA, órgão de planejamento público da Prefeitura Municipal de Campinas, e da SETRANSP, órgão de controle de tráfego) pode-se dar início às obras.

A autorização é dada a título precário e pode ser revogada a qualquer momento. Os custos de implantação do cinturão são de total responsabilidade dos moradores, assim como o de sua eventual retirada. A Prefeitura somente fiscaliza o processo através dos órgãos competentes, a fim de verificar se todas as normas de execução foram respeitadas.

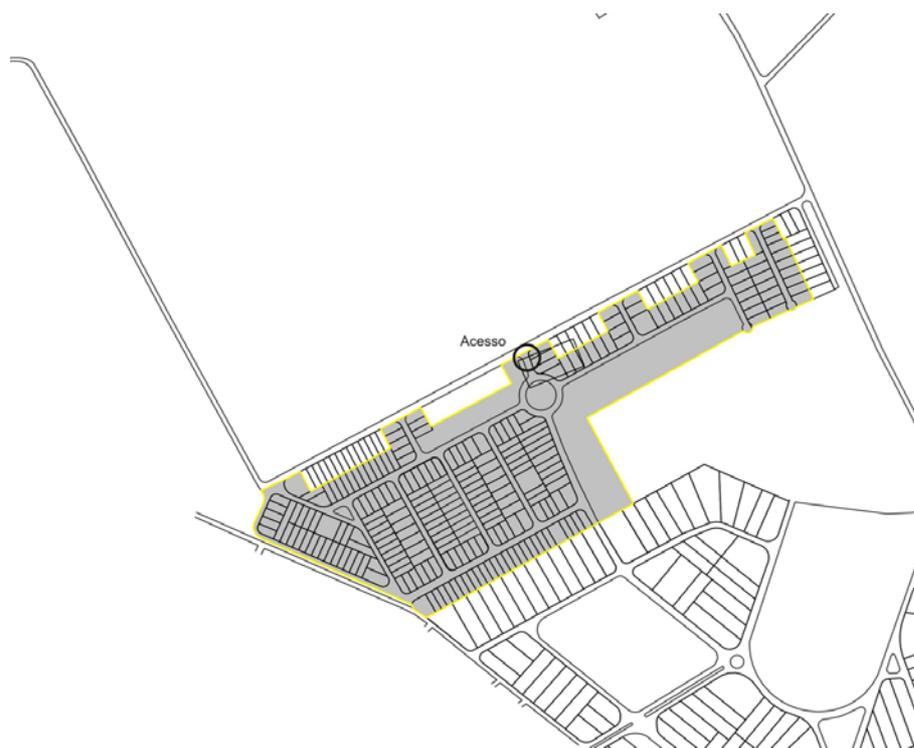


Figura 118 – Jardim do Sol (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 119 – Imagem de satélite do Jardim do Sol (Campinas - SP) – O empreendimento está cercado por fazendas, loteamentos fechados, condomínios horizontais e clubes. Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Histórico da criação da lei

A proposta de lei é de 1999 e foi elaborada a pedido da Associação de Moradores do Jardim do Sol, bairro que conta com 150 habitantes, localizado no extremo norte do distrito de Barão Geraldo.

Em 1994, o bairro já contava com um patrulhamento particular, no entanto, este não era suficiente para coibir a ação de criminosos. Segundo Maria Luz Figueira Iwamoto, na época presidente da associação de moradores, registrava-se mais de um roubo por semana a residências durante um período de vários meses.

Devido ao desenho de suas ruas e por estar cercado por fazendas e condomínios fechados, os moradores do bairro encaminharam à Prefeitura um pedido de enquadramento do bairro como bolsão residencial.

A companhia de tráfego previa então a criação de áreas urbanas onde a circulação de automóveis fosse restringida de forma a permitir somente a movimentação dos próprios moradores do bairro, sem a possibilidade da criação de trânsito de passagem por essas áreas. Visava manter a tranquilidade de bairros periféricos e exclusivamente residenciais.

Sendo assim, em 1994 tiveram início as obras de fechamento de quatro ruas que davam acesso a esse loteamento, permanecendo liberada somente uma única rua que serviria aos moradores e visitantes. Nela foi instalada uma pequena guarita, com a função de patrulhar a entrada de visitantes e realizar o acompanhamento dos moradores do bairro. Conseguiu-se dessa forma diminuir os índices de criminalidade a zero.

No entanto, em 1999, após a mudança de prefeitos, a permissão de fechamento foi revogada e o bairro foi intimado a remover toda e qualquer forma de bloqueio em suas ruas. Os moradores, sentindo-se prejudicados, recorreram com a missão de tentar criar uma lei que contemplasse as necessidades desse e de outros bairros na mesma situação.

Foi então criada a Lei de Cinturões de Segurança, que visa somente a transferência da responsabilidade do patrulhamento dos bairros do Poder Público para particulares. Essa lei é menos abrangente no que diz respeito ao tráfego, e mais incisiva na questão da segurança.

Ela permite o estreitamento de ruas e avenidas e a criação de guaritas para controle de entrada e saída de visitantes. Na verdade, o que se pretendia era uma reedição da lei dos bolsões, mas devido a pressões da SEPLAMA e da SETRANSP o projeto de lei foi modificado e foi dada uma maior ênfase na questão do patrulhamento e menor alteração nas questões de configuração dos bairros, que era de interesse dos moradores.

4.1.17 Os bolsões residenciais

Embora não exista no município de Campinas uma lei que regulamente a criação de bolsões residenciais como em outros municípios, entre eles Valinhos e Vinhedo, verificamos em diferentes bairros a criação, por parte dos moradores, de bloqueios de ruas através da colocação de floreiras ou barreiras metálicas, com o intuito de criar bolsões evitando-se assim o tráfego de automóveis de passagem.

A maioria desses fechamentos foi motivada por questões de segurança e em algum momento teve o aval da Prefeitura Municipal de Campinas, através da companhia de engenharia de tráfego EMDEC. Hoje, o Poder Público não prevê mais esses tipos de fechamento e vem, sistematicamente, retirando as licenças dos locais onde ele ocorreu.

Na administração da Prefeita Izalene Tiene houve uma tentativa de criação de um novo desenho de fechamentos, através de bolsões menores. Foi feito um teste por ocasião da abertura do loteamento fechado Alto do Taquaral que teve sua licença revogada, substituindo-se o alambrado por fechamentos somente para veículos, formando pequenos bolsões residenciais. No entanto, estes estudos não foram adiante e o desenho de ruas proposto, na verdade, mostrou-se bastante inadequado.

Nos municípios onde a lei de bolsão residencial existe, como Valinhos e Vinhedo, esse tipo de alteração do tecido substitui, com vantagens, a formação de loteamentos fechados, uma vez que limita a circulação de automóveis, sobretudo aqueles que não se destinam a estes locais, sem impedir completamente a sua entrada como acontece nos loteamentos fechados. Além disso, são mantidas as conexões para pedestres com as áreas vizinhas possibilitando a utilização das áreas internas ao bolsão, seja para passagem, seja para o lazer ou até mesmo para a comunicação entre moradores de bairros vizinhos.

Estatísticas da Polícia Militar mostram que onde esse tipo de alteração é feita, a criminalidade²⁹ é substancialmente reduzida. Além disso, com a redução do tráfego de passagem, os moradores voltam a se apropriar do espaço das ruas como um local de encontro e lazer.

Nos Estados Unidos, há décadas se realizam estudos sobre esse tipo de fechamento de ruas, com as mais variadas finalidades e os mais diversos tipos de fechamentos. São desde fechamentos em comunidades que sofrem com problemas relacionados ao tráfego de drogas até desenhos mais sofisticados voltados para o *traffic calming*. São notáveis os estudos sobre *Defensible Space* realizados por Oscar Newman (1996), com diferentes estudos de caso mostrando como é possível não só conter a criminalidade gerada em espaços públicos pouco vigiados, como também tornar estes espaços mais atrativos ao uso da população em geral, sejam eles residentes ou não do local.

É importante ressaltar que assim como acontece com os loteamentos fechados após a ocupação, no caso dos bolsões residenciais também se tratam de bairros que surgiram como localidades periféricas, cercados por fazendas, ou grandes equipamentos como universidades e centros de pesquisa, e que a medida em que o seu entorno foi se modificando, passaram a recorrer a esse tipo de padrão como forma de conter o aumento do tráfego, poluição e criminalidade.

²⁹ Durante sucessivos anos, o Jardim do Sol tem sido considerado um dos bairros abertos mais seguros do município, apresentando a menor taxa de ocorrência de crimes por habitante.



Figura 120 – Parque das Universidades (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 121 – Imagem de satélite do Parque das Universidades (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.



Figura 122 – Imagem de satélite do Parque das Universidades (Campinas - SP) – O empreendimento se localiza entre a Unicamp (à esquerda) e a PUCAMP (à direita). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.



Figura 123 – Imagem de satélite do Parque Alto do Taquaral (Campinas – SP) – Antes isolado da Rodovia Dom Pedro I, pela Fazenda Santa Genebra, passou a servir de ligação entre esta e a área central do município após a instalação do Shopping Parque Dom Pedro. Fonte: Keyhole Enterprise Solution.



Figura 124 – Parque Alto do Taquaral (Campinas - SP) – Mapa de fechamentos - (sem escala). Fonte: Sanasa; próprio autor.



Figura 125 – Imagem de satélite do Parque Alto do Taquaral (Campinas – SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

4.2 Os centros comerciais

4.2.1 Histórico da indústria de *shopping centers* no Brasil

Desde a inauguração do primeiro *shopping center* no país em 1966, o Iguatemi em São Paulo, a indústria brasileira de *shoppings centers* tem apresentado um crescimento constante. Segundo dados da ABRASCE (Associação Brasileira de Shoppings Centers) o número de empreendimentos tem em média dobrado a cada cinco anos³⁰.

Devido ao tamanho do mercado nacional e à baixa penetração que os *shoppings* ainda apresentam em relação aos EUA e à Europa, nos últimos anos novos empreendedores estrangeiros têm entrado no mercado nacional, atraídos pelas suas possibilidades de expansão.

Quadro 1 - Distribuição dos empreendimentos por municípios

| | |
|---------------------|----|
| São Paulo | 31 |
| Campinas | 4 |
| Santo André | 3 |
| Osasco | 2 |
| Presidente Prudente | 2 |
| São José dos Campos | 2 |
| Guarulhos | 1 |
| Piracicaba | 1 |
| Jundiaí | 1 |
| Indaiatuba | 1 |
| Franca | 1 |

³⁰ Hoje, o Brasil é o décimo país no mundo em quantidade de shoppings construídos, com 253 empreendimentos, sendo 229 em operação e 24 em construção. Desse total, 45% se encontram no interior, sendo que em 1983 essa proporção era de apenas 15%, mostrando um rápido avanço deste tipo de empreendimento por todo o território nacional.

Os 253 shoppings brasileiros totalizam uma ABL (Área Bruta Locável) superior a 5.8 milhões de metros quadrados, compreendendo mais de 38.551 lojas-satélite e 738 lojas-âncora. O conjunto dos *shoppings* em operação realizou vendas da ordem de 23 bilhões de reais em 2000, 25,3 bilhões em 2001, e 27,9 bilhões em 2002. É um dos poucos setores da economia nacional que manteve seu crescimento mesmo em períodos de crise.

As vendas dos shoppings em 2002 representaram 18% do faturamento de todo o varejo nacional (excluídos os setores automotivo e de derivados de petróleo). Os shoppings são responsáveis também pela manutenção de 452 mil empregos diretos, tendo um importante peso na oferta de postos de trabalho nas principais cidades brasileiras.

Quadro 2 - Distribuição dos empreendimentos dentro do Estado de São Paulo

| | |
|-----------------------|----|
| Ribeirão Preto | 1 |
| Santos | 1 |
| Guarujá | 1 |
| São Vicente | 1 |
| Barueri | 1 |
| São Bernardo | 1 |
| Itú | 1 |
| Mogi das Cruzes | 1 |
| Praia Grande | 1 |
| São José do Rio Preto | 1 |
| Sorocaba | 1 |
| Taubaté | 1 |
| Total | 61 |

Quadro 3 - Distribuição dos empreendimentos por região do Estado de São Paulo

| | |
|-----------------------|----|
| R. M. de São Paulo | 40 |
| R. M. de Campinas | 4 |
| R. M. de Santos | 4 |
| INTERIOR (exceto RMC) | 13 |
| LITORAL (exceto RMS) | 0 |
| TOTAL | 61 |

Podemos observar, pelos quadros acima, como mesmo no Estado de São Paulo, onde se encontra a maior quantidade de empreendimentos no país, eles ainda estão fortemente concentrados nas regiões metropolitanas, sobretudo na Região Metropolitana de São Paulo.

No entanto, os *shoppings centers* por seu peso econômico crescente estão se incorporando, cada vez mais, ao dia-a-dia da grande parcela dos brasileiros que compram ou trabalham nestes empreendimentos. Alteram a economia de varejo do país e influenciam os hábitos e costumes associados ao consumo nas grandes e médias cidades brasileiras.

Com projetos cada vez mais complexos, esses empreendimentos passaram a abrigar, nos últimos anos, inúmeras atividades relacionadas ao lazer e serviços, afastando-se do papel de centros comerciais e caminhando na direção de locais de compras, entretenimento e serviços, agregando funções que antigamente eram exclusivas dos centros urbanos.

Mais do que a sua importância econômica, os *shopping centers* têm adquirido um valor simbólico dentro do tecido urbano e no imaginário da sociedade, sobretudo em áreas de urbanização mais recente. Se os primeiros *shoppings* estavam voltados principalmente para uma clientela de renda média e alta, os mais novos empreendimentos visam atender uma gama de consumidores que vai das classes A a D.

É desse ponto a importância de estudarmos a formação e o crescimento desses empreendimentos naquilo que eles têm de semelhante ao tecido urbano tradicional, mas sobretudo por aquilo que os diferencia. Que tipos de espaços de convivência esses locais propiciam? Como eles se alteram com o passar do tempo e com o uso? Quais as relações estabelecidas com o entorno imediato e com o restante da região ou município onde estão instalados? São estas as questões que iremos abordar.

4.2.2 A expansão do mercado de *shopping centers* na Região Metropolitana de Campinas.

Como resultado dos investimentos realizados ao longo dos últimos anos na construção e na remodelação de *shopping centers*, Campinas é hoje uma das cidades brasileiras com maior participação desse tipo de varejo no total do comércio da cidade. Os dados são resultado direto da incorporação desse novo hábito de consumo por parcelas cada vez maiores da população, tanto nas camadas de alta quanto de baixa renda.

Tabela 4 - Empreendimentos no Município de Campinas.

| | | % no País |
|-----------------------------|--------------------------|------------------|
| nº total de empreendimentos | 4 | 3,85% |
| ABL | 220.716 m ² | 8,21% |
| Área Construída | 465.702 m ² | 6,69% |
| Área do Terreno | 1.080.987 m ² | 15,51% |
| Lojas Âncora | 29 | 8,53% |
| Lojas Satélite | 880 | 4,58% |
| Cinemas | 40 | 8,30% |
| Vagas de Estacionamento | 17.199 | 8,66% |

Segundo dados da ACIC³¹ (Associação Comercial e Industrial de Campinas), dos 8.174 estabelecimentos comerciais da cidade, 1.055 (12,91%) estão localizados em *shopping centers*.

Campinas possui um dos maiores índices por metro quadrado de ABL por residente. Se comparada com a capital do estado (que detém a maior quantidade de empreendimentos, 31 ao todo), verificamos que a cidade de Campinas apresenta uma quantidade maior de *shoppings* por habitante, 242 mil habitantes por empreendimento, enquanto que na capital essa relação é de 336 mil habitantes por empreendimento.

Quando comparamos a relação entre o total da ABL do município com a sua população, essa diferença aumenta ainda mais. A capital possui 0,08 m² de ABL por habitante, enquanto na cidade de Campinas esse índice é de 0,22 m² por habitante, quase três vezes mais.

Essa grande concentração de ABL no município de Campinas só se explica pela nova área de influência de público que os novos e antigos empreendimentos assumiram nos últimos anos. Os *shoppings* instalados na cidade têm adquirido um caráter cada vez mais regional e menos local.

A instalação do Parque D. Pedro foi um marco nessa direção. Ela só se justifica quando analisamos o potencial de consumo da região como um todo e a carência de empreendimentos desse tipo nas cidades mais periféricas. Para constatar o seu caráter metropolitano basta verificar que no Parque D. Pedro, durante a semana, 60% do público é da cidade de Campinas e 40% das cidades vizinhas³², já nos finais de semana essa proporção se inverte, com visitantes até mesmo do sul de Minas e da capital do estado.

Campinas sempre foi um importante centro de comércio, desde a implantação das primeiras ferrovias, e hoje, com o desenho da malha rodoviária existente, essa tendência do município à polarização de atividades terciárias tem se intensificado.

³¹ <http://www.acicnet.org.br/index.php>

³² Dados fornecidos pelo empreendedor.

Enquanto as indústrias têm assumido um caráter mais disperso, as atividades terciárias mais especializadas têm se concentrado no município de forma a atender toda a região e estar mais próximas tanto da capital quanto do Aeroporto Internacional de Viracopos.

O comércio nos *shoppings* parece seguir essa tendência, pela concentração dessa atividade no município central da região metropolitana. Mesmo a escolha das rodovias como ponto preferencial para a instalação desses empreendimentos acentua a conclusão de que o seu caráter regional é hoje tão importante para a sua sobrevivência quanto o atendimento do mercado local.

As rodovias são os locais de maior acessibilidade para o público regional e para as camadas de mais alta renda da cidade. Não por coincidência, três dos quatro principais empreendimentos estão localizados na Rodovia Dom Pedro I, ou seja, no setor nordeste da cidade, um dos mais ricos e mais acessíveis às cidades vizinhas de maior poder aquisitivo, tais como Paulínia, Jaguariúna, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu, Itatiba, Valinhos e Vinhedo.

A conclusão do anel viário Magalhães Teixeira, no ano de 2002, reforçou o caráter de pólo regional que a Rodovia Dom Pedro I já tinha, tornando a região nordeste ainda mais acessível para as cidades da região sul.

Outra particularidade dos empreendimentos instalados na região é a alta capacidade de área bruta locável. Tanto o Parque D. Pedro quanto o Iguatemi Campinas, possuem uma ABL muito superior à média nacional, os colocando entre os maiores empreendimentos nessa categoria. O que mais uma vez reforça o caráter regional desses empreendimentos. São centros de compras para pessoas que se deslocam de grandes distâncias e que o fazem poucas vezes, por isso precisam realizar todas as suas atividades em um único lugar, em uma mesma viagem.

Segundo dados da ACIC (Associação Comercial e Industrial de Campinas)³³, os centros de comércio localizados nas rodovias Anhanguera e Dom Pedro I são hoje responsáveis por mais de 50% de todo o comércio do município. Desse total, os *shoppings* representam uma parcela expressiva e crescente.

É importante lembrar que esse crescimento dos centros de compras é significativo por si só, mas que suas conseqüências também podem ser percebidas nas áreas mais tradicionais de comércio. Ele altera os hábitos de consumo, deslocamentos e, por fim, o próprio desenho da cidade nas novas áreas periféricas e também nos antigos centros urbanos.

A implantação de um *shopping center* tem impacto não somente no entorno imediato, mas também em todo o conjunto da cidade uma vez que cada novo empreendimento acirra a concorrência não só com os empreendimentos já instalados, mas também com as antigas áreas de comércio, como o centro e regiões adjacentes, que muitas vezes não tem a rapidez de adaptação necessária. E por isso é importante que cada novo empreendimento tenha seu impacto estudado, discutido e, quando necessário, o ônus seja repassado ao investidor. Garante-se, desta forma, maior participação do poder municipal e, conseqüentemente, da população em empreendimentos importantes dentro das nossas cidades e que muitas vezes são realizados com pouco ou nenhum controle do Poder Público.

4.2.3 Estudos de caso

A seguir, serão apresentados mais detalhadamente três empreendimentos localizados em uma faixa de doze quilômetros da Rodovia Dom Pedro I, um pouco da sua história e das reformulações pelas quais têm passado ao longo dos anos. Procuraremos, em cada um deles, discorrer sobre aspectos que consideramos importantes para compreender o sucesso obtido por esse tipo de empreendimento não só na RMC, mas em todos os lugares em que esses se fazem presentes.

³³ <http://www.acicnet.org.br/index.php>

4.2.4 O primeiro grande centro comercial – Iguatemi Campinas – 1980

O Shopping Center Iguatemi Campinas foi inaugurado em 06 de maio de 1980 e foi o primeiro empreendimento desse tipo implantado fora de uma capital brasileira. Localizado em uma área nobre da cidade (assim como o Iguatemi São Paulo), este empreendimento foi projetado e concebido inicialmente para atender às necessidades de consumo dos moradores da região leste da cidade de Campinas.

De propriedade da IESC – Iguatemi Empresa de Shopping Centers – da IRB – Instituto de Resseguros do Brasil S.A – e da FEAC – Federação das Entidades Assistenciais de Campinas – o *shopping* oferece atualmente um total de 290 lojas, sendo nove âncoras, 173 satélites, 32 operações de alimentação, seis restaurantes e dez cinemas, com a administração da Iguatemi Empresa de Shopping Centers S.A. Na época de sua construção foi firmado um acordo entre a incorporadora Iguatemi Empresa de Shopping Centers S.A. e a FEAC, então detentora do terreno, no qual a segunda entraria com o terreno em troca de participação no empreendimento. Um terceiro investidor foi o Instituto de Resseguros do Brasil S.A., que entrou com parte do capital necessário.

Pesquisas realizadas no Iguatemi Campinas demonstram que, hoje, o público freqüentador do *shopping* é representado por 88% das classes A e B, com faixa etária que varia entre 16 e 30 anos, sendo que as mulheres compõem 58% do público consumidor contra 42% dos homens.

Com a implantação do novo centro comercial Parque D. Pedro e, por conseqüência, com o aumento da concorrência, o Iguatemi Campinas passou a apostar nesses públicos de alta renda (ao contrário de seu concorrente que visa uma gama de público que vai das classes A a D). No entanto, para aumentar seu mercado, optou por ampliar o espectro de consumidores dando maior ênfase ao caráter regional do *shopping*. Nesse sentido inserem-se as obras de remodelação e ampliação do empreendimento procurando satisfazer um público mais sofisticado e as novas obras viárias, que ligam o empreendimento diretamente à Rodovia Dom Pedro I através da Avenida Mackenzie, visando facilitar o acesso ao *shopping* por parte dos moradores das cidades vizinhas. Também foi construído um pequeno anel viário no entorno do empreendimento por exigência da Prefeitura.

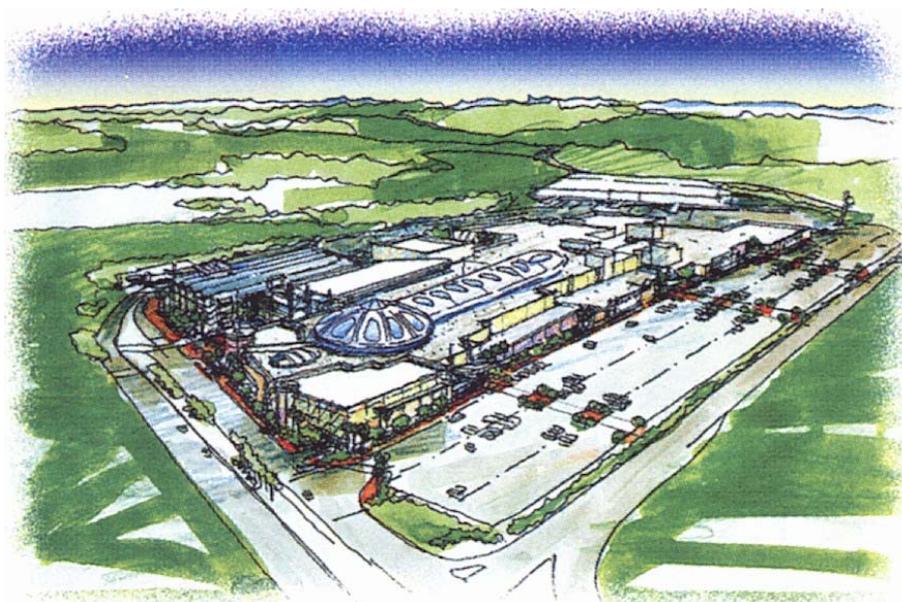


Figura 126 – Shopping Iguatemi (Campinas - SP) - Desenho do novo aspecto do *mall*. Fonte: Iguatemi Campinas.

O projeto de expansão do Iguatemi teve início em novembro de 2001, com a inauguração da torre de estacionamento com mais 2.240 vagas cobertas e o complexo multiplex de cinemas. Em março de 2003, o Iguatemi inaugurou uma nova área com oitenta novas lojas, sendo algumas delas de importantes grifes nacionais e internacionais que ainda não estavam presentes no mercado de Campinas.



Figura 127 – Shopping Iguatemi (Campinas - SP) - Nova torre de estacionamentos. Fonte: Iguatemi Campinas.



Figura 128 – Shopping Iguatemi (Campinas - SP) – Ampliação do mall. Fonte: Iguatemi Campinas.



Figura 129 – Shopping Iguatemi (Campinas - SP) - Nova fachada externa. Fonte: Iguatemi Campinas.



Figura 130 – Shopping Iguatemi (Campinas - SP) – Vista interna da área ampliada – forte presença da iluminação natural. Fonte: Iguatemi Campinas.

A expansão e remodelação do *shopping*, bem como as obras no seu sistema viário envoltório, fazem parte de um plano maior de desenvolvimento para toda a gleba onde está localizado o empreendimento, atualmente de propriedade da FEAC.

Esse plano, encomendado no fim da década de 1990, foi realizado pela PRATEC e prevê a criação de uma região de maior adensamento junto ao *shopping*, além da criação de um corredor de serviços que vai desde o centro comercial até a Rodovia Dom Pedro I, onde estão as lojas Leroy Merlin (materiais de construção) e Decathlon (esportes) e de onde deverá sair uma nova avenida ligando a região ao distrito de Sousas, terminando junto ao loteamento fechado Caminhos de São Conrado.



Figura 131 - Condomínios residenciais verticais Central Park Village (Campinas – SP) – Projeto realizado pela Pratec prevê adensamento residencial na área envoltória ao Shopping Iguatemi Campinas, hoje pertencente à FEAC. Fonte: Prado Gonçalves.

Quadro 4 - Ficha Técnica - Características Físicas do Empreendimento

| | Ontem | Expansão/89* | Expansão/01** | Hoje*** |
|-----------------------------------|--------------|---------------------|----------------------|----------------|
| Área do terreno (m ²) | 130.000 | 50.000 | ... | 180.000 |
| Área construída (m ²) | 59.432,34 | 29.176 | 56.894,22 | 167.282,32 |
| ABL (m ²) | 44.972,08 | 29.007 | 73.979,12 | 87.600 **** |
| Pisos | 03 | ... | ... | 03 |
| Lojas/total | 208 | ... | ... | 282 |
| Próprias | -x- | ... | ... | 05 |
| Locadas | -x- | ... | ... | 277 |
| Vagas | -x- | ... | ... | 09 |
| Âncoras | -x- | 01 | ... | 12 |
| Satélites | -x- | ... | ... | 269 |
| Alimentação | -x- | ... | ... | 30 |
| Cinema | 02 | ... | ... | 08 |
| Lazer | ... | ... | ... | 01 |
| Vagas/veículos | 3.065 | 1.008 | 2.240 | 5.305 |

* Início da operação do Carrefour

** Inauguração do Deck Parking

*** Expansão do *mall* (março/03)

**** Excluindo a ABL do Cine Iguatemi Campinas (1.210 m²)

Âncoras: Carrefour, C&A, Lojas Americanas, Tok Stok, Saraiva Mega Store, Renner, D'Paschoal, Casa Campos, Riachuelo, Zara, Fast Shop e Fantasy Place.

Quadro 5 - Fluxo de pessoas / veículos

| | Pessoas | Veículos |
|--------|----------------|-----------------|
| Anual | 21.600.000 | 6.171.428 |
| Mensal | 1.800.000 | 514.285 |
| Diário | 60.000 | 17.142 |

Quadro 6 - Empregos gerados

| Categoria | Nº de empregos |
|--------------------------------|-----------------------|
| Diretos (próprios + terceiros) | 252 |
| Indiretos (lojistas) | 4.100 |

Quadro 7 - Perfil do Cliente

| | |
|----------------------|--|
| Classe Social | A: 45% B: 43% C: 12% |
| Idade | 16 a 20 anos: 33% 21 a 30 anos: 31% 31 a 40 anos: 18% 41 a 50 anos: 11% acima de 51 anos: 7% |
| Sexo | Feminino: 58% Masculino: 42% |
| Escolaridade | Superior: 30% 2º grau: 47% 1º grau: 20% Primário: 1% |
| Estado Civil | Solteiro: 61 % Casado: 35 % |

Pelo histórico de implantação e pelas sucessivas ampliações e modificações executadas neste, que foi o primeiro centro comercial do município, podemos verificar quão importante tem sido a gestão dos centros comerciais para a sua adaptação às constantes mudanças, não só em relação à concorrência, que tende a concentrar um número cada vez menor de corporações no controle dos centros de compras, como também em relação ao acelerado processo de urbanização, e às mudanças nos hábitos de consumo de seus usuários.

Como já foi citado, essa seria uma das principais vantagens dos centros comerciais em relação aos antigos centros urbanos. Além da proximidade a um número maior de consumidores localizados nas áreas de expansão urbana, os novos centros comerciais apresentam uma maior facilidade de adaptação, que deriva não só do tipo de espaço físico (mais flexível a mudanças), mas principalmente do modelo de propriedade adotado em sua implantação, no qual a gerência do espaço coletivo e do próprio *mix* de atividades estão diretamente subordinadas à entidade gestora do empreendimento.

Dentro de um modelo capitalista, com forte concorrência e pouca ou nenhuma intervenção do Estado, os *shoppings* estão sujeitos a um constante processo de adaptação, seja aos novos padrões de consumo, à ampliação ou modificação do público-alvo, às novas tecnologias para construção, ampliação e gerenciamento dos *malls*, ao ambiente urbano onde estão inseridos, seja a forte concentração que vem ocorrendo no setor.

Por serem geridos por entidades privadas, que não estão sujeitas aos mesmos tipos de processos e controles exercidos dentro do Poder Público, possuem maior agilidade para promover a sua adaptação tanto nos espaços internos dos próprios centros de compras quanto nos espaços urbanos que os cercam.³⁴

³⁴ Os BIDs (*Business Improvement Districts*) são um exemplo de como nos antigos centros urbanos uma gerência mais ágil e mais centralizada pode promover esses espaços frente à concorrência dos centros comerciais periféricos.

Sendo assim, embora a arquitetura seja um fator importante na caracterização e nas subseqüentes modificações e ampliações desses centros (sobretudo os mais novos que já são construídos visando as futuras modificações e ampliações) é a administração privada de uma propriedade condominial a principal vantagem competitiva dessas tipologias, garantindo a esse modelo de implantação de centros comerciais um crescimento constante, tanto nas novas áreas de urbanização quanto nos antigos centros urbanos, seja qual for o padrão arquitetônico e a classe social a que se destinam.

4.2.5 O mais recente empreendimento – Parque D. Pedro – 2001



Figura 132 - Shopping Parque Dom Pedro (Campinas – SP) – Maquete eletrônica do empreendimento. Fonte: Sierra Centres.

Em 15 de fevereiro de 2000, a Sonae Imobiliária, grupo português líder na construção de *shoppings* e *resorts* em seu país, anunciou que iniciaria, em breve, a construção do maior centro comercial brasileiro, o Parque D. Pedro.

O empreendimento, hoje concluído, apresenta ABL (Área Bruta Locável) de 120.000 m² e cerca de 360 lojas. Sua área de influência - considerando-se uma distância de até cinquenta minutos de carro - tem cerca de 5.200 km², abrangendo Campinas e mais 25 municípios ao seu redor, área superior a da própria região metropolitana oficial, contando com mais de três milhões de pessoas. Os investimentos para sua implantação foram da ordem de duzentos milhões de reais, incluindo os gastos com infra-estrutura³⁵.

A Sonae Imobiliária SGPS S.A. detém 80% do capital do centro comercial, cabendo os restantes 20% à Sonae Enplanta S.A. - uma *joint-venture* brasileira cujo capital é detido em 50% pela Sonae Imobiliária, especializada na construção e administração de centros comerciais.

Através do acordo fechado em 2000, a Sonae Enplanta S.A. passou a deter participações em cinco centros comerciais que, em seu conjunto, representam uma ABL de aproximadamente 105.000 m² e mais de oitocentos contratos com lojistas, recebendo cerca de 47 milhões de visitantes por ano.

Ainda segundo o acordo, a Sonae Enplanta detém a totalidade do capital da Unishopping, empresa brasileira especializada na gestão de centros comerciais que tem a seu cargo a gestão dos centros nos quais a Sonae Enplanta participa.

Sendo aberto para o público em março de 2002, este novo empreendimento representou uma tentativa da Sonae Imobiliária se consolidar no mercado brasileiro, identificado como de grande potencial para o desenvolvimento de centros comerciais e, por isso mesmo, eleito um dos mercados prioritários na estratégia de internacionalização da empresa.

³⁵ Valor na época muito inferior ao de projetos para centros comerciais de menor porte localizados dentro da malha urbana do município.

O Parque D. Pedro na palavra de Henrique Falzoni, diretor da Sonae Enplanta: *“É um grande centro comercial super-regional projetado para servir a zona da Grande Campinas, uma região de alta renda per capita e vigoroso crescimento econômico, com uma população jovem e em constante crescimento, graças à existência de várias universidades que, todos os anos, acolhem milhares de estudantes vindos de diferentes regiões do Brasil”.*

“Escolhemos Campinas para implantar o maior centro comercial do país em ABL porque a região, formada por 22 cidades, possui uma malha rodoviária extraordinária e abrange uma população de 2,5 milhões de pessoas com alto potencial de consumo”, explica Henrique Falzoni, diretor da Sonae Enplanta em entrevista ao Correio Popular em 16/02/2000.

O *shopping* foi responsável pela criação de cinco mil empregos diretos e indiretos. A estimativa é de que, no primeiro ano de funcionamento, 27 milhões de consumidores circularam pelo local, gerando um faturamento de quinhentos milhões de reais.

Este investimento da Sonae Imobiliária e de seu parceiro brasileiro foi antecedido por um exaustivo estudo de mercado (quantitativo e qualitativo) que levou os promotores a apostarem em um empreendimento que se caracteriza por ter uma grande “massa crítica” e custos de construção e de operação muito abaixo dos valores médios históricos dos centros comerciais no Brasil.

Sua implantação provocou um acirramento da concorrência dentro do setor de *shopping centers* no município de Campinas e levou os *shoppings* já instalados a promoverem profundas adaptações visando se adequar a uma nova distribuição do público consumidor.

Características

O empreendimento está instalado às margens da Rodovia Dom Pedro I, no km 137, entre o acesso de Barão Geraldo e a entrada para o Campus 1 da PUC-Campinas (Pontifícia Universidade Católica de Campinas).

Tendo como modelo os grandes *malls* americanos e a experiência europeia da Sonae Imobiliária, o centro comercial tem apenas um piso implantado em uma área de cerca de 500.000 m², sendo 120.000 m² de ABL, contando, em uma primeira fase, com aproximadamente 90.000 m² de ABL, o que faz dele um dos maiores *shoppings* brasileiros.

O seu projeto global prevê uma ampliação, após cinco anos de funcionamento, de 30.000 m² de ABL. O *shopping* possui 8,5 mil vagas de estacionamento e conta, na primeira fase, com cerca de 360 lojas, incluindo nove âncoras, entre as quais está o hipermercado BIG da rede Sonae Distribuição.



Figura 133 – Imagem de satélite do Shopping Parque Dom Pedro (Campinas - SP) – 1,04km de extensão, a mesma medida do quadrilátero central do município formado pelas Avenidas Moraes Sales, Anchieta, Orozimbo Maia e Senador Saraiva. Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Este foi o primeiro *shopping* temático do país, com todos os aspectos de arquitetura, decoração, programação visual e paisagismo ligados ao tema “parque”.



Figura 134 - Shopping Parque Dom Pedro (Campinas – SP) – *Shopping* setorizado, cada entrada dá acesso a uma área temática que abriga serviços específicos. Fonte: Sierra Centres.



Figura 135 - Shopping Parque Dom Pedro (Campinas – SP) – A iluminação natural está presente em todas as áreas de uso público do empreendimento. Fonte: Sierra Centres.



Figura 136 - Shopping Parque Dom Pedro (Campinas – SP) – Corredores mais largos que o usual, com iluminação natural e vegetação. Fonte: Sierra Centres.



Figura 137 - Shopping Parque Dom Pedro (Campinas – SP) – Vista interna da praça de alimentação. Fonte: Sierra Centres.

Com um forte componente de lazer, cuja área representa 20% da ABL total, o centro comercial possui um conjunto de cinemas multiplex e diversas áreas de diversão para crianças e adolescentes.

As lojas são distribuídas da seguinte forma:

- 1 hipermercado;
- 5 magazines ;
- 1 academia de ginástica;
- 1 cinemultiplex com 15 salas e 3.800 lugares;
- 1 concessionária de automóveis;
- 1 *megastore* de cultura;
- 1 *megastore* de material de escritório;
- 1 loja de material de construção;
- 20 semi-âncoras;
- 9 restaurantes;
- 36 lojas *fast-food*;
- 2 espaços para jogos e lazer;

Com um total de 390 operações, o *shopping* conta ainda com duas praças de eventos - uma ao ar livre e uma coberta. As lojas são setorizadas de acordo com seu ramo de atividade: serviços, esportes e lazer, eletrodomésticos/artigos para o lar, e vestuário. Evita-se, assim, que se percorra os mais de dois quilômetros de corredores.

A coordenação do projeto de arquitetura está a cargo de José M. Quintela da Fonseca (Sonea Imobiliária). A concepção é de HOK – Hellmuth Obata + Kassabaum Inc. (Dallas - EUA). O detalhamento é de Botti Rubim Arquitetos Associados S/C Ltda. (São Paulo - SP). A luminotécnica é de T. Kondos Associates Inc. (New York – EUA). O paisagismo de Mahan Rykiel Associates Inc. (Baltimore – EUA).

O *shopping* conta com quatro acessos via bairro e um principal pela Rodovia Dom Pedro I, onde foi construída uma alça de acesso a cargo dos próprios investidores. Por exigência da Prefeitura Municipal foi construído um anel viário formado por uma avenida de duas faixas de circulação em cada sentido, ligando todos os acessos ao *shopping* e conectando os bairros vizinhos.

Todo o empreendimento é isolado dos bairros vizinhos por água e vegetação.

Foi construída uma lagoa para acolher toda a água coletada pelo estacionamento do *shopping*, a fim de que ela possa ser armazenada e liberada gradualmente, evitando o inundamento das áreas cortadas pela bacia do Ribeirão das Pedras. Foi construída também uma estação de tratamento de esgoto, cuja água é reutilizada na irrigação dos jardins e sistema de ar condicionado. Além disso, foi criada uma ciclovia, dentro do projeto do Parque Linear do Ribeirão das Pedras, ligando o *shopping* ao distrito de Barão Geraldo e às universidades.

A implantação do *shopping* marcou um novo momento para o mercado local de *shopping centers* no qual os demais empreendimentos se viram obrigados a se remodelarem, tendo em vista não só a concorrência gerada por um número maior de empreendimentos e lojas, mas por um novo padrão de centros comerciais representado pela instalação desse novo shopping.

Com um padrão de arquitetura diferenciado, *mix* de lojas voltado para uma ampla gama de consumidores, fortemente ancorado em atividades de lazer, baixos custos de implantação e operação, e um grande volume de lojas e serviços reunidos em um único lugar, podemos dizer que a implantação deste centro bem como as subseqüentes remodelações dos demais centros, marcam um momento de consolidação e profissionalização do mercado de *shopping centers* no município.

Assim como já havia acontecido nos EUA, nas principais cidades européias e em algumas capitais do Brasil, o mercado de grandes centros comerciais chega no município a um grau de concentração e a um tal volume, que o crescimento tende a se dar agora através de centros de menor porte e voltados para públicos específicos, ou para suprir a carência de comércio junto aos bairros, envolvendo menores deslocamentos e produtos de menor valor.

4.2.6 Pequenos centros comerciais – Flamboyant Mall, Gramado Mall, Tilli Center

Enquanto os grandes centros comerciais do município buscam atender a um público regional, tem-se intensificado nos últimos anos a criação de pequenos centros comerciais que visam atender principalmente a um público de âmbito local. Estes pequenos centros buscam, através da associação de espaços comerciais, algumas das vantagens de aglomeração presentes também nos grandes centros

comerciais, sobretudo no que diz respeito ao compartilhamento da infra-estrutura (água, esgoto, instalações prediais, estacionamento), equipamentos e serviços (sanitários, praças de alimentação, segurança) e à criação do ponto (*mix* balanceado de comércio serviços e lazer).

Situados em diversos pontos do município, esses empreendimentos atendem a diversas camadas da população. Em especial no eixo da Rodovia Dom Pedro I, os mais importantes desses centros estão situados em áreas estritamente residenciais de alto poder aquisitivo, às quais procuram dar suporte através da criação de uma localização específica para a instalação de comércio e serviços, em geral ligados ao cotidiano (padaria, lavanderia, vídeo-locadora, farmácia, óticas, papelarias, pequenos cafés e restaurantes, academias e *lan houses*). Alguns destes centros possuem também espaços destinados a pequenos escritórios, em geral ocupados por profissionais liberais como arquitetos e advogados, pequenas agências de turismo, entre outros.

Quanto ao projeto arquitetônico, estes centros em geral possuem no máximo dois pavimentos, sendo que os comércios e serviços localizam-se no pavimento térreo onde há maior circulação de pessoas e mais fácil acesso, e os escritórios estão no piso superior. Existe normalmente uma pequena praça de alimentação ou pelo menos um setor dedicado a bares, cafés e restaurantes. Privilegia-se a iluminação natural e o fácil acesso à parte externa. São criados pequenos locais de descanso para os freqüentadores, os serviços de segurança são compartilhados e nos centros, localizados em áreas exclusivamente residenciais, é dada especial atenção à quantidade de vagas de estacionamento.

Alguns dos projetos de áreas residenciais já prevêm a criação desses centros, sobretudo em grandes empreendimentos de desenvolvimento urbano.

Verificamos também outras formas de associação do comércio de âmbito local, como a criação de pequenos centros de conveniência onde se compartilham serviços, sobretudo de segurança e estacionamento, sejam em áreas condominiais ou mesmo no tecido urbano tradicional.



Figura 138 – Tilli Center (Campinas – SP) – Vista externa do empreendimento. Fonte: Autor (2000).



Figura 139 – Sousas Mall (Campinas – SP) – Vista externa do empreendimento ainda em construção. Fonte: Autor (2000).

Essas associações de comércio reforçam a importância cada vez maior do gerenciamento condominial dos serviços e infra-estruturas na redução dos custos de operação dos estabelecimentos comerciais, mesmo nos de pequeno porte, principalmente em função dos custos crescentes desses itens nos últimos anos.

Esses centros não competem com os grandes centros comerciais, mas sim exercem atividades complementares aos mesmos, uma vez que enquanto os primeiros, em menor número, tendem a concentrar um público regional que viaja por

longas distâncias poucas vezes no mês, para comprar produtos de alto valor, os pequenos *malls* em maior quantidade, tendem a concentrar aquelas vendas cotidianas de baixo valor, para um público que percorre pequenas distâncias várias vezes por semana. Na junção dessas duas tipologias forma-se uma rede de comércio e serviços que abrange todo o território, e que embora seja espacialmente dispersa, tem dentro de si diferentes núcleos com distintas funções e graus de centralidade.

4.2.7 Grandes estabelecimentos comerciais – supermercados e hipermercados, grandes lojas especializadas

Alguns setores do comércio, por seu alto volume de movimentação de mercadorias, acabam se tornando, isoladamente, grandes centros de aglomeração de diversas atividades relacionadas ao comércio e serviços. Muitos destes empreendimentos incluem atividades complementares às suas, com o objetivo de oferecer ao consumidor a maior gama de produtos e serviços possíveis em um mesmo local.

Nesse sentido, os hipermercados têm agregado cada vez mais áreas para lojistas independentes, sobretudo aqueles que desempenham atividades relacionadas aos serviços (floriculturas, vídeo-locadoras, papelarias) e à alimentação. São setores inteiros destes empreendimentos que acabam por se transformar em centros de compras diversificados. De alguma forma, os supermercados também trazem para si serviços complementares muitas vezes operados por empresas terceirizadas como açougues, padarias, floriculturas e cafés. As grandes lojas especializadas como as de materiais de construção e de esportes, entre outras, seguem a mesma tendência, oferecendo serviços de manutenção e oficinas, áreas de alimentação e setores especiais para o teste de produtos.

Dessa forma, esses estabelecimentos, principalmente aqueles situados fora do tecido urbano tradicional, em áreas isoladas ou estritamente residenciais, procuram recriar os serviços que antes se encontravam presentes no interior da malha urbana, trazendo-os para dentro deles. Fato que deriva não só de uma busca pelo lucro através da captação do valor desses serviços, mas também de uma necessidade dos consumidores que não contam nessas áreas com a mesma profusão de serviços encontrados nos antigos centros urbanos.



Figura 140 – Imagem de satélite das lojas Leroy Merlin (à esquerda) e Decathlon (à direita) na Rodovia Dom Pedro I (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.



Figura 141 – Loja de materiais esportivos Decathlon (Campinas - SP) – Espaço amplo abriga atividades variadas que buscam atrair os clientes. Fonte: Decathlon.



Figura 142 – Loja de materiais esportivos Decathlon (Campinas - SP) – Vista dos campos de futebol. Fonte: Decathlon.

4.2.8 Complexo Multiuso – Galleria Campinas

Temos verificado, desde a década de 1970, o surgimento e desenvolvimento de tipologias cada vez mais complexas, com comércio e serviços agregados à torres de escritórios, edifícios de apartamentos, flats e hotéis. Nos Estados Unidos, onde o mercado imobiliário está consolidado há mais tempo, e na Europa onde há um histórico de intervenção estatal na criação de projetos desse tipo, em ambos os casos o volume de dinheiro disponível e o tamanho do mercado consumidor tornaram possíveis a execução de enormes complexos de múltiplos usos no qual praticamente todas as suas partes são projetadas, construídas, vendidas, e administradas simultaneamente. São complexos como *La Defence*, em Paris (1958), *World Trade Center*, em Nova York (1960), *Embarcadero Center* em São Francisco (1971-89) ou *Canary Wharf*, em Londres (1981).

No Brasil e em diversas partes do globo, mesmo na Europa e nos EUA, naqueles casos em que o aporte de capital não atinge tal volume, ou quando os riscos envolvidos na venda são muito altos, têm se tornado comuns empreendimentos de múltiplos usos nos quais o empreendedor, seguindo um plano original, projeta e constrói cada uma de suas partes, adaptando cada projeto à realidade do mercado naquele momento. São empreendimentos de longo prazo, nos quais a absorção pelo mercado é feita de maneira lenta e gradual. Desta forma é possível, até mesmo para empreendedores de médio porte, produzirem complexos dessa natureza, sem dependerem de maiores volumes de capital ou da intervenção do Estado.

Em ambos os casos encontramos vantagens e desvantagens, tanto do ponto de vista do empreendedor quanto do ponto de vista urbanístico.

Do ponto de vista do empreendedor, os empreendimentos que são projetados e construídos em várias etapas possuem a clara vantagem de estarem menos expostos ao risco, tanto por uma melhor distribuição do aporte de capital em relação ao tempo (diminuição da máxima exposição de caixa) como pelo menor risco quanto à receptividade do mercado em relação àquele produto.

Do ponto de vista urbanístico, em geral projetos construídos em várias etapas tendem a possuir menor coesão, principalmente naquilo que se refere aos deslocamentos entre os diferentes núcleos projetados, uma vez que estes dependem, sobretudo, da existência de espaços de natureza condominial que somente são possíveis quando projetados simultaneamente aos diferentes empreendimentos, seja por uma questão da lógica de projeto, seja pelo volume de capital envolvido.

No município de Campinas o primeiro empreendimento desse tipo a se firmar como um complexo de múltiplos usos foi o Galleria Campinas, que surgiu a partir da instalação de um *shopping* com o mesmo nome, lançado em 9 de outubro de 1992, quando a construtora PROMOM tornou público o primeiro esboço do que seria esse centro comercial projetado às margens da Rodovia Dom Pedro I. Nessa época foi o primeiro *shopping* dentro do município a ter acesso direto a uma grande via de circulação inter-regional.



Figura 143 – Complexo Galleria (Campinas - SP) – Vista aérea do empreendimento. Fonte: Cariba.

Os planos gerais para a gleba onde hoje se localiza o *shopping* (antiga Fazenda Anhumas) já contavam então com estudos definidos de quais seriam os tipos de empreendimentos mais adequados para aquela região. A área a ser parcelada pertencia ao Sr. José Bonifácio Coutinho Nogueira, dono, entre outros negócios, da construtora PROMOM, da empresa de serviços de telecomunicações Trópico e da retransmissora local da Rede Globo, a EPTV Campinas.

A concepção inicial do projeto partiu do arquiteto responsável pelo escritório da PROMOM em Miami, que mais tarde, juntamente com outros executivos da empresa, definiram a arquitetura desse novo empreendimento, que deveria contar não somente com um *shopping*, mas também com escritórios, hotel, e condomínios residenciais verticais e horizontais. Para isso, foi feito um *Master Plan* para a área condicionando o parcelamento do solo aos diferentes empreendimentos a serem implantados.

A idéia inicial era trazer para Campinas um tipo de empreendimento com projeto arquitetônico e urbanístico diferenciado, localizado fora do centro da cidade, e voltado para empresas e consumidores de alto poder aquisitivo em âmbito regional.

Como uma grande âncora para todo o empreendimento, pensou-se em um *shopping* totalmente aberto, com ventilação e iluminação naturais, grandes jardins, e voltado para um público de alto poder aquisitivo que até então costumava fazer suas compras fora de cidade.

Criaria-se assim uma nova centralidade de comércio e serviços que serviria de apoio aos futuros empreendimentos, tanto edifícios de escritórios quanto condomínios residenciais. Essa idéia foi evoluindo e hoje o complexo pretende ser uma *edge city*, no modelo americano apresentado por Joel Garreau, ou seja, um pólo periférico de comércio, lazer e serviços.

Posteriormente à implantação do *shopping*, foi construído o Galleria Office Park (1998), um conjunto de quatro edifícios baixos de escritórios, implantados em uma grande área com ligação direta ao *shopping*. Este empreendimento teve forte apelo comercial por ser inédito na cidade, tanto em sua localização quanto pela infraestrutura oferecida. Após o sucesso de vendas do Galleria Office Park, tiveram início a construção do Galleria Corporate (2001), um novo edifício voltado para as grandes empresas da região (o primeiro na cidade deste tipo) e na mesma linha, mais recentemente, do Galleria Plaza (2004).

Além dos edifícios de escritórios construiu-se também um hotel de responsabilidade da Choice Atlântica Hotels, o Galleria Sleep Inn, único dos três empreendimentos comandados na cidade pela Choice Atlântica, no qual ela é a única responsável pelo aporte de capital e execução do projeto.

Em 2007, foi lançado o Boulevard Galleria, dando início a implantação dos diversos condomínios residenciais, verticais e horizontais, espalhados por todo o restante do terreno, completando dessa forma a feição original do projeto. Os condomínios são predominantemente de classe média e foram pensados inicialmente como uma forma de concentrar potenciais consumidores junto ao empreendimento.

Ao apresentar o projeto de instalação do *shopping* à Prefeitura Municipal, também foram levados todos os outros projetos do complexo, dando assim uma visão do conjunto a ser implantado na área. A legislação já previa para essa região a instalação de empreendimentos comerciais e de serviços de grande porte. Portanto, as exigências feitas foram somente referentes quanto à implantação da infraestrutura necessária.

Como contrapartida, o empreendedor também teve que se responsabilizar pelo prolongamento da Avenida Carlos Grimaldi que leva ao *shopping* e pela construção da alça de acesso à Rodovia Dom Pedro I, bem como toda a sinalização da via marginal à rodovia. Foi paga a parcela correspondente para o uso da futura estação de tratamento de esgoto a ser construída na região (ETE).

O primeiro *Shopping* às margens da Rodovia Dom Pedro I – Galleria Campinas – 1992

Localizado às margens da rodovia Dom Pedro I, o Galleria Shopping Campinas foi o primeiro empreendimento comercial desse tipo a ter através da rodovia o seu principal meio de acesso. A escolha de se instalar neste local reflete desde o início a tentativa de alcançar uma área de influência que abrange 38 cidades. Alguns municípios da região metropolitana de Campinas como Valinhos, Americana, Vinhedo, Sumaré, Paulínia e Limeira, correspondem, juntos, a 15% do volume mensal de freqüentadores.

O *shopping* foi pensado desde o início como um centro de compras destinado a um público de alto poder aquisitivo que até então se deslocava para São Paulo para realizar suas compras. Por isso deveria ser um espaço agradável e de tamanho reduzido. Adotando o tipo *open mall*, o *shopping* tem um grande vão central que abriga um jardim de plantas tropicais associado a um sistema de lagos e cascatas em um espaço de aproximadamente 7.000 m².



Figura 144 – Shopping Galleria Campinas (Campinas – SP) - Esboço do *Máster Plan* para a área envoltória ao Shopping. Fonte: Shopping Galleria.



Figura 145 - Shopping Galleria Campinas (Campinas – SP) - Esboço do interior do *shopping*. Fonte: Shopping Galleria.



Figura 146 - Shopping Galleria Campinas (Campinas – SP) – Vista aérea. Fonte: Shopping Galleria.



Figura 147 - Shopping Galleria Campinas (Campinas – SP) – Vista exterior do empreendimento. Fonte: Arquiteta Márcia Monteiro (2002).



Figura 148 - Shopping Galleria Campinas (Campinas – SP) - Vista do interior do *shopping*. Fonte: Arquiteta Márcia Monteiro (2002).

A ancoragem, pelo tipo de público que o *shopping* pretende atrair, é feita principalmente nas áreas de diversão e alimentação. As sete salas de cinema somam juntas 2.015 lugares, somando-se a vinte operações de *fast food* e seis restaurantes. O *mix* de lojas compreende desde *boutiques* até academia de ginástica e escolas de idiomas.

O *shopping* já passou por sua primeira ampliação prevista, adicionando uma praça de alimentação, um cinema, uma academia, uma boate, uma *megastore* e três lojas. Agora, com o início do funcionamento do Shopping Parque D. Pedro, optou-se por adiar a segunda ampliação, quando seriam retirados todos os cinemas do corpo do *shopping* e criado um *multiplex* com quatorze novas salas, sendo que este espaço ocupado pelas antigas salas de cinema seria transformado em novas lojas.

A implantação do empreendimento, que tem grande ênfase nas atividades de lazer, coincidiu em grande parte com um esvaziamento das mesmas no antigo centro da cidade.

Shopping Galleria Campinas - Ficha Técnica*

Proprietários:
Fundação CESP
Fundação PROMOM de Previdência Social
Fundação Vale do Rio Doce de Seguridade Social - VALIA
Participações e Comércio Anhumas Ltda. (EPTV)
Santa Adélia Empreendimentos Ltda.

Administração:
Intermart/Austin Associados

Dados do Empreendimento:
Área do Terreno: 78.124,53 m²
Área Bruta Construída: 38.920,48 m²
Área Bruta Locável: 18.090,37 m²
Número de Lojas: 130
Número de Pisos com Lojas: 02
Número de Elevadores: 02
Número de Escadas Rolantes: 06
Número de Vagas no Estacionamento: 1.882
Ar condicionado nas lojas, sendo o *shopping* aberto e com iluminação natural.

Público:*

Perfil

- 60% sexo feminino
- 40% sexo masculino
- 40% jovens - 16 a 29 anos
- 35% adultos - 30 a 44 anos
- 25% *seniors*, a partir de 45 anos
- 22% classe A
- 41% classe B
- 37% classe C
- 50% tem renda familiar superior a 20 salários mínimos
- 72% tem residência própria quitada
- 47% empregado
- 39% autônomo
- 14% proprietário (negócio próprio)

Frequência Média Atual*

- 590.000 pessoas/mês
- 20.000 pessoas/dia
- 230.000 veículos/mês

*Dados fornecidos pelo *shopping* referentes à 1999.

Galleria Office Park - 1998

Localizado às margens da Rodovia Dom Pedro I, junto ao Shopping Galleria Campinas, ao Hotel Galleria Sleep Inn e a dez minutos do centro da cidade de Campinas, o Galleria Office Park é um condomínio fechado composto por quatro edifícios de escritórios, cada um deles com seis pavimentos contendo quatro salas comerciais por andar, totalizando 88 unidades. O empreendimento segue um padrão americano de edifícios baixos cercados por extensas áreas livres, reduzindo assim os custos de execução e manutenção.



Figura 149 – Galleria Office Park (Campinas - SP) – Vista interna do empreendimento. Fonte: Cariba.



Figura 150 – Galleria Office Park (Campinas - SP) – Vista interna do empreendimento 1. Fonte: Cariba.

O empreendimento ocupa uma área de 20.232,03 m² e é de responsabilidade das empreendedoras PROMOM Engenharia em parceria com a incorporadora Cariba.

Sua implantação foi focada numa forte demanda por espaços comerciais de grandes dimensões e com uma ampla gama de facilidades tecnológicas e construtivas, e sobretudo no crescente aumento da procura por parte de novas empresas que vêm instalando plantas industriais ou escritórios na região de Campinas.

Cada sala comercial possui uma área de 112 m² e modulação livre, uma vez que não há pilares entre as paredes. Foram entregues totalmente acabadas, com carpete, forro, equipamentos de ar condicionado central e *sprinklers*.

O estacionamento conta com 370 vagas, sendo três fixas por sala e 61 para visitantes. O acesso direto para o *shopping* possibilitou que, através de um acordo, fossem disponibilizadas mais setenta vagas do mesmo para os usuários dos escritórios.

A fachada dos edifícios possui caixilhos anodizados e vidros laminados, que reduzem a entrada de luz nas salas, melhorando a eficiência do ar-condicionado. O tratamento paisagístico inclui duas praças com fontes d'água. O estacionamento foi todo arborizado e seu calçamento feito com grama e blocos de concreto, sendo totalmente permeável à água das chuvas. Cada andar térreo conta com somente três salas, sendo estas ocupadas pela administração do condomínio, por um café, uma copiadora e laboratórios da Trópico S.A.

O primeiro edifício entregue foi o de número 3, em maio de 1998, para a Trópico S.A., em seguida foram entregues, em janeiro de 1999, os edifícios 1 e 2, que já na data de entrega contavam com 80% de ocupação. Por fim, em maio de 1999, foi entregue o edifício 4.

A proximidade do *shopping* foi decisiva para o sucesso do empreendimento, evitando que seus usuários tenham que se deslocar freqüentemente ao centro da cidade.

A localização às margens da rodovia é fundamental na medida em que proporciona fácil acesso tanto às plantas industriais espalhadas pela região quanto aos escritórios centrais localizados na capital.

Galleria Corporate

Localizado ao lado do Galleria Office Park, o Galleria Corporate surge após o sucesso alcançado pelo empreendimento anterior. Com incorporação exclusiva da Cariba, o Galleria Corporate visa suprir as necessidades de grandes empresas. O condomínio é constituído por um único prédio de escritórios com sete pavimentos, totalizando treze unidades que juntas correspondem a 8.000 m² de área construída.

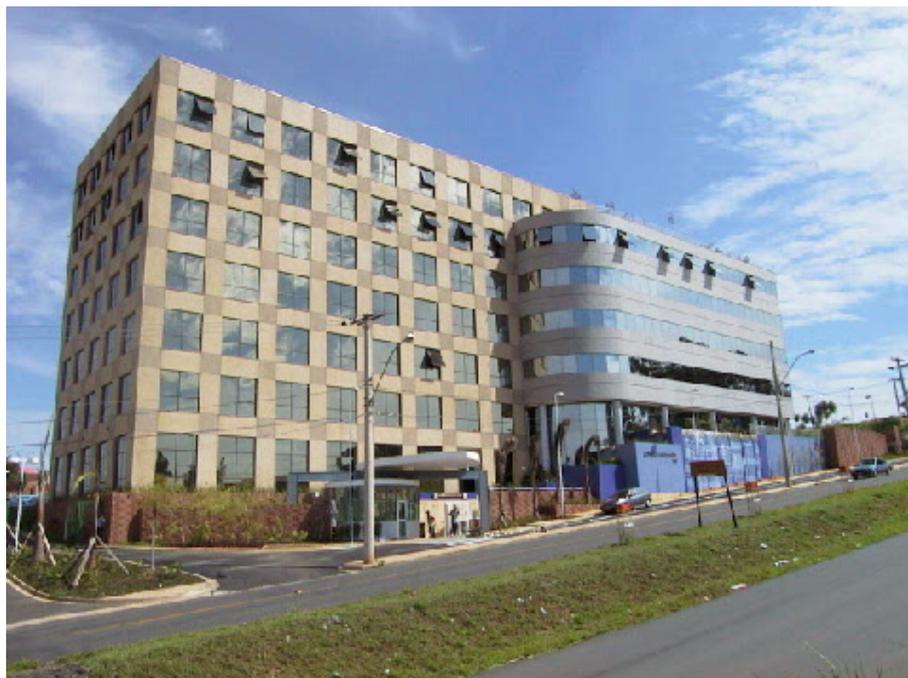


Figura 151 – Galleria Corporate (Campinas - SP) – Vista externa do empreendimento. Fonte: Cariba.

O empreendimento ocupa uma área de aproximadamente 12.000 m². Cada andar possui mais de 1.200 m² e os andares tipo são constituídos por duas unidades, uma com 550 m² e outra com 650 m² de área privativa. Com o objetivo de dar flexibilidade ao projeto, permitindo que as empresas façam adaptações de *layout*, instalações elétricas, telefonia e informática, foram utilizados diversos recursos como o piso elevado, a possibilidade de junção de módulos e instalações preparadas para um banheiro extra em cada unidade.

Todas as salas foram entregues já acarpetadas, com forro acabado, ar-condicionado central e *sprinklers*. Além disso, o edifício já está preparado para fibras ópticas e antenas de comunicação de dados, além de possuir capacidade extra para linhas telefônicas. Todos os sistemas de controle de acesso, tais como catracas eletrônicas, cancelas e recepção, além de segurança externa, como sistema de

câmeras e alarme perimetral, foram planejados desde a fase inicial do projeto, visando maior eficiência. Assim, como no empreendimento anterior, os caixilhos e vidros reduzem a entrada de luz e ajudam no rendimento do ar-condicionado. O paisagismo conta com jardins nas áreas externas e com um jardim de 350 m² de uso comum na cobertura, além de fontes e cascatas localizadas na entrada do edifício.

Galleria Sleep Inn

A CHOICE, rede hoteleira americana com mais de 3.000 hotéis no mundo, escolheu como parceiras a incorporadora CARIBA e a construtora PROMON para o primeiro hotel da rede no Brasil, o Sleep Inn Galleria, ao lado do Shopping Galleria e do condomínio de edifícios comerciais Galleria Office Park.

O Sleep Inn é um hotel três estrelas de padrão americano, que visa atender, além das pessoas que vêm à Campinas com diversas finalidades, também executivos, funcionários, clientes e prestadores de serviços de empresas nacionais e multinacionais que estão se instalando na região, os quais procuram uma estadia barata, em locais de fácil acesso.



Figura 152 – Galleria Sleep In (Campinas - SP) – Vista externa do empreendimento. Fonte: Autor (2000).

Galleria Plaza – 2004

O Galleria Plaza é o mais recente empreendimento voltado para escritórios de grande porte. O edifício é formado por conjuntos modulares com salas de 100 à 1.700 m², com piso elevado, gerenciamento de serviços de infra-estrutura, sistema de telefonia DDR, espaço coletivo para eventos e restaurante com sistema *delivery*.



Figura 153 – Galleria Plaza (Campinas - SP) – Vista externa do empreendimento. Fonte: Cariba.



Figura 154 – Galleria Plaza (Campinas - SP) – Vista interna do empreendimento. Fonte: Cariba.

O conjunto

O que se verifica hoje é que a área vem se transformando em uma nova centralidade dentro não só do município, mas em toda a região de Campinas, sendo além de um importante centro de compras e lazer, também um grande pólo empresarial, localizado num ponto estratégico entre a capital do Estado e o mercado do interior, com fácil acesso a ambos pela rodovia e pelo Aeroporto de Viracopos.

O *shopping center* nunca atingiu seu objetivo de centro de compras para as classes AAA, mantendo um perfil mais próximo dos demais empreendimentos na região. Mesmo assim, ele cumpriu seu papel de âncora, que possibilitou a instalação dos demais empreendimentos, muitos dos quais provavelmente não teriam sido viabilizados no mesmo modelo sem a existência do *shopping*.

É interessante notar que apesar da presença de um plano para área que já previa, desde o início, a instalação de empreendimentos com funções complementares e tipos pré-determinados, à medida que esses empreendimentos vão sendo realizados, a ligação urbanística entre eles continua extremamente frágil.

A tipologia do edifício isolado por áreas de estacionamento, adotada em todos os empreendimentos realizados até agora, não teve como contrapartida soluções mais sofisticadas que facilitassem a ligação para pedestres entre os edifícios de escritórios e o centro comercial. Esta ligação hoje é feita por caminhos traçados nos estacionamentos dos edifícios de escritórios, escadas e até elevadores, como no caso do Galleria Plaza, implantados devido à necessidade de se vencer os muros de arrimo existentes entre os empreendimentos. Já no *shopping* não há qualquer demarcação de caminhos de pedestres que levem ao centro comercial.



Figura 155 – Imagem de satélite do Complexo Galleria (Campinas - SP). Fonte: Keyhole Enterprise Solution.

Muitos dos conjuntos de escritórios não possuem vagas de automóvel em quantidade suficiente para seus funcionários, o que faz com que estes utilizem o estacionamento do *shopping*, realizando esse percurso no início e no final do dia. O fluxo de pessoas também é grande nos horários de almoço, quando os trabalhadores dos escritórios fazem sua refeição no *shopping*. Quando não há ligação direta entre os empreendimentos, como no caso do hotel, são usadas as ruas externas, percorrendo-se grandes distâncias por calçadas estreitas e sem arborização.

A necessidade de realizar empreendimentos desse tipo, em etapas que viabilizem a sua comercialização, acabou neste caso por não contemplar a ligação urbanística entre espaços cujas funções são complementares, apesar de ser um dos grandes chamarizes de vendas para estes projetos. À medida em que as áreas do entorno do *shopping* vão sendo ocupadas, pode-se observar que não foi previsto nenhum tipo de ligação para pedestres que contemple os empreendimentos mais afastados que, como já foi mencionado, contam apenas com calçadas estreitas e sem arborização nas grandes distâncias que separam os acessos de cada conjunto.



Figura 156 – Galleria Corporate (Campinas - SP) – Caminho de acesso ao Shopping Galleria. Fonte: Cariba.



Figura 157 – Galleria Plaza (Campinas - SP) – Caminho de acesso ao Shopping Galleria. Fonte: Cariba.

Em empreendimentos localizados do outro lado da rodovia, como o futuro Alphaville Dom Pedro I, a situação de desconexão torna-se ainda mais evidente. As ligações de pedestres, tão bem cuidadas dentro do residencial, mudam drasticamente ao se passar pela portaria, tendo início um longo caminho por calçadas estreitas, em ruas cercadas por muros, com grande circulação de automóveis e caminhões, havendo um único acesso que atravessa a rodovia, uma passagem em nível depois da qual não existem calçadas que levem ao *shopping*.

Ainda no Alphaville Dom Pedro, pode-se observar que o acesso ao clube, exclusivo aos moradores, é feito pela área externa ao bolsão, percorrendo-se todo o empreendimento por fora dos muros, onde não há o mesmo cuidado paisagístico existente no interior. O clube em si ocupa metade de uma área de preservação cortada por um afluente do Ribeirão Anhumas, sendo a outra metade destinada a áreas verdes públicas e a área institucional. O desenho pouco inteligente divide o caminho do ribeirão em duas porções - um de acesso restrito aos sócios do clube e outro de acesso público, ao invés de manter todo o leito de acesso público e separar o clube em duas partes interligadas por passarelas sobre o curso d'água. Isso manteria o ribeirão como um patrimônio ambiental público, facilitando a criação de uma futura ciclovia que interligasse essas áreas com toda a bacia do Anhumas, que vai até o centro da cidade.

São soluções simples, mas que não fazem parte das diretrizes colocadas pela Prefeitura, que ainda trata os empreendimentos de forma isolada e sem entrar em questões de desenho.

4.3 Loteamentos e condomínios empresariais

Seguindo alguns dos princípios adotados nos loteamentos residenciais fechados, como a forte ênfase em sistemas de segurança, compartilhamento de equipamentos de lazer e infra-estrutura e cuidados com a manutenção dos empreendimentos, já em meados da década de 1990 começaram a surgir os primeiros loteamentos fechados voltados para o público empresarial no mercado de Campinas.

O primeiro desses novos empreendimentos foi o loteamento fechado Techno Park, idealizado em 1996 e inaugurado em agosto de 1999. Depois dele surgiram, em 1999, o condomínio industrial Tech Town da IBM e inúmeros outros ainda em fase de estudo e implantação. Encontra-se também em fase de estudo um condomínio aduaneiro dentro do Aeroporto Internacional de Viracopos, uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Campinas, a Infraero e a iniciativa privada.

Todos esses empreendimentos se encontram em grandes eixos rodoviários como Anhanguera, Bandeirantes, Dom Pedro I e Santos Dumont. Valendo-se, portanto, do fácil acesso tanto à capital quanto ao interior e de estarem próximos ao maior aeroporto de carga do país, em uma região de indústrias de alta tecnologia e de mão-de-obra qualificada. Quando os novos projetos estiverem prontos, devem receber juntos mais de 1,8 bilhão de reais das mais de duzentas indústrias neles instaladas. Serão mais de doze mil funcionários em 2,25 milhões de metros quadrados.

Assim, como ocorre no setor residencial, os chamados condomínios empresariais também se dividem em dois tipos. Os loteamentos fechados, onde cada empresa é proprietária de um lote e tem direito a usufruir dos serviços comuns; e os condomínios propriamente ditos, onde as empresas alugam ou compram edifícios dentro de uma propriedade comum, também compartilhando diversos serviços entre si.

No caso do loteamento, existe a figura do incorporador responsável pela aprovação, execução e venda do empreendimento, cuja administração é posteriormente repassada aos compradores, que neste caso são responsáveis pela

construção das diversas edificações. Já no condomínio é comum que ocorra a associação de uma grande empresa que já possui um terreno (com ou sem instalações próprias e que queira compartilhar serviços com outras empresas) e uma grande incorporadora responsável pela viabilização desse negócio em parceria com uma construtora que irá executar as diferentes unidades autônomas.

Podemos dizer que a gênese desse tipo de empreendimento está nos distritos industriais promovidos pelas administrações municipais, em uma época em que as indústrias precisavam de terrenos a preços acessíveis, fora da mancha urbana, e de serviços compartilhados que propiciassem um ganho na economia através de uma escala maior. Hoje, o objetivo dos empreendedores desses condomínios é consolidar grandes centros de negócios e dividir despesas crescentes com segurança, infra-estrutura básica e telecomunicações. Eles propiciam também uma maior flexibilidade quanto à alocação de espaço para as atividades da empresa.

Escolhemos dois exemplos como estudos de caso: um loteamento empresarial no início da Rodovia Dom Pedro I junto à rodovia Anhanguera; e um condomínio fechado no município de Hortolândia, uma vez que não há ainda nenhum empreendimento de grande porte deste tipo implantado ao longo da Rodovia Dom Pedro I.

4.3.1 Loteamento empresarial – Techno Park

A doze quilômetros do centro geográfico da cidade de Campinas, o Techno Park Campinas está implantado em uma área total de 524.000 m², próximo ao entroncamento das rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Dom Pedro I.

O empreendimento oferece lotes moduláveis de 1.600 a 40.000 m², além de edifícios prontos para venda ou locação.

Suas áreas são voltadas para a instalação de empresas e indústrias não poluentes, com destaque para prestadoras de serviço, centros de distribuição, *head-offices* de corporações e edifícios para escritórios e *call-centers*.



Figura 158 – Techno Park (Campinas - SP) – Modelo digital do empreendimento. Fonte: D’Paschoal.

Um dos objetivos propostos pelo Techno Park Campinas é reduzir despesas sem perda de qualidade, fazendo com que as empresas deixem de se preocupar com questões como segurança, manutenção ou telecomunicações.

Na parte de telecomunicações, o empreendimento conta com um teleporto exclusivo que permite o acesso aos serviços, através de um enlace digital por fibra óptica junto à Telefônica. Possibilita-se, assim, uma conexão permanente a qualquer parte do mundo, reduzindo custos com telecomunicações e disponibilizando serviços com qualidade em âmbito nacional e internacional, compreendendo comunicação de dados, voz e imagem.



Figura 159 – Techno Park (Campinas - SP) – Modelo digital da entrada do empreendimento. Fonte: D’Paschoal.

Estão disponíveis serviços de PABX Virtual, serviço 0800, comunicação de dados (circuitos dedicados X25, Frame Relay e ATM), Internet via Telefônica, videoconferência digital, serviços interativos, RSDI (ISDN) - Rede Digital de Serviços Integrados e acesso para transmissão de sinais de rádio e TV.



Figura 160 – Techno Park (Campinas - SP) – Modelo digital com os edifícios de apoio em primeiro plano e parques ao fundo. Fonte: D’Paschoal.

O projeto de segurança foi desenvolvido pela Graber, e conta com um sistema computadorizado que informa tudo o que acontece dentro dessa área, 24 horas por dia. Foram instalados além de outros equipamentos: circuitos fechados de TV, sensores de presença, ronda eletrônica e cadastramento eletrônico de visitantes.

Outro ponto chave do projeto é a qualidade ambiental. O Techno Park Campinas foi projetado seguindo os novos padrões de planejamento ambiental que o diferenciam dos antigos projetos de distritos industriais. Sua administração conta com o apoio de especialistas neste setor. Além disso, algumas normas de utilização e preservação visam à proteção da qualidade de vida de seus usuários e a valorização de seus imóveis, através de diretrizes de uso e ocupação do solo. O bosque natural já existente foi enriquecido com o plantio de doze mil árvores nativas da região, formando uma área de preservação permanente com quase 80.000 m².



Figura 161 – Techno Park (Campinas - SP) – Planta do empreendimento. Fonte: D’Paschoal.

O empreendimento conta, na área de infra-estrutura básica, com uma rede de água tratada com disponibilidade para 3,2 milhões de litros fornecidos pela SANASA Ambiental. Também existe uma rede de esgoto implantada e uma estação de tratamento de resíduos orgânicos. Seis mil KWH de energia são fornecidos pela CPFL. Avenidas de duas pistas e ruas pavimentadas com nove metros de largura foram construídas para receber tráfego pesado.

A idealização e projeto do empreendimento Techno Park são de responsabilidade da construtora do grupo D'Paschoal, em parceria com a incorporadora americana Hines.

A idéia de um loteamento empresarial deste tipo na região de Campinas partiu do engenheiro responsável por sua implantação, José Luiz C. Guazzeli. O terreno no entroncamento das rodovias Bandeirantes, Anhanguera e Dom Pedro I já era de propriedade do grupo D'Paschoal, que encomendou na época uma pesquisa de mercado listando os maiores importadores e exportadores da região e analisando a viabilidade do empreendimento.

4.3.2 Condomínio empresarial – Tech Town

O Tech Town é um condomínio empresarial destinado a abrigar empresas de alta tecnologia, com imóveis construídos de acordo com as necessidades de instalação de cada empresa.

Localiza-se no km 9 da rodovia Campinas-Monte Mor, no município de Hortolândia, onde está o entroncamento com o prolongamento da Rodovia dos Bandeirantes. O Tech Town foi o primeiro condomínio empresarial tecnológico do Brasil, nele todas as construções são feitas para locação no regime *built to suit*. Com isso, segundo seus empreendedores, as empresas podem concentrar seus recursos na produção sem se preocupar com a flexibilidade de suas instalações prediais.



Figura 162 – Tech Town (Hortolândia - SP) – Planta do empreendimento. Fonte: IBM.

A idéia do condomínio surgiu, em 1999, com a necessidade de ampliação das instalações da IBM em Sumaré, que optou então por formar este novo empreendimento em conjunto com a construtora Inpar e a incorporadora Colliers Internacional, visando uma redução dos custos com infra-estrutura. O terreno da IBM possui aproximadamente um milhão de metros quadrados de área e 450 mil metros quadrados de potencial de construção. No local encontram-se em operação o Centro de Tecnologia da IBM, os Laboratórios de Ensaios Tecnológicos de produtos Nmi Brasil, a Celestica, fabricante de componentes para indústrias de informática e telecomunicações e a AT&T Global Network Services.

Os pontos chave do empreendimento são: segurança, que conta com um patrulhamento 24 horas por dia e circuito interno de TV em toda a área; serviços, concentrados no Tech Plaza, que abriga cafeteria, banco, correio, praça de alimentação e agência de viagens; e infra-estrutura, como água e energia, estação de tratamento de esgoto e coleta seletiva do lixo. O empreendimento conta ainda com um clube interno, praças e um hotel.

CONCLUSÕES

Procuramos mostrar, ao longo desta tese, que as mudanças ocorridas na produção do espaço urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I em Campinas fazem parte de um processo maior de transformação nos padrões de urbanização em escala regional, que ocorreu também nos diversos municípios da RMC, e que vem ocorrendo em outras partes do Brasil e do mundo, ainda que em diferentes períodos e com variadas intensidades.

No entanto, verificamos que apesar de inseridas dentro de transformações maiores de âmbito global, no Brasil, e especificamente na região de Campinas, foco deste estudo, a chamada dispersão urbana apresenta características muito particulares, que têm a ver como a história de nossa urbanização e com a maneira como nossa sociedade vem sendo formada ao longo do tempo.

O rápido crescimento populacional pelo qual passou a região Metropolitana de Campinas, desde a década de 1960-1970, concomitantemente aos processos de implantação de novas infra-estruturas de transportes, abastecimento e comunicações, criação de universidades e institutos de pesquisa, transformações nas esferas da produção e consumo, e estabelecimento de novos padrões ambientais, refletiram no processo de urbanização de maneira desigual.

Devemos, antes de mais nada, entender essa apropriação desigual das mudanças como um aspecto fundamental de nossa sociedade, que não pode ser ignorado em qualquer tipo de análise que se faça sobre essas transformações. Nesse sentido, podemos dizer que a concentração de riquezas no eixo da Rodovia Dom Pedro I está inserida no mesmo processo que levou a criação das periferias pobres na zona oeste e sul de Campinas e em municípios como Sumaré e Hortolândia. Ainda que com efeitos distintos, ambas periferias são fruto de um mesmo momento da urbanização brasileira, que mantém muitas das características dos períodos anteriores.

No entanto, como procuramos mostrar ao longo desta tese, as relações que formaram esses espaços se deram de forma complexa, que foge à mera interpretação dos fenômenos em escala local, devendo ser entendidos de maneira mais ampla, sempre relacionados ao processo de formação do espaço urbano em escala regional.

Somente quando adotamos essa visão é que podemos compreender que a criação dos espaços murados e fisicamente segregados, ao longo da Rodovia Dom Pedro I, é a parte mais facilmente identificada e combatida dessas transformações e é somente a ponta de um processo muito mais amplo.

A apropriação diferenciada da infra-estrutura e dos equipamentos públicos em escala regional, e antes dela, a própria apropriação diferenciada das terras tanto para a agricultura quanto para o uso urbano, são fenômenos que precedem a apropriação dos espaços públicos de circulação em escala local.

Em Campinas, como mostramos no decorrer desta tese, o padrão de urbanização periférico para as camadas de alta renda já estava estabelecido muito antes da consolidação dos loteamentos fechados e condomínios horizontais como tipologia predominante para essa faixa de renda em meados dos anos 1990-2000. Ainda hoje a grande maioria dos loteamentos fechados do município são loteamentos que foram projetados para serem abertos e que com pequenas modificações de desenho acabaram sendo fechados por seus moradores.

As camadas de renda média e alta da população já vinham promovendo a ocupação dos setores norte e leste do município em bases muito semelhantes às encontradas hoje. Historicamente essas eram as áreas ocupadas pela elite, em função do seu alto valor agrícola, e foram essas as terras que receberam os maiores investimentos em infra-estrutura e equipamentos públicos, possibilitando a sua urbanização em padrões muito semelhantes aos encontrados hoje.

Ao longo de nosso trabalho pudemos observar as distintas fases nas quais ocorreram essas mudanças.

Em um primeiro momento, que vai do início dos anos 1950 até meados da década de 1960-1970, a urbanização no vetor nordeste do município se dava através de chácaras e loteamentos periféricos, que atraíam uma população em busca de espaços verdes, terrenos maiores e mais baratos em áreas distantes, mas ainda polarizadas pelo centro do município. O uso do automóvel ainda não estava popularizado e a cidade crescia de forma relativamente coesa, através de loteamentos como a Chácara da Barra, Bairro das Palmeiras, Vila Morkazel e Jardim das Paineiras.

Em um segundo momento, a partir de meados da década de 1960-1970, surgem os primeiros comércios periféricos, para atender a essa crescente população. Em paralelo, ocorre um aumento significativo da desconcentração industrial no Estado de São Paulo, com investimentos estatais em centros de pesquisa e ensino espalhados pelo interior. É nesse período, que coincide com a época de maior expansão da mancha urbana e com a maior adoção do automóvel particular como meio principal de locomoção, que surgem os grandes loteamentos periféricos para a classe média e os primeiros loteamentos fechados. Vemos surgir então o Alto da Nova Campinas e Sítios Gramado, Cidade Universitária, Caminhos de San Conrado e Parque Rio das Pedras.

A partir desse momento se intensificam os fluxos rodoviários e novos moradores são atraídos para as áreas periféricas, formando uma grande massa, ainda polarizada pelo centro, mas já com alguma independência em termos de comércio e serviços.

Em um terceiro momento, que coincide com o início dos anos 1990-2000, vemos cada vez mais surgirem empreendimentos de comércio, serviços, e novos centros de pesquisa e educação, escritórios e empresas de alta tecnologia, formando uma rede interligada pelas rodovias, que passa a constituir nessa região uma nova centralidade de caráter metropolitano. É nesse momento, em que, com o aumento da violência, os antigos loteamentos abertos passam a ser murados e fechados que se estabelece um novo padrão no mercado, na forma dos loteamentos projetados já como fechados, tais como o residencial Villa Verde, Barão do Café, Arboreto Jequitibás e Alphaville Campinas.

Hoje, mesmo as camadas mais pobres da população, que no início desse processo estiveram inseridas de maneira desigual (seja pela ausência de investimento do Estado nas periferias pobres, pela dependência do transporte coletivo ou pela péssima qualidade urbana e ambiental dos seus espaços construídos), passam também a usufruir de alguns dos modelos de apropriação do espaço utilizado pelas camadas de mais alta renda, apresentando-nos a questão de como a população se apropria desse modelo de urbanização mais próxima da que ocorre em países com menores índices de desigualdade.

Políticas públicas que não entendam essas mudanças no processo de urbanização como parte de um todo, inclusive com a crescente apropriação desses novos espaços pelas camadas de renda média baixa e baixa, estão invariavelmente fadadas ao fracasso.

Não podemos tratar o espaço urbano como se sua produção estivesse ocorrendo dentro dos mesmos modelos que vinham sendo adotados até então. A cada mudança no espaço urbano corresponde uma mudança no processo de produção do espaço regional.

A regionalização do cotidiano e o fim da distinção formal entre campo e cidade correspondem diretamente à implantação das novas infra-estruturas viárias, aos investimentos e planejamento estatal, concomitantemente ao desenvolvimento de novas tecnologias, que propiciaram maior mobilidade e novas possibilidades de localização.

A menor densidade dos empreendimentos deriva principalmente da necessidade de acomodação do automóvel, e de inúmeras legislações urbanas e ambientais, que acabaram por reduzir as densidades brutas como forma de atenuar o impacto da urbanização nos ecossistemas naturais.

A produção de espaços urbanos complexos está diretamente relacionada às transformações nos meios de produção e na organização do capital, que hoje está preparado para a produção de grandes áreas urbanas, criando novas localizações através de projetos de grande porte e usos mistos.

Os condomínios são um reflexo da necessidade de gerenciamento de uma infra-estrutura privada. Como conseqüência, as áreas privadas cumprem funções antes exclusivas dos espaços públicos (como espaços de circulação e convivência nos *shopping centers*) e espaços públicos algumas vezes cumprem funções de espaços privados (como as ruas dos loteamentos fechados).

A segregação pode ser entendida como uma necessidade de controlar os crescentes fluxos, cada vez mais regionalizados, enquanto que a fragmentação e a dispersão da mancha urbana se devem em grande parte à homogeneização do território, através da implantação da infra-estrutura urbana de grande porte.

Não podemos então reduzir a formação desse novo espaço urbano a uma simples busca por maior segurança. Países com menores tensões sociais do que as brasileiras apresentam em sua urbanização muitos dos problemas relacionados ao longo desta tese: alto consumo energético e perda de solos agrícolas, esvaziamento dos espaços públicos de convivência, escala urbana adequada somente aos deslocamentos do automóvel, falta de um ambiente urbano coeso, baseado na história e na identidade comum.

Estas, entre tantas outras questões comuns a diferentes sociedades, se apresentam diante de nós juntamente com aquelas que são próprias de nossa sociedade, relacionadas sobretudo à apropriação diferenciada do espaço urbano que estamos construindo.

Não pretendemos aqui esgotar o assunto, que é complexo, e sobre o qual somente podemos visualizar uma pequena parte. Nosso objetivo é antes de tudo colaborar para a compreensão da amplitude desse fenômeno, e na maneira como consideramos que deve ser abordada a questão. Seja no município de Campinas, ou em outras cidades brasileiras onde esse fenômeno ocorre, entendemos que é somente através de uma análise que leve em conta aspectos mais amplos que o simples surgimento pontual das tipologias estudadas, que poderemos avançar na direção de uma urbanização que reflita aquilo que esperamos para a nossa sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARGAN, Giulio Carlo. *Projeto e destino*. São Paulo: Ática, 2000.
- BADARÓ, Ricardo. *Campinas: O Despontar da Modernidade*. Campinas: Unicamp, 1996.
- BRUEGMANN, Robert. *Sprawl, a compact history*. Chicago: The University of Chicago Press, 2005.
- CAIADO, Maria Célia; PIRES, Maria Conceição. *Expansão recente na Região Metropolitana de Campinas: dispersão e novas formas urbanas*. In REIS. *Brasil – Estudos sobre dispersão urbana*. São Paulo: FAU-USP, 2007.
- CALDEIRA, Tereza Pires do Rio. *Cidade de Muros - crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2000.
- CAMPINAS, Prefeitura Municipal. *Plano Diretor*. Campinas: SEPLAMA, 1995.
- CAMPINAS, Prefeitura Municipal. *Plano Diretor Participativo 2006*. Campinas: SEMPLAMA, 2006.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CHOAY, Françoise. *O reino do urbano e a morte da cidade*. In: Projeto História, São Paulo, n. 18, maio de 1999, p. 67-89. (Original: *Le Regne de l'urbain et la mort de la ville. La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*. Paris: Centre Pompidou, 1994).
- DEMATTEIS, Giuseppe. *Suburbanización y periurbanización*. In MONCLÚS (ed). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998.
- GARREAU, Joel. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday, 1991.
- GONÇALVES, Maria Flora. *O Novo Brasil Urbano: Impasses/Dilemas/Perspectivas*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.
- GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1997.
- LANG, E. Robert. *Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*. Washington, D.C.: The Brookings Institution, 2003.
- LÓPEZ, Ramón. *La incipiente configuración de una región urbana dispersa: el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid (1960-1993)*. In MONCLÚS (ed). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998.
- LOW, Setha. *Behind the Gates: Life, Security and the Pursuit of Happiness in Fortress America*. New York: Routledge, 2003.
- MONCLÚS, Francisco Javier. *Suburbanización y nuevas periferias*. In MONCLÚS (ed). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998.
- NEL-O, Oriol. *Los confines de la ciudad sin confines*. In MONCLÚS (ed). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998.
- NEWMAN, Orca. *Creating Defensible Space*. Diane Pub Co, 1996.

- ORFIELD, Myron. *American Metropolitics: The New Suburban Reality*. Washington, D.C.: The Brookings Institution, 2002.
- PARK, Robert E. *The city: suggestions for the investigation of the human behavior in the urban environment*. In: PARK, R. E. et alli. *Human Communities: the city and ecology*. Glencoe: Il. Free Press [c. 1964].
- REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.
- RUEDA, Salvador. *Periurbanización y complejidad en los sistemas urbanos*. In MONCLÚS (ed). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998.
- SANCHÉZ, Joan-Eugeni. *Barcelona: transformaciones en los sistemas productivos y expansión metropolitana*. In MONCLÚS (ed). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998.
- SASSEN, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*. New Jersey: Princeton University Press, 1991.
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincon Institute, 1998.
- WEBBER, Melvin M. *La era postciudad*. In RAMOS. *Lo Urbano. En 20 autores contemporáneos*. Barcelona: ETAB/Universitat Politècnica de Catalunya, 2004.

OBRAS CONSULTADAS

- ALEXANDER, Christopher. *A cidade não é uma árvore*. São Paulo: Fau, 1971. Apostila mimeografada - extraído de Cuadernos Summa Nueva Vision (9): p. 20-30, set. 1968.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001.
- BLAKELY, Edward J. *Fortress America: Gated Communities in the Unites States*. Washington, D.C.: The Brookings Institution, 1999.
- BORJA, Jordi & CASTELLS, Manuel. *Local y Global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. 4 ed. Madrid: Grupo Santillana de Ediciones, S.A., 1999.
- CALTHORPHE, Peter. *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*. New York: Princeton Architectural Press, 1993.
- CALTHORPHE, Peter & FULTON, William. *The regional city. Planning for the end of sprawl*. Washington: Island Press, 2001.
- CAMPINAS, Prefeitura Municipal. *Campinas: subsídios para a discussão do plano diretor*. Coordenador Siegbert Zanettini. Campinas: Prefeitura, 1991.
- CAMPINAS, Prefeitura Municipal. *APA Sousas e Joaquim Egídio*. Campinas: Prefeitura, 1995.
- CAMPINAS, Prefeitura Municipal. *Plano Local de Gestão Urbana de Barão Geraldo*. Campinas: Prefeitura, 1996.
- CASTELLS, Manuel. *La cuestión urbana*. 5 ed. Ciudad de Mexico: Siglo 21 Editores, 1978.
- CHOAY, Françoise. *Urbanismo: utopias e realidades*. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- DE MATTOS, Carlos A. *Metropolización y suburbanización*. REVISTA EURE, vol.27, n. 80. Santiago de Chile, Mayo 2001.
- DEL RIO, Vicente. *Desenho urbano: conceitos e enfoques*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1991.
- DERYCKE, P.M. *Economia Regional*. Madrid: IEAL, 1971.
- DURKHEIM, Emilio. *Las Reglas del Método Sociológico*. Madrid: Daniel Jarro, editor, 1912.
- ELLIN, Nan. *Postmodern Urbanism*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.
- FONSECA, Rinaldo Barcia. *Livro Verde – Desafios para a Gestão da Região Metropolitana de Campinas*. Campinas: Fecamp, 2002.
- FURTADO, C. *Criatividade e dependência na civilização industrial*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- GINDROZ, Ray. *The Urban Design Handbook: Techniques and Working Methods*. New York: WW Norton & Company, 2003.
- HALL, Peter. *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Cambridge: Blackwell, 1988.

- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- HOWARD, Ebenezer. *Cidades-jardins de amanhã*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- IE-UNICAMP. *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil: Apêndice organizado por IPEA/UNICAMP.IE.NESUR/IBGE*. Vol. 2. Campinas, São Paulo: UNICAMP.IE, 1999.
- KOPP, Anatole. *Quando o Moderno não era um Estilo e sim uma Causa*. São Paulo: Nobel, 1990.
- KOOLHAAS, Rem. *La ciudad genérica*. Barcelona: GG, 2006.
- KUNSTLER, James. *Home From Nowhere: Remaking our Everyday World for the 21st Century*. New York : Simon & Schuster, 1998, c1996.
- MADANIPOUR, Ali. *Public and Private Spaces of the City*. London: Routledge, 2003.
- MANNHEIN, Karl. *Homem e Sociedade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.
- MARINI, Celso. *Loteamentos fechados*. Jus Navigandi, Teresina, a. 4, n. 42, jun. 2000. Disponível em: <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp>>.
- MARX, K. e ENGELS, F. *L'Idéologie Allemande*. Paris: Ed. Sociales, 1971.
- MEYER, Regina M. P & GROSTEIN, Marta D & BIDERMAN, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Edusp, 2004.
- NOBRE, Eduardo A. C. *Expansão terciária e novas centralidades nas cidades globais: o caso da Marginal Pinheiros em São Paulo*. São Paulo: Tese de Doutorado FAU-USP, 2000.
- MONCLÚS, Francisco Javier (ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998.
- POLÈSE, Mario. *Economia Urbana y Regional - Introducción a la Relación entre territorio y Desarrollo*. Cartago: LUR/BUAP/GIM, 1998.
- PORTAS, Nuno. *Tendências do Urbanismo na Europa*. In: Revista Ócolum. Campinas: FAUPUCCAMP, n. 3, março 1993.
- RABAHY, W. A. *Pesquisa de orçamentos familiares da classe média na cidade de Campinas e mudanças recentes no padrão de vida*. São Paulo: Ordem dos EconomistasSP/Sindicato dos Economistas Est-SP, 1985.
- REIS, Nestor Goulart. *Caderno 09 do LAP: Notas sobre o urbanismo no Brasil: segunda parte: século XIX e XX*. São Paulo: Fauusp/Lap 1995.
- REIS, Nestor Goulart. *Caderno 11 do LAP: Urbanização e planejamento no Brasil - 1960/1983*. São Paulo: Fauusp 1996.
- REIS, Nestor Goulart. *Caderno 12 do LAP: Notas sobre a organização das Regiões Metropolitanas*. São Paulo: Fauusp 1996.
- REIS, Nestor Goulart. *Caderno 23 do LAP: Cultura e estratégias de desenvolvimento*. São Paulo: FAU/USP 1998.

- REIS, Nestor Goulart. *Brasil – Estudos sobre dispersão urbana*. São Paulo: FAU-USP, 2007.
- REIS, Nestor Goulart. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1970.
- REIS, Nestor Goulart. *Urbanização e Planejamento no Brasil – 1960 / 1983*. Cadernos de Pesquisa do LAP, Série Urbanização e Urbanismo. São Paulo, Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação (LAP), Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto - FAU-USP, jan.-fev. 1996.
- REIS, Nestor Goulart. *Urbanização e Teoria*. São Paulo: Tese (Cátedra nº 22 – História da Arquitetura II.) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1967.
- RICHARDSON, H.W. *Economia Regional*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- SALES, Pedro Manuel Rivaben de. *Referências urbanas e a organização geral da cidade: contribuição a um projeto para Campinas*. São Carlos, 1992.
- SALGADO, Elisabeth C. de O. *O Loteamento Residencial Fechado no Quadro das Transformações da Metrópole de São Paulo*. São Paulo: Dissertação de Mestrado FAU-USP, 2000.
- SANTOS, Antônio da Costa. *Campinas – das origens ao futuro*. Campinas: Unicamp, 1999.
- SCHERER, Rebeca. *Caderno 10 do LAP: Notas sobre planejamento e método*. São Paulo: Fausp/Lap 1995.
- SCHERER, Rebeca. *Sistematização Crítica do Conjunto dos Trabalhos*. São Paulo: Tese de Livre-Docência, FAU-USP, 1994.
- SINGER, Paul. *Curso de Introdução à Economia Urbana*. Rio de Janeiro: Forense, 1975.
- SOJA, Edward W. *Inside exopolis: scenes from orange country*. In SORKIN, M. (ed.). *Variations on a theme park: the new american city and the end of public space*. New York: Hill and Wang, 1992.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS. *Estrutura industrial da sub-região de Campinas*. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977.
- WEBER, Max. *Sobre la Teoría de las Ciencias Sociales*. Barcelona: Ediciones Península, 1974.
- RAMOS, Angel M. (ed). *Lo Urbano. En 20 autores contemporáneos*. Barcelona: ETAB/Universitat Politècnica de Catalunya, 2004.

FONTES E ACERVOS CONSULTADOS

| | |
|--------------------------------------|--|
| SÃO PAULO | |
| Baseaerofoto | Fotos aéreas do eixo da Rodovia Dom Pedro I (2003) |
| EMPLASA | Restituição aerofotogramétrica da RMC (Projeto Citrus) |
| FAUUSP – LAP/ INPE | Manchas urbanas da RMC por décadas (1970 à 2000) |
| Ministério Público | Loteamentos fechados sob investigação em Campinas |
| | |
| CAMPINAS | |
| PMC – Biblioteca do Dep. Jurídico | Legislação dos loteamentos fechados no Município |
| SANASA | Plantas cadastrais do município de Campinas |
| | |
| INDAIATUBA | |
| Prefeitura Municipal de Indaiatuba | Legislação dos loteamentos fechados no Município |
| | |
| JAGUARIÚNA | |
| Prefeitura Municipal de Jaguariúna | Legislação dos condomínios horizontais no Município |
| | |
| PAULÍNIA | |
| Prefeitura Municipal de Paulínia | Legislação dos loteamentos fechados no Município |
| | |
| SUMARÉ | |
| Prefeitura Municipal de Sumaré | Legislação dos condomínios horizontais no Município |
| | |
| VALINHOS | |
| Prefeitura Municipal de Valinhos | Legislação e lista dos loteamentos fechados no Município |
| | |
| VINHEDO | |
| Prefeitura Municipal de Vinhedo - DO | Legislação e lista dos loteamentos fechados no Município |

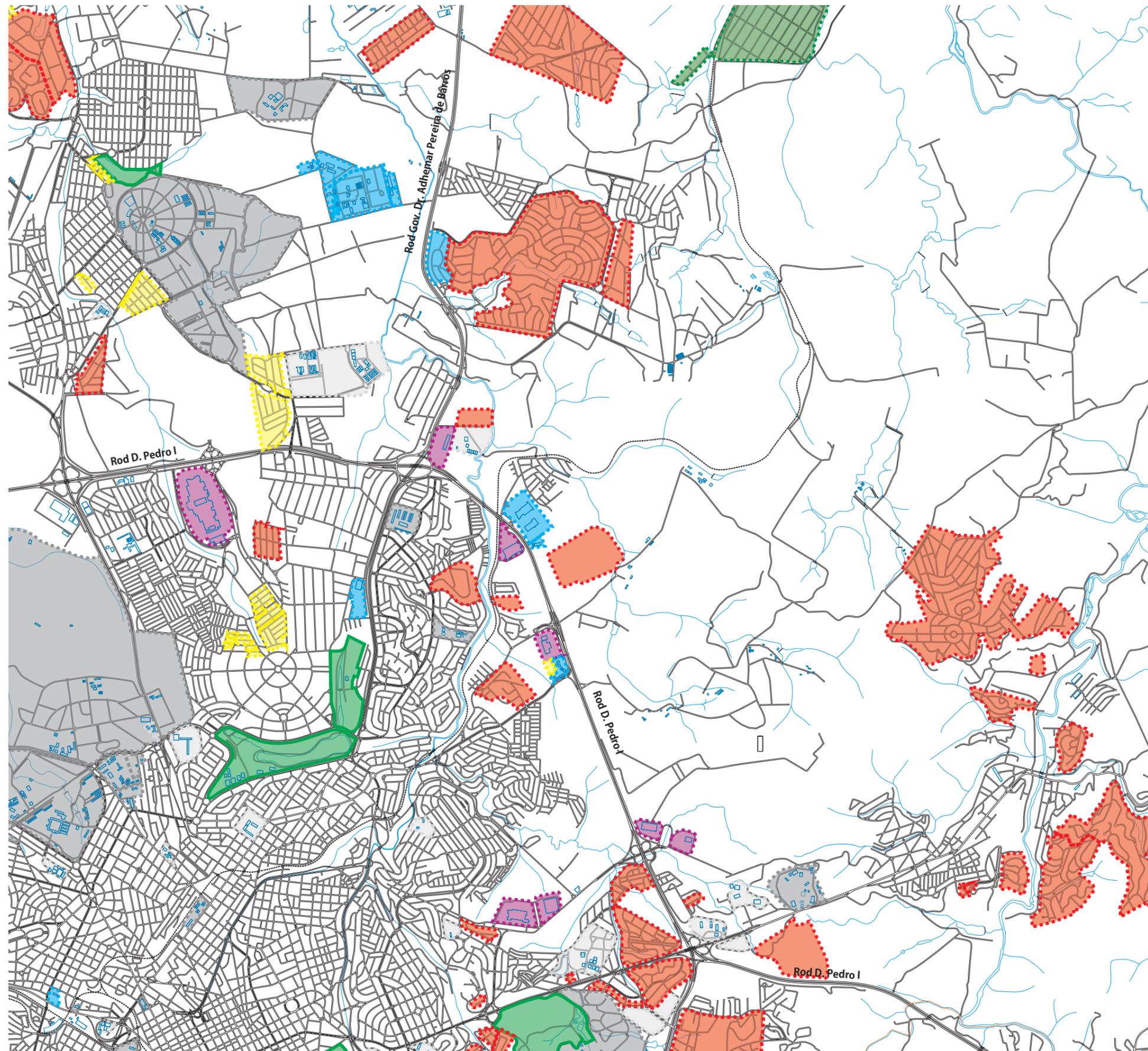
APÊNDICE A - MAPEAMENTO DAS TIPOLOGIAS ESTUDADAS NO MUNICÍPIO

Neste trabalho foram mapeados todos os loteamentos fechados, bolsões residências, loteamentos de chácaras, centros comerciais, centros empresariais, indústrias de grande porte, parques, equipamentos públicos e privados mais relevantes, existentes no município.

Neste mapeamento fica claro o papel da rodovia como eixo de ligação viária entre os objetos estudados. Não há outra via tão importante para a região nordeste do município quanto a Rodovia Dom Pedro I, que liga as diferentes áreas estudadas às principais vias de acesso ao centro da cidade.

Também podemos verificar que grandes áreas do município e, principalmente, as áreas envoltórias do eixo da Rodovia Dom Pedro I, são ocupadas por extensos espaços de uso urbano com acesso controlado, que vão muito além dos loteamentos fechados.

Estimamos que hoje essas áreas representem mais de 15% da área urbanizada do Município de Campinas.



Legenda

- Loteamento Fechado
- Bolsões Residenciais
- Chácaras
- Centros Comerciais
- Centros Empresariais
- Áreas Verdes Públicas
- Equipamentos Públicos
- Equipamentos Particulares
- Ferrovias
- Indústrias
- Vias de Acesso

**MAPEAMENTO DO EIXO DA
RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP
ESCALA 1:50000**

Urbanização em Campinas: modificações
na produção do tecido urbano no entorno
da Rodovia Dom Pedro I
Hélio Mítica Neto

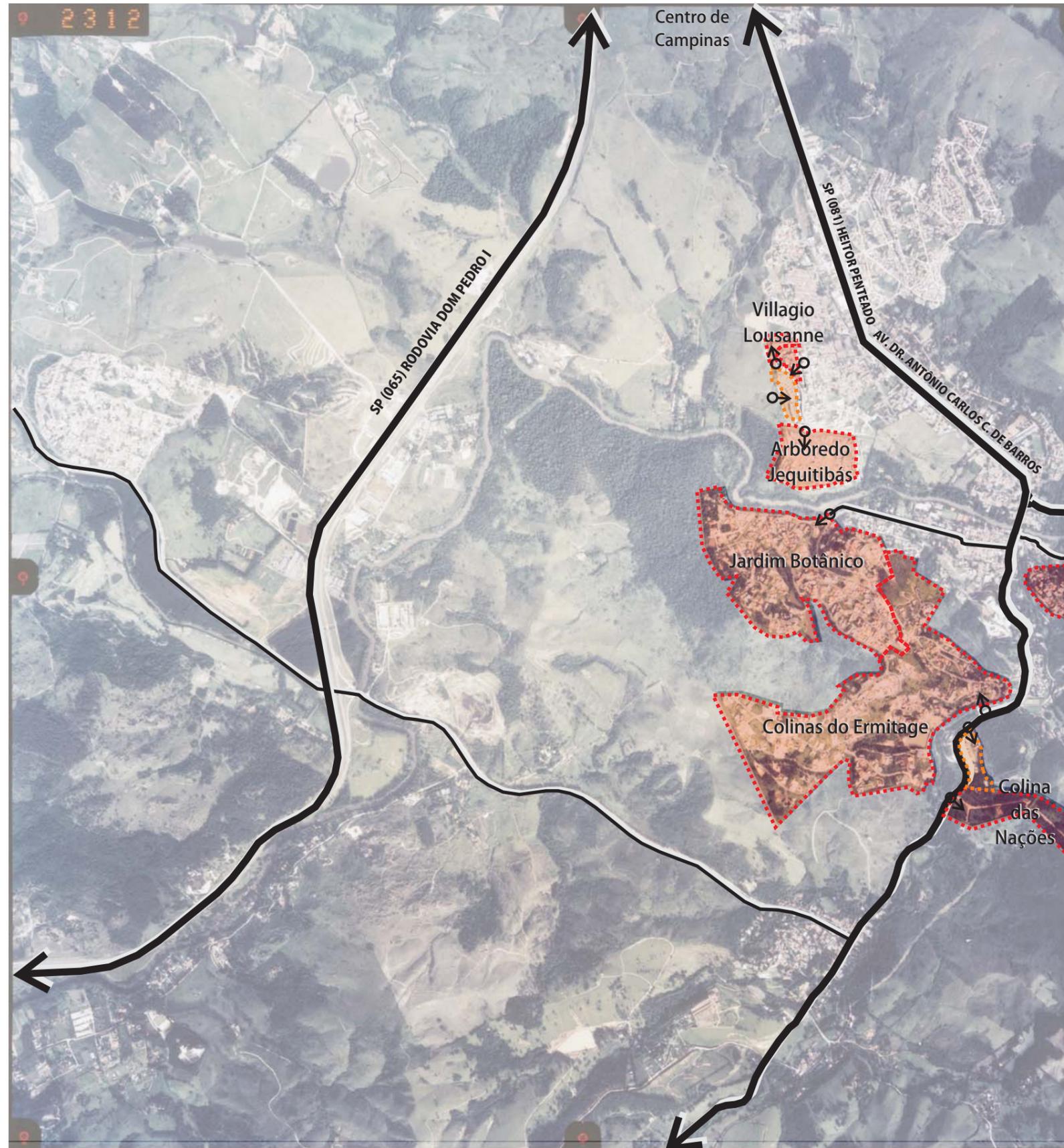


APÊNDICE B - MAPEAMENTO DAS TIPOLOGIAS ESTUDADAS NO EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I

Neste trabalho, a área de estudo é o eixo da Rodovia Dom Pedro I. Sobre ele foram registrados os seguintes empreendimentos: loteamentos fechados, condomínios horizontais e verticais (somente com múltiplos edifícios), bolsões residenciais, centros de compras, centros de serviços (incluindo clubes, escolas, universidades, centros de pesquisa, igrejas, cemitérios, entre outros), além das empresas de alta tecnologia. Os objetos de estudo tiveram o seu perímetro de fechamento demarcado com diferentes cores conforme o tipo de empreendimento, bem como os respectivos acessos representados por setas. Foram destacadas também as principais vias de acesso, tanto municipais quanto rodoviárias.

Todos os objetos de estudo têm em comum o fato de serem áreas urbanizadas de uso intenso que possuem algum tipo de controle de entrada e saída de pessoas, possuindo barreiras físicas que os separam do restante da cidade e exercendo algum tipo de controle sobre o fluxo de usuários, seja sobre cada pessoa ou veículo que entra e sai, seja pelo seu horário de funcionamento restrito. São grandes espaços que abrigam atividades urbanas e que de certa forma procuram se distanciar dos fluxos externos de circulação, ao mesmo tempo em que exercem algum tipo de controle sobre as atividades neles desenvolvidas.

Pode-se verificar no mapeamento, que os empreendimentos estudados tendem a se agrupar não somente entre os do mesmo tipo como também em tipos complementares, tais como comércio e residências, comércio e serviços ou serviços e residências. Isso acontece sobretudo ao redor de *shopping centers* e importantes escolas de ensino médio. Neste trabalho também ficam bastante visíveis algumas diferenças, que já haviam sido notadas em campo e relatadas nos textos teóricos, entre os loteamentos fechados e os condomínios horizontais. Enquanto os loteamentos fechados aparecem em menor quantidade, eles ocupam em geral áreas muito mais extensas e tendem a se localizar nas bordas do tecido urbano. Já os condomínios horizontais ocupam áreas muito menores, o que possibilita que se encontrem mais facilmente inseridos no tecido urbano.



SOUSAS/ JOAQUIM EGÍDIO

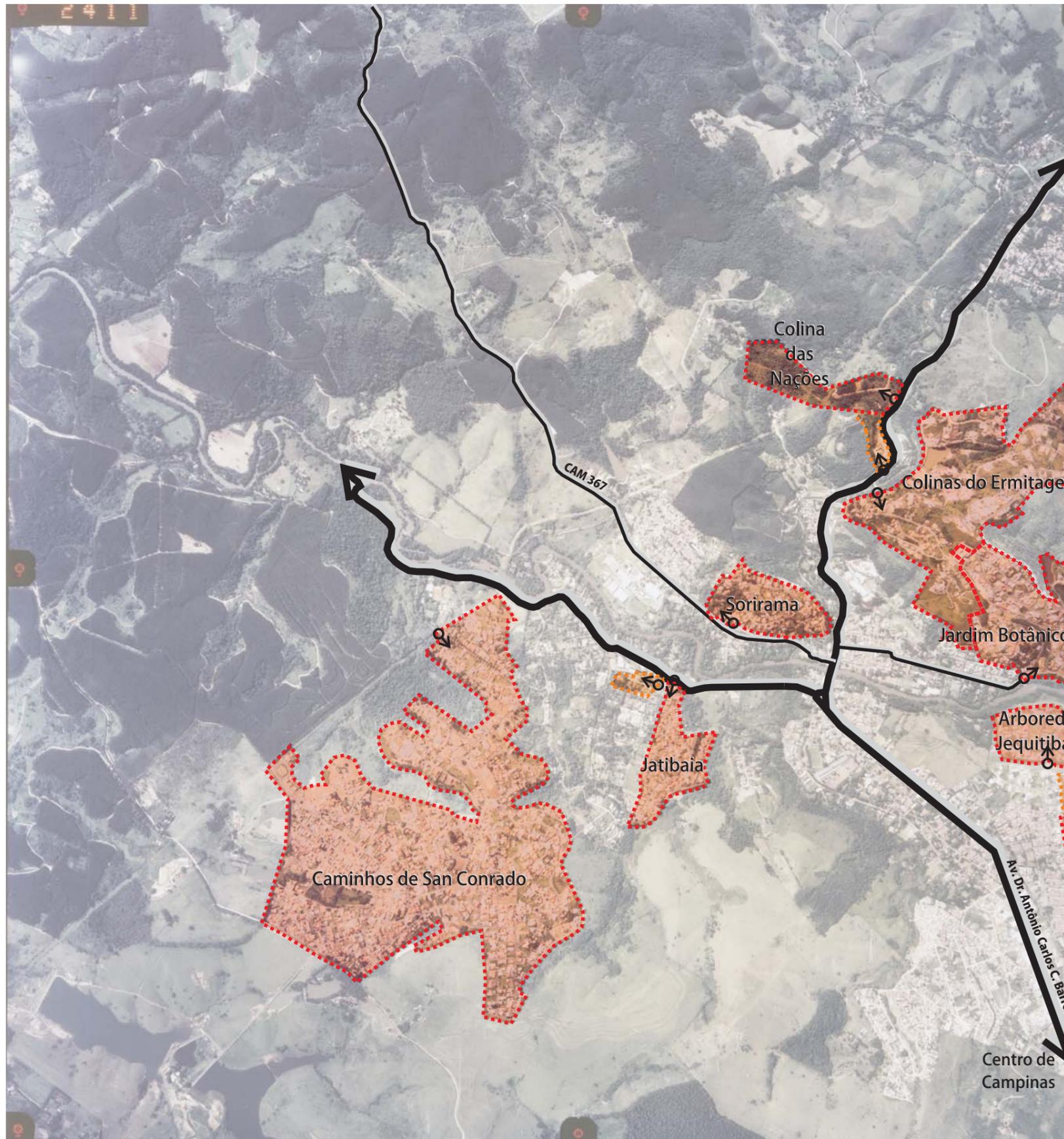
Legenda

-  Loteamento Fechado
-  Condomínio Horizontal
-  Acesso
-  Rodovias
-  Vias de Acesso

**EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP**
BASE AEROFOTOGRAMETRIA
 ESCALA 1:25000
 ABRIL 2003

Urbanização em Campinas: modificações
 na produção do tecido urbano no entorno
 da Rodovia Dom Pedro I
 Hélio Mítica Neto





CAMINHOS DE SAN CONRADO

Legenda

- Loteamento Fechado
- Condomínio Horizontal
- Acesso
- Via Principal
- Vias de Acesso

**EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP
BASE AEROFOTOGRAMETRIA
ESCALA 1:25000
ABRIL 2003**

Urbanização em Campinas: modificações
na produção do tecido urbano no entorno
da Rodovia Dom Pedro I
Hélio Mítica Neto





Legenda

- Loteamento Fechado
- Condomínio Horizontal
- Bolsão Residencial
- Centro Comercial
- Centro de Educação/Pesquisa/ Lazer e Serviços
- Áreas Verdes Pública
- Acesso
- Rodovias
- Vias de Acesso

**EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP
BASE AEROFOTOGRAMETRIA
ESCALA 1:25000
ABRIL 2003**

Urbanização em Campinas: modificações na produção do tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I
Hélio Mítica Neto





GALLERIA CAMPINAS

Legenda

- Loteamento Fechado
- Condomínio Horizontal
- Bolsão Residencial
- Centro Comercial
- Empresa de Tecnologia
- Centro de Educação/Pesquisa/Lazer e Serviços
- Acesso
- Rodovias
- Vias de Acesso

**EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP
BASE AEROFOTOGRAMETRIA
ESCALA 1:25000
ABRIL 2003**

Urbanização em Campinas: modificações na produção do tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I
Hélio Mítica Neto





Legenda

- Loteamento Fechado
- Condomínio Horizontal
- Bolsão Residencial
- Centro Comercial
- Empresa de Tecnologia
- Centro de Educação/Pesquisa/ Lazer e Serviços
- Acesso
- Rodovias
- Vias de Acesso

**EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP
BASE AEROFOTOGRAMETRIA
ESCALA 1:25000
ABRIL 2003**

Urbanização em Campinas: modificações
na produção do tecido urbano no entorno
da Rodovia Dom Pedro I
Hélio Mítica Neto





Legenda

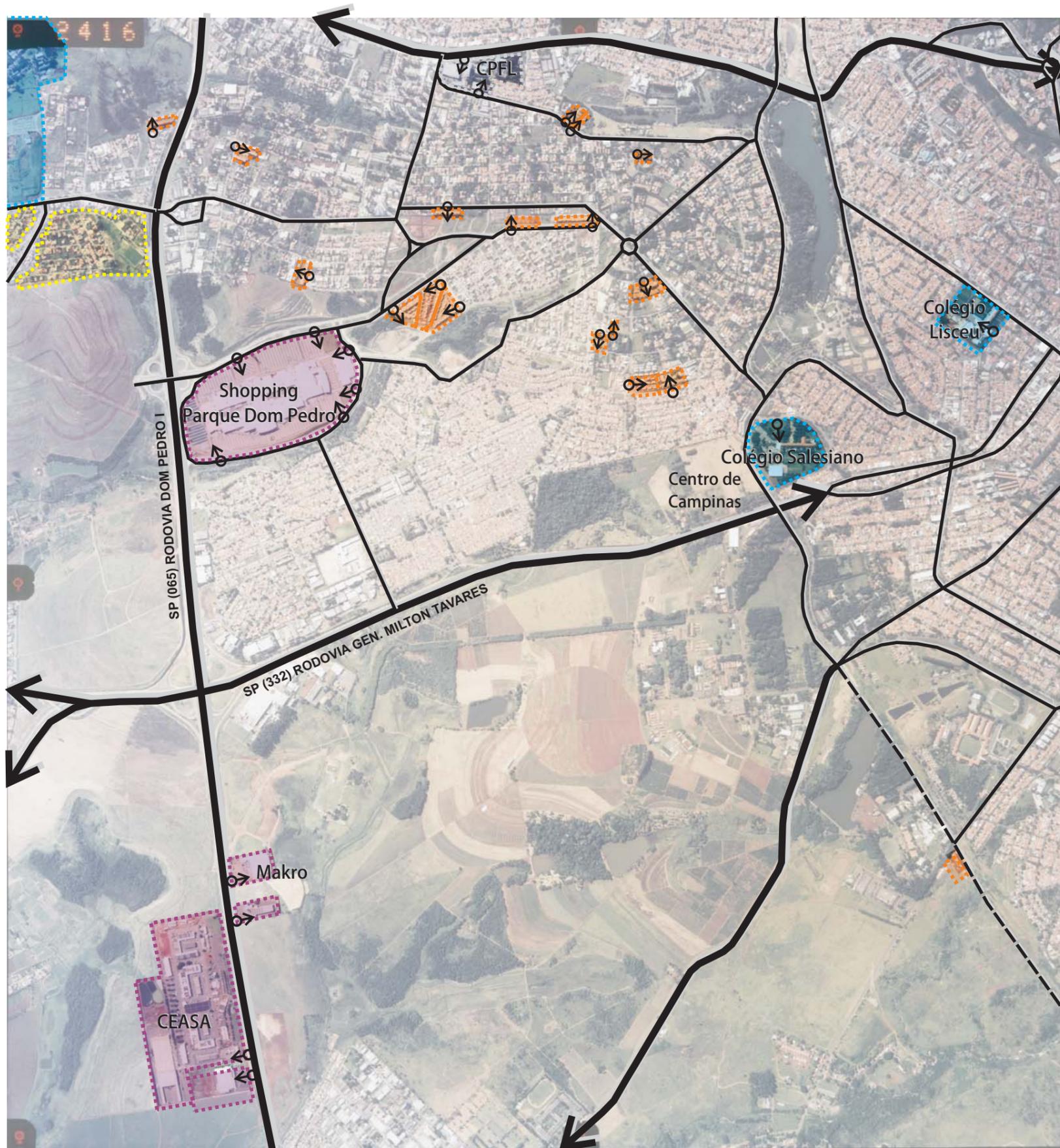
- Loteamento Fechado
- Condomínio Horizontal
- Bolsão Residencial
- Empresa de Tecnologia
- Centro de Educação/Pesquisa/ Lazer e Serviços
- Acesso
- Rodovias
- Vias de Acesso

ESTRADA CAMPINAS-MOGI MIRIM

**EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP
BASE AEROFOTOGRAMETRIA
ESCALA 1:25000
ABRIL 2003**

Urbanização em Campinas: modificações
na produção do tecido urbano no entorno
da Rodovia Dom Pedro I
Hélio Mítica Neto





SHOPPING PARQUE DOM PEDRO

Legenda

- Loteamento Fechado
- Condomínio Horizontal
- Bolsão Residencial
- Centro Comercial
- Empresa de Tecnologia
- Centro de Educação/Pesquisa/Lazer e Serviços
- Acesso
- Rodovias
- Vias de Acesso

**EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP
BASE AEROFOTOGRAMETRIA
ESCALA 1:25000
ABRIL 2003**

Urbanização em Campinas: modificações na produção do tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I
Hélio Mítica Neto





BARÃO GERALDO/ SHOPPING PARQUE DOM PEDRO - STA GENEBRA

Legenda

- Loteamento Fechado
- Condomínio Horizontal
- Bolsão Residencial
- Centro Comercial
- Empresa de Tecnologia
- Centro de Educação/Pesquisa/Lazer e Serviços
- Acesso
- Rodovias
- Vias de Acesso

**EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP
BASE AEROFOTOGRAMETRIA
ESCALA 1:25000
ABRIL 2003**

Urbanização em Campinas: modificações na produção do tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I
Hélio Mítica Neto





BARÃO GERALDO -FAZENDA RIO DAS PEDRAS

Legenda

- Loteamento Fechado
- Condomínio Horizontal
- Bolsão Residencial
- Área Verde Pública
- Empresa de Tecnologia
- Centro de Educação/Pesquisa/Lazer e Serviços
- Acesso
- Rodovias
- Vias de Acesso

**EIXO DA RODOVIA DOM PEDRO I
CAMPINAS/SP
BASE AEROFOTOGRAMETRIA
ESCALA 1:25000
ABRIL 2003**

Urbanização em Campinas: modificações na produção do tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I
Hélio Mítica Neto



APÊNDICE C - FICHAS DOS LOTEAMENTOS FECHADOS E BOLSÕES RESIDENCIAIS ESTUDADOS

Este trabalho consistiu no mapeamento para todo o município de Campinas de algumas das tipologias estudadas. O estudo iniciou-se com a montagem da lista de loteamentos fechados existentes no município. Para tal, foi realizado um cruzamento entre as listas emitidas pela Prefeitura Municipal de Campinas e pelo Ministério Público, através das quais obtivemos uma primeira relação de loteamentos utilizada no campo para verificação.

A partir de uma reconstituição digital do município de Campinas, criada pelo Departamento de Água e Esgotos do Município (SANASA) no ano de 2002, foi desenhado fielmente o cercamento e os acessos executados em cada loteamento fechado existente no município.

Através de levantamentos e de visitas a campo, criaram-se duas listas, uma na qual figuram todos os loteamentos fechados no município de Campinas (residenciais e industriais), e outra para todos os bolsões residenciais.

A partir de pesquisas no Departamento Jurídico da Prefeitura Municipal de Campinas, separou-se quais fechamentos estão irregulares e quais estão regularizados. Para os regulares foi acrescentado em nossas listas o número do decreto que autoriza o seu fechamento.

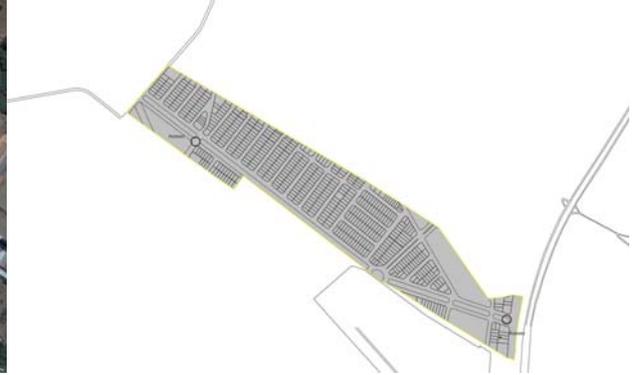
No Departamento de Uso do Solo da Prefeitura conseguiu-se a data de aprovação de todos os loteamentos nos quais se pode verificar o se fechamento, seja regular ou não.

Observamos que muitas vezes um mesmo loteamento mantém uma área aberta e outra fechada, ou então apresenta duas ou mais áreas fechadas independentes entre si, e que vários dos fechamentos ocorreram em loteamentos das décadas de 1960 e 1970.

Através de desenhos inferiu-se qual a área total e o perímetro para cada fechamento verificado, bem como a quantidade de lotes por ele representado.

FICHAS DOS BOLSÕES RESIDENCIAIS

BOSQUE DAS PALMEIRAS



Nome do Loteamento:

BOSQUE DAS PALMEIRAS (MOSTE D'ESTE)

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

28/12/83, Decreto nº 7.980

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

LÚCIO MASELLI ZIGGIATTI

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Área do Fechamento:

552535,72 m²

Perímetro do Fechamento:

4603,13 m

Número de Lotes Fechados:

565

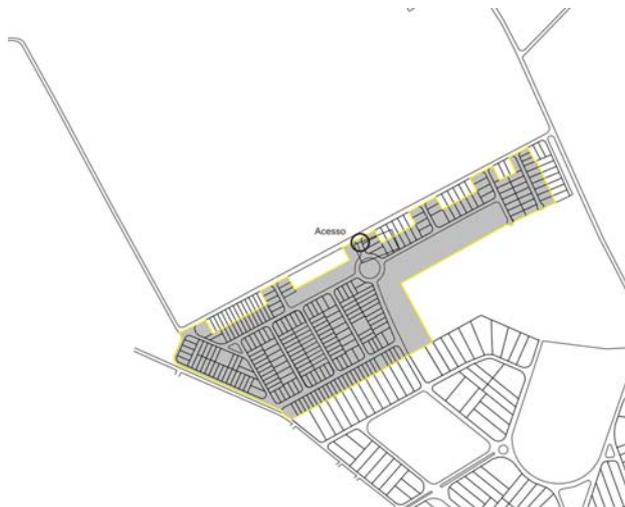
Lote Padrão:

450 m²

Zona Urbana:

NORTE

JARDIM DO SOL



Nome do Loteamento:

JARDIM DO SOL

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

02/01/78, Decreto nº 5.318

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

CIA IMOBILIÁRIA CAMPINEIRA

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Área do Fechamento:

164098,00 m²

Perímetro do Fechamento:

2618,74 m

Número de Lotes Fechados:

266

Lote Padrão:

350 m²

Zona Urbana:

NORTE

PARQUE ALTO DO TAQUARAL



Nome do Loteamento:

PARQUE ALTO DO TAQUARAL

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

02/12/86, Decreto nº 9.015

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

N. C. EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S/C LTDA

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Área do Fechamento:

234918,74 m²

Perímetro do Fechamento:

Não Consta

Número de Lotes Fechados:

449

Lote Padrão:

350 m²

Zona Urbana:

NORTE

Obs: Subdividido em 9 bolsões residenciais projetados por técnicos da Prefeitura Municipal de Campinas.

PARQUE DAS UNIVERSIDADES I



Nome do Loteamento:

PARQUE DAS UNIVERSIDADES

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

05/12/77, Decreto nº 5.288

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ANNA BEATRIZ PRADO GUIMARÃES

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Área do Fechamento:

149624,27 m²

Perímetro do Fechamento:

1913,14 m

Número de Lotes Fechados:

206

Lote Padrão:

490 m²

Zona Urbana:

NORTE

PARQUE DAS UNIVERSIDADES II



Nome do Loteamento:

PARQUE DAS UNIVERSIDADES

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

05/12/77, Decreto nº 5.288

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ANNA BEATRIZ PRADO GUIMARÃES

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Área do Fechamento:

222919,89 m²

Perímetro do Fechamento:

2256,91 m

Número de Lotes Fechados:

268

Lote Padrão:

490 m²

Zona Urbana:

NORTE

CIDADE UNIVERSITÁRIA 1



Nome do Loteamento:

CIDADE UNIVERSITÁRIA CAMPINEIRA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

12/06/68, Decreto nº 3.182

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ADALPRA S.A. AGRICOLA E COMERCIAL

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Área do Fechamento:

134521,71 m²

Perímetro do Fechamento:

1966,25 m

Número de Lotes Fechados:

196

Lote Padrão:

450 m²

Zona Urbana:

NORTE

Obs: Enquadrado na Lei Municipal 10.264 de 1 de outubro de 1999, que cria os Cinturões de Segurança

CIDADE UNIVERSITÁRIA 2



Nome do Loteamento:

CIDADE UNIVERSITÁRIA CAMPINEIRA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

12/06/68, Decreto nº 3.182

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ADALPRA S.A. AGRICOLA E COMERCIAL

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Área do Fechamento:

20264,53 m²

Perímetro do Fechamento:

722,03 m

Número de Lotes Fechados:

33

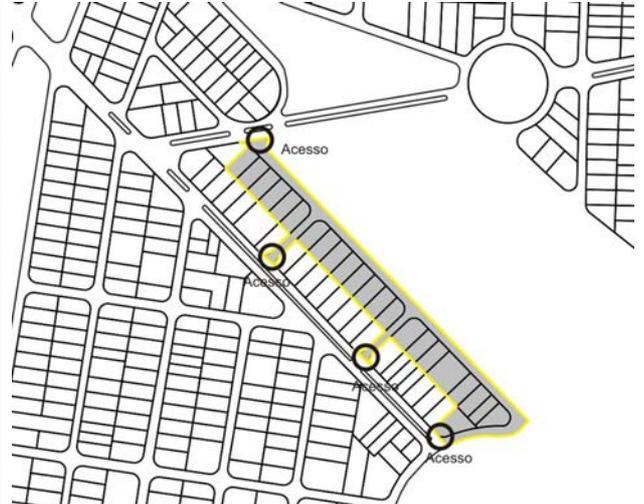
Lote Padrão:

500 m²

Zona Urbana:

NORTE

CIDADE UNIVERSITÁRIA 3



Nome do Loteamento:

CIDADE UNIVERSITÁRIA CAMPINEIRA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

12/06/68, Decreto nº 3.182

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ADALPRA S.A. AGRICOLA E COMERCIAL

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Área do Fechamento:

17621,12 m²

Perímetro do Fechamento:

1124,60 m

Número de Lotes Fechados:

23

Lote Padrão:

450 m²

Zona Urbana:

NORTE

Obs: Enquadrado na Lei Municipal 10.264 de 1 de outubro de 1999, que cria os Cinturões de Segurança

FICHAS DOS LOTEAMENTOS FECHADOS EMPRESARIAIS

ALPHAVILLE EMPRESARIAL



Nome do Loteamento:

ALPHAVILLE CAMPINAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

19/12/96, Decreto nº 12.444

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

PRATEC

Ano do Fechamento: 1998

Número do Decreto: 12.994

Foi Projetado Como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

139326,95 m²

Perímetro do Fechamento:

1660,14 m

Número de Lotes Fechados:

89

Lote Padrão:

500 m²

Zona Urbana:

Norte

TECHNO PARK



Nome do Loteamento:

TECHNO PARK

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

15/05/98, Decreto nº 12.820

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

CENTAC IMOBILIÁRIA E ADMINISTRAÇÃO DE BENS S/C LTDA

Ano do Fechamento:

1999

Número do Decreto:

13.294

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

500.345 m²

Perímetro do Fechamento:

3.293 m

Número de Lotes Fechados:

49

Lote Padrão:

5000 à 20000 m²

Zona Urbana:

Noroeste

TIC – TERMINAL INTERMODAL DE CARGAS



Nome do Loteamento:

TIC – TERMINAL INTERMODAL DE CARGAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

11/11/86, Decreto nº 8976

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

TIC S/C LTDA

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.414

Foi Projetado Como Loteamento

Fechado:

Área do Fechamento:

493.896 m²

Perímetro do Fechamento:

3.332 m

Número de Lotes Fechados:

116

Lote Padrão:

650 à 30000 m²

Zona Urbana:

Noroeste

FICHAS DOS LOTEAMENTOS FECHADOS RESIDENCIAIS

ALPHAVILLE CAMPINAS



Nome do Loteamento:

ALPHAVILLE CAMPINAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

19/12/96, Decreto nº 12.444

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

PRATEC

Ano do Fechamento:

1998

Número do Decreto:

12.993

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

1.983.863,69 m²

Perímetro do Fechamento:

7.715,60 m

Número de Lotes Fechados:

1.552

Lote Padrão:

720 m²

Zona Urbana:

NORTE

ALTO DA NOVA CAMPINAS



Nome do Loteamento:

ALTO DA NOVA CAMPINAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

11/10/74, Decreto nº 4.546

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

MARIA HELENA CAMARGO RODRIGUES E MARIA CAMARGO DALIA

Ano do Fechamento:

1974

Número do Decreto:

4.546

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

1.529.175,79 m²

Perímetro do Fechamento:

6.158,61 m

Número de Lotes Fechados:

240

Lote Padrão:

5000 m²

Zona Urbana:

LESTE

ALTO DAS PALMEIRAS



Nome do Loteamento:

BAIRRO DAS PALMEIRAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

04/07/56, Decreto nº 882

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

COMPANHIA IMOBILIÁRIA PALMEIRAS

Ano do Fechamento:

1997

Número do Decreto:

12.647

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

250.932,53 m²

Perímetro do Fechamento:

2.159,68 m

Número de Lotes Fechados:

197

Lote Padrão:

1000 m²

Zona Urbana:

LESTE

ARBORETO JEQUITIBÁS



Nome do Loteamento:

ARBORETO JEQUITIBÁS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

08/03/96, Decreto nº 12.164

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

OMAHA EMPREENDIMENTOS AD. COMÉRCIO INTERNACIONAL LTDA

Ano do Fechamento:

1997

Número do Decreto:

12.656

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

128.773,58 m²

Perímetro do Fechamento:

1.495,89 m

Número de Lotes Fechados:

101

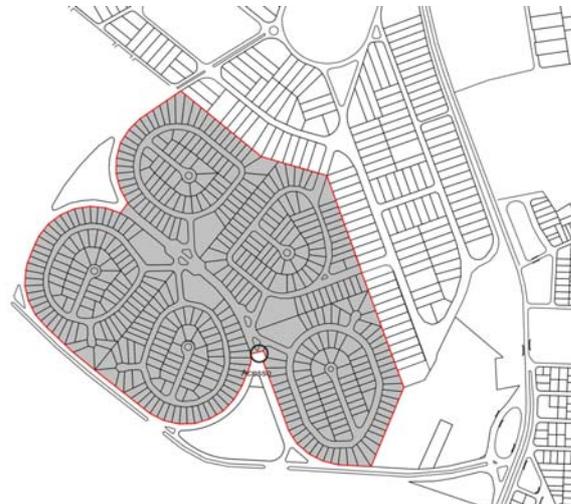
Lote Padrão:

720 m²

Zona Urbana:

LESTE

BARÃO DO CAFÉ 1



Nome do Loteamento:

CONDOMÍNIO RESIDENCIAL BARÃO DO CAFÉ

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

02/06/95, Decreto nº 11.829

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ADALPRA S.A. AGRÍCOLA E COMERCIAL

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.361

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

88.621,14 m²

Perímetro do Fechamento:

604,17 m

Número de Lotes Fechados:

103

Lote Padrão:

600 m²

Zona Urbana:

NORTE

BARÃO DO CAFÉ 2



Nome do Loteamento:

CONDOMÍNIO RESIDENCIAL BARÃO DO CAFÉ

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

02/06/95, Decreto nº 11.829

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ADALPRA S.A. AGRICOLA E COMERCIAL

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.361

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

88.621,14 m²

Perímetro do Fechamento:

604,17 m

Número de Lotes Fechados:

95

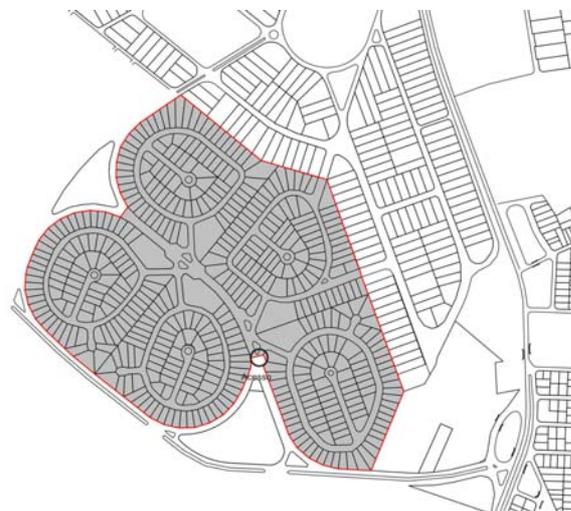
Lote Padrão:

600 m²

Zona Urbana:

NORTE

BARÃO DO CAFÉ 3



Nome do Loteamento:

CONDOMÍNIO RESIDENCIAL BARÃO DO CAFÉ

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

02/06/95, Decreto nº 11.829

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ADALPRA S.A. AGRICOLA E COMERCIAL

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.361

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

88.621,14 m²

Perímetro do Fechamento:

604,17 m

Número de Lotes Fechados:

89

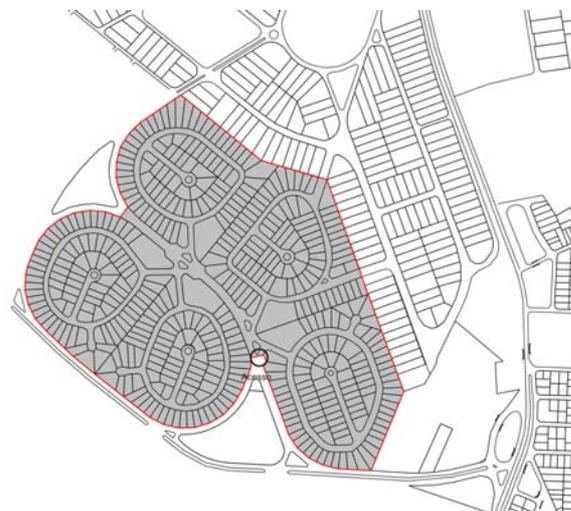
Lote Padrão:

600 m²

Zona Urbana:

NORTE

BARÃO DO CAFÉ 4



Nome do Loteamento:

CONDOMÍNIO RESIDENCIAL BARÃO DO CAFÉ

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

02/06/95, Decreto nº 11.829

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ADALPRA S.A. AGRICOLA E COMERCIAL

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.361

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

88.621,14 m²

Perímetro do Fechamento:

604,17 m

Número de Lotes Fechados:

92

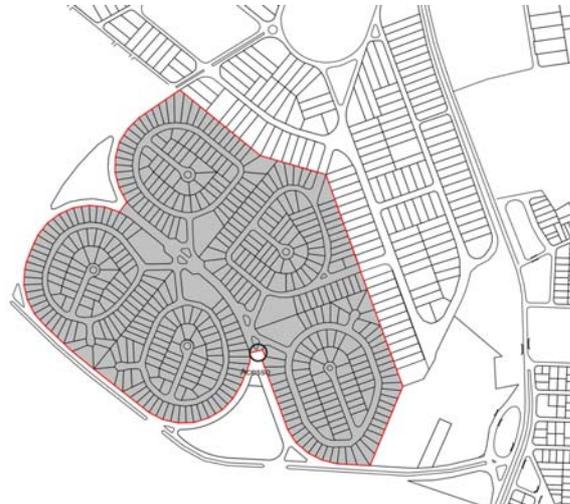
Lote Padrão:

600 m²

Zona Urbana:

NORTE

BARÃO DO CAFÉ 5



Nome do Loteamento:

CONDOMÍNIO RESIDENCIAL BARÃO DO CAFÉ

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

02/06/95, Decreto nº 11.829

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ADALPRA S.A. AGRICOLA E COMERCIAL

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.361

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

88.621,14 m²

Perímetro do Fechamento:

604,17 m

Número de Lotes Fechados:

91

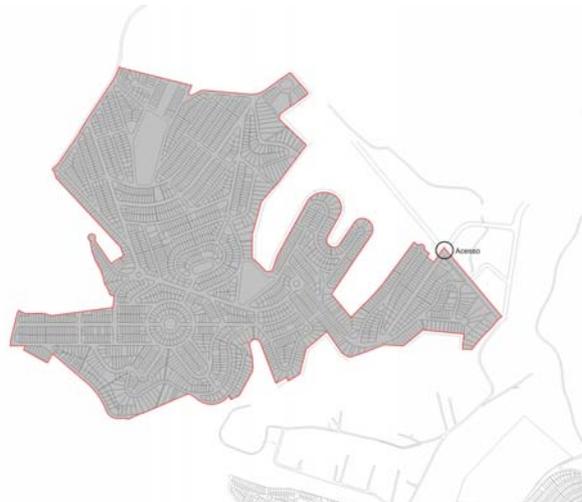
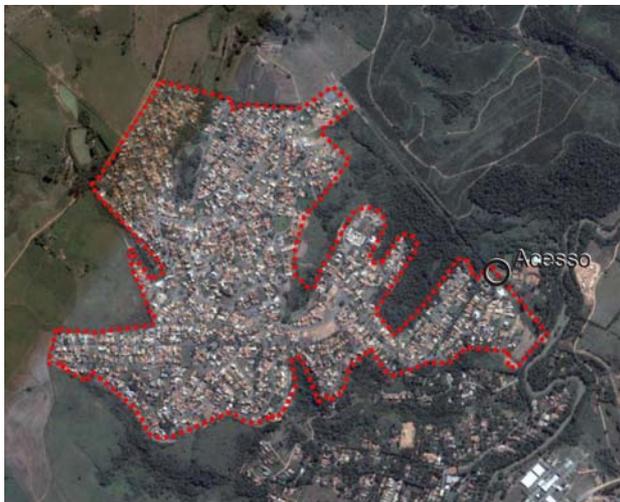
Lote Padrão:

600 m²

Zona Urbana:

NORTE

CAMINHOS DE SAN CONRADO



Nome do Loteamento:

CAMINHOS DE SAN CONRADO

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

24/08/78, Decreto nº 5.466

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

AGROPECUÁRIA D. AMÉLIA S/C LTDA

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.536

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

1.806.408,59 m²

Perímetro do Fechamento:

10.524,00 m

Número de Lotes Fechados:

1.652

Lote Padrão:

450 m²

Zona Urbana:

LESTE

CHÁCARAS GRAMADO



Nome do Loteamento:

SÍTIOS GRAMADO

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

11/10/74, Decreto nº 4.545

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

MARIA HELENA CAMARGO RODRIGUES E MARIA CAMARGO DALIA

Ano do Fechamento:

1974

Número do Decreto:

4.545

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

Aproximadamente 250.000 m²

Perímetro do Fechamento:

Não Consta

Número de Lotes Fechados:

40

Lote Padrão:

5000 m²

Zona Urbana:

LESTE

CHÁCARAS SÃO QUIRINO



Nome do Loteamento:

CONDOMÍNIO CHÁCARAS SÃO QUIRINO

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

31/03/78, Decreto nº 5.373

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

USINA AÇUCAREIRA ESTER SA.

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

189.398,34 m²

Perímetro do Fechamento:

1.839,87 m

Número de Lotes Fechados:

70

Lote Padrão:

3000 m²

Zona Urbana:

NORTE

CHÁCARAS SÃO RAFAEL



Nome do Loteamento:

CHÁCARAS SÃO RAFAEL

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

13/08/81, Decreto nº 6.585

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

B. B. N. ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO LTDA

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

220.835,32 m²

Perímetro do Fechamento:

2.420,80 m

Número de Lotes Fechados:

103

Lote Padrão:

1800 m²

Zona Urbana:

NORTE

COLINA DAS NAÇÕES



Nome do Loteamento:

COLINA DAS NAÇÕES

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

25/8/1988, Decreto nº 9599

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

PAULA MARÍLIA MORAES

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

98865,70 m²

Perímetro do Fechamento:

1810,30 m

Número de Lotes Fechados:

Não Consta

Lote Padrão:

Não Consta

Zona Urbana:

LESTE

COLINAS DO ERMITAGE



Nome do Loteamento:

COLINAS DO ERMITAGE I, II E III

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

12/01/77, Decreto nº 5.041

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

HERMITAGE HOTÉIS E TURISMO S.A.

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

803.561,96 m²

Perímetro do Fechamento:

5.941,29 m

Número de Lotes Fechados:

484

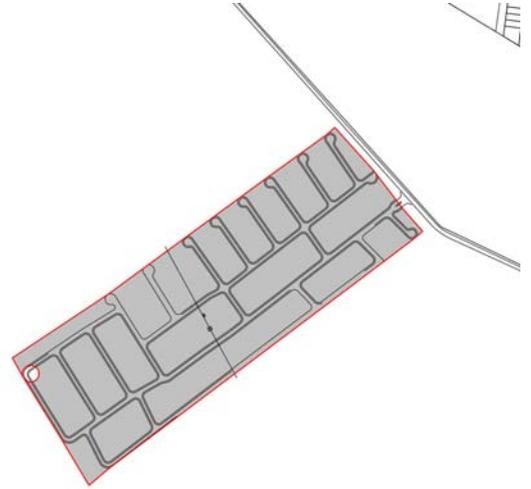
Lote Padrão:

820 m²

Zona Urbana:

LESTE

ESTÂNCIA PARAISO



Nome do Loteamento:

LOTEAMENTO IRREGULAR

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

LOTEAMENTO IRREGULAR

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

LOTEAMENTO IRREGULAR

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

260.947,55 m²

Perímetro do Fechamento:

2.357,70 m

Número de Lotes Fechados:

Não Consta

Lote Padrão:

Não Consta

Zona Urbana:

NORTE

HÍPICA (RUA ANTÔNIO ROGÊ FERREIRA)



Nome do Loteamento:

BAIRRO DAS PALMEIRAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

04/07/56, Decreto nº 882

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

COMPANHIA IMOBILIÁRIA PALMEIRAS

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.493

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

8.488,30 m²

Perímetro do Fechamento:

389,17 m

Número de Lotes Fechados:

13

Lote Padrão:

500 m²

Zona Urbana:

LESTE

IGUATEMI (RUA EZEQUIEL MAGALHÃES - JD BRANDINA)



Nome do Loteamento:

VILA BRANDINA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

13/12/55, Decreto nº 745

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

LAFAYETTE ÁLVARO DE SOUZA CAMARGO

Ano do Fechamento:

1997

Número do Decreto:

12.570

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

43.920,59 m²

Perímetro do Fechamento:

1.150,88 m

Número de Lotes Fechados:

39

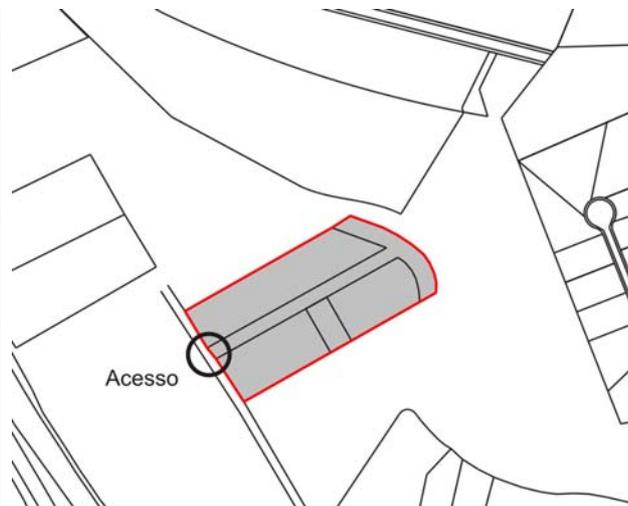
Lote Padrão:

600 m²

Zona Urbana:

LESTE

ILE DE FRANCE (RUA ALBERTO MACCHI 64)



Nome do Loteamento:

ILLE DE FRANCE

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

01/07/94, Decreto nº 11.555

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

JOÃO NEAIME PERIM E OUTROS

Ano do Fechamento:

1998

Número do Decreto:

12.866

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

21.367,97 m²

Perímetro do Fechamento:

610,07 m

Número de Lotes Fechados:

Não Consta

Lote Padrão:

1000 m²

Zona Urbana:

LESTE

JARDIM BOTÂNICO



Nome do Loteamento:

JARDIM BOTÂNICO DE CAMPINAS 1ª PARTE/2ª PARTE

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

1/10/1980-11/09/1986, Decreto nº 6233/8.908

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

LOTEAMENTO JARDIM BOTÂNICO DE CAMPINAS LTDA

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.505

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

535.315,99 m²

Perímetro do Fechamento:

3.843,55 m

Número de Lotes Fechados:

405

Lote Padrão:

820 m²

Zona Urbana:

LESTE

JARDIM CHAPADÃO



Nome do Loteamento:

JARDIM CHAPADÃO PARTE II

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

21/08/78, Decreto nº 5.464

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

CARLOS ALBERTO ALVES DE LIMA E IRMÃOS

Ano do Fechamento:

1998

Número do Decreto:

12.843

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

129.853,16 m²

Perímetro do Fechamento:

1.610,45 m

Número de Lotes Fechados:

126

Lote Padrão:

500 m²

Zona Urbana:

CENTROESTE

JARDIM PARANAPANEMA (RECANTO ECOLÓGICO)



Nome do Loteamento:

JARDIM PARANAPANEMA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

17/6/1952, Decreto nº 707

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

Não Consta

Ano do Fechamento:

1997

Número do Decreto:

12581

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

18.426,46 m²

Perímetro do Fechamento:

649,93 m

Número de Lotes Fechados:

39

Lote Padrão:

300 m²

Zona Urbana:

LESTE

JARDIM SANTA MARCELINA



Nome do Loteamento:

JARDIM SANTA MARCELINA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

12/12/57, Decreto nº 1.190

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

Não Consta

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.508

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

31.819,29 m²

Perímetro do Fechamento:

897,83 m

Número de Lotes Fechados:

56

Lote Padrão:

420 m²

Zona Urbana:

LESTE

JARDIM SORIRAMA



Nome do Loteamento:

JARDIM SORIRAMA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

10/04/59, Decreto nº 1.384

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

ANTÔNIO SARAIVA FILHO

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

68.137,36 m²

Perímetro do Fechamento:

1.732,56 m

Número de Lotes Fechados:

192

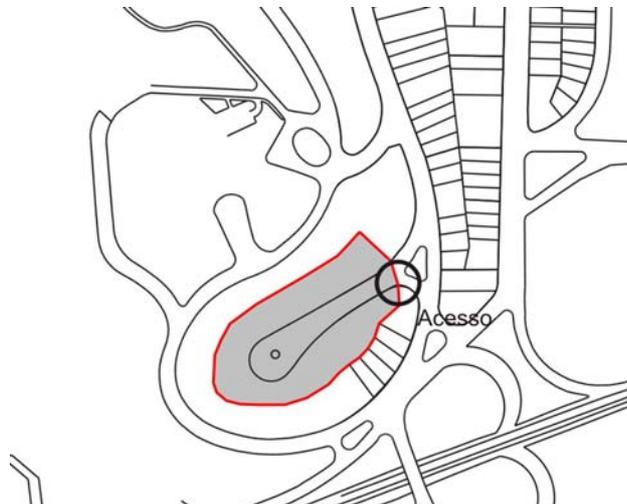
Lote Padrão:

320 m²

Zona Urbana:

LESTE

PAINEIRAS (RUA ELZA POMPEU DE CAMARGO)



Nome do Loteamento:

JARDIM DAS PAINEIRAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

01/06/57, Decreto nº 1.107

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

JAYME TORRES

Ano do Fechamento:

1998

Número do Decreto:

12.760

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

15.764,83 m²

Perímetro do Fechamento:

507,19 m

Número de Lotes Fechados:

Não Consta

Lote Padrão:

Não Consta

Zona Urbana:

LESTE

PALMEIRA DA HÍPICA



Nome do Loteamento:

BAIRRO DAS PALMEIRAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

04/07/56, Decreto nº 882

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

COMPANHIA IMOBILIÁRIA PALMEIRAS

Ano do Fechamento:

2000

Número do Decreto:

13.499

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

305.772,41 m²

Perímetro do Fechamento:

2.428,62 m

Número de Lotes Fechados:

145

Lote Padrão:

1000 m²

Zona Urbana:

LESTE

PARQUE DA HÍPICA



Nome do Loteamento:

PARQUE DA HÍPICA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

06/08/81, Decreto nº 6.579

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

PLANINVEST IMÓVEIS S/C LTDA

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

133.066,90 m²

Perímetro do Fechamento:

1.724,25 m

Número de Lotes Fechados:

192

Lote Padrão:

350 m²

Zona Urbana:

LESTE

PARQUE DAS ARAUCÁRIAS



Nome do Loteamento:

PARQUE DAS ARAUCÁRIAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

Em Andamento

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

PRATEC

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

374.725,51 m²

Perímetro do Fechamento:

2.599,05 m

Número de Lotes Fechados:

180

Lote Padrão:

900 m²

Zona Urbana:

LESTE

PARQUE DAS FLORES



Nome do Loteamento:

PARQUE DAS FLORES

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

30/11/76, Decreto nº 5.012

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

EMPATE ENGENHARIA E COMÉRCIO LTDA

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

119.590,43 m²

Perímetro do Fechamento:

1.493,96 m

Número de Lotes Fechados:

286

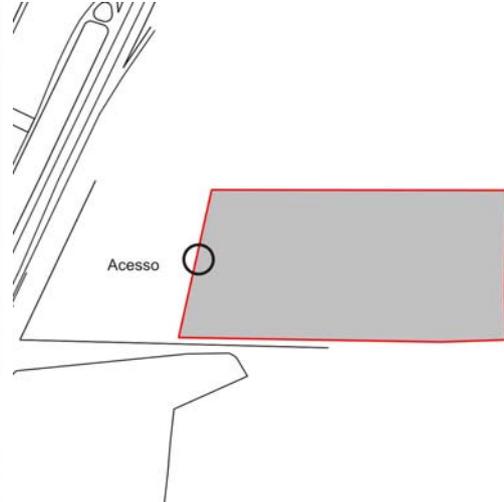
Lote Padrão:

300 m²

Zona Urbana:

NORTE

PARQUE DOS RESEDÁS



Nome do Loteamento:

PARQUE DOS RESEDÁS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

Em Andamento

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

PRATEC

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

Não Consta

Perímetro do Fechamento:

Não Consta

Número de Lotes Fechados:

Não Consta

Lote Padrão:

Não Consta

Zona Urbana:

NORTE

PARQUE JATIBAIA



Nome do Loteamento:

PARQUE JATIBAIA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

02/02/81, Decreto nº 6.401

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

JATIBAIA EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S/C LTDA

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

153.381,10 m²

Perímetro do Fechamento:

2.112,81 m

Número de Lotes Fechados:

268

Lote Padrão:

320 m²

Zona Urbana:

LESTE

PARQUE NOVA CAMPINAS



Nome do Loteamento:

CONDOMÍNIO PARQUE NOVA CAMPINAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

14/08/75, Decreto nº 4.711

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

BRAZ SOARES FILHO

Ano do Fechamento:

1999

Número do Decreto:

13.104

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

51.319,07 m²

Perímetro do Fechamento:

936,94 m

Número de Lotes Fechados:

39

Lote Padrão:

720 m²

Zona Urbana:

LESTE

PARQUE RIO DAS PEDRAS



Nome do loteamento:

CONDOMÍNIO RESIDENCIAL PARQUE RIO DAS PEDRAS

Data de aprovação junto à Prefeitura:

25/07/79, Decreto nº 5.766

Nome do empreendedor responsável pela aprovação:

ADALPRA S.A. AGRICOLA E COMERCIAL

Ano do Fechamento:

25/07/79

Número do Decreto:

5.766

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

497.948,52 m²

Perímetro do Fechamento:

3.584,93 m

Número de Lotes Fechados:

198

Lote Padrão:

1500 m²

Zona Urbana:

NORTE

PARQUE XANGRILÁ



Nome do Loteamento 1:

PARQUE XANGRILÁ I e II

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

04/01/77, Decreto nº 5.031

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

HILDA HIST CASARINI E RUI VAZ CARDOSO

Nome do Loteamento 2:

PARQUE LUCIMAR

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

18/07/77, Decreto nº 5.189

Nome do Empreendedor Responsável pela

Aprovação:

ARMINDO FERREIRA COELHO

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

1.234.678,23 m²

Perímetro do Fechamento:

4.798,54 m

Número de Lotes Fechados:

412

Lote Padrão:

1200 m²

Zona Urbana:

NORTE

SANTA MARGARIDA (STA MARCELINA)



Nome do Loteamento:

JARDIM SANTA MARCELINA

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

12/12/57, Decreto nº 1.190

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

Não Consta

Ano do Fechamento:

1997

Número do Decreto:

12.480

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

34.060,80 m²

Perímetro do Fechamento:

852,22 m

Número de Lotes Fechados:

36

Lote Padrão:

450 m²

Zona Urbana:

LESTE

SOCIEDADE PALMEIRAS SUL



Nome do Loteamento:

BAIRRO DAS PALMEIRAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

04/07/56, Decreto nº 882

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

COMPANHIA IMOBILIÁRIA PALMEIRAS

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

47.241,39 m²

Perímetro do Fechamento:

1.655,78 m

Número de Lotes Fechados:

59

Lote Padrão:

480 m²

Zona Urbana:

LESTE

TRIÂNGULO



Nome do Loteamento:

JARDIM SANTA GENEBRA II

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

18/02/72, Decreto nº 4.011

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

JANDYRA PAMPLONA DE OLIVEIRA

Ano do Fechamento:

1999

Número do Decreto:

13.035

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

134377,31 m²

Perímetro do Fechamento:

2038,17m

Número de Lotes Fechados:

159

Lote Padrão:

600 m²

Zona Urbana:

NORTE

VILA VERDE



Nome do Loteamento:

RESIDENCIAL VILA VERDE

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

27/12/90, Decreto nº 10.339

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

AGRÍCOLA ANHUMAS (PLANURB)

Ano do Fechamento:

1998

Número do Decreto:

12.851

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Sim

Área do Fechamento:

200.570,43 m²

Perímetro do Fechamento:

1.956,80 m

Número de Lotes Fechados:

177

Lote Padrão:

850 m²

Zona Urbana:

LESTE

VILLAGIO LOUSAGNE I



Nome do Loteamento:

ARBORETO JEQUITIBAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

08/03/96, Decreto nº 12.164

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

OMAHA EMPREENDIMENTOS AD. COMÉRCIO INTERNACIONAL LTDA

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

Não Consta

Perímetro do Fechamento:

Não Consta

Número de Lotes Fechados:

Não Consta

Lote Padrão:

Não Consta

Zona Urbana:

LESTE

VILLAGIO LOUSAGNE II



Nome do Loteamento:

ARBORETO JEQUITIBAS

Data de Aprovação Junto à Prefeitura:

08/03/96, Decreto nº 12.164

Nome do Empreendedor Responsável pela Aprovação:

OMAHA EMPREENDIMENTOS AD. COMÉRCIO INTERNACIONAL LTDA

Ano do Fechamento:

X

Número do Decreto:

X

Foi Projetado como Loteamento Fechado:

Não

Área do Fechamento:

Não Consta

Perímetro do Fechamento:

Não Consta

Número de Lotes Fechados:

Não Consta

Lote Padrão:

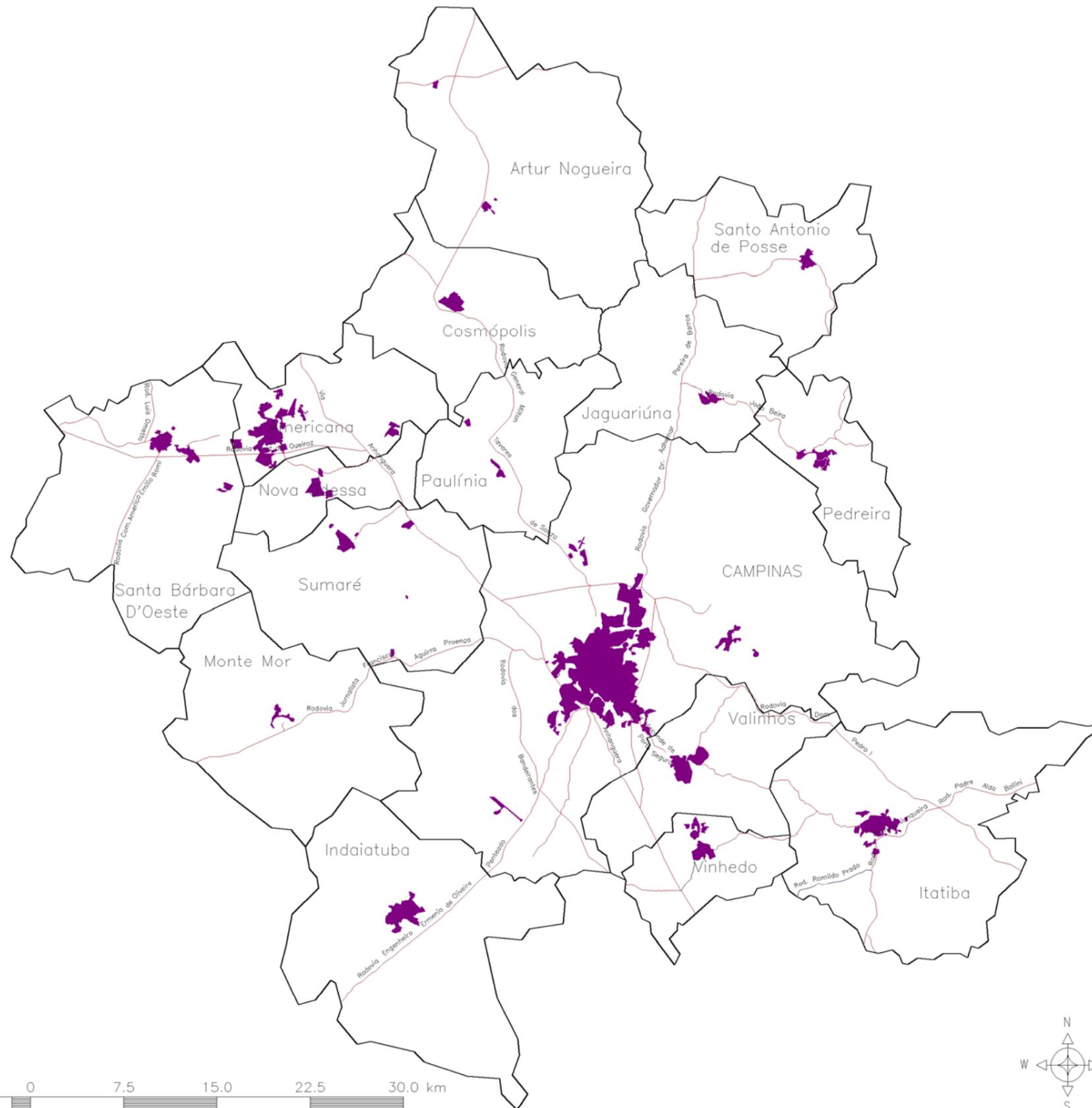
Não Consta

Zona Urbana:

LESTE

**ANEXO A - CRESCIMENTO DAS MANCHAS URBANAS NO
MUNICÍPIO DE CAMPINAS 70/80/91/2000**

Região Metropolitana de Campinas 1970

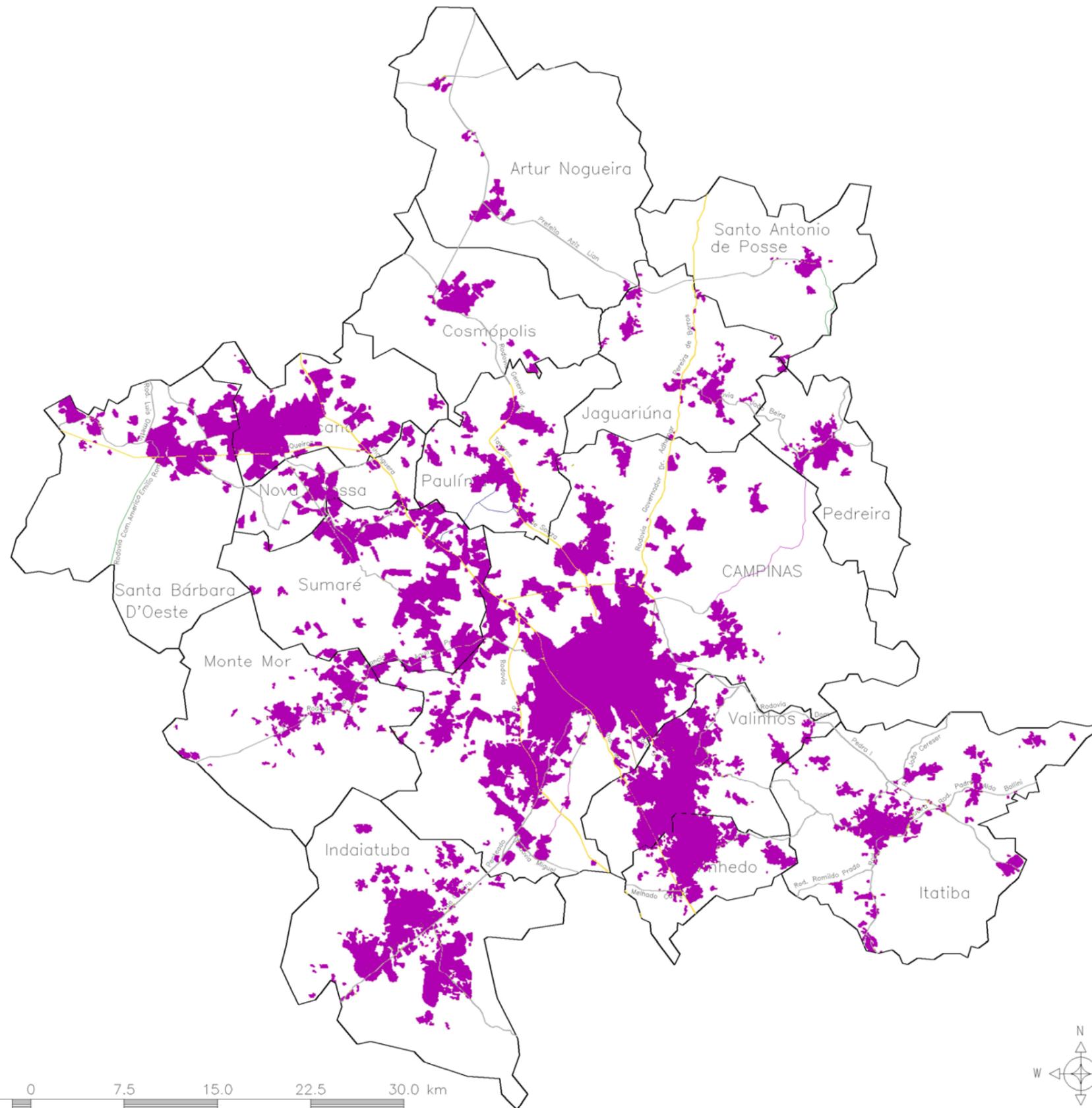


Legenda

- Áreas Urbanizadas 1970
- Estradas Pavimentadas
- Estrada Municipal em Pavimentação



Região Metropolitana de Campinas 1980



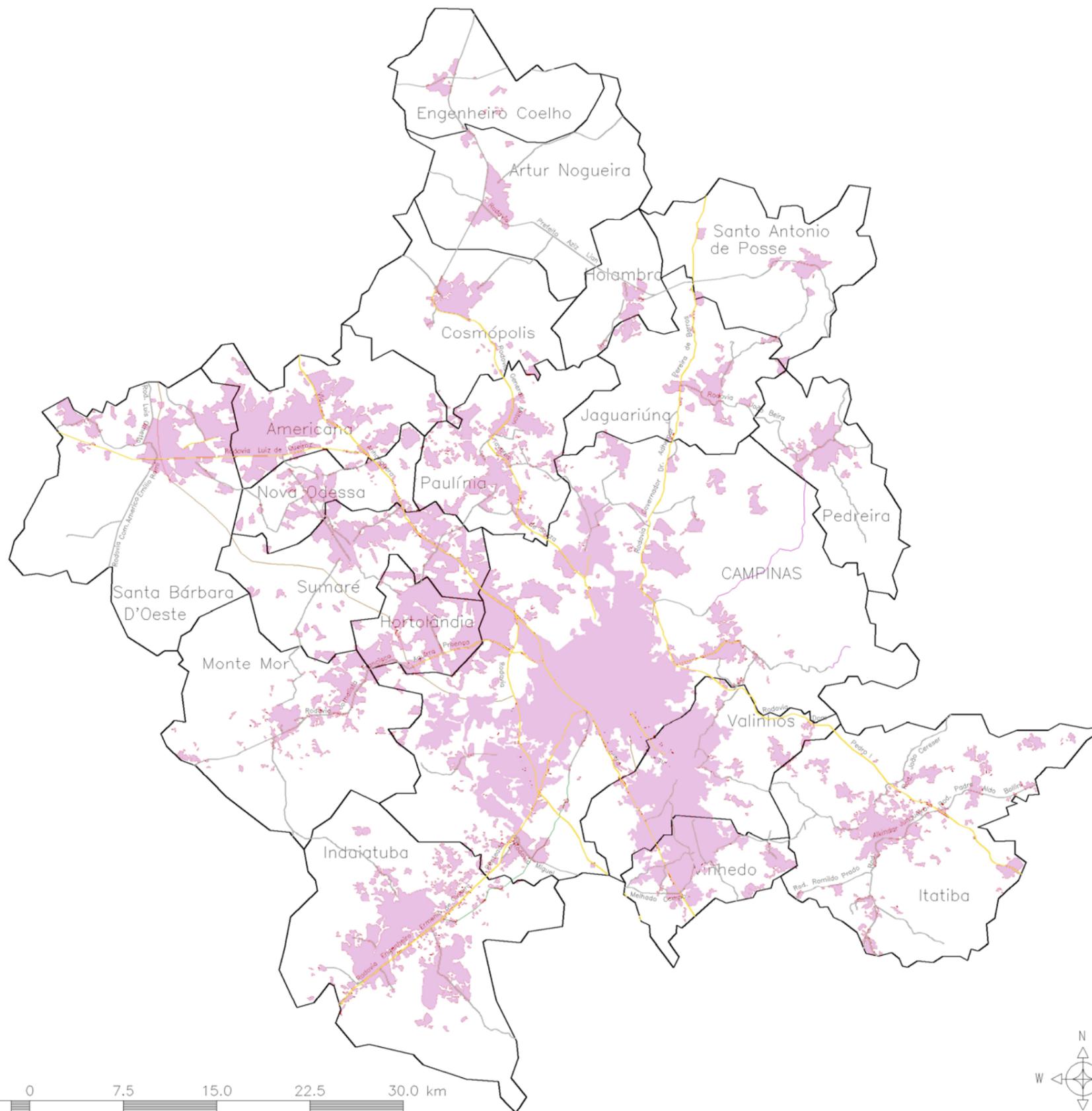
Legenda

- Áreas Urbanizadas 1980
- Estrada Pavimentada Dupla
- Estrada Pavimentada Simples
- Estrada Estadual/Federal em Pavimentação
- Estrada Municipal em Pavimentação
- Estrada Estadual/Federal não Pavimentada
- Estrada Municipal não Pavimentada

7.5 0 7.5 15.0 22.5 30.0 km
Escala 1:375000



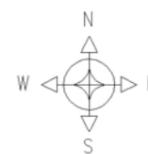
Região Metropolitana de Campinas 2000



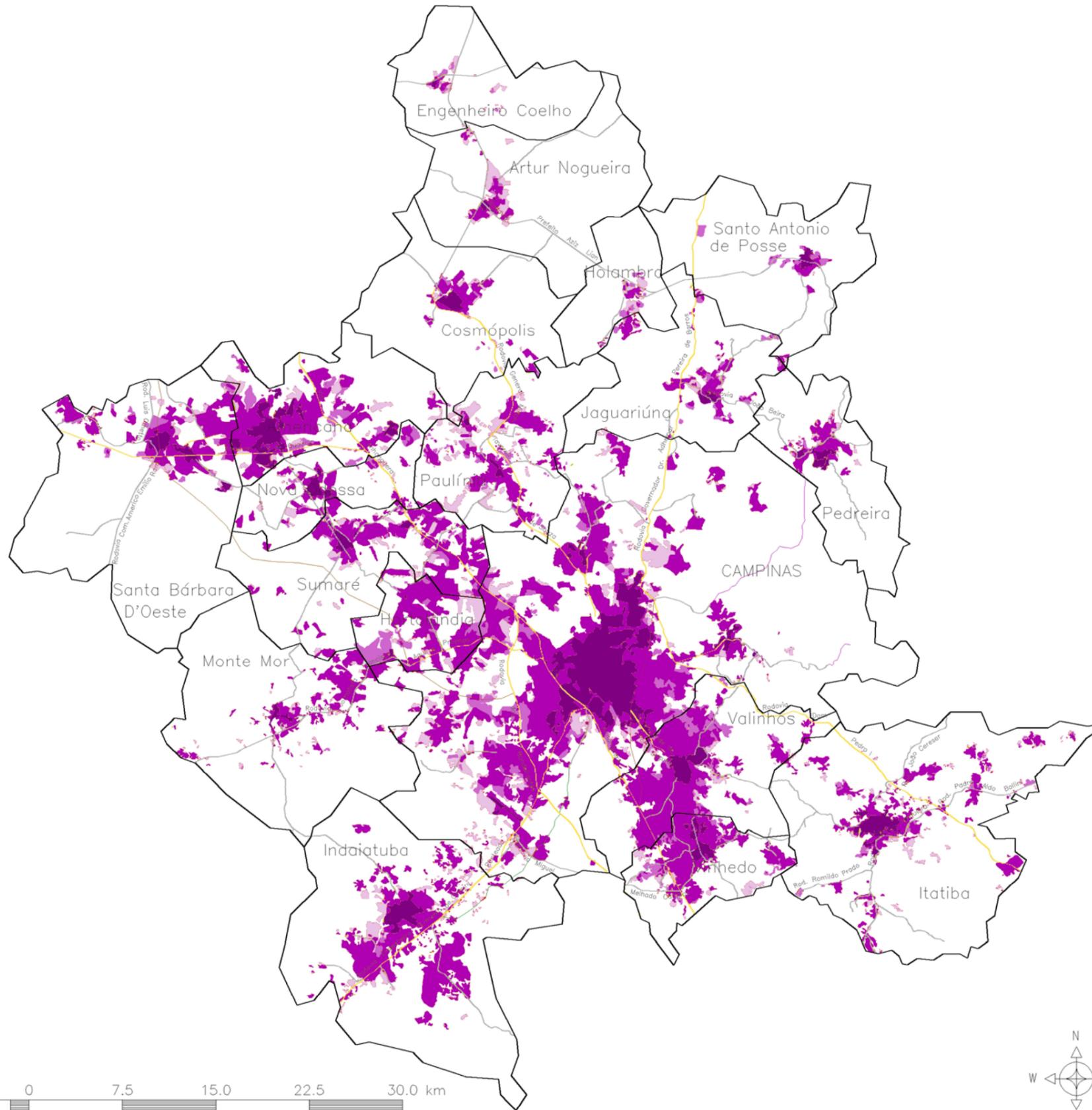
Legenda

- Áreas Urbanizadas 2000
- Estrada Pavimentada Dupla
- Estrada Pavimentada Simples
- Estrada Municipal não Pavimentada
- Estrada Estadual/Federal em Pavimentação
- Estrada Estadual/Federal não Pavimentada

7.5 0 7.5 15.0 22.5 30.0 km
Escala 1:375000

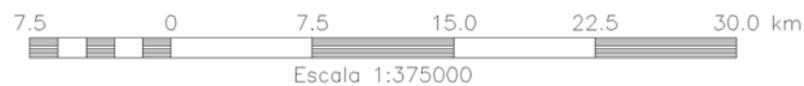


Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana de Campinas



Legenda

- Áreas Urbanizadas 1970
- Áreas Urbanizadas 1980
- Áreas Urbanizadas 1991
- Áreas Urbanizadas 2000
- Estrada Pavimentada Dupla
- Estrada Pavimentada Simples
- Estrada Estadual/Federal em Pavimentação
- Estrada Estadual/Federal não Pavimentada
- Estrada Municipal não Pavimentada



Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)