



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

IVAN OLIVEIRA LIMA

**CONJUNTOS HABITACIONAIS E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL: O
DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPINAS/SP (DIC)**

CAMPINAS/SP

2013



NÚMERO: 220/2013
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

IVAN OLIVEIRA LIMA

CONJUNTOS HABITACIONAIS E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL: O
DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPINAS/SP (DIC)

ORIENTADORA: PROF^a DR^a REGINA CÉLIA BEGA DOS SANTOS

Dissertação apresentada ao Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Geografia na área de Análise Ambiental e Dinâmica Territorial.

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA TESE DEFENDIDA PELO ALUNO IVAN OLIVEIRA LIMA E ORIENTADO PELA PROF^a. DR^a. REGINA CÉLIA BEGA DOS SANTOIS

CAMPINAS/SP

2013

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Geociências
Cássia Raquel da Silva - CRB 8/5752

L628c Lima, Ivan Oliveira, 1985-
Conjuntos habitacionais e segregação socioespacial : o Distrito Industrial de
Campinas (DIC) / Ivan Oliveira Lima. – Campinas, SP : [s.n.], 2013.

Orientador: Regina Célia Bega dos Santos.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de
Geociências.

1. Espaço geográfico - Campinas (SP). 2. Segregação urbana. 3. Sociologia
urbana. I. Santos, Regina Célia Bega, 1948-. II. Universidade Estadual de
Campinas. Instituto de Geociências. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: Social housing and spatial segregation : the Industrial District of
Campinas (DIC)

Palavras-chave em inglês:

Geographic space - Campinas (SP)

Urban segregation

Urban sociology

Área de concentração: Análise Ambiental e Dinâmica Territorial

Titulação: Mestre em Geografia

Banca examinadora:

Regina Célia Bega dos Santos [Orientador]

Arlete Moysés Rodrigues

Léa Francesconi

Data de defesa: 05-12-2013

Programa de Pós-Graduação: Geografia



UNICAMP

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE ANÁLISE AMBIENTAL E DINÂMICA TERRITORIAL**

AUTOR: Ivan Oliveira Lima

**"CONJUNTOS HABITACIONAIS E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL: O DISTRITO
INDUSTRIAL DE CAMPINAS/SP (DIC)"**

ORIENTADORA: Profa. Dra. Regina Célia Bega dos Santos

Aprovado em: 05 / 12 / 2013

EXAMINADORES:

Profa. Dra. Regina Célia Bega dos Santos

Profa. Dra. Arlete Moyses Rodrigues

Profa. Dra. Léa Francesconi

Regina Célia Bega dos Santos - Presidente
Arlete Moyses Rodrigues
Léa Francesconi

Campinas, 05 de dezembro de 2013.

Dedico este trabalho a todos aqueles que são dia a dia massacrados pela perversidade do capital, mas que lutam intensamente mesmo sem saber, para ter o verdadeiro *direito à cidade*.

Dedico também a meus eternos alunos do DIC, que com seu carinho nas pequenas ações – cartinhas, bilhetes e abordagens pelo “filho da Eva”, me trazem boas lembranças do tempo que se foi. Tenho certeza que apesar das adversidades e broncas, os bons momentos foram os que mais valeram.

Agradecimentos

A finalização de um trabalho é sempre motivo para comemoração e os bastidores são fundamentais para a realização do mesmo. Fizem parte deles minhas atividades de professor, coordenador de escola e atualmente geógrafo. Correções de provas, preparações de aulas, reuniões, broncas e esforços para “deixar a escola arrumada” e também as constantes viagens de campo, entre Vitória, Vila Pavão e Ecoporanga... Nada impossível de ser vencido, ainda mais se contarmos com as ajudas de amigos e colegas, fundamentais em nossa vida. Sem eles, nada seríamos!

Vou elencando aos poucos todas as pessoas que estiveram presentes comigo em todo esse tempo... Começo pelos amigos professores, agradecendo principalmente a querida Eva, minha eterna “mãe”, pela amizade, risadas, apoio nos trabalhos de campos e nas entrevistas. Seu bom humor e seus conhecimentos sobre o DIC e dos que ali vivem foram fundamentais;

Dos amigos “colegas” de trabalho, agradeço a Daniela Brenelli, sempre minha diretora, que me dispensava para participar das reuniões com minha orientadora e outras atividades na Unicamp, além do apoio em muitos momentos. Agradeço também a Conceição, a “gerente”, pelos xingamentos motivadores e conversas ao telefone, essenciais em muitos momentos da minha vida e da pesquisa e aos colegas da EE Prof Adalberto Prado e Silva, que me acolheram de forma maravilhosa enquanto tive o prazer de ser Professor Coordenador nesta escola;

Aos queridos e inesquecíveis amigos que fiz na Pós-Graduação, entre eles Francis Pedroso, Juvair Freitas, Rodrigo Mandujano, Michele Pereira e Desiree Guichard;

Ao estimado colombiano John Zapata, pela amizade, aulas de espanhol constantes e belas conversas sobre a vida, que me fizeram e ainda fazem refletir bastante e me auxiliaram nessa tarefa;

A Fernanda Valença pela duradoura amizade e pelos anos em que a convivência se tornou irmandade, pelas galinhadas nos finais de semana e risadas na sacada de casa, por sua ótima companhia nas viagens e nas sessões de filmes no Parque Prado;

A querida Erika Moura por todos os cafés da tarde, por sua amizade que me encanta, pelas conversas bem humoradas sobre a vida e por me deixar sempre ser mais que um hóspede em sua casa. Obrigado por colorir a minha vida com sua alegria e lindos olhos azuis!

A Valéria Pellegrini, pelas risadas na varanda do Pitangueiras, conselhos, incentivos constantes e conversas pelo telefone, preciosidades que tornam nossa vida mais feliz;

Aos amigos de graduação sempre presentes e com quem tive o prazer de morar em etapas distintas da vida: Rafaela Delcol e Murilo Lula. Que venham mais 10 anos, sempre!

Ao Fábio Tomio e Eduardo Costa, pelo apoio e pela amizade duradoura, que saiu de Rio Claro e já passou pela Bélgica, Jundiaí, Atibaia, São Paulo, Vitória e mais lugares que com certeza ainda virão!

A Cinthia Brum, essencial em minha vida, que me acompanha desde Rio Claro. Obrigado pela companhia para os cafés em Barão Geraldo, sempre regados a conversas, risadas, discussões metodológicas e desejo de provar os doces das vitrines. Você com certeza me ajudou a ser o que sou hoje, e sem seu apoio em todos os momentos eu não conseguindo chegar até aqui. Muito obrigado!

Aos amigos do IDAF, unidos através da vida e do destino, obrigado pela convivência diária e por tornarem o meu dia a dia e os trabalhos de campo mais leves com sua presença, em especial Vanessa, Jéssica (linda estagiária), Moro, Thanira, Maria Hortência, Luciana, Renata, Giuliano e Fabiana. Agradeço também especialmente ao Izak pela ajuda com os mapas;

A minha mãe Elisabete, pela preocupação com meus prazos, pelas marmitas de comida nos finais de semana e pelo cuidado, que se estende mesmo eu estando distante fisicamente;

A Mayara, minha irmã, pelas consultorias bibliográficas gratuitas, pelo apoio, amizade e por sempre se dispor a me buscar no aeroporto todas as vezes;

A minhas tias Sandra e Elvira e ao tio Délsio Natal pelo apoio e incentivo desde sempre em minha vida;

Ao Prof. Vicente Eudes, pela amizade, conversas e pela oportunidade única de ser seu monitor por duas vezes no curso de graduação da Unicamp. Exemplo de dedicação e pessoa, muito obrigado!

A minha orientadora, Prof^a Regina, pela oportunidade em ser seu aluno, pela paciência comigo em todos os momentos, pelas broncas e pelo aprendizado. Exemplo de sabedoria e dedicação. Agradeço de coração;

A Unicamp, pela oportunidade e em especial os funcionários da Pós, por sempre me atenderem bem e estarem com um sorriso em seus rostos, Val e Gorete;

A todos vocês, muito obrigado por fazerem parte de tudo!

“A utopia está no horizonte. Sei muito bem que nunca a alcançarei. Se ando dez passos, ela ficará dez passos mais distante. Quanto mais eu procurá-la, menos a encontrarei [...] A utopia serve isso... a utopia serve para caminhar”

Eduardo Galeano, citando seu amigo cineasta Fernando Birri.



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

CONJUNTOS HABITACIONAIS E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL: O
DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPINAS/SP (DIC)

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

RESUMO

IVAN OLIVEIRA LIMA

A presente pesquisa analisa um setor da porção sudoeste da cidade de Campinas, popularmente conhecida como “região do DIC (Distrito Industrial de Campinas)”. Tal localidade teve seu crescimento estimulado pelo poder público municipal a partir da década de 1970, com o surgimento do PPDI (Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado) e criação do distrito industrial do município. Em meio a dívidas e o baixo sucesso do uso da área pelas indústrias, a utilização residencial da região do DIC foi incentivada pelos conjuntos habitacionais da COHAB, que serviram de vetor para o aumento da densidade populacional da localidade, promovendo o surgimento de vários bairros no entorno. Concomitantemente a união entre os poderes do capital e do Estado possibilitaram a origem de uma das áreas mais segregadas de Campinas, com infraestrutura precária e elevada concentração populacional. A produção deste espaço é aqui comparada à noção de *habitat* debatida por Lefebvre, e fora concebida como *máquina de morar*, que nega a população que ali reside o *direito à cidade*. Através de análise bibliográfica e empírica, constatamos como a conquista deste direito está longe do cotidiano dos cidadãos que ali residem, e o quanto a produção do espaço urbano está direcionada ao valor de troca e a taxa de lucro que a cidade pode proporcionar aos proprietários do solo urbano e detentores do capital, estando sempre distante de atender aos que ali vivem.

Palavras chave: Distrito Industrial de Campinas (DIC); segregação; direito à cidade.



UNIVERSITY OF CAMPINAS
INSTITUTE OF GEOSCIENCE

**SOCIAL HOUSING AND SPATIAL SEGREGATION : THE INDUSTRIAL
DISTRICT OF CAMPINAS (DIC)**

ABSTRACT

MASTER DEGREE

IVAN OLIVEIRA LIMA

This research analyzes a sector of the southwest region of Campinas city, which is widely known as “DIC region (Industrial District of Campinas). This region had its growth stimulated by strategies of the municipal government since the 1970s, with the emergence of PPDI (Preliminary Plan of Integrated Development) and the creation of the industrial district of the city. Those strategies were not enough to successfully accomplish the plans of the public administration. In a scenario marked by municipal debts and the international crises of the capitalism system in the 1970s, the public administration promoted the occupation of locality by social housing of COHAB, which contributed for the increase of the population concentration of the region, stimulating the establishment and growth of many neighborhoods around it. During all these processes, the municipal and state administration joined forces in such way that gave rise to the most segregated areas of Campinas, with a precarious infrastructure and a high population densification. The production of this space can be compared to the notion of *habitat* debated by Lefebvre, and was conceived as a housing machine, which neglects the region inhabitants the right to the city. Based on a literature and empirical analysis, we verified that the region inhabitants are still far from being able to achieve this right. We also verified how the development of the urban space is influenced by the exchange value and the profit rate that the city can give to owners of urban soil and of the financial capital. As a result, this development is very far from attending the demands and needs of the inhabitants of the region.

Keywords: Industrial District of Campinas; segregation, right to the city

SUMÁRIO

Introdução	1
Capítulo 1 – O espaço urbano e o despertar de Campinas como cidade contemporânea	5
1.1 – As cidades e a consolidação do urbano	5
1.2 – A evolução do espaço urbano brasileiro e a concretização da cidade de Campinas como metrópole	11
Capítulo 2 – As transformações capitalistas dentro da cidade e o surgimento do Distrito Industrial de Campinas (DIC) – do capital industrial ao imobiliário	23
2.1 O Plano de Melhoramentos Urbanos e a consolidação de Campinas no cenário urbano nacional.....	24
2.2 O Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado – PPDI – e a implantação do Distrito Industrial de Campinas – DIC.....	35
2.3 Campinas pós PPDI – a efetiva instalação do DIC	45
2.4 A normatização do DIC pela EMDEC e a atual situação jurídica da área	49
2.5 A falência da EMDEC – alternativas para a região e o surgimento dos conjuntos habitacionais	51
2.6 A produção do espaço segregado - O DIC – e o uso habitacional da área.....	57
Capítulo 3 – Espaço segregado e cidade partida – o DIC versus “o direito à cidade”	69
3.1 Produção do espaço urbano e segregação socioespacial: a realidade do DIC..	69
3.2 O DIC na visão de seus habitantes – vozes que precisam ser ouvidas	107
Considerações finais	113
Referências	117

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Localização de Campinas/SP	14
Figura 2 - Planta da Cidade de Campinas em 1929.....	27
Figura 3 - Vista dos principais acessos rodoviários de Campinas.....	32
Figura 4 - Macrozona 05 e Área do Distrito Industrial de Campinas	41
Figura 5 - Via do DIC (Área industrial)	46
Figura 6 - Via do DIC (parque industrial).....	47
Figura 7 - vista de cruzamento de via no DIC	48
Figura 8 - Contraste DIC x Áreas de ocupação.....	49
Figura 9 - Imagem de via do DIC I	58
Figura 10 - Vista dos conjuntos habitacionais do DIC I.....	59
Figura 11- Viela do DIC I.....	59
Figura 12 - Vista dos conjuntos do DIC II.....	60
Figura 14 - Vista do conjunto DIC IV	61
Figura 13 - Blocos do conjunto DIC III.....	60
Figura 15 - Vista de bloco do conjunto DIC V.....	61
Figura 16 - Parte do conjunto do DIC VI	62
Figura 17 - Área dos Conjuntos Habitacionais do DIC	65
Figura 18: Divisão do município de Campinas em Macrozonas.....	70
Figura 19 - Recorte de Fotografia Aérea da Macrozona 05	72
Figura 20 - Áreas de Planejamento e UTBS da Macrozona 05.....	74
Figura 21 - Macrozona 05 e entorno do DIC	75
Figura 22 - Área de lazer do DIC IV	89
Figura 23 - Área de lazer improvisada do DIC V	90
Figura 24 – Praça de Esportes do DIC VI	98
Figura 25 - Centro Nelson Mandela de Políticas Sociais	99
Figura 26 - Bosque Augusto Ruschi.....	100
Figura 27 - Bosque dos Cambarás.....	101

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1- População e Urbanização brasileira (1940-2010)	11
Tabela 2: Evolução da população de Campinas (1970 - 2010).....	52
Tabela 3: unidades habitacionais produzidas no DIC	66
Tabela 4: Crescimento Populacional nas UTBs 50, 51 e 52	77
Tabela 5: Rendimento médio mensal dos residentes na região – UTBs 50, 51 e 52	79
Tabela 6: Creches e Unidades Escolares localizadas no DIC e entorno	94

ANEXOS

Anexo I – Fotografias da região do DIC obtidas em trabalhos de campo

Anexo II – Diretrizes gerais para a Macrozona 05

Anexo III – Questionário de suporte à pesquisa

Lista de Siglas

A.P – Área de Planejamento

A.P.R – Área Prioritária de Requalificação

CIATEC – Companhia de Desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de Campinas

COHAB – Companhia de Habitação Popular

CS – Centro de Saúde

DIC – Distrito Industrial de Campinas

EMDEC - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MDB – Movimento Democrático Brasileiro

PPDI – Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado

PROALCOOL – Programa Nacional do Álcool

U.T.B – Unidade Territorial Básica

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

Introdução

Estudar o espaço urbano é tarefa complexa, e nela se debruçam profissionais das mais variadas ciências. Geógrafos, sociólogos, economistas, arquitetos e urbanistas, filósofos, engenheiros... Todos eles tentam trazer contribuições para que possamos entender melhor este universo chamado cidade, que representa a maior e mais significativa das ações humanas sobre o espaço.

Aqui nesta investigação não iremos nos deter a uma definição pontual ou ao conceito do que é a cidade. Partimos do princípio que ela é a expressão da sociedade no espaço, do acúmulo das técnicas ao longo dos tempos, lugar que concentra gente em um ponto e que permite a reprodução e a circulação do capital.

Ela é também sede do poder e da classe dominante e sua origem se confunde na história com o surgimento da sociedade de classes e da necessidade de uma estrutura que permitiu o acúmulo do capital - ainda na sua forma primitiva. (SINGER, 1973).

Para Risério (2012, p.175) ela é o “corte, a descontinuidade radical entre o mundo dos homens e o mundo dos bichos e das plantas”, e considerada o maior marco humano no espaço.

A presença das cidades dentro da história da sociedade humana é marcada pela diversidade e pelo impacto expressivo na vida e na organização de diversas civilizações desde a antiguidade até a atualidade.

No Brasil, o último levantamento realizado, o Censo Demográfico de 2010, aponta que, cerca de 84,35% da população reside em áreas urbanas. Se convertermos essa quantia para números absolutos, temos um valor que supera a casa dos 160 milhões de habitantes, montante maior do que a população de vários países do mundo (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2013).

Soma-se a isso que a dinâmica do capital, sobretudo o capital financeiro e especulativo - que atuou e ainda atua fortemente em nossa sociedade -, está diretamente vinculada à perspectiva da produção do espaço urbano e suas ações estão diretamente ligadas para (re)produzido-lo. Harvey (2011, p.07) nos alerta para a importância disto e afirma que “compreender o fluxo do capital, seus caminhos sinuosos e sua estranha lógica de comportamento, é, portanto, fundamental para entendermos as condições em que vivemos”.

Nossa intenção neste trabalho é tentar compreender melhor uma localidade da cidade de Campinas, localizada no interior do estado de São Paulo. Popularmente conhecida como “Região dos DICs”, área que hoje abriga o parque industrial do município e um grande número de conjuntos habitacionais produzidos pelo poder público municipal, além de ocupações irregulares que atualmente se tornaram verdadeiros bairros.

As razões para a escolha deste lugar para investigação são derivadas do anseio de tentar compreender como o espaço ali foi reproduzido e como o capital e o poder público atuaram para criar um lugar fortemente segregado dentro da cidade de Campinas.¹

Para tal, nos apoiamos na compreensão histórica de como se deu a formação de Campinas e de que maneira ocorreu o crescimento da mesma, sobretudo a partir do final do século XIX até a década de 1980. De forte tradição agrícola e importante ramal ferroviário paulista (facilitador do escoamento do café, riqueza brasileira até a década de 1930), a cidade com apoio do estado e dos fluxos do capital, converteu-se, gradativamente, em “cidade industrial e tecnológica”.

Concomitantemente ao crescimento urbano e industrial de Campinas, destaca-se a criação dos conjuntos habitacionais do DIC, que ao longo do tempo foram vetores fundamentais de atração populacional para a periferia do setor

1 - Durante os anos de 2009 – 2011, o autor teve contato diário com a área de estudos, uma vez que ali dedicava suas atividades profissionais, em uma escola pública estadual.

sudoeste da cidade, constituindo hoje uma região que ultrapassa facilmente o número de 80 mil habitantes.

O debate sobre a produção do espaço urbano foi fundamental para que pudéssemos compreender melhor as transformações pelas quais a cidade de Campinas passou nos últimos anos. As contribuições de Harvey (2005, 2011) e Lefebvre (2008, 2010) foram fundamentais para nos auxiliar em torno destas questões.

Optamos por trilhar o caminho das pesquisas bibliográfica e empírica, nas quais nos apoiamos para a viabilização do projeto. O contato com a área de investigação e com os habitantes do lugar, deu-se de forma intensa ao longo de três anos (2009–2011). Entretanto, para facilitar a melhor documentação da realidade local, elegemos datas específicas para realizar a pesquisa de campo com a tomada de fotografias e observações, além da posterior aplicação de curtas entrevistas com os moradores do lugar.

Estruturamos a pesquisa em três partes, com algumas subdivisões, para melhor compreender o nosso objeto de estudo.

No capítulo um, intitulado *“O espaço urbano e o despertar de Campinas como cidade contemporânea”*, apresentamos brevemente o processo de crescimento urbano em nossa sociedade, enfatizando o Brasil e a cidade de Campinas. Como recorte temporal, elegemos até a década de 1930, quando a cidade vivenciou profundas transformações dentro de seu espaço, a partir da execução do “Plano de Melhoramentos Urbanos”, responsável por grandes intervenções urbanísticas que marcaram e ainda marcam o espaço físico de Campinas. Para esta etapa, foi fundamental nos alicerçarmos em Lefebvre (2008, 2010), Jacobs (2010) e Harvey (2005, 2011), para entender melhor o fenômeno urbano da atualidade, além de Badaró (1986) e Costa Santos (2001), que debateram a formação urbana de Campinas.

No segundo capítulo, denominado *“As transformações capitalistas dentro da cidade e o surgimento do Distrito Industrial de Campinas (DIC) – do capital*

industrial ao imobiliário”, objetivamos mostrar como a cidade de Campinas transformou-se, a partir da década de 1930 até meados da de 1970, com a mudança do eixo agrícola para industrial. Nesta etapa, destacamos o papel que o poder público exerceu na promoção e na imagem da cidade, sobretudo com a criação do PPDI (Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado), e do DIC (Distrito Industrial de Campinas), que serviria para abrigar as indústrias que, naquele momento, estavam deixando o eixo da capital paulista. Finalizamos tal capítulo abordando a quase falência do DIC e na maneira como a prefeitura atuou em conjunto com a COHAB para implantar na região seis grandes conjuntos habitacionais, que promoveram o rápido crescimento urbano da região.

No terceiro e último capítulo do trabalho, chamado de *“Espaço segregado e cidade partida – o DIC versus “o direito à cidade”*, nos detemos em mostrar a realidade do DIC e dos bairros que compõem a localidade, de forma a mostrar como a segregação socioespacial é acentuada e fruto do jogo do capital, que marca profundamente a vida de todos os que ali residem. Para esta etapa nos apoiamos nos dados socioeconômicos fornecidos pela Prefeitura de Campinas, nos trabalhos de campo e nas observações realizadas, além das entrevistas aplicadas com alguns moradores, de forma a colher dos mesmos a compreensão da realidade em que vivem.

Com o intuito de demonstrar melhor a área investigada e complementar as discussões apontadas ao longo do trabalho, incluímos no final desta dissertação o *Anexo I*, onde foram selecionadas fotografias obtidas nas pesquisas de campo. Com elas é possível ter uma noção maior da realidade da região do DIC.

Com os resultados obtidos nesta investigação esperamos contribuir com os estudos sobre o urbano e a segregação socioespacial, além da melhor compreensão da dinâmica da região sudoeste da cidade de Campinas, localidade complexa e impressionante por sua magnitude e diversidade.

A cidade, em cada uma das diferentes etapas do processo histórico, assume formas, características e funções distintas. Ela seria assim, em cada época, o produto da divisão, do tipo e dos objetos de trabalho, bem como do poder nela centralizado.

Complementando o exposto, Spósito (1988) ressalta que a cidade atual é o resultado do acúmulo de todas as outras cidades antigas, transformadas, destruídas e reconstruídas pelas modificações sociais que ali se deram ao longo dos tempos.

O primeiro esboço de uma cidade foi representado pelo aldeamento, onde o agricultor, viajante nômade que percorria vastos territórios hostis em busca de proteção e alimento, fixou-se numa porção de terra e ali concebeu a sua moradia. O inegável impacto das técnicas neste processo não deve ser deixado de lado, pois elas possibilitaram, também, maior acúmulo de alimentos e a concepção de ferramentas para facilitar o cotidiano do homem primitivo.

Pode-se dizer que o surgimento das cidades, nesse período, se dá pela relação de apropriação e dominação do homem sobre a natureza, e que, conseqüentemente, obrigou o mesmo a se organizar dentro do espaço e a viver em comunidade.

A partir desta, houve no decorrer da história um número elevado de civilizações, cada uma com seu modelo de cidade. Para Lefebvre (2010, p.11)

A cidade oriental (ligada ao modo de produção asiático), a cidade arcaica (grega ou romana, ligada à posse de escravos), depois a cidade medieval [...]. A cidade oriental e arcaica foi essencialmente política: a cidade medieval, sem perder o caráter político, foi principalmente comercial, artesanal, bancária [...]

Para o referido autor, cada cidade possuía suas especificidades no que tange à organização socioespacial. A cidade política, representada pela *pólis* grega e pela *ágora* foi superada pela cidade comercial, onde há a intensificação das trocas e da riqueza, que passa a ser também mobiliária (dinheiro). Esta cidade permite a acumulação de capital e a preparação para o processo de industrialização.

Gregos, romanos, espartanos, bizantinos, persas, incas, maias, astecas, chineses... porém, não é o objetivo desta investigação o estudo da História Urbana e História da Cidade² das culturas supracitadas, pois há inúmeros trabalhos sobre a temática disponíveis e que a discutem com mais profundidade. Aqui, iremos nos deter no mundo ocidental, onde o desenvolvimento das atividades comerciais, a partir dos séculos XI e XII, fora o grande motivador do crescimento e consolidação das cidades, notadamente na parte que, hoje, conhecemos como Europa e Oriente Médio.

Como fator desencadeador do desenvolvimento comercial urbano está o modo de produção capitalista, que tem papel significativo na consolidação das cidades ao longo da história da urbanização. Spósito (1988, p. 30) auxilia para a compreensão deste, lembrando que:

As transformações, que historicamente se deram, permitindo a estruturação do modo de produção capitalista constituem conseqüências contundentes do próprio processo de urbanização. A cidade nunca fora um espaço tão importante, e nem a urbanização um processo tão expressivo e extenso em nível mundial, como a partir do capitalismo.

Lefebvre (2008) analisa que foi a partir do quase desaparecimento da cidade arcaica, na Europa Ocidental, que a cidade retomou seu desenvolvimento, com um crescimento associado às práticas comerciais dos mercadores que elegeram o espaço urbano como o local de encontro e realização do comércio. Enfatiza que a cidade se torna *obra*, com uma realidade complexa e contraditória. Complementarmente traz a ideia de que a transformação da cidade arcaica e da aldeia está ligada também à absorção destas pela indústria e pelo consumo dos seus produtos, de forma que o *tecido urbano* se estende e corrói aos poucos todos os resquícios da vida agrária.

2 - Abreu (2011) traz em seu trabalho o significado dos termos utilizados. Ele se apoia nas ideias de Milton Santos para discutir “geografia e memória” e afirma que a história do urbano é a história das atividades que se realizam nas cidades. Esta seria a história do emprego não agrícola, das classes urbanas e da divisão do trabalho. Já o termo “História da Cidade” refere-se à história dos processos sociais que se materializam no espaço.

Concomitante ao desenvolvimento comercial das cidades há o fortalecimento da nova classe social – a burguesia – que exerce um importante papel dentro do mundo ocidental, sobretudo do ponto de vista socioeconômico.

A partir deste momento, temos que levar em consideração a importância que o capital exerce na produção socioespacial, bem como seu modo de atuação. A esse respeito, Lefebvre (2008, p.31-32) afirma que

Não há dúvida que cada modo de produção “produziu” (não como uma coisa qualquer, mas como uma obra privilegiada) um tipo de cidade, que o “exprime” de maneira imediata, visível e legível no terreno, tornando sensíveis as relações sociais as mais abstratas, jurídicas, políticas, ideológicas. [...] Ela (a cidade) foi o lugar de sua acumulação, em que pese o capital ter nascido da riqueza criada no campo e seu investimento industrial ter se voltado contra a cidade.

A concentração do capital e o surgimento da atividade industrial (alocada em seus primórdios próxima aos recursos naturais) permitiram o deslocamento da indústria para a cidade, que trouxe consigo mão de obra, mercado e capitais, o que, conseqüentemente, alterou a dinâmica socioespacial.

Desta forma, fazendo uso do conceito de *modo de produção*, pode-se apreender o momento quando o espaço passa a ser fundamental para a reprodução do modo capitalista, que se realiza fundamentalmente com a exploração da força de trabalho e a extração da mais valia.

Este conceito é trabalhado notadamente por Marx e Lefebvre, assim como também vários outros autores e pesquisadores. Carlos (2011, p. 55) enfatiza tal aspecto, que:

[...] abre a perspectiva de desvendar, antes de tudo, a vida humana – a produção como atividade/ação essencial do humano – ao mesmo tempo em que permite pensá-la em cada momento, circunscrita a um determinado grau de desenvolvimento da história da humanidade.

Para Carlos (2011), baseando-se ainda em Lefebvre, o espaço é condição de realização do processo produtivo, pois ele une em torno de si todos os atos

(distribuição, troca e consumo de mercadorias), sendo produzido como materialidade.

As investigações baseadas na abordagem da produção do espaço buscam a unidade das variadas facetas da análise urbana, através da observação de que os problemas atuais da sociedade parecem estar cada vez mais relacionados com problemas de natureza espacial (GOTTDIENER, 2008).

Lefebvre (2006) nos auxilia na compreensão da produção do espaço, pois para o autor, nada há na história e na sociedade que não seja adquirido e produzido. De acordo com o mesmo, o sentido de produção, alicerçada nas ideias de Marx ultrapassa a simples oposição entre “sujeito” e “objeto”. Ela é composta por temporalidades e espacialidades que se encadeiam e cujos resultados coexistem.

Para o autor, o espaço deve ser considerado como um elemento das forças produtivas da sociedade, sendo este controlado pelo capital e pelo Estado, que o usa de forma a assegurar o controle dos lugares, representando desta forma a hierarquia do poder.

O espaço se mostra como produto histórico/social onde o homem, a partir do lugar, se realiza. Desta forma, deduzimos que o mesmo é expressão da sociedade, apontando todos os seus contrastes e diferenças.

O espaço geográfico, enquanto lugar passa a servir à reprodução do capital e, a cidade é o lugar em que os moradores aos vão incorporando aos poucos os valores e o modo de vida da classe burguesa, que ele se torna o lugar do acontecer, o lugar do possível, o lugar do capital. Desta maneira, Lefebvre (2008, p.15) enfatiza que “o espaço vai sendo tomado pela atividade industrial, onde o destino é a tomada do agrário pelo urbano e a completa *urbanização da sociedade*”.

Desta forma, a cidade passa por um processo que Lefebvre (2008) chama de implosão-explosão, onde a implosão é representada pela redução do poder político e comercial da cidade e a explosão, é o instante da projeção de fragmentos da malha urbana espalhados por vários lugares, geralmente nas periferias.

A implosão-explosão é um duplo processo de criação da anticidade (a negação da cidade e do urbano) e a não aceitação, negação da cidade política-comercial, onde as relações são alicerçadas na circulação do capital e no valor de troca.

Carlos (2008, p.88-84), utilizando um conceito oriundo da economia política considera a cidade como sendo

Essencialmente o lócus da concentração de meios de produção e concentração de pessoas; é o lugar da divisão econômica do trabalho, é o lugar da divisão social do trabalho dentro do processo produtivo e na sociedade e é também um elo na divisão espacial do trabalho na totalidade do espaço (tanto no nível local, regional, nacional, como no internacional).

Rodrigues (2007, p.79) contribui com as ideias acima, trazendo para o debate que:

A cidade deve ser compreendida como forma espacial e lugar de concentração, da produção, circulação, edificação, população, consumo de bens e serviço. A cidade, que concentra e difunde o urbano, é um centro de decisão política.

Referendando as discussões supracitadas, Spósito (1988, p.64) afirma que

A cidade é o lugar onde se concentra a força de trabalho e os meios necessários à produção em larga escala — a industrial —, e, portanto, é o lugar da gestão, das decisões que orientam o desenvolvimento do próprio modo de produção, comandando a divisão territorial do trabalho e articula a ligação entre as cidades da rede urbana e entre as cidades e o campo. Determina o papel do campo neste processo, e estimula a constituição da rede urbana.

Lefebvre (2008) faz ponderações importantes sobre a problemática urbana que, para ele, não pode ser entendida e tampouco conhecida enquanto for considerada como subproduto da industrialização.

Desta forma, alicerçado em todas estas ideias, trazemos à discussão a cidade de Campinas/SP, objeto de análise desta dissertação. Esperamos que a compreensão da mesma dentro da lógica do capital e seu processo de produção

espacial possam contribuir para os estudos geográficos sobre as cidades brasileiras.

1.2 A evolução do espaço urbano brasileiro e a concretização da cidade de Campinas como metrópole

A consolidação do urbano no Brasil é um fenômeno recente e complexo, tendo em vista a imensidão territorial e a complexidade histórica de nosso país. M. Santos (2005) destaca que o processo de urbanização brasileiro se desenvolveu a partir do século XVII e início do século XIX e que as características urbanas desta época vão até a Grande Depressão, em 1929. Para demonstrar estas questões, o autor aponta que, no ano de 1900, apenas quatro cidades no Brasil possuíam mais de 100 mil habitantes (Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Recife).

A **tabela 01** demonstra a evolução da população brasileira desde a década de 1940 até o ano de 2010, apontando o crescimento da urbanização do país nos últimos setenta anos.

Tabela 1- População e Urbanização brasileira (1940-2010)

<i>Anos</i>	<i>População Total</i>	<i>População Urbana</i>	<i>Taxa de Urbanização (%)</i>
1940	41.236.315	12.880.182	31,24
1950	51.944.397	18.782.891	36,16
1960	70.070.457	31.303.034	44,67
1970	93.139.037	52.084.984	55,92
1980	119.002.706	80.436.409	67,59
1991	146.825.475	110.990.990	75,59
2000	169.799.170	137.953.959	81,25
2010	190.755.799	160.925.792	84,36

Fonte: IBGE - Censos Demográficos - 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010
Org: Ivan Oliveira Lima.

Analisando a tabela acima, podemos verificar que os processos que aqui ocorreram, sobretudo no século passado, nos mostram, grosso modo, que a evolução da urbanização brasileira poderia ser dividida em duas etapas: a primeira anterior às décadas de 1940-1950 e a segunda pós 1940-1950.

No período anterior a 1940-1950, com a economia voltada para as atividades agrícolas e de exportação, as cidades tinham pouca importância dentro da dinâmica do país. A exceção era o Rio de Janeiro - a capital federal na época - e São Paulo, ambas com funções políticas e administrativas.

A partir da década de 1940, de forma gradativa, as relações econômicas passam a ganhar destaque e a comandar o processo urbanizador no Brasil. As transformações da economia produziram muitas modificações socioespaciais, notadamente influenciadas pelo crescente êxodo rural e pelo início da industrialização.

Milton Santos (1994) afirma que, anteriormente, a cidade no Brasil representava um símbolo, que servia apenas para emanar o poder, numa vontade de marcar presença em um país distante, com o objetivo de estabelecer uma conexão com a teia de poder colonial para explorar o território, primeiramente, através da extração de recursos naturais e, depois, da agricultura.

A urbanização que acompanhou, pari-passu, a industrialização do país reuniu enormes contingentes de pessoas, num processo de crescimento do tecido urbano das cidades. A intensidade e rapidez do crescimento do espaço urbano brasileiro, também, foram ocasionadas pelo aumento das migrações internas e externas, ao mesmo tempo em que estas contribuíram para a integração do mercado de trabalho no país.

A respeito do processo de urbanização brasileira, Milton Santos (2005,p. 69) descreve que tivemos:

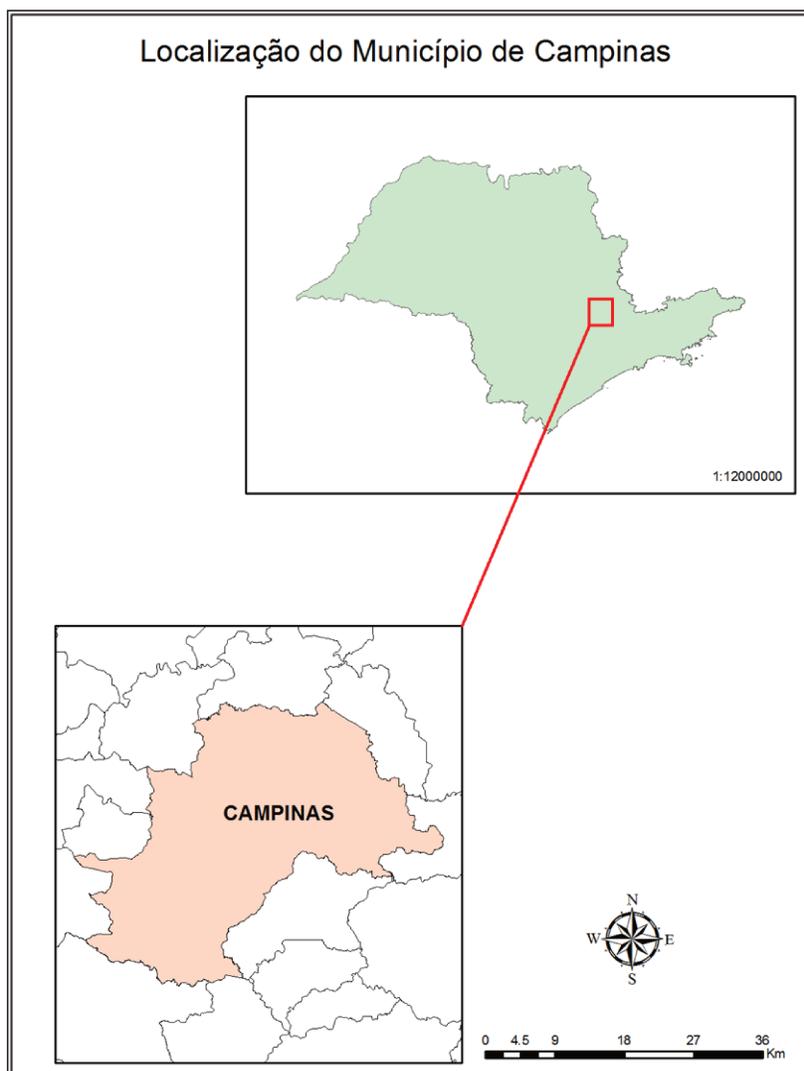
[...] primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número – e da população respectiva – dos núcleos com mais de 20 mil habitantes e, em seguida, uma urbanização concentrada, com a multiplicação de cidades de tamanho intermédio, para alcançarmos, depois, o estágio de metropolização, com o aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (em torno de meio milhão de habitantes).

O aumento da taxa de urbanização do Brasil, após a década de 1950, está relacionado ao processo de industrialização pela qual o país passou, tendo em vista que, até as décadas de 1930 e 1940, a economia agrário-exportadora era predominante no país, tendo influência fundamental na sua organização territorial. (M. SANTOS, 2005).

Dentro desses processos pelo qual o Brasil passou (e ainda passa), há uma gama de cidades que se destacam, considerando as características de organização do espaço urbano, sua dinâmica econômica e regional. Dentre estas cidades, pode-se citar Campinas, localizada no interior do estado de São Paulo e que é a área de atenção desta pesquisa.

Entretanto, devido à complexidade urbana que Campinas apresenta, foi selecionada uma área específica da cidade para aprofundamento do debate, localidade esta conhecida como Distrito Industrial de Campinas (DIC) e que será detalhada posteriormente nesta dissertação.

Figura 1 - Localização de Campinas/SP



Fonte: Malha digital do IBGE (2013). Elaborado pelo autor

O desenvolvimento de Campinas faz parte de um contexto de formação urbana comum em várias cidades brasileiras. Muitas delas surgiram para atender a economias agro-exportadora da cana de açúcar, e posteriormente para a cultura cafeeira.

Badaró (1996, p.18) em seu trabalho afirma que “Campinas nasceu, como outras tantas cidades, de um pouso à beira do *Caminho dos Guaiases*, rota secundária e tardia do ciclo de mineração, aberta em 1722 pelos paulistas [...]”.

O *Caminho dos Guaiases* era então uma estrada rudimentar que ligava a província de São Paulo a Goiás, local onde havia sido encontrado ouro e que servia como alternativa à economia de Minas Gerais, que passava por um momento conturbado naquele momento.

Segundo Baeninger (2000), desde finais do século XVII, Campinas destacava-se em função de seu dinamismo econômico. Sua posição geográfica privilegiada permitiu-lhe, em diferentes momentos da história, servir de ligação entre o interior e a capital estadual. Soma-se a isto que a localização, também, fez com que Campinas se tornasse lugar de pouso e abastecimento aos tropeiros, antes de continuarem viagem ao interior do país.

Essas condições permitiram a formação de um bairro rural, em 1745, pertencente à Vila de Jundiaí, denominado Bairro do Mato Grosso de Campinas, que teve como população inicial pessoas que se dedicaram à prática da agricultura de subsistência e à atender a demanda dos tropeiros que paravam em busca de pouso e alimentos. (BATISTONE FILHO, 1996)

Insatisfeitos com a dependência para com Jundiaí, tanto jurídica como religiosa, os moradores do então Bairro do Mato Grosso conseguiram, no ano de 1773, licença para a construção da Igreja Matriz. Francisco Barreto Leme, primeiro colonizador do bairro, sesmeiro e líder local, foi nomeado diretor e fundador da povoação pelo Governador da Capitania de São Paulo, conhecido como Morgado de Matheus (BADARÓ, 1996).

Com a instalação da indústria açucareira, entre 1790 e 1795, iniciou a prosperidade econômica e crescimento populacional, sendo esta a principal atividade econômica até a década de 1840. A fertilidade das terras e a proximidade com o Planalto de Piratininga serviram, também, como suporte para o crescimento e consolidação de Campinas (PEDROSO, 2004).

No ano de 1797, foi elevada à condição de Vila, com a denominação de Vila de São Carlos. No ato foram definidos os limites territoriais e erguidos símbolos da época, como o Pelourinho, a Cadeia e a Casa do Conselho. (BAENINGER, 1996, 2000; PEDROSO, 2004, 2007; COSTA SANTOS, 2002)

Em 1842, a Vila de São Carlos conquistou a categoria de cidade, ganhando o nome de Campinas. Pedroso (2007) em pesquisa sobre a cidade verificou que a mudança de nome não teve uma explicação plausível.

Concomitante à atividade açucareira, Campinas foi, também, um dos grandes centros produtores de café do Brasil, bem como expressivo núcleo receptor de mão de obra estrangeira, que tinha como destino a lavoura cafeeira desenvolvida prosperamente nas terras do município, graças aos seus ricos solos e clima extremamente favorável. (BAENINGER, 1996, 2000; PEDROSO, 2004, 2007; COSTA SANTOS, 2002)

Wilson Cano (1990) destaca que a atividade cafeeira propiciou a formação de um “complexo”, e que este por sua vez alicerçou as bases do sistema urbano paulista. Dentre os ganhos advindos desta atividade, destacam-se:

- i) A ampliação da atividade industrial principalmente para a produção de equipamentos de beneficiamento de café; a indústria de sacarias de juta e os demais compartimentos da indústria manufatureira, notadamente a indústria têxtil;
- ii) A implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário;
- iii) A expansão do sistema bancário;
- iv) As atividades comerciais de exportação e importação, e
- v) O desenvolvimento de atividades criadoras de infraestrutura urbana.

Além do complexo cafeeiro, outro elemento que atestava o dinamismo e a força da economia campineira, na época, era o grande número de escravos que habitavam a região. De acordo com Badaró (1996), no ano de 1873, havia ali 13.412 pessoas escravizadas, enquanto que na capital do estado este número não ultrapassava a marca de 3.500 negros aprisionados.

Essa mão de obra aumentou a produção do café significativamente, fazendo com que, no período de 1860-1870, Campinas fosse considerada a maior produtora de café e o município mais rico da Província paulista, considerado até *capital agrícola da Província*, ou mesmo *metrópole agrícola* (Baeninger, 1996).

Ainda conforme Baeninger (1996, p.28):

A partir de 1860, Campinas ampliou suas funções urbanas para atender às novas demandas da economia e da população, tornando-se importante polo regional de comércio e de prestação de serviços. O núcleo urbano de Campinas destacava-se, neste período, pela antiga função do centro comercial e de comunicação da antiga rota de Goiás e da região do açúcar, aumentando o número de estabelecimentos comerciais e já fazendo emergir um forte setor de serviços.

A crescente renda oriunda da atividade agrícola deu à Campinas um crescimento urbano expressivo. Badaró (1996), utilizando uma pesquisa de Bergó, demonstra que no ano de 1888, momento da abolição da escravatura, a população residente ultrapassava os 50 mil habitantes, sendo que cerca de 20 mil concentrados na área urbana.

Semeghini (1988) em seu trabalho destaca que a condição de Campinas como maior centro produtor de café e nó do sistema logístico da época (ferrovia e estradas de passagem) foram fatores fundamentais para o crescimento urbano da cidade.

As cifras abundantes da atividade cafeeira, também, possibilitaram o surgimento de uma série de indústrias, assim como também a criação da Estação Agrônômica (hoje Instituto Agrônômico) e o crescimento da cidade e da infraestrutura urbana, com a expansão de ferrovias, criação de empresas de serviços públicos, bancos, sistema de armazenagem e comunicações.

Ao destacar a importância da cultura cafeeira para a expansão ferroviária no estado, Wilson Cano (1990, p.50) comenta que,

Ao contrário do que ocorreu com a maior parte das ferrovias nas demais regiões brasileiras, as implantadas em São Paulo tiveram um padrão de eficiência contribuindo poderosamente para a expansão do processo de acumulação do complexo.

O ciclo econômico do café deu impulso ao crescimento populacional e econômico da cidade, possibilitando a instalação de indústrias no país, particularmente no estado de São Paulo. Os lucros auferidos pela exportação cafeeira propiciaram um maior acúmulo de capitais, necessário para a permuta de investimentos da área agrícola para a industrial.

Carlos (1989) enumera os fatores necessários para o desenvolvimento da atividade industrial, como economias de aglomeração, infraestrutura de transporte, mão de obra, proximidade com indústrias complementares e mercado diversificado. Campinas, em meados da efetivação do processo industrializador, continha todos estes requisitos, sendo então a cidade utilizada pela indústria e pelo capital, como condição geral de produção.

Lefebvre (2010, p.15), ao abordar questões referentes ao processo de urbanização e industrialização da sociedade, destaca que “a cidade, portanto, desempenhou um papel importante do *take off* (rostow), isto é, na arrancada da indústria”. Tal pensamento se aplica à realidade de Campinas, que teve seu desenvolvimento industrial alavancado pela cidade que estava se consolidando.

Contribuindo para esta análise, Carlos (2008) lembra que o processo de urbanização acelerou-se com as transformações que ocorreram nos setores industrial, financeiro e de serviços, que necessitam e desenvolvem uma base urbana. Destaca-se que o mesmo está submetido às leis da acumulação capitalista, daí a estreita relação entre estas e o processo de urbanização.

Wilson Cano (1990, p.122) discute a importância do complexo cafeeiro para a acumulação de capital:

O café, como atividade nuclear do complexo cafeeiro, possibilitou efetivamente o processo de acumulação de capital durante todo o período anterior à crise de 1930. Isto se deveu, não só ao alto nível da renda por ele gerado, mas, principalmente, por ser o elemento diretor e indutor da dinâmica de acumulação do complexo, determinando inclusive grande parte da capacidade para importar da economia brasileira no período.

O autor supracitado lembra, também, que o capital gerado pelo complexo cafeeiro cumpriu concomitantemente a função de suprimento de mão de obra, necessário em momento de substituição do trabalho escravo para o assalariado.

Consolidada a atividade industrial e a implantação de objetos técnicos no espaço campineiro, a expansão geográfica da cidade foi propiciada pela estrada de Ferro Mogiana, que ligava Campinas a Ribeirão Preto. Tal ramal férreo cortava a cidade no início do século XX e possibilitou o desenvolvimento urbanístico da

mesma, com a formação das primeiras vilas, com igrejas, praças, casas e ruas. (COSTA SANTOS, 2002).

Por Campinas passavam quatro linhas da malha ferroviária paulista, tornando-se o principal entroncamento de linhas do estado. Isso fez com que a cidade ocupasse uma posição privilegiada tanto no contexto da produção cafeeira do século XIX, como na atividade industrial, que teve início na virada para o século XX.

As áreas influenciadas pela implantação das ferrovias tornaram-se privilegiadas e atraíram as indústrias de transformação, que buscavam a rede urbana próxima às plantações de café para facilitar o processo de escoamento da produção e, também, a concentração populacional, com o intuito de ampliar a oferta de mão de obra. Esta soma de fatores permitiu a expansão das atividades de comércio e a prestação de serviços na cidade (BAENINGER, 1996).

Para Semeghini (1988,p.36)

A chegada da ferrovia representou verdadeira revolução na economia paulista. No processo de produção, ela permitiu o aumento das margens de lucro por reduzir o custo do frete e eliminar perdas. Liberou parcelas do capital antes imobilizado em muare, e permitiu aproveitar diretamente na lavoura os escravos que antes dedicavam-se às tropas, com isso concorrendo poderosamente para a continuidade do processo de acumulação, numa situação de escassez dessa mão de obra. A nível da circulação, não foram menos importantes as mudanças. Potencializando o intercâmbio das mercadorias, ela permitiu a diferenciação interna da economia cafeeira e especialização produtiva (constituição dos demais segmentos do complexo, como a agricultura de alimentos e a indústria); isso acelerou o fim dos grandes latifúndios tradicionais e o surgimento de verdadeiras empresas agrícolas de café. A ferrovia facilitou também o deslocamento da mão de obra, requisito essencial na formação do mercado de trabalho e estimulou ainda mais a acumulação, ao viabilizar a incorporação crescente de novas terras ao circuito de valorização do capital no complexo.

A centralidade e o dinamismo econômico de Campinas foram garantidos pela fluidez territorial proporcionada pela presença das ferrovias. Semeghini

(1988, p.36) enfatiza tal aspecto: *“Tendo como vetores as linhas da estrada de ferro, surgiria a rede urbana do estado, definindo-se em grande parte em função da ferrovia os municípios que desempenhariam as funções de centros e polos regionais”*.

Mesmo com a quebra da bolsa de Nova Iorque em 1929, o acentuado dinamismo econômico de Campinas ajudou na superação da crise e a reorientação da estrutura produtiva. Baeninger (2000) recorda que a herança deixada pelo complexo cafeeiro possibilitou que o processo de industrialização se consolidasse ao mesmo tempo em que a crescente urbanização transformava o espaço da cidade.

Badaró (1996) destaca que junto à consolidação do crescimento urbano, foi realizado, em Campinas, até princípios da década de 1930, o arruamento de vários bairros, tarefa desempenhada por empresas privadas, com investimentos de capital nacional e estrangeiro. A expansão urbana saiu da exclusividade do poder público municipal, ocasionando também a valorização dos terrenos, que por sua vez acirrou a especulação imobiliária. O autor (p. 36) comenta que “o lote urbano, entendido como mercadoria, iria presidir a expansão urbana ao sabor dos interesses do capital bem adiante da demanda efetiva da população”.

O espaço tornou-se fragmentado, sendo que tal fragmentação é decorrente da ação de variados agentes modeladores que produzem e consomem espaço urbano: proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, proprietários fundiários, promotores imobiliários, Estado e grupos sociais excluídos. (CORREA, 1993).

A produção do espaço, notadamente do espaço industrial, em decorrência das ações empreendidas pelo Estado, é discutida por Correa (2010, p.46):

Interferindo na produção do espaço, por meio da implantação de unidades fabris, e dos impactos, em outras áreas, próximas ou longínquas, de suas instalações industriais: conjuntos habitacionais, loteamentos populares e favelas são criados, em parte, em decorrência das indústrias do Estado, cuja ação interfere na divisão econômica do espaço e na divisão social do espaço da cidade.

Concomitantemente a este processo, Costa Santos (2002) aponta que Campinas teve sua remodelação como negócio, fazendo-se necessário para a classe política local introduzir no espaço da cidade as ideias do urbanismo, que estavam em efervescência nas capitais brasileiras e nos grandes debates internacionais da época. Aqui se pode ver o poder que o capital exerce sobre a produção do espaço, alterando-o de maneira a promover sua circulação e reprodução.

Campinas detinha todos os aspectos necessários para tal, desde infraestrutura e a crescente renda da cidade oriunda da atividade cafeeira e industrial (ainda pequena, porém muito significativa dentro do contexto estadual).

As décadas posteriores a 1920 e 1930 foram fundamentais para a compreensão da formação do espaço urbano desta cidade, notadamente pelas modificações em larga escala que ali foram executadas. No capítulo posterior detalharemos um pouco mais estas transformações e o que isso significou para Campinas, que passou de cidade agrária à cidade industrial e tecnológica e que contribuiu para a consolidação do processo de segregação socioespacial, notadamente o ocorrido na região sudoeste da cidade.

CAPÍTULO 2 – AS TRANSFORMAÇÕES CAPITALISTAS DENTRO DA CIDADE E O SURGIMENTO DO DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPINAS (DIC) – DO CAPITAL INDUSTRIAL AO IMOBILIÁRIO

No capítulo anterior objetivamos mostrar como a cidade de Campinas teve sua formação até meados do século XX ligada ao capital agrário e exportador, com uso de intensa mão de obra escrava (até o fim do séc. XIX) e posteriormente de migrantes das mais variadas partes do país.

Para a compreensão do processo de produção do espaço urbano devemos lidar com uma complexidade de fatores. Tomando uso das palavras de Rodrigues (1988, p.19)

A produção do espaço urbano poderia ser comparada, grosso modo, com um caleidoscópio, que a cada virada, por menor que seja, mostra uma nova combinação de elementos, de cores, dando uma nova forma do visível, onde todas as outras formas e cores estão contidas, embora nem sempre visíveis. É claro que a imagem do caleidoscópio pode significar a rearticulação do mesmo material, num conjunto fechado. Portanto, é necessário considerar que aos caleidoscópios se incorporam sempre novos elementos para ser ao mesmo tempo ordem e transgressão.

O caleidoscópio de Campinas é complexo. Para a compreensão do mesmo é necessário partir das grandes transformações urbanísticas pelas quais a cidade passou desde o Plano de Melhoramentos Urbanos da década de 1930 ao Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado (PPDI), sendo este último, o indutor da instalação do Distrito Industrial na região sudoeste do município.

Concomitantemente a estes grandes planos interventores, destacamos como vetores impulsionadores do crescimento urbano e industrial da cidade a implantação da Rodovia Anhanguera (1940-1950), Rodovia dos Bandeirantes (1978), Rodovia Santos Dumont (1980), Aeroporto de Viracopos (1960) e criação da Universidade Estadual de Campinas – Unicamp (1966).

A análise conjunta destes acontecimentos permite compreender melhor como as ações realizadas pelo poder público aliadas ao capital foram marcantes dentro do espaço urbano e ali produziram profundas modificações, associadas a complexos sistemas de engenharia que permitiram a reprodução do capital dentro da cidade.

Desta forma, estruturamos o segundo capítulo desta dissertação na seguinte forma: a) a análise do Plano de Melhoramentos Urbanos da década de 1930 e os impactos do mesmo dentro da cidade de Campinas; b) o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado – PPDI e a implantação do Distrito Industrial de Campinas e finalizando com c) a compreensão do Distrito Industrial de Campinas, que teve em seu espaço a atuação do capital industrial e do imobiliário.

2.1 O Plano de Melhoramentos Urbanos e a consolidação de Campinas no cenário urbano nacional

A primeira grande intervenção seguida de remodelação urbana de Campinas deu-se com o então prefeito Orosimbo Maia³ que durante sua gestão, no ano de 1929, apresentou um levantamento cadastral das edificações que constavam na cidade e propôs uma série de transformações pelo qual a cidade teria de passar para ganhar “ares de modernidade e riqueza”.

Tais modificações não eram novidade no Brasil, pois outras importantes cidades ao longo do país também já haviam passado ou estavam passando por transformações urbanísticas de grande impacto.

Maricato (2010) em seu trabalho afirma que a mentalidade republicana da época, bem como a necessidade de se remover os resquícios escravistas, além da ânsia em atrair capitais externos foram fatores motivadores das transformações que estavam ocorrendo nas cidades brasileiras naquele momento.

3 - Orosimbo Maia governou Campinas por três mandatos: 1908-1910; 1926-1930; 1931-1932

No ano de 1929, o engenheiro Anhaia Mello, professor de Urbanismo da Escola Politécnica de São Paulo, “visitou a cidade, apresentou proposta de honorários e enviou um relatório no qual teceu considerações gerais sobre o urbanismo e sobre a elaboração de um *Master Plan* para Campinas” (BADARÓ, 1996, p.39).

Entretanto, Anhaia Mello, logo depois assumiu a prefeitura da capital estadual e não pode colocar em prática seus ideais para a cidade de Campinas. Ideais estes que passaram a fazer parte dos discursos e práticas dos próximos administradores municipais.

Pedroso (2004) levanta em seu trabalho que, no ano de 1933, o então prefeito Perseu Leite de Barros deu início ao polêmico projeto de transformações urbanas, com o nome de Plano Prestes Maia, engenheiro contratado para a elaboração do mesmo.

Prestes Maia (1896-1965) foi contratado para a efetivação do Plano Melhoramentos Urbanos de Campinas (1934 a 1938), criado pelo Ato 118 de 1938 do prefeito João Alves dos Santos. Este plano lançou os fundamentos do traçado urbano atual e iria preparar a cidade para a “era do automóvel”.

Tal plano teve importância fundamental para a cidade de Campinas. F. Rodrigues (2011, p.128) demonstra em seu trabalho que

O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, é o primeiro plano de ordenamento urbano da cidade de longo prazo, e foi precisamente aquele de maior duração: sua implantação se estendeu do final dos anos 1930 até o final dos anos 1960, e sua “aposentadoria” só se realizou com a emergência do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), de 1971.

O plano de Prestes Maia promoveu uma série de modificações no espaço urbano de Campinas, desde a implementação de vias de circulação, a implantação de proposta de zoneamento, criação de parques e áreas verdes, bem como a normatização das atividades comerciais e industriais da cidade.

A autora supracitada (2011, p.128) destaca também algumas destas intervenções. Para ela

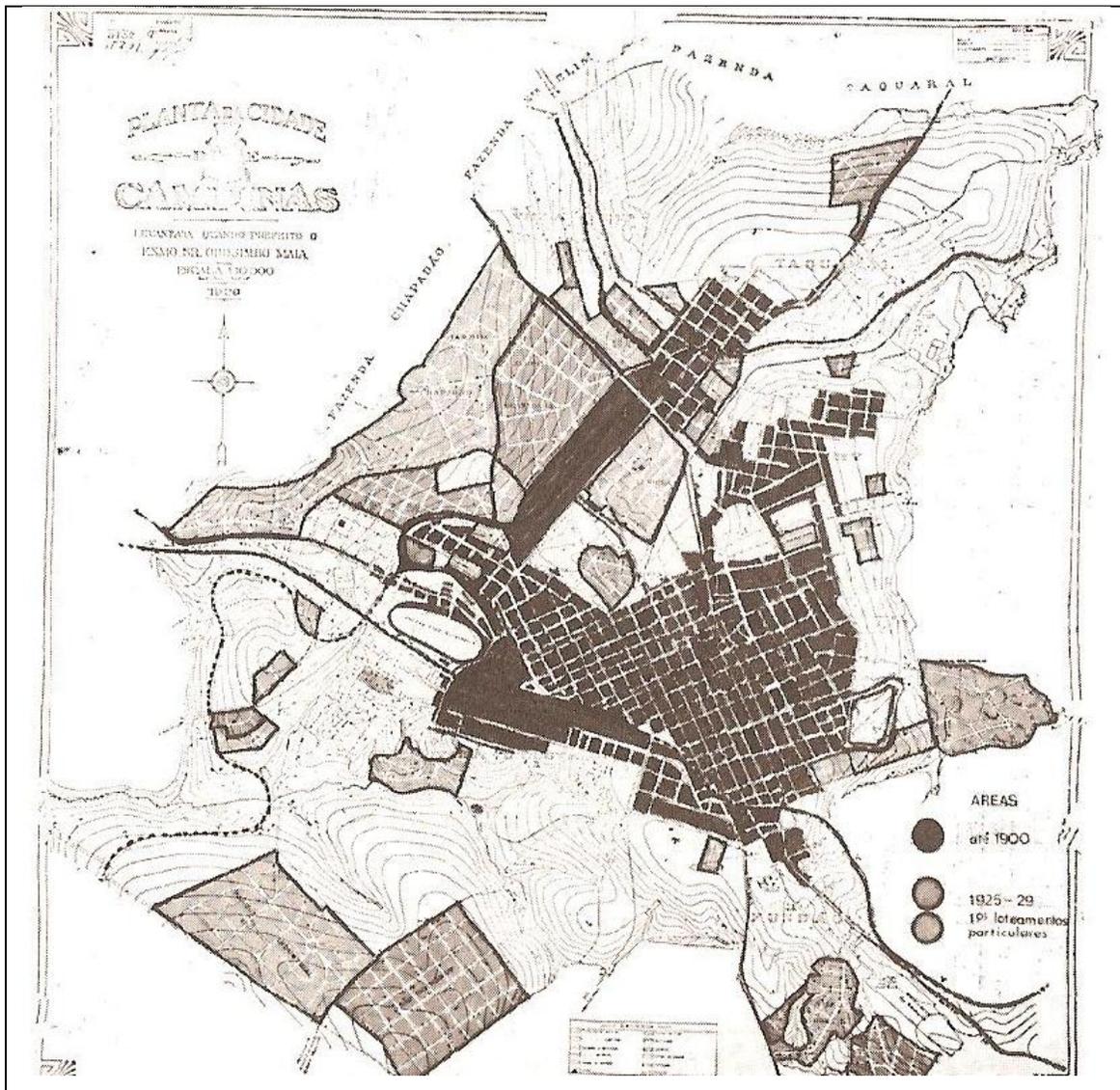
Ao Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas se associam alguns grandes marcos urbanos existentes na cidade até hoje: a caixa d'água em formato de mirante, denominada "Torre do Castelo", o prédio do Fórum Municipal, o prédio dos Correios, o alargamento das então acanhadas avenidas Campos Sales e Francisco Glicério, sendo que a esta última se associa, ainda, o grande trauma da condição de "moderna" cidade que o plano conferiu a Campinas, que foi, precisamente, a demolição da antiga Igreja do Rosário, e a conseqüente remodelação do Largo do Rosário.

Mais do que apenas transformar a cidade do ponto de vista urbanístico, o plano se deu com a necessidade do capital agrário-exportador e do nascente capital industrial da época de se expandirem e tornar a cidade rentável. A existência de espaço físico, terras disponíveis, mercado consumidor, mão de obra, infraestrutura ferroviária e proximidade com a capital estadual fizeram de Campinas o lugar estratégico para a reprodução do sistema.

A figura 02, obtida por Badaró (1996) mostra a planta da cidade de Campinas no ano de 1929 e as áreas disponíveis para o crescimento físico das mesmas. Infelizmente a resolução da imagem não está muito boa, devido à época de confecção da mesma. Porém, podemos notar as vias de circulação em destaque, bem como as novas áreas (distantes da região central da cidade) e que receberiam a população menos favorecida.

A segregação socioespacial em Campinas a partir deste momento se tornava mais marcante e contava com o auxílio do poder público que se encontrava ao capital. O elemento central era a geração do lucro por meio da especulação imobiliária e valorização dos espaços centrais.

Figura 2 - Planta da Cidade de Campinas em 1929



Fonte: Badaró, (1996)

Inspirado no urbanismo de Haussmann, que modificou bruscamente Paris em meados do século XIX, tais intervenções marcaram profundamente o espaço urbano de Campinas e ainda continuam a exercer influência sobre o mesmo. As reflexões de Lefebvre (2010, p.23) sobre as transformações de Paris podem ser utilizadas para Campinas:

O barão Haussmann [...], substitui as ruas tortuosas, mas vivas por longas avenidas, os bairros sórdidos, mas animados por bairros aburguesados. Se ele abre boulevards, se arranja espaços vazios, não é pela beleza das perspectivas. É para “pentear Paris com as metralhadoras [...]

Aqui percebemos as ações dos planejadores sobre a cidade e o quanto estas interferem no espaço urbano. Jacobs (2011, p.05) traz em seu trabalho um debate crítico sobre as ações planejadas nas cidades. Para ela

Não é de estranhar a sensação de que os novos segmentos reurbanizados das cidades e os infindáveis novos empreendimentos que se espalham para além delas reduzem a área urbana e rural a uma papa monótona e nada nutritiva. Em primeira, segunda, terceira e quarta mão, tudo provém da mesma gororoba intelectual, uma gororoba em que as qualidades, as necessidades, as vantagens e o comportamento de outros tipos de assentamentos menos ativos.

Podemos compreender com o auxílio de Jacobs (2011) o quanto as intervenções urbanas pelas quais Campinas passou produziram no espaço a redução da cidade ao que a autora chamou de papa monótona. Afinal, a necessidade de se lançar para longe os pobres, negros e mendigos que habitavam o centro, bem como transformar vias de circulação de pedestres em largas ruas e avenidas para os carros provoca a morte lenta da cidade. No caso de Campinas, acreditamos que a cidade morreu “em partes” com as transformações do Plano de Melhoramentos Urbanos.

As ideias de Lefebvre (2010, p.31) também nos ajudam a entender melhor o processo em questão. O autor comenta que se trata de um “urbanismo dos administradores ligados ao setor público (estatal)”, Considera, ainda,

esse urbanismo tecnocrático e sistematizado, com seus mitos e sua ideologia (a saber, primado da técnica) não hesitaria em dar lugar aos carros, às comunicações, às informações ascendentes e descendentes.

Costa Santos (2002), em seu trabalho dedicado à cidade de Campinas, aponta que o plano de Prestes Maia tinha como base a remodelação do sistema viário do centro da cidade, combinado com a abertura de avenidas de contorno perimetral interno, médio e externo.

Tal remodelação viária também visava atender ao mercado de veículos que estava surgindo no país e que encontrava em Campinas um crescente mercado consumidor. A cidade fora preparada para a era do automóvel e, nas palavras de Jacobs (2011, p.378) a erosão da mesma começou.

De acordo com a autora

É questionável que parcela da destruição provocada pelos automóveis nas cidades deve-se realmente às necessidades de transporte e trânsito e que parcela deve-se ao puro descaso com outras necessidades, funções e usos urbanos. Como os planejadores urbanos que não conseguem pensar em outra coisa que não projetos de renovação, porque desconhecem quaisquer outros princípios respeitáveis de organização urbana, da mesma maneira os construtores de vias públicas, os engenheiros de tráfego e, mais uma vez, os urbanistas não conseguem pensar no que realmente podem fazer, dia a dia, a não ser solucionar congestionamentos quando acontecem e aplicar a previsão que tiverem à mão sobre como movimentar e estocar mais carros no futuro.

As ideias trazidas até aqui nos ajudam a compreender que o elemento central do plano era o reordenamento do perímetro urbano de acordo com os modelos urbanísticos da época. Contudo, o ideal que ficava nas entrelinhas do mesmo era, de acordo com Rolnik (1997), controlar o processo de produção do espaço nas cidades. Tal reorganização serviu, também, como suporte necessário para a conquista da cidade pelos automóveis. Soma-se a isto, o fato de que este modelo de zoneamento serviu como base jurídica para a segregação espacial, pois o mesmo tornou permanente a ocupação de áreas da cidade por certo padrão de moradia e grupo social.

Neste instante do Plano de Melhoramentos Urbanos, Campinas passava por um momento de grande expansão física das terras periféricas, incluídas as

áreas rurais. Em estudo sobre o crescimento periférico da metrópole paulistana (tal processo, guardando as suas especificidades, também se repetiu dentro da cidade de Campinas, porém de forma menos significativa) Bega dos Santos (1994, p.128) afirma que

a apropriação das terras para ampliação da cidade pode ocorrer com o adensamento da ocupação de núcleos já existente, ou através da expansão do continuum urbano. Neste caso, é preciso “produzir” terras urbanizadas, através das anexações de áreas “desocupadas”, à espera de valorização, ou de áreas utilizadas com outros tipos de uso, como o agrícola, principalmente. Com isso, tem-se o aumento da oferta de terrenos “construtíveis” para dinamizar a atividade imobiliária na cidade.

As terras são incorporadas pelos grupos imobiliários e por empresas particulares (principalmente pela possibilidade destas áreas serem incorporadas ao tecido urbano, fator este que, conseqüentemente, agregaria valor a terra). O crescimento, entretanto, é relativamente compacto, com a incorporação de áreas contíguas à cidade construída. A valorização da franja da cidade provoca o deslocamento da população mais pobre e o adensamento da área central, propiciando o surgimento de alguns cortiços. O centro começa a sofrer desvalorização, apesar de ali estarem instaladas infraestruturas importantes para a reprodução do capital, como parte das vantagens de aglomeração (SOARES, 2001).

As reflexões realizadas por Mautner (2004) também são importantes para que se possa compreender como que se deu o processo de periferização brasileira. A cidade de Campinas seguiu a lógica da maioria das urbes do país, onde de acordo com a autora (p.248)

Após o fim da Segunda Guerra Mundial, a extensão do assalariamento, o acesso por ônibus à terra distante e barata da periferia, a industrialização dos materiais básicos de construção, somados à crise do aluguel e às frágeis políticas habitacionais do Estado tornaram o trinômio loteamento popular/casa própria/autoconstrução a forma predominante de assentamento residencial da classe trabalhadora.

Concomitantemente a estes fatores, também estavam previstas intervenções em determinadas áreas da cidade, notadamente na região central, para a construção de prédios públicos, como o Paço Municipal, Fórum e Repartições Estaduais, Centro de Saúde, Correios e Telégrafo, Hotel Municipal, dentre outras atividades do ramo de serviços (BADARÓ, 1996).

Ao discorrer sobre o Plano, o mesmo (p.57 – 58) destaca que:

O urbano acelerava seus avanços sobre o rural, aproveitando a antiga trama de estradas que, da cidade, irradiavam para o campo, ocupando seus interstícios mais próximos [...] tendia a expandir-se em sucessivas etapas concêntricas, como mancha de azeite, no interior da qual seria impressa, de forma cada vez mais nítida, a especialização do uso do solo, ditada por critérios funcionais e a sua apropriação segregada, segundo padrões socioeconômicos diferenciados.

Instalou-se [...] uma nova estrutura [...] na qual o antigo centro assumira gradativamente características terciárias, com forte poder polarizador sobre a periferia residencial e industrial [...]

Campinas já se tornara forte centro industrial e de grande dinamismo, alterando completamente o cenário da antiga cidade cafeicultora, firmando-se a transição definitiva de uma economia de base agrícola para uma economia industrial.

Ao final da década de 1940 e início da de 1950, a ampliação da atividade industrial e a inauguração de uma das mais importantes vias de circulação do país até os dias de hoje - a Anhanguera - foram fundamentais para a instalação de importantes indústrias de equipamentos mecânicos, material de transportes, material elétrico, produtos químicos, de borracha e papelão, fazendo com que o setor de serviços também crescesse e se fortalecesse.

A figura 03, localizada na próxima página, mostra como a cidade atualmente é recortada por vias de acesso rodoviários por todos os lados, sendo esta configuração extremamente necessária para o crescimento físico e financeiro da mesma, além de contribuir com a circulação do dinheiro e das mercadorias.

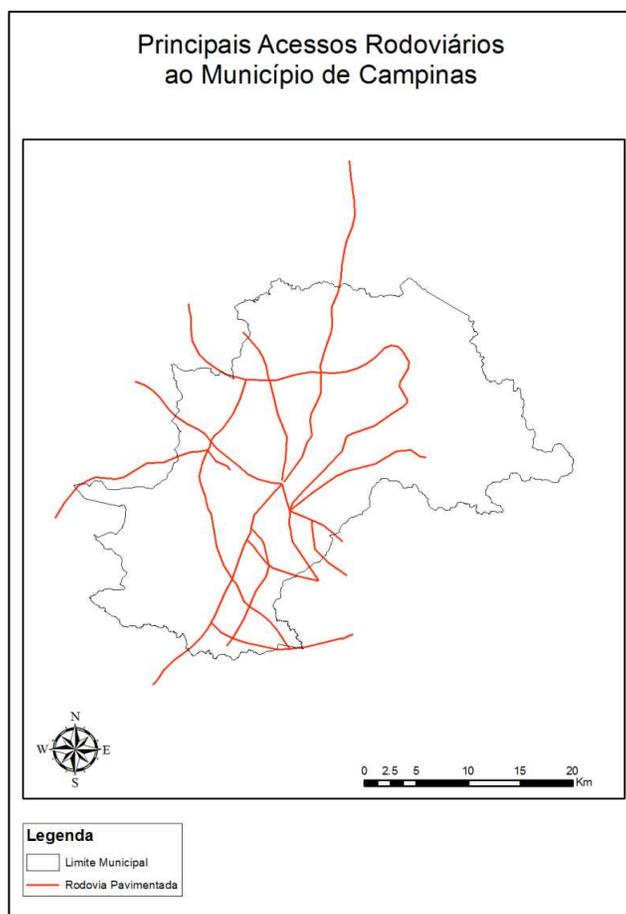
A fluidez que o capital ganhou com a implantação de todo estes complexos sistemas de engenharia proporcionou a Campinas a dinamização de sua área

urbana e trouxe à cidade um grande crescimento econômico, que por sua vez atraía fluxos intensos de migrantes para a mesma.

O fluxo do capital, tão importante para a compreensão da sociedade contemporânea (Harvey, 2012) se torna nítido. O capital-dinheiro fluía em direção ao lugar onde a taxa de retorno e de lucro seria maior – Campinas, e é neste espaço que ele se manifestou de forma intensa.

No instante de migração da atividade industrial para a região, o sistema se encontrava em princípios de uma de suas maiores crises (1973). A sincronia estado/capital se deu de maneira viva, onde o excedente financeiro fora aplicado na construção destes novos espaços capitalistas, bem como nas infraestruturas necessárias para aumentar o volume de comércio e do lucro.

Figura 3 - Vista dos principais acessos rodoviários de Campinas



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas e IBGE. Organizado pelo autor.

Mais adiante, ainda sob os ares do “Plano de Melhoramentos Urbanos”, no ano de 1951, foram instituídas pela Prefeitura Municipal *zonas de uso* que impunham uma série de restrições para as edificações instaladas nas áreas urbanas.

Soma-se a isto que, a partir de meados da década de 1950, foi instituída no Brasil a política de substituição de importações por parte do governo Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), fazendo com que Campinas recebesse uma série de indústrias de grande importância no cenário internacional (Singer do Brasil, Duratex, Pirelli, Hiplex, Bosch, General Eletric, Rhodia, dentre outras).

Junto a tudo isso, tem-se também a criação do Aeroporto de Viracopos (1960), da Universidade Estadual de Campinas – Unicamp (1966), a implantação da refinaria de petróleo e do polo petroquímico na cidade de Paulínia (ainda distrito de Campinas) e o processo de desconcentração industrial da metrópole paulistana na década de 1970, que contribuíram, também, de forma significativa, para o crescimento da cidade, bem como para o direcionamento dos fluxos migratórios para o Município e toda a região.

A proximidade com a capital São Paulo (cerca de 100 quilômetros), as malhas ferroviária e rodoviária, que no momento estavam em expansão, as facilidades de comunicação e de transportes fizeram com que a população residente em Campinas crescesse exponencialmente, passando de 135.000 habitantes em 1956, para 375.864 em 1970 e para 664.559 em 1980, demonstrando um vertiginoso crescimento urbano. (IBGE)

Tal crescimento deu-se com o incremento nos volumes migratórios interestaduais e intra-estaduais, oriundos de várias partes do interior paulista, e dos Estados do Paraná e de Minas Gerais.

Concomitante a este crescimento industrial e econômico, Campinas teve grande destaque também na área de produção e difusão de tecnologia, que atualmente é um dos lemas das últimas administrações municipais.

Em seu trabalho, Bega dos Santos (2001) discute que o desenvolvimento industrial da cidade acelerou o processo de *subordinação da agricultura à indústria*. A modernização das atividades agrícolas com a participação de

instituições de ponta, como a Embrapa, Unicamp e o IAC foram decisivas neste processo.

A partir da década de 1970, a região também se destaca pelo crescimento do *setor industrial agroprocessador*, utilizando-se dos investimentos estatais proporcionados pelo PROÁLCOOL que, no momento, encontrava-se em franca expansão. Desta forma, consolidou-se a estruturação do espaço geográfico regional como concentrador e irradiador de alta tecnologia, sobretudo após a instalação do polo petroquímico em Paulínia e a concentração de indústrias de telecomunicações e microeletrônica (BEGA DOS SANTOS, 2001).

A instalação de indústrias ligadas à área de ciência e tecnologia, bem como das universidades e outros centros de pesquisa, aliados aos modernos sistemas de engenharia presentes na região consolidaram Campinas dentro do *macro-eixo de desenvolvimento técnico-científico*, com os chamados tecnopolos, desenvolvidos principalmente nas regiões de Campinas, São José dos Campos e Baixada Santista.

Atualmente, a Prefeitura Municipal de Campinas conta com uma empresa encarregada de planejar e executar a política científica e tecnológica – Companhia de Desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de Campinas – CIATEC, que tem por objetivo auxiliar no surgimento e na evolução de empreendimentos geradores de novas tecnologias, ajudando a consolidar a cidade como uma das referências mundiais neste quesito (CIATEC, 2012).

Silva e Novaes (2006) em seu artigo afirmam que a imagem de Campinas é um “mito”, principalmente quando se trata de assuntos relacionados ao polo industrial e tecnológico. Para os autores, este “mito” foi concebido para o Plano Preliminar Desenvolvimento Integrado - PPDI⁴, e por imposição do governo federal.

4 - Mais adiante será detalhado o que foi e quais os impactos do Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado - PPDI

Todas as transformações pela qual a cidade de Campinas passou, desde sua fundação até meados da década de 1970, foram frutos dos arranjos político-econômicos e da necessidade de acumulação de capital. O mesmo encontra na cidade espaço para sua reprodução, o que se coaduna com a constatação de Harvey (2005) de que “a urbanização produz diversos artefatos: formas construídas, espaços produzidos e sistemas de recursos de qualidades específicas, todos organizados numa configuração espacial distintiva” (p. 170).

Ainda baseados nas ideias de Harvey (2005), compreendemos que Campinas desenvolveu uma política e uma imagem de cidade com “clima bom para negócios”, facilitando a circulação e reprodução do capital.

Complementando o pensamento de Harvey (2005) e baseando-se nas ideias de Milton Santos, Bega dos Santos (2000, [s.p.]) quando fala nas transformações pelas quais as cidades passaram, e notadamente a cidade de Campinas, comenta que:

a cidade se transforma... sucessivas ondas de tecnologia possibilitaram estas transformações. A cada novo estágio, uma nova combinação: de objetos técnicos, de fixos e de fluxos. O espaço geográfico pode ser investigado através dos fixos – que vão definir as ações – e dos fluxos – relacionados aos movimentos: distribuição, circulação, consumo. Isto é, através dos objetos sociais e naturais que conjuntamente forma os chamados sistemas de engenharia, que são os dados técnicos e políticos.

2.2 O Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado – PPDI – e a implantação do Distrito Industrial de Campinas – DIC

Aqui tentaremos de forma breve expor o que foi o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado – PPDI e quais os impactos do mesmo para Campinas, sobretudo do ponto de vista da implementação do Distrito Industrial de Campinas nas décadas de 1970 e 1980.

A análise do PPDI é fundamental para se compreender como a produção do espaço urbano de Campinas fora influenciada por este documento e, como a cidade, quarenta anos depois ainda possui grandes resquícios do mesmo, que vão

além de formas físicas e das rugosidades, mas também estão presentes nas ideias, nos debates e na visão que os administradores da cidade ainda tentam difundir acerca mesma.

Começamos analisando o período entre os anos de 1969 e 1973, onde Campinas foi dirigida pelo prefeito Orestes Quércia, que pertencia ao então partido de oposição ao regime militar, o MDB. Em sua gestão foi desenvolvido o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas – PPDI. Este documento traçava as diretrizes e linhas gerais pelas quais o município, que se encontrava em ascendente crescimento demográfico e econômico, teria que passar para se consolidar como uma “grande cidade”. Tal plano fora pensado para os anos 1973, 1980 e 1990, sendo entendido como “um modelo espacial para a organização das funções urbanas”. (PPDI, 1970)

Para Mestre (2010), o PPDI, refletiu os ideais do planejamento do regime militar, envolvendo uma demasiada produção de contextos que apontavam para o “milagre brasileiro”, da década de 1970, período em que o país passou por um considerável crescimento econômico, porém com o aprofundamento da desigualdade social.

Para a elaboração do PPDI foi contratada uma equipe de técnicos formada por um consórcio de firmas de planejamento, entre elas a Serete Engenharia e o escritório do Arquiteto *Jorge Wilhelm*. Essa comissão prestava contas ao Poder Público Municipal, que efetuou o acompanhamento técnico através do *Escritório Municipal de Planejamento*, criado em 1968.

Em sua apresentação destaca-se que “o plano se configura principalmente como uma opção por uma estrutura urbana a ser implantada mediante a intervenção do poder público” (PPDI, 1970, p.2).

O PPDI de Campinas foi apresentado como um documento que “consiste numa primeira etapa de definições e decisões do poder público municipal visando conduzir o desenvolvimento local como processo contínuo e equilibrado”. (PPDI, 1970, p.1)

Um dos princípios norteadores do PPDI e dos debates políticos da época da sua implementação fora a de promover em Campinas uma grande ocupação industrial, aproveitando o momento em que as indústrias de médio e grande porte estavam se deslocando do eixo da metrópole paulista por uma série de fatores, questões essas abordadas em inúmeros trabalhos científicos.

As pesquisas e estudos realizados para a elaboração do PPDI revelaram a necessidade da criação de uma política de promoção industrial do Município e também recomendaram a criação de um parque industrial destinado às pequenas e médias empresas, em áreas a serem adquiridas pelo poder público e dotadas por este de toda a infraestrutura necessária para revenda de lotes.

Paul Singer (1973) traz em seu trabalho contribuições importantes que podemos utilizar para compreender melhor o que ocorreu em Campinas. Segundo o autor, a necessidade de espaço por parte do capital é que leva a transformações na demanda pelo uso do solo urbano, mudando com isso também o preço e o valor desta área. Quando há a instalação de empresas (neste caso, do DIC), cada ponto do espaço se torna único, no sentido de proporcionar determinado elenco de vantagens que influem sobre seus custos.

Desta forma, compreendemos que a localização estratégica do DIC e os fatores anteriormente elencados neste trabalho contribuíram para a implantação do distrito.

Para justificar a pretensa vocação industrial de Campinas e as futuras intervenções pelas quais a cidade iria passar, o plano apresentava uma série de informações e dados, dentre eles, o da quantidade de indústrias instaladas e pessoal ocupado nesta atividade.

O Plano destaca que no ano de 1967, o município tinha 822 estabelecimentos industriais registrados, dos mais diversos ramos e setores. Estes dados contribuem para as argumentações de que Campinas foi a cidade que mais cresceu no interior do Estado e que seu crescimento superava o da capital paulista e que

Campinas apresenta excelentes condições locacionais para a pequena e média indústria, sobretudo tendo em vista que estas geralmente procuram se beneficiar com as economias externas e de aglomeração oferecidas pelos centros urbanos de maior porte”. (PPDI,1970, p.25)

Para dar vazão a demanda da atividade industrial e afirmar o “mito” Campinas, como cidade receptora deste setor da economia, o PPDI incentivou a criação do Distrito Industrial de Campinas – DIC, objeto de destaque nesta pesquisa.

Entretanto, cabe aqui mencionar brevemente que o conceito de Distrito Industrial possui uma série de variações. Pesquisadores das ciências sociais, econômicas e da geografia debateram-no em inúmeros trabalhos. Como contribuir para este debate não é o objetivo desta pesquisa, vamos adotar aqui a conceituação utilizada por Roberto Lobato Correa (2000, p.56):

Distrito industrial, de localização periférica, resulta de uma ação do Estado visando, através da socialização de vários fatores de produção como terrenos preparados, acessibilidade, água e energia; e, de acordo com interesses de outros agentes sociais, como proprietários fundiários e industriais, criarem economias de aglomeração para as atividades de produção industrial.

Garcia (2010), em recente estudo sobre a área do DIC destaca que na gestão do prefeito Orestes Quércia (1969 – 1973), Campinas se deparou com uma concepção de melhorias voltadas, principalmente, para o setor norte, área menos favorecida da cidade naquela época. A criação do Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas – PPDI – que apesar de inovador, de procurar sanar os problemas existentes e de representar um modelo para a época, não focava mecanismos para a participação popular, pois o país se encontrava em um momento de restrições às liberdades políticas.

O PPDI carrega em seu bojo as ideias iniciais de implantação do DIC, pois, possui em seu conteúdo uma série de outros itens que buscam embasar as intervenções que iriam ocorrer em Campinas. Dentre esses itens, tem-se o Plano Preliminar de Estruturas, que

formulado para 1973, 1980 e 1990, consiste num modelo espacial para a organização das funções urbanas (habitação, comércio, indústria, circulação, recreação, etc) visando otimizar o uso do solo. [...] leis e decretos que definirão os usos permitidos, permissíveis e proibidos por zonas, normas para a urbanização de terrenos, para a localização do sistema viário, etc. (PPDI, 1970, p.2)

Para abrigar o futuro DIC, Campinas apresentava um grande número de áreas propícias, a maior parte delas localizada nas franjas da cidade. A localidade utilizada para abrigar o DIC era tratada no referido plano como:

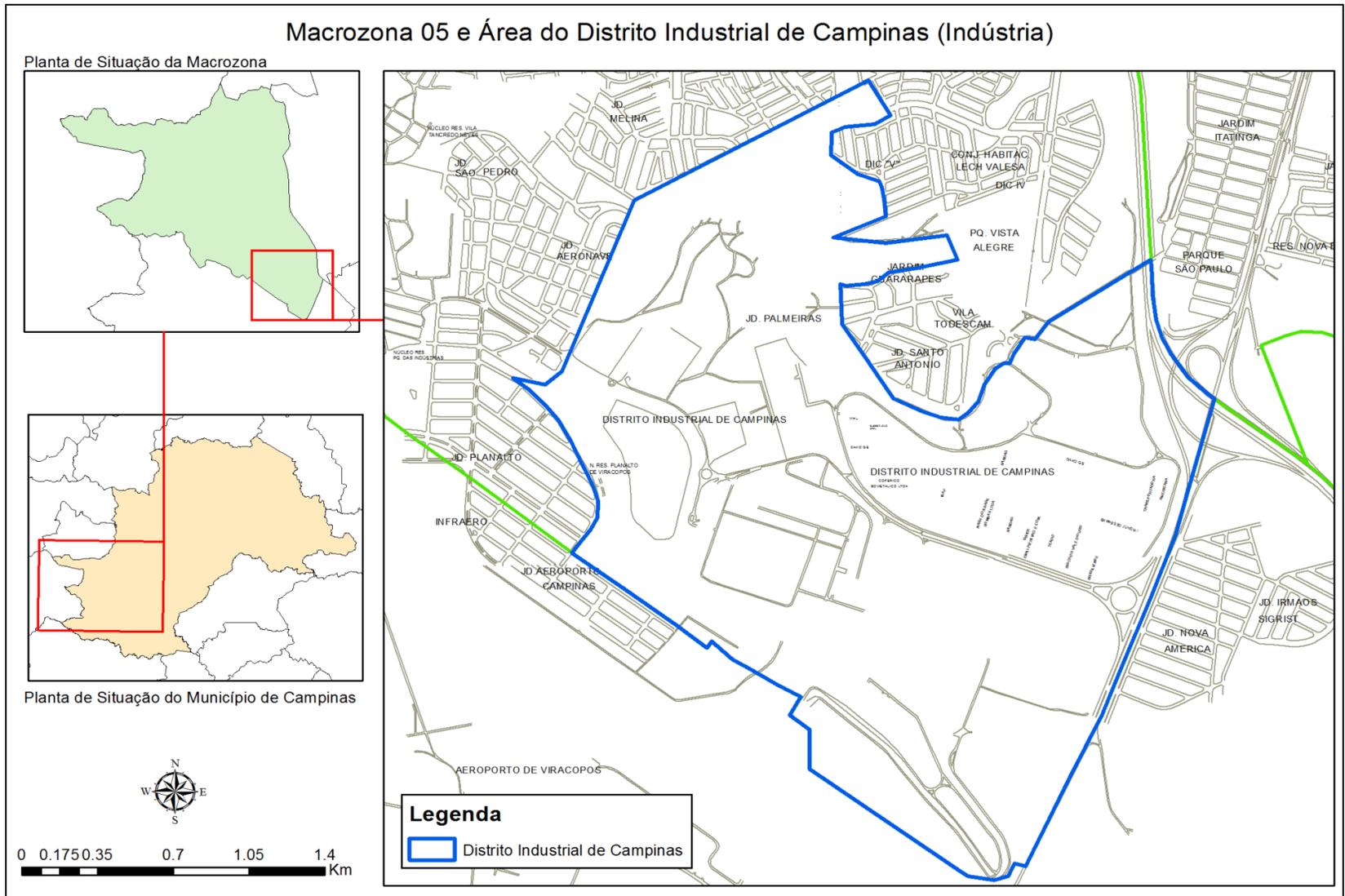
a grande área loteada e não ocupada entre o Campos Elíseos e Viracopos, que hoje constitui uma espécie de “terra de ninguém”. Fruto da extraordinária especulação imobiliária na época da instalação do Aeroporto de Viracopos, estas terras, mais ou menos abandonadas, não são a rigor nem urbanas e nem rurais. Inúmeros proprietários de lotes naquela época desapareceram ou são desconhecidos, criando-se assim, um sério problema ao seu desenvolvimento. (PPDI, 1970, p. 28)

No decorrer de sua aplicação, o PPDI contribuiu para acentuar a segregação socioespacial dentro da cidade de Campinas, notadamente na região sudoeste da cidade, área que recebeu o DIC. Uma das alternativas previstas no Plano de Infraestrutura, denominada “Alternativa 3” era a expansão, concretizada, para Viracopos. Para a administração municipal:

nesta área caberia com folga a população prevista e o baixo valor do solo permitiria remanejamento e desapropriações em condições mais econômicas do que em qualquer outra parte do município contígua a atual trama. A adoção desta alternativa implicaria no deslocamento gradativo do centro de gravidade populacional mediante a implantação de um centro secundário a oeste de Campos Elíseos. Esta implantação reforçaria fisicamente a definição de uma “Campinas Velha” e de uma “Campinas Nova”, sedes de classes de rendas bastante diferenciadas. A consagração física desta diferença tornaria menos flexível as alterações decorrentes historicamente da mobilidade social ensejada pelo desenvolvimento”. (PPDI, 1970, p.62)

Após todos os debates sobre a localização e a implantação do DIC, o Decreto Municipal nº 4.517 de 22 de agosto de 1974, regulamentou a implantação do distrito. Localizado na região sudoeste de Campinas, próximo a Rodovia dos Bandeirantes (SP – 348) e Rodovia Santos Dumont (SP – 75) e a algumas vias arteriais devidamente interligadas (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2012).

Figura 4 - Macrozona 05 e Área do Distrito Industrial de Campinas



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas. Elaborado pelo autor

Esta área, na época de sua criação, ia além dos limites urbanos municipais e foi concebida para abrigar um grande número de indústrias que, no momento, buscavam instalar suas atividades fora da Região Metropolitana de São Paulo, que se apresentava saturada e sem espaços para a expansão das mesmas.

O crescimento da periferia da cidade, incentivado pela ação estatal era incentivado. Para Mautner (2004), tal fato é visto pelo Estado como um fenômeno “residual” do processo de industrialização e urbanização, sem jamais considerá-lo como parte do processo de produção do espaço.

Uma série de estudos encomendados pela administração municipal da época sugeriam que a localidade fosse declarada como sendo de utilidade pública. A partir disso, o poder público municipal passou a promover a desapropriação de áreas de terrenos que iriam integrar o então nascente distrito por meio da EMDEC⁵, empresa municipal criada para administrar e implantar o DIC.

Aqui, pode-se perceber a tomada da cidade pela indústria e pelo capital corporativo, modificando e destruindo as estruturas e a ordem vigente. Lefebvre (2010, p.14) destaca os efeitos dos mesmos no espaço urbano

o sistema corporativo regulamenta a divisão dos atos e das atividades no espaço urbano (ruas e bairros) e no tempo urbano (honorários e festas). Este conjunto tende a se fixar numa estrutura imóvel. Disso resulta que a industrialização pressupõe a ruptura desse sistema urbano preexistente; ela implica a desestruturação das estruturas estabelecidas.

Ainda fazendo uso das ideias de Lefebvre (2010, p.58), compreendemos os processos que levaram a implantação do DIC que

A cidade se transforma não apenas em razão de “processos globais” relativamente contínuos (tais como crescimento da produção material no decorrer das épocas, com suas consequências nas trocas, ou o desenvolvimento da racionalidade)

5 - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

como também em função de modificações profundas no modo de produção, nas relações “cidade-campo”, nas relações de classe e de propriedade.

A concepção desta área e neste lugar específico do espaço de Campinas chama a atenção por repetir uma série de fatos semelhantes aos de outras cidades que implantaram Distritos Industriais, sobretudo nas décadas de 1970/1980. Pode-se encontrar tal discussão em Correa (2000, p.74)

Vendê-las para fins industriais é uma possível alternativa, mas este tipo de uso restringe-se a certas áreas, preferencialmente ao longo de grandes vias de tráfego.

Realizar a incorporação fundiária e imobiliária, construindo edifícios residenciais ou bairros arborizados e aprazíveis com casas confortáveis, está fora de cogitação. A clientela que se vê obrigada a morar nesta periferia não tem condições de comprar ou alugar estes imóveis, não dispendo mesmo de renda mínima para receber um financiamento do Estado para comprar um imóvel no setor privado.

A análise do PPDI de Campinas permite verificar a importância que a administração municipal deu à construção da área do DIC. A necessidade de consolidar a cidade como polo industrial, bem como dar vazão ao capital acumulado, através das atividades da construção civil, vão ao encontro do que Corrêa (1999, p.24) destaca:

O Estado atua diretamente como grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário e promotor imobiliário, sem deixar de ser também um agente de regulação do uso do solo e o alvo dos chamados movimentos sociais urbanos.

O autor supracitado também aponta que onde a atividade fabril é intensa, sobretudo nas grandes cidades, a ação espacial dos proprietários industriais favorece a produção do espaço, com a criação de amplas áreas fabris, em setores distintos das áreas residenciais nobres onde mora a elite, porém próximas às

zonas proletárias, sendo que tal ação atua na produção do espaço, interferindo decisivamente na localização de outros usos da terra. (CORREA, 2000)

Carlos (1989) concorda que a atividade industrial assume o papel de comando na reprodução espacial e que ela articula e subordina outras parcelas do espaço. Neste momento específico é isto o que acontece, pois a implantação do DIC foi tratada como questão primordial da administração municipal daquela época.

A ideia apontada por Harvey (2005) de empreendedorismo urbano se enquadra na perspectiva de criação do DIC, mesmo considerando que o autor tenha escrito seu trabalho posteriormente à implantação dos mesmos, referindo-se a outros procedimentos de atuação do capital no espaço urbano. Ou seja, a atuação do capital industrial, aliada à ação estatal já estava em vias de consolidação dentro da cidade de Campinas naquele período.

Para Harvey (2005), a concepção do empreendedorismo (ao nosso ver marca registrada da imagem de Campinas no plano estadual e nacional) se apoia em alguns pontos, os quais podemos identificar, com algumas variações, no processo de formação e consolidação do DIC:

- Noção de parceria público – privada (PPP);
- A atividade da PPP é empreendedora, pois na execução e no projeto, é especulativa. No caso, o setor público assumiu o risco e o privado ficou com os benefícios;
- O empreendedorismo enfoca muito mais a economia política do lugar do que o território.

No mesmo trabalho, o referido autor comenta também sobre um estudo realizado por Blunket e Jackson (1987), no qual os mesmos constataram que “o governo local é capaz de imprimir sua própria marca empreendedora e empresarial, enfrentando a grande mudança econômica e social provocada pela reestruturação tecnológica e industrial. (BLUNKET; JACKSON apud HARVEY, 2005, p.167)

No desdobramento deste capítulo, logo a seguir, discutiremos um pouco mais sobre o DIC e a conseguinte destinação da localidade para o uso habitacional, notadamente com os grandes conjuntos residenciais (ideia que não estava prevista inicialmente no PPDI).

Um fato instigante encontrado no decorrer da investigação foi que durante a execução do PPDI que mais foram construídas casas populares em Campinas. Porém, contraditoriamente, segundo Badaró (1996), foi, também, nesse momento que mais cresceu a população que vive nas favelas e em moradias de baixo padrão.

2.3 Campinas pós PPDI – a efetiva instalação do DIC

A criação e a implantação do Distrito Industrial constava também do Plano de Ação da administração municipal da época, que se encontrava sob o comando de Orestes Quércia (1969 – 1972) e posteriormente Lauro Péricles Gonçalves (1973 – 1976).

Em decorrência dos estudos realizados foi publicado o Decreto Municipal nº 4.517 de 22 de agosto de 1974, que declarou a área de *utilidade pública* e autorizou a desapropriação de terrenos destinados a integrar o DIC, considerando os fatores mencionados pelo PPDI. Foram indicadas as áreas na região sudoeste, atual localização do Distrito Industrial, situadas nas proximidades do Aeroporto Internacional de Viracopos.

A área total era de cerca de 8.000.000 m² que, posteriormente, foi reduzida para cerca de 4.400.000 m². O município não conseguiu por meio da EMDEC promover as desapropriações necessárias e ao mesmo tempo os problemas de ordem financeira se acumulavam.

Para a configuração do perímetro do DIC, inicialmente foram declarados de Utilidade Pública 8.595 lotes Porém, com a redução da sua área, a quantidade de

lotes efetivamente desapropriados, hoje, integrantes do perímetro do Distrito Industrial é de 5.124 unidades. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2003)

As primeiras áreas necessárias para a formação do DIC foram as mencionadas nos Decretos de Utilidade Pública que autorizaram a sua desapropriação - Decretos n^{os} 4.517/74, 4.963/76, 4.964/76, 6.477/81, 8.445/85, 8.560/85 e 10.780/92, reduzindo-se, posteriormente, a área do Distrito Industrial pelos Decretos Revogatórios n^{os} 5.682/79, 6.346/80, 6.780/81, 6.929/82 e 7.125/82. (DIÁRIO OFICIAL DE CAMPINAS, 2003)

As figuras abaixo obtidas por meio de trabalho de campo mostram um pouco da realidade do parque industrial do DIC. A paisagem que se destaca é a de indústrias de médio e grande porte, cercadas por muros ou grades, em vias pavimentadas e com pouca circulação de pedestres. Os trabalhadores em sua maioria se deslocam para o local com fretados ou alguns ônibus urbanos que atendem a região.

Figura 5 - Via do DIC (Área industrial)

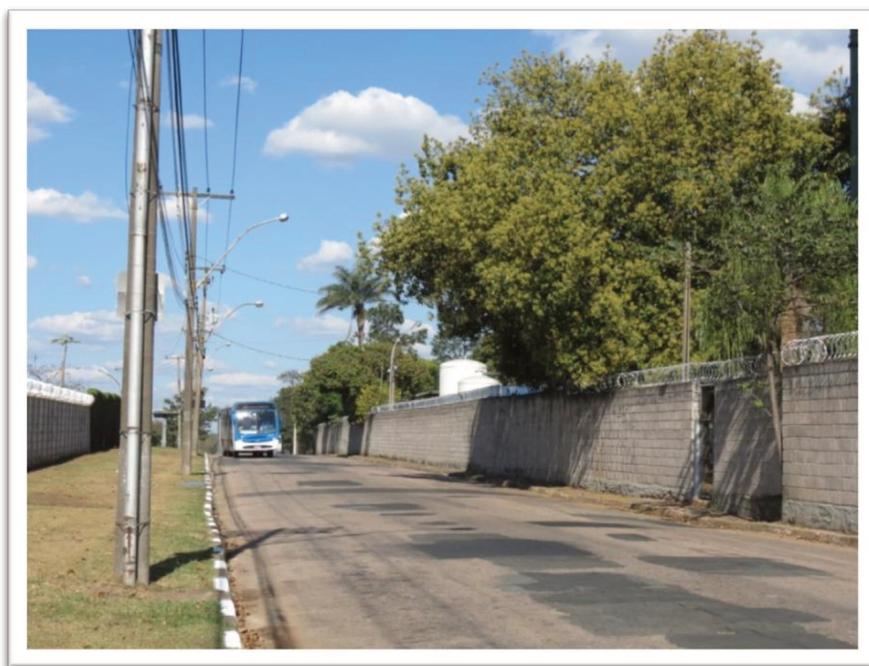


Foto: do autor, 2013.

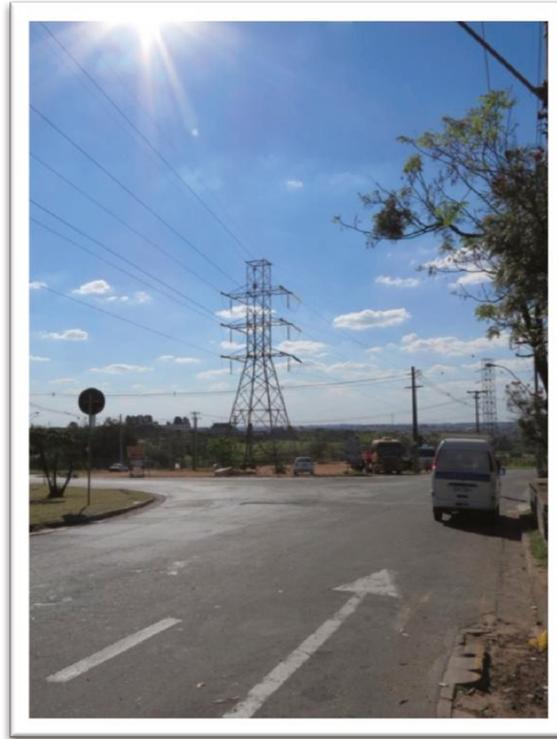
Figura 6 - Via do DIC (parque industrial)



Observa-se que Não há residências e nem comércios na localidade

Foto: do autor, 2013

Figura 7 - vista de cruzamento de via no DIC



Infraestrutura criada para facilitar a produção e circulação de mercadorias e do capital.

Foto: do autor, 2013

É importante frisar que na época de implantação do Distrito Industrial, o Município de Campinas dispunha de áreas desocupadas que despertavam interesse do capital industrial (e posteriormente imobiliário) e que estas áreas, de propriedade particular, já haviam sofrido processos de melhorias, sobretudo no aspecto legal, como a regulamentação dos parcelamentos do solo, além de melhorias em infraestruturas urbanas.

Figura 8 - Contraste DIC x Áreas de ocupação



Ao lado direito há uma indústria e ao lado esquerdo a ocupação do “Jardim Santo Antônio”, formada por moradias que se instalaram em áreas que seriam destinadas a ampliar o parque industrial.

Foto: do autor, 2013

2.4 A normatização do DIC pela EMDEC e a atual situação jurídica da área

A EMDEC após a obtenção dos imóveis declarados de Utilidade Pública prometeu a venda de glebas individualizadas e caracterizadas através de Contratos Particulares de Venda e Compra e a Cessão da Posse às indústrias, tudo de acordo com o Plano Urbanístico desenvolvido. Houve por parte da empresa o compromisso de transferir às indústrias o título definitivo das glebas.

Em função de acordos celebrados, decisões judiciais definitivas ou por doação da Prefeitura de Campinas, a EMDEC detém sob seu domínio parte da área destinada ao Distrito Industrial de Campinas. Constam, porém, inúmeras ações judiciais pendentes de julgamento.

Desde 1988, através dos Decretos nºs 9.623 e 9.719, a EMDEC parou de atuar com desapropriações judiciais destinadas à implantação do DIC, tendo a Prefeitura Municipal de Campinas assumido todos os processos de desapropriação, que até a presente data, e que foram transferidos para a Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos e Cidadania.

Atualmente, o DIC possui 4.421.645 m², distribuídos entre 3.614.445 m² de áreas com indústrias instaladas, 307.200 m² de terrenos não ocupados; 500.000 m² que constituem o sistema viário; duas áreas industriais, sendo uma de propriedade da EMDEC e outra de empresa privada (PROQUIMA)⁶ ocupadas irregularmente com uso habitacional e uma área maior destinada para a formação de um centro recreativo e que também está ocupada parcialmente por famílias. (DIÁRIO OFICIAL DE CAMPINAS, 2003)

Dentro da área do DIC, parte significativa conta com indústrias devidamente instaladas. Das indústrias, um número muito pequeno de unidades possui escritura definitiva, mas a grande maioria das empresas aguarda a regularização do seu domínio. Cabe ressaltar que algumas empresas aguardam há quase trinta anos pela regularização fundiária de seus terrenos.

Hoje, a grande dificuldade enfrentada pela Prefeitura é a de se concluir inúmeras ações de desapropriação ajuizadas. Alguns proprietários de lotes, ou seus compromissários compradores, são desconhecidos, e/ou não residem na cidade de Campinas, motivo pelo qual foram citados por editais, e/ou não manifestaram interesse pela movimentação das mesmas. Outros processos, por questões financeiras, encontram-se paralisados em juízo, sendo objeto de expedientes protelatórios.

6 - Proquima Produtos Químicos Ltda – Indústria de solventes que atuou em Campinas e foi fechada pela CETESB devido a contaminação que a mesma provocou em várias regiões da cidade, como o DIC e o bairro Mansões Santo Antônio.

2.5 A falência da EMDEC – alternativas para a região e o surgimento dos conjuntos habitacionais

O PPDI de Campinas e as políticas de instalação do DIC previram que a área seria ocupada de forma ostensiva pela atividade industrial. Entretanto, apesar do dinamismo, bem como de todos os investimentos realizados, B. Negri (1996) destaca que as políticas de atração se mostraram ineficientes, com poucos incentivos fiscais e estruturais, o que provocou a ociosidade do espaço e o acúmulo de dívidas pela administração municipal e pela EMDEC.

A redução da área industrial também esteve relacionada aos impasses existentes quanto à posse da terra, pois muitas das áreas existentes na região pertencem à EMDEC, que promovera a desapropriação dos lotes.

As terras pertencentes à EMDEC possuíam dívidas com o Estado e por isso não puderam ser repassadas aos proprietários das indústrias, o que prejudicou novas negociações e o crescimento no setor industrial da cidade.

Devido aos impasses jurídicos e, ainda, pela existência de desfalques financeiros fora promulgado o Decreto nº 6.294, de 07/11/1980, pelo qual ficou instituído procedimento de liquidação e extinção da empresa. Tal processo foi iniciado, mas acabou revogado pelo Decreto nº 9.987, de 16/11/1989, após Assembleia Geral Extraordinária, que decidiu pelo fim do estado de liquidação da empresa. A partir desta Assembleia, a EMDEC passou a ter as atribuições de "executar, direta ou indiretamente, os serviços pertinentes ao gerenciamento e operação do transporte urbano do município e do trânsito", atribuições formalizadas pela edição da Lei nº 7.721/1993.

Naquele momento, Campinas passava por um grande crescimento populacional, sendo o destino de um número elevado de migrantes de várias regiões do país, o que agravava o déficit habitacional, que já se encontrava em elevação.

Tabela 2: Evolução da população de Campinas (1970 - 2010)

Período	População Total (hab)
1970	375.864
1980	664.566
1991	847.595
2000	969.396
2010	1.080.113

Fonte: IBGE, Censos Demográficos.
Elaborado pelo autor

O salto do número de habitantes entre as décadas de 1.970 e 1.980 contribuiu de forma significativa para a utilização das terras destinadas à atividade industrial para o uso habitacional. Destaca-se que Campinas foi o município paulista que teve maior crescimento proporcional entre as década de 1970 e 1990.

Tal movimento populacional pede por moradia. O poder público, na maioria das vezes, ineficiente e atrelado aos interesses do capital, sobretudo o imobiliário, pouco faz para sanar tal problema. Neste caso, a ocupação dos vários lotes existentes se tornou uma solução rápida e extremamente lucrativa.

Cabe ressaltar também que na mesma época de construção/implantação/consolidação do DIC, nosso país se encontrava imerso no regime militar (1964 – 1985). Apesar de este não ser o objeto direto desta investigação, é fundamental que se tenha a compreensão de que foi justamente neste período em que houve a maior parte das políticas habitacionais para a população de baixa renda em nosso país. Tais políticas foram fundamentais para dar ao regime a sustentação que o mesmo necessitava junto às classes populares.

A existência de um grande número de glebas vazias fez com que o município promovesse outras formas de utilização da área. A alternativa utilizada foi promover o uso habitacional no DIC, em parceria com a Companhia de Habitação Popular de Campinas – COHAB, empresa de economia mista, criada através da Lei Municipal nº 3.123 de 17/02/1965, que atuava dentro do Sistema

Financeiro da Habitação – SFH, com auxílio dos recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

Damiani (1993) em sua tese de doutoramento faz importantes reflexões sobre as políticas de habitação do nosso país, sobretudo às relacionadas com a produção de grandes conjuntos habitacionais na cidade de São Paulo. Campinas, com suas especificidades também foi alvo destas políticas, que impõem ao urbano a produção do espaço sob o domínio estatal.

Para Damiani (1993, p.79)

A construção de conjuntos (habitacionais) se configurava como um projeto estatal, pelo caráter de controle do espaço dos conjuntos, seu maior potencial de manipulação política, de tutela. Os trabalhadores mais politizados, à época os bancários, entre aqueles congregados em institutos de previdência, não reivindicavam a construção de conjuntos, mas maiores facilidades em financiamentos individuais.

Os arranjos entre o Estado, as políticas de “controle” da população e a indústria capitalista imobiliária se faz presente neste momento em Campinas, que possuía em seu território as características necessárias para promover a reprodução do capital. A reflexão promovida por Lefebvre (2010) pode auxiliar na interpretação destes fatos. Segundo o autor (2010,p.25)

O Estado não pode mais se contentar com regulamentar os loteamentos e a construção de conjuntos (blocos de apartamentos), com lutar (mal) contra a especulação imobiliária. Através de organismos interpostos, toma a seu cargo a construção de habitações. Começa o período dos “novos conjuntos” e das “novas cidades.

A distância da área central, bem como a carência de infraestrutura necessária, não evitou que o aparato estatal desse à região uso residencial, com elevado grau de concentração populacional sob a forma de conjuntos habitacionais. Assim, tais políticas se revelam fortemente segregadoras para a população pobre urbana. Ainda fazendo uso das palavras de Lefebvre (2010, p.26):

A construção a cargo do Estado não transforma as orientações e concepções adotadas pela economia de mercado. Como Engels previra, a questão da moradia, ainda que agravada politicamente desempenha apenas um papel menor. Os grupos e partidos de esquerda contentam-se em reclamar “mais casas”. Por outro lado, não é um pensamento urbanístico que dirige as iniciativas dos organismos públicos e semipúblicos, é simplesmente o projeto de fornecer moradias o mais rápido possível pelo menor custo possível. Os novos conjuntos serão marcados por uma característica funcional e abstrata: o conceito de habitat levado à sua forma pura pela burocracia estatal.

Tal pensamento vai ao encontro do que ocorre na região, principalmente em relação ao esforço do poder público em promover a ocupação rápida da área através da habitação popular. A ideia de habitat é levada ao extremo.

Mais do que políticas habitacionais, encontramos nas ideias de Damiani (1993) que a construção destes grandes conjuntos é uma ideologia amparada pelo Estado, que necessita dominar e controlar a população (sobretudo a mais pobre, de baixa renda, operária) em um espaço longínquo dos centros urbanos e foco dos locais de debates e contestações da ordem vigente.

Contraditoriamente, o PPDI de Campinas não incentivava o uso habitacional da região sudoeste de Campinas, pois se tratava de uma área ambientalmente frágil e destinada apenas às atividades industriais. Contudo, o baixo preço da terra, as dificuldades para a implementação do setor industrial, bem como a crescente demanda habitacional em Campinas fez com que a COHAB, em parceria com a Prefeitura Municipal iniciasse a ocupação da área através dos conjuntos habitacionais.

Também as ideias de Corrêa (1993, p.15) auxiliam para a compreensão do ocorrido no DIC. O autor constata que “o espaço da cidade é fortemente dividido em áreas residenciais que tendem à segregação, refletindo a complexa estrutura social em classes, própria do capitalismo.

Lefebvre (2010) traz uma importante reflexão sobre este fenômeno ocorrido na escala global e que se reproduz na cidade de Campinas. Para o autor (2010, p.24)

os subúrbios, sem dúvida, foram criados sob a pressão das circunstâncias a fim de responder ao impulso cego (ainda que motivado e orientado) da industrialização, responder à chegada maciça dos camponeses levados para os centros urbanos pelo êxodo rural.

Sendo assim, com a implantação do DIC, a construção do *habitat* sob a ideologia da industrialização e como estratégia de classe foi reforçada. A população urbana ali alocada não teve a oportunidade de construir o seu *habitar* e nem de participar da produção do espaço, sobretudo pela precariedade das condições de infraestrutura a que foram submetidas no início da implantação dos conjuntos habitacionais.

Mautner (2004, p.256) mais uma vez com seu trabalho, nos auxilia na compreensão da produção do espaço da periferia das cidades. O processo analisado na capital paulista se repete em Campinas. De acordo com a autora, tal fenômeno ocorre como uma “sequência de três camadas, as duas primeiras consistindo em trabalho, cobrindo e preparando a terra para a terceira, o capital”.

Na primeira camada, a terra tem que ser transformada em propriedade. Foi o que ocorreu com o incentivo ao processo de industrialização na região. A segunda, corresponde à resposta dada pelo poder público, com a extensão de infraestrutura para receber o capital – a terceira camada.

Tais camadas se confundem temporalmente, mas o processo final delas é claramente visualizado no espaço, transformado em valor de troca e controlado diretamente pelo capital. Aqui vemos o papel dos incorporadores e da indústria da construção civil, das instituições financeiras e governamentais, que segundo Harvey (1980) buscam obter cada vez mais vantagens sobre o solo urbano.

Instalou-se uma *periferia desurbanizada*, com deficitários serviços públicos, dependente da cidade. Criou-se uma *urbanização desurbanizante e desurbanizada* e viu-se a redução do *habitar* para o *habitat*, da moradia para a máquina de morar, onde o pavilhão predomina, segrega e mutila a população e nega o “direito à cidade”. (LEFEBVRE, 2010)

Pode-se perceber que na cidade de Campinas, a união entre o Estado (administração municipal) e a Empresa (a própria administração, COHAB,

proprietários de terras, industriais) uniram-se para absorver a cidade e suprimi-la. A reflexão elaborada por Lefebvre (2010, p.88-89), novamente, auxilia para o entendimento do que ali acontece:

O Estado age sobretudo por cima e a Empresa por baixo (assegurando a habitação e a função de habitar nas cidades operárias e os conjuntos que dependem de uma “sociedade”, assegurando também os lazeres, e ao mesmo tempo a cultura e a “promoção social”. O Estado e a Empresa, apesar de suas diferenças e às vezes de seus conflitos, convergem para a segregação.

Harvey (2005, p.165) assinala que o “processo urbano sob o capitalismo é moldado pela lógica da circulação e da acumulação do capital”. Enfatiza, ainda, o “processo de feitura da cidade, que é tanto produto como condição dos processos sociais [...] do desenvolvimento capitalista”.

Dessa forma, a criação do DIC pode ser entendida como algo necessário para a circulação do capital. Passando pelas desapropriações de terrenos, incentivos fiscais, efetiva implantação das indústrias, criação de infraestrutura local e posteriormente investimento do capital imobiliário, sob a esfera estatal (COHAB).

Damiani (1993) considera que estes conjuntos são reflexo direto das ações do Estado sob a periferia, onde o mesmo atua de maneira a organizá-la, dar forma, incluí-la à cidade.

Ainda nas palavras da autora, quando a mesma analisa os conjuntos habitacionais de Itaquera, localizados na zona leste da cidade de São Paulo, fazemos uma reflexão sobre o ocorrido em Campinas na região do DIC

Este mercado segmentado pressupunha um tipo de habitação, um lugar na cidade, limites do direito à cidade, também, segmentados. As grandes construções, referentes aos grandes conjuntos, definem, também, um processo renovado de segregação espacial, e delimitação, novamente segmentada, do que se referia ao padrão popular, como concepção de cidade. É a integração desse morador na cidade, no país, no Estado, enquanto parte das classes subalternas, reproduzidas como tais. (DAMIANI, 1993, p.91)

Para melhor entender o espaço do DIC, será discutido de forma mais detalhada, na próxima etapa, a cronologia de sua criação, bem como as características principais destes conjuntos habitacionais implantados na região sudoeste de Campinas.

2.6 A produção do espaço segregado - O DIC – e o uso habitacional da área

Conforme tratado anteriormente, a falência da EMDEC como empresa gestora da implantação do DIC fez com que as terras fossem repassadas para a COHAB, tornando-se esta a nova responsável pela promoção da ocupação da área.

Entre os anos de 1981 e 1993, a COHAB realizou na área a implantação de seis grandes conjuntos habitacionais, de casas e apartamentos, distribuindo-os de forma irregular sobre o espaço que até então servira para abrigar as indústrias e encontrava-se desocupado.

Foi obtida junto à COHAB a cronologia de instalação dos empreendimentos realizados em fases distintas. Entretanto, ao se observar a realidade urbana, bem como a paisagem local, quase não se vê diferenças entre um conjunto e outro.

Figura 9 - Imagem de via do DIC I



As unidades de casas em sua maioria já foram alteradas pelos moradores com o tempo. Aqui observa-se o grande número de residências e a quase inexistência de vegetação. Não há comércios nas proximidades.

Foto: do autor, 2012

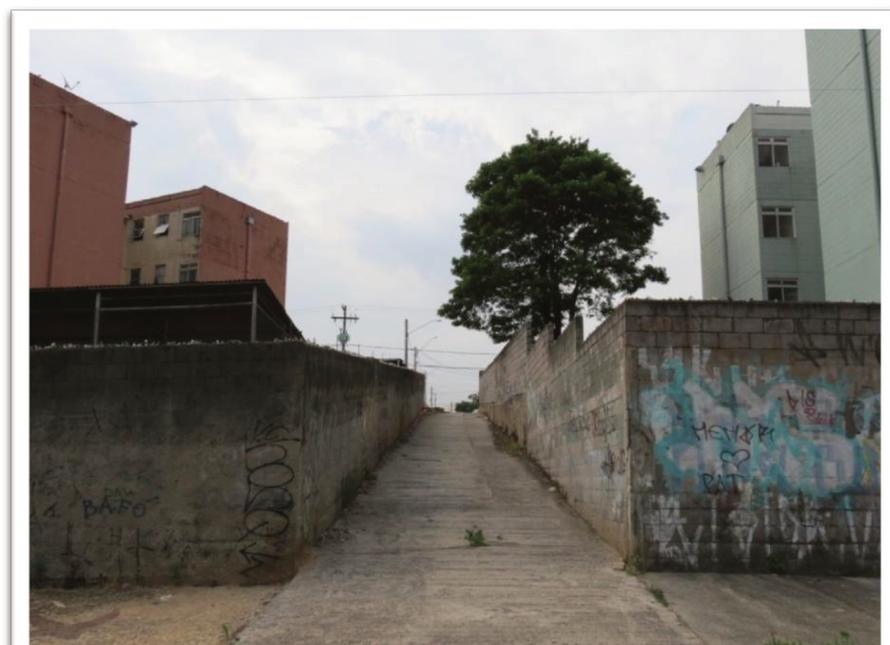
Figura 10 - Vista dos conjuntos habitacionais do DIC I



O grande número de unidades impressiona. Cercados por muros, pouco podemos distinguir um bloco de outro.

Foto: do autor, 2012

Figura 11- Viela do DIC I



Observa-se que quase não há diferença entre um bloco e outro. Praticamente sem vegetação e cercados por muros, o padrão de construção remete à impessoalidade.

Foto: do autor, 2012

Figura 12 - Vista dos conjuntos do DIC II



O padrão de construção é praticamente o mesmo. Estes blocos ficam próximos a espaços vazios e sem utilização.

Foto: do autor, 2012

Figura 13 - Blocos do conjunto DIC III



Estes blocos ficam próximos a vias de grande circulação e densidade comercial da região, sendo considerados os “mais valorizados”

Foto: do autor, 2011

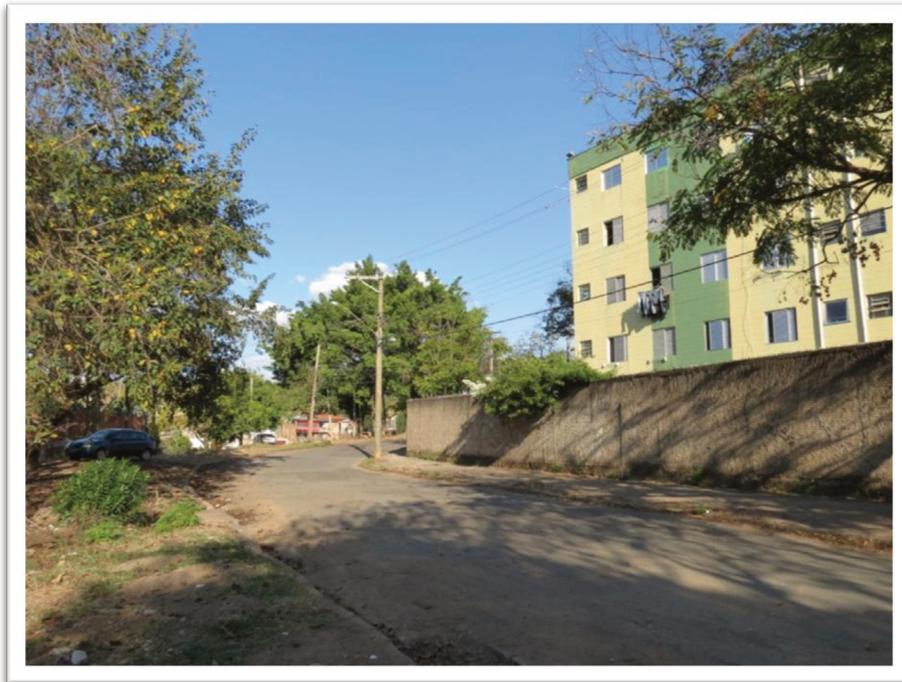
Figura 14 - Vista do conjunto DIC IV



O DIC IV fica localizado nas margens da Rodovia dos Bandeirantes e é atravessado por linhas de alta tensão, causando risco para a população.

Foto: do autor, 2011

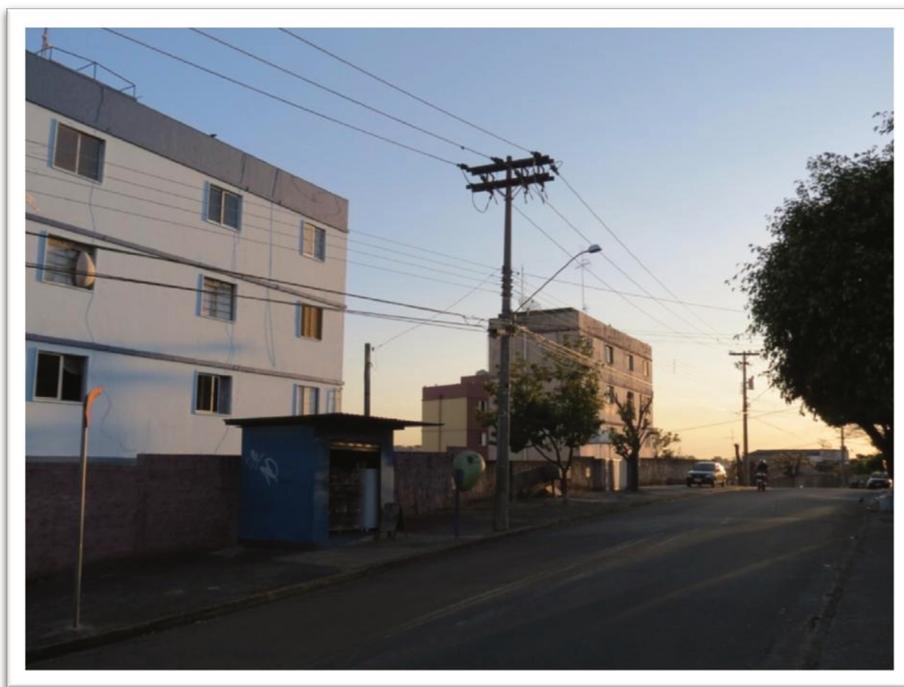
Figura 15 - Vista de bloco do conjunto DIC V



Marcado por diversos conflitos para sua instalação, o DIC V ainda apresenta alguns problemas com ocupações em suas casas. Este bloco fica localizado em frente a uma APP já deteriorada.

Foto: do autor, 2013

Figura 16 - Parte do conjunto do DIC VI



O DIC VI é o maior e mais recente dos conjuntos habitacionais. Em destaque uma pequena banca de venda de jornais e doces, atividade “permitida” pela COHAB.

Foto: do autor, 2013

Extremamente monótonos e segregados, promovem a morte da cidade (JACOBS, 2009) e reproduzem o habitat da população pobre e marginalizada que ali fora instalada sob o discurso de um urbanismo engessado e que não permite a diversidade local, que regula os usos do solo e cerceia o direito à cidade.

Para Maricato (2010, p.51), a construção de moradias populares no Brasil teve um aspecto negativo comum: o desprezo em relação ao desenvolvimento urbano. De acordo com a autora

Muitos dos conjuntos habitacionais construídos em todo o país trouxeram mais problemas para o desenvolvimento urbano do que soluções. A má localização na periferia, distante das áreas já urbanizadas, isolando e exilando seus moradores, foi mais regra do que exceção.

No caso do DIC, conforme já tratado anteriormente e questão constantemente lembrada nesta pesquisa, o mesmo ocorreu. Não houve preocupação por parte do poder público em transformar a região até então de perfil industrial (imagem criada e vendida pela prefeitura municipal) em região de uso habitacional. Afinal de contas, por quais razões se necessita construir moradias em áreas tão longínquas da cidade, sendo que haviam inúmeras glebas mais próximas e estruturadas disponíveis?

Aqui percebe-se o poder do capital na produção do espaço urbano, que considera a cidade como valor de troca, fonte de lucro e mercadoria. Tal poderio manifestado fisicamente no espaço da cidade, marcado na época de criação do DIC pela intensa crise a qual esteve inserido.

As contradições socioespaciais oriundas da desigual produção do espaço urbano e do processo de reprodução do capital se manifestava em Campinas naquele instante através da criação de novos espaços para habitação, sobretudo a destinada aos pobres. A especulação imobiliária se torna cada vez mais presente e seus tentáculos se estendem sobre o cotidiano das pessoas.

Carlos (2008, p.96) trabalhando com a produção do espaço urbano de Cotia, cidade localizada na Região Metropolitana de São Paulo, comenta que

[...] ao fato de o espaço urbano se (re)produzir com uma tendência a aumentar a distância (tanto em quilômetros como em tempo) do local de moradia ao local de trabalho – uma resposta ao aumento populacional e à concentração na cidade, de um lado, e de outro ao processo de valorização da terra que deixa vazias áreas imensas da cidade. A “especulação” fundamenta-se no fato de que a habitação e a terra são componentes essenciais da reprodução dos homens (a necessidade de abrigo), além de ser símbolo de status e ascensão social, que tem um valor de troca.

No caso de nosso objeto de estudo, a cidade de Campinas e a região do DIC se enquadram nas ideias da autora, pois o compreendemos que a produção do espaço desta localidade, sobretudo em seu aspecto habitacional esteve subordinado à lógica capitalista.

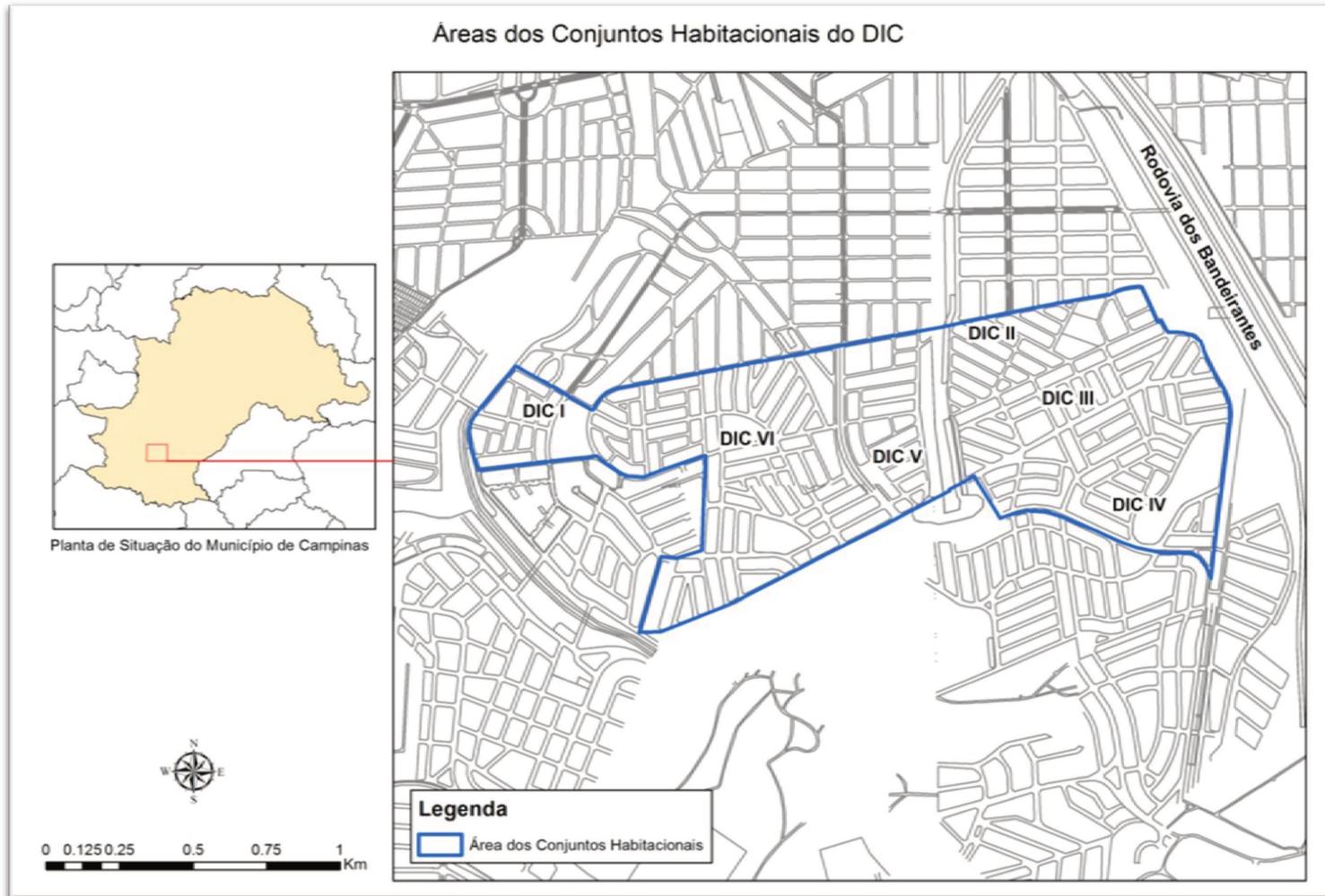
De forma a atender a demanda por moradia de baixo custo e “ganhar” a confiança da população, a COHAB e a Prefeitura Municipal, entendidas aqui como representantes do capital produziram um elevado número de habitações no DIC.

Em 1981, a COHAB inaugurou, na região, o primeiro conjunto habitacional, denominado DIC I – Conjunto Habitacional Monsenhor Luiz Fernandes de Abreu (figura 17). Esse conjunto possui 1041 unidades habitacionais, distribuídas em casas e apartamentos, todas elas construídas com os recursos financeiros disponibilizados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e de forma regularizada (GARCIA, 2011).

A extrema setorização foi o critério utilizado pela COHAB para edificar as unidades habitacionais nesta região de Campinas. A forma do habitat debatido por Lefebvre (2010) é o que permanece, assim como a semelhança com os pavilhões parisienses, além da monotonia na paisagem, extremamente criticada por Jacobs (2009), que a chama de *papa monótona e nada nutritiva*.

A figura 17 mostra a área utilizada pelos conjuntos habitacionais do DIC na região sudoeste de Campinas. Como as vias dos conjuntos são unidas fisicamente, apenas com dados oficiais é que é possível saber exatamente onde começa e termina cada bairro.

Figura 17 - Área dos Conjuntos Habitacionais do DIC



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas. Elaborado pelo autor

Para mostrar a dimensão do tamanho dos conjuntos, a tabela 03 mostra as unidades habitacionais produzidas na região do DIC pela COHAB.

Tabela 3: unidades habitacionais produzidas no DIC

Denominação	Nº de unidades	Ano da entrega
DIC I – (casas)	535	1981
DIC I – (embriões)	506	1981
DIC II – (casas)	433	1981
DIC I – (apartamentos)	624	1982
DIC II – (apartamentos)	288	1982
DIC III	332 casas/300 apartamentos	1984
DIC IV	318 casas/ 352 apartamentos	1985
DIC V (1ª fase)	443 casas/ 480 apartamentos	1990
DIC VI	1204 casas/ 720 apartamentos	1990
DIC V (2ª fase)	85	1993
DIC V – (3ª fase)	271	1993
DIC V – (4ª fase)	376	1993
Total: 7.267 unidades		

Fonte: COHAB Campinas, 2012, modificado pelo autor.

Apesar das críticas a esse modelo de construção, já apontadas em outros empreendimentos habitacionais da COHAB (sobretudo os que foram realizados na cidade de São Paulo), a mesma continuou com as construções. A aliança entre o capital imobiliário e o aparato estatal deu seguimento ao projeto de ocupação e segregação da região. Foram implantados mais cinco grandes conjuntos habitacionais na região (DIC II, III, IV, V e VI), até meados dos anos 1990, com o intuito de adensar o maior número de habitações nos lotes disponíveis.

Apesar da diferença cronológica, pouco se distingue de um projeto a outro. As mesmas características permanecem nas habitações: pequenos prédios com acanhados apartamentos (impossíveis de se modificar) e casas populares minúsculas, que em sua maioria já foram modificadas.

As características urbanas da localidade, como infraestrutura precária, poucas áreas verdes e pequeno setor de serviços são encontrados em todos os conjuntos do DIC. Se caminarmos pela área sem ter conhecimento exato de qual conjunto habitacional se está, a probabilidade de ficarmos desorientados é grande, tendo em vista a homogeneização da paisagem. Tem-se a negação do direito à cidade e a transformação da mesma em *produto* ao invés de *obra*, conforme proposto por Lefebvre.

Para tal fenômeno, Bega dos Santos (2011, p.08) enfatiza que

[...] esta expansão da cidade, ocupando áreas periféricas, intercaladas com os vazios urbanos, é a negação ao direito à cidade, conforme discutido por Lefebvre (1969). Para este autor, a centralidade e a ocupação das áreas centrais pelos moradores da cidade é o que caracteriza tal direito. Sendo a centralidade, para ele, um conceito chave para o entendimento da cidade e para se chegar à sociedade urbana.

Habitar os subúrbios, onde a única função existente é a residencial, impede a acessibilidade às áreas centrais e, portanto, à vida urbana. A pergunta que cabe aqui é se a dispersão periférica contemporânea, produzindo novos centros urbanos, poderia restituir este direito aos moradores das cidades, ou estes novos centros serão apenas lugares para a efetivação do consumo de mercadorias e de serviços? Ou seja, o reino do valor de troca.

O ideal de cidade chega ao fim, pois a mesma é transformada em uma gigantesca empresa. Começa então, a produção da anticidade, aquela que subordina e condiciona sua população ao capital e ao habitat.

No próximo capítulo iremos debater como a construção dos conjuntos habitacionais do DIC está diretamente relacionada ao processo de segregação socioespacial ocorrido dentro de Campinas, além das principais características da localidade. Encontramos em Lefebvre (2010, p.61) apoio para a nossa compreensão e entendimento da localidade, pois para o autor

lê-se a cidade porque ela se escreve, foi uma escrita. Entretanto, não basta examinar esse texto sem recorrer ao contexto. Escrever sobre essa escrita ou sobre essa linguagem elaborar a *metalinguagem* da cidade não é conhecer a cidade e o urbano. O contexto, daquilo que está sob o texto a ser decifrado (a vida

cotidiana, as relações imediatas, o inconsciente do “urbano”, aquilo que não se diz mais e que se escreve menos ainda, aquilo que se esconde nos espaços habitados – a vida sexual e familiar – e que não se manifesta no *tetê-à-tête*), aquilo que está *acima* desse texto urbano (as instituições, as ideologias), isso não pode ser esquecido na decifração.

É importante destacar que para atingir tais objetivos, o trabalho de campo se deu de maneira intensa no local, não de forma pontual, em datas específicas, mas como mencionado anteriormente, por meio da convivência diária adquirida na região por mais de três anos. Entretanto, realizamos visitas específicas apenas para a aplicação de entrevistas investigativas e tomada de fotografias, de forma a trazer a esta pesquisa maiores embasamentos sobre a realidade dos habitantes da região do DIC.

CAPÍTULO 3 – ESPAÇO SEGREGADO E CIDADE PARTIDA – O DIC VERSUS “O DIREITO À CIDADE”

No capítulo anterior tentamos demonstrar como surgiu e se deu a implantação do PPDI e seus efeitos dentro do espaço urbano de Campinas. Ressaltamos mais uma vez os efeitos desse plano para a cidade e que suas ideias ainda possuem traços marcantes dentro da mesma. Concomitantemente ao PPDI, a instalação do DIC na região sudoeste de Campinas provocou profundas modificações na dinâmica da cidade, sobretudo após a destinação da área para o uso residencial através dos conjuntos habitacionais.

Nesta etapa da investigação, tentaremos mostrar as principais características econômicas e sociais da região, com dados fornecidos pela Prefeitura Municipal e pelo IBGE, além de relatar como é a vida da população nesta localidade.

3.1 Produção do espaço urbano e segregação socioespacial: a realidade do DIC

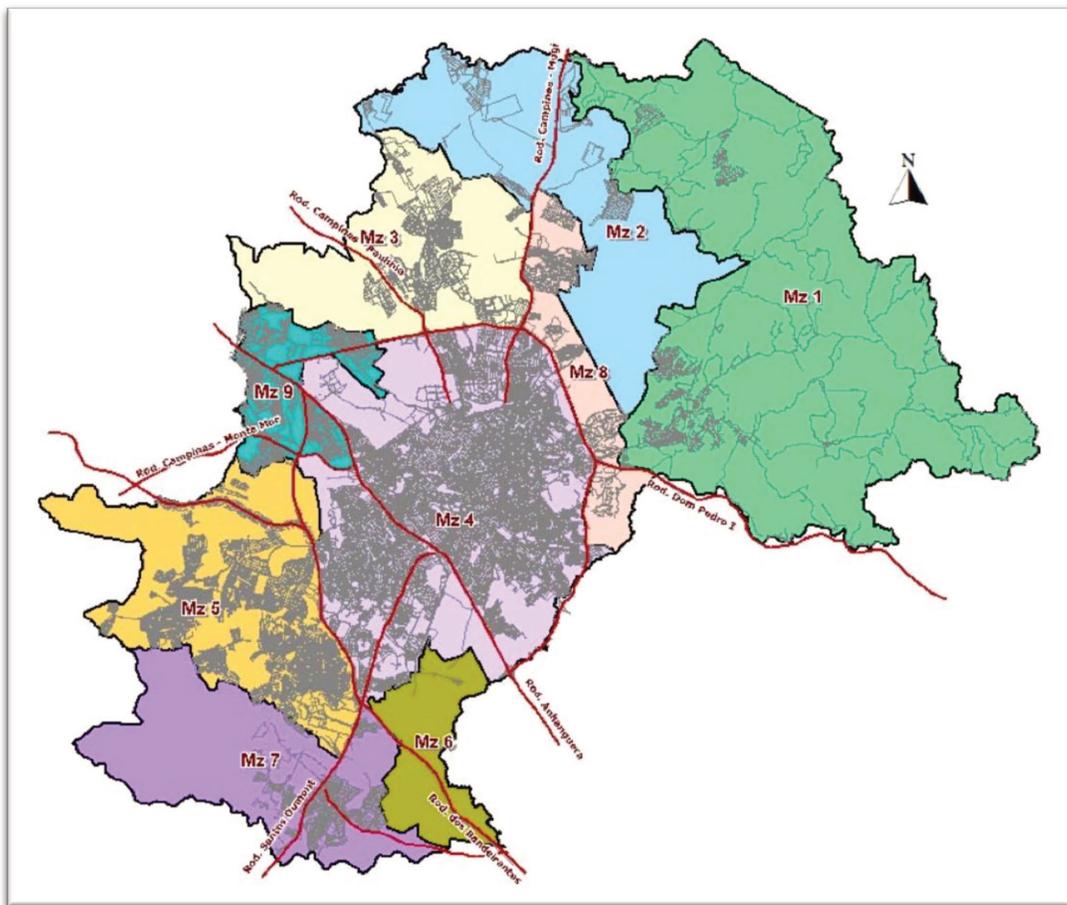
Como todas as cidades industriais e capitalistas, Campinas apresenta grandes contradições dentro de seu espaço urbano conforme discutido anteriormente. As ideias de Correa (2010) são fundamentais para que se possa compreender a atualidade da cidade, pois segundo o autor, o espaço urbano é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente, como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais presentes.

Na cidade de Campinas, há, também, localidades onde ocorre a coexistência de população de vários estratos socioeconômicos, tendo em vista que favelas ou ocupações irregulares estão justapostas com moradias de média e elevada renda.

A problemática do DIC é bem conhecida pela Prefeitura Municipal de Campinas. Para fins de planejamento e organização, o município é dividido em sete Macrozonas, organizadas de acordo com as características socioeconômicas e ambientais. Tal organização fora utilizada no Plano Diretor de 2006 e ainda é a adotada pela administração municipal.

A figura abaixo mostra a divisão municipal das Macrozonas de acordo com o Plano Diretor de 2006:

Figura 18: Divisão do município de Campinas em Macrozonas



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas

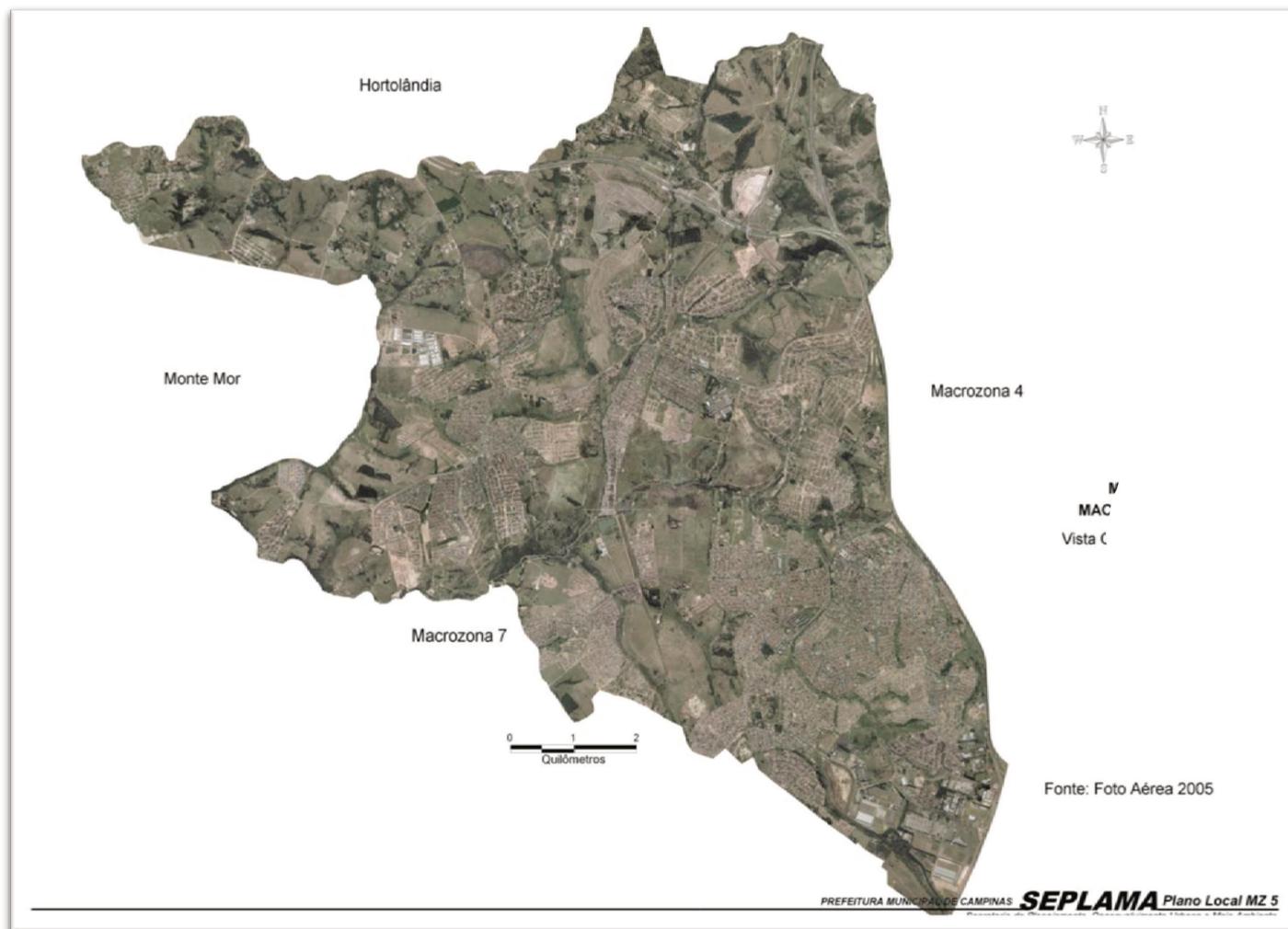
A região do DIC fica localizada na Macrozona 05, classificada pela Prefeitura como APR (Área Prioritária de Requalificação). Conforme os dados fornecidos pelo Plano Diretor do ano de 2006, ela compreende a zona oeste do município, localizada entre a Rodovia dos Bandeirantes e a divisa intermunicipal de Campinas com Monte-Mor e Hortolândia, apresentando condições variáveis de urbanização, caracterizada pela presença de diversas barreiras físicas, naturais (cursos d'água) e construídas (rodovias, ferrovias, linhas de alta tensão, oleoduto, gasoduto); pela descontinuidade da malha urbana e pela má distribuição de provimento da infraestrutura básica e deficiência de equipamentos públicos comunitários e serviços de atendimento local, além de conter áreas ambientalmente degradadas.

É atravessada pelo Rio Capivari e seu afluente, o Córrego Piçarrão, em trechos já impactados por atividades minerárias da região e processos urbanos, inclusive à montante.

Localizam-se nessa área o Complexo Delta, o antigo Aterro Pirelli, o Distrito Industrial de Campinas, os conjuntos habitacionais – DIC's da COHAB Campinas e os alguns bairros vizinhos.

É uma região de uso misto, com predominância da atividade residencial, com significativo grau de informalidade em seus assentamentos, onde se concentra a maior parte da população de baixa renda do município e apresenta carência de atividades terciárias de atendimento local e geradoras de emprego, havendo, ainda, grande demanda por transportes públicos.

Figura 19 - Recorte de Fotografia Aérea da Macrozona 05



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas

As Macrozonas (grandes unidades territoriais) são divididas em várias partes, denominadas APs (áreas de planejamento), sendo a região do DIC enquadrada na AP 28. Por sua vez, as APs são divididas em parcelas menores, conhecidas como UTBs (Unidades Territoriais Básicas).

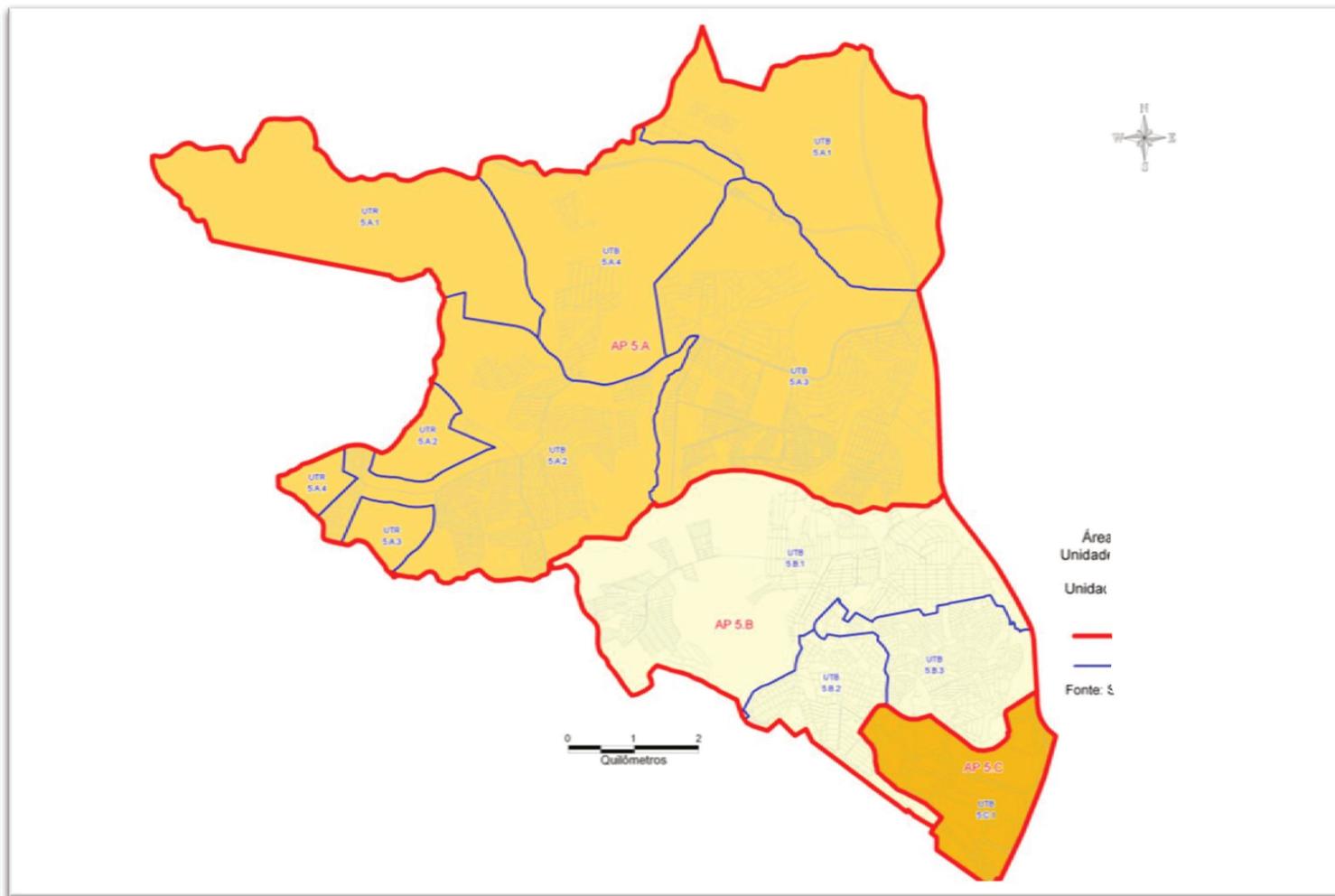
Como é difícil definir espacialmente onde começa e onde termina a área de influência do DIC na região sudoeste de Campinas, optamos por utilizar a demarcação das UTBs municipais (50, 50A, 51, 52, 52A)^{7;8}, sendo estas formadas pelos conjuntos habitacionais do DIC e por outros bairros aos arredores da localidade, conforme mostra as figuras 20 e 21.

Esta demarcação facilitou o trabalho do ponto de vista espacial e empírico, pois com isso pudemos realizar consulta a dados demográficos, socioeconômicos, dentre outros, com maior facilidade, além de demarcar melhor as áreas a serem visitadas durante os trabalhos de campo. Entretanto, durante a investigação, notamos que a área de abrangência do DIC é ainda maior, se considerarmos os bairros e localidades que ficam do outro lado da Rodovia Santos Dumont, que neste caso é apenas uma barreira física ou ainda as que ficam nas proximidades do Terminal de ônibus Ouro Verde.

7 - Destaca-se que em 24/09/2012 foi publicado no Diário Oficial de Campinas uma revisão do Plano de Gestão da Macrozona 05, onde ocorreram alterações na nomenclatura e na área de abrangência das UTBs. Porém, como a pesquisa já se encontrava em andamento e os dados fornecidos pelo IBGE foram trabalhados pelos técnicos da Prefeitura anteriormente, preferimos não trabalhar com essas modificações.

8 - Área de influências das UTBs: Jardim Ademar de Barros, Chácara Santos Dumont, Jardim São Cristóvão, Jardim São Pedro, Jardim Melina, Jardim Aeronave, Parque das Indústrias, Jardim Planalto de Viracopos, DIC I, II, III, IV, V e VI, Parque Vista Alegre, Jardim Guararapes, Jardim Acadêmico, Jardim Nossa Senhora do Loreto, Jardim Santos Dumont, Jardim Novo Horizonte (Distrito Industrial de Campinas).

Figura 20 - Áreas de Planejamento e UTBS da Macrozona 05



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas

Cabe ressaltar mais uma vez que, inicialmente, durante a investigação tentamos nos deter metodológica e empiricamente apenas aos conjuntos habitacionais do DIC. Entretanto, é impossível separar estes estratos. O DIC, tanto a sua versão industrial e os conjuntos habitacionais estão ligados de maneira intensa a toda dinâmica urbana e produção do espaço da região Sudoeste de Campinas.

O papel polarizador da COHAB e do PPDl foram fundamentais para o crescimento socioespacial da região. O DIC é mais do que, apenas, seis grandes conjuntos habitacionais e um bloco de indústrias instaladas isoladamente na cidade. Entendemos o DIC como “uma outra Campinas”, que não faz parte da publicidade oficial e nem do rol dos parques tecnológicos e centros de pesquisa e desenvolvimento de Campinas. O DIC é a cidade que foi escondida para dar vazão ao capital e abrigar os pobres, em sua maioria migrante para esta “outra cidade”, longínqua e segregada.

Confirmando a produção desta “outra cidade”, encontramos em Lefebvre (2010, p. 83), importantes contribuições:

[...] A sociedade urbana, por dissolução dessa cidade submetida a pressões que ela não pode suportar, tende então a se fundir, de um lado, na disposição planificada do território, no “tecido urbano” determinado pelas coações de circulação e, por outro lado, em unidades de habitação tais como os setores dos pavilhões e dos “grandes conjuntos”. A extensão da cidade produz o subúrbio, e depois o subúrbio engole o núcleo urbano.

Com relação aos dados socioeconômicos, importantes para a compreensão da realidade local, preferimos fazer uso dos que fazem parte das UTBs supracitadas. Tais dados são provenientes dos Censos Demográficos e organizados pela Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.

Para mostrar a dimensão e evolução populacional da área, os dados da tabela 04 nos auxiliam na compreensão do crescimento da região a partir da década de 1970.

Tabela 4: Crescimento Populacional nas UTBs 50, 51 e 52

UTB	Área (Km2)	Pop. 1970	Pop. 1980	Pop. 1991	Pop. 2000	Pop. 2010	Total de Domicílios
50	3,6	0	729	10717	13440	18074	5122
50A	-	0	56	737	2317	0	-
51	4,4	0	2204	26989	38575	39733	11788
52	5,7	911	0	0	2278	6499	1826
52A		0	0	0	2177	0	-
Total	18,5	911	2.989	38.443	58.787	64.306	18.737

Fonte: IBGE e Prefeitura Municipal de Campinas
Organizada pelo autor.

Através dos dados da tabela podemos ver o quanto a localidade em que o DIC se situa cresceu. Até a década de 1970 praticamente não tinha expressiva população residente, a qual era formada por pequenos agricultores. Com as desapropriações promovidas pela EMDEC para o PPDI e pela COHAB para a implantação dos conjuntos habitacionais entre 1980 e 1991 podemos constatar, através dos dados, vertiginoso crescimento populacional.

É interessante verificar que entre os anos 2000 e 2010 o crescimento populacional foi bem baixo se comparado às outras décadas, fato este que vem acompanhando o perfil da população brasileira, com progressiva redução da taxa de natalidade. Soma-se a isto, também, a relativa falta de espaço físico para crescimento de novas habitações, tendo em vista que não há um número grande de lotes disponíveis na localidade.

Quanto a este fato, também se observa a consolidação da área dos conjuntos habitacionais e a impossibilidade de crescimento do número de habitações, considerando que o mesmo está engessado e tem de obedecer às normas da COHAB, principalmente no caso dos edifícios. O pequeno tamanho dos apartamentos e casas, também pode ajudar a explicar a estabilização do crescimento populacional da região. As mudanças para localidades mais

longínquas da cidade e para municípios da RMC em busca de preços mais acessíveis da terra é presente no cotidiano destes moradores.

Com relação ao tamanho da habitação, verificou-se que, no caso dos apartamentos a média dos mesmos é de 45m², sendo praticamente impossível ocorrerem alterações físicas visando a ampliação do mesmo. Quando consideramos as residências que foram construídas, praticamente todas já foram alteradas, com a ampliação de sua área e, até mesmo, a construção de moradias adjacentes, os chamados “puxadinhos”.

A forma física dos prédios do conjunto habitacional já foi debatida anteriormente nesta pesquisa. Contudo, é importante, mais uma vez, ressaltarmos que o DIC constituiu uma “máquina de morar”, um habitat. Afinal de contas, a grande quantidade de apartamentos por andar e o de residências por bloco provocam um grande adensamento populacional, vantagem para o uso capitalista da cidade, que torna o valor de troca do solo maior e mais lucrativo.

O intenso êxodo rural e a consolidação da industrialização, no Brasil e em Campinas, foram fatores fundamentais para tal incremento populacional. Lefebvre (2010, p. 80-81) contribui com suas ideias quando afirma que

Nos países ditos em “vias de desenvolvimento”, a dissolução da estrutura agrária empurra para as cidades camponeses sem posses, arruinados, ávidos de mudança; a favela os acolhe e desempenha o papel de mediador (insuficiente) entre o campo e a cidade, entre a produção agrícola e a indústria; frequentemente a favela se consolida e oferece um sucedâneo à vida urbana, miserável e no entanto intensa, àqueles que ela abriga.

A moradia e a forma de morar passou por intensas modificações ao longo dos séculos (Rybczynski, 1996). O modo capitalista contribuiu de maneira significativa para estas alterações, sobretudo quando consideramos o capitalismo industrial e que tem na cidade espaço para a sua reprodução.

Mais do que apenas adensar a população em um pequeno espaço, considera-se os apartamentos e sua construção como uma difusão de um modo

de vida, da vida em condomínio, que de certa forma, é uma forma “mais coletiva” de se viver.

Damiani (1993) verificou que no momento da construção dos conjuntos em Itaquera I, muitos moradores tiveram que passar por um “curso de formação” para aprenderem a viver em condomínio, pois a maior parte dos mesmos não possuía essa vivência.

Saber respeitar o espaço do outro e ter a noção do que pode e que não pode ser feito dentro do condomínio foi um grande desafio para as assistentes sociais de Itaquera I. No caso do DIC, a COHAB Campinas não continha um plano para tais ações. Entretanto, cabe aqui dizer que, este modo de vida em condomínio e em apartamentos corresponde à ideologia do modo de produção capitalista e está presente em praticamente todas as cidades do planeta, “criando solo” e aumentando o valor de troca do espaço.

É importante, também, a compreensão da realidade local através do rendimento mensal médio da população. Tais informações se encontram na tabela abaixo:

Tabela 5: Rendimento médio mensal dos residentes na região – UTBs 50, 51 e 52

Renda UTB	Menos de 1 S.M	1 a 5 S.M	Mais de 5 S.M
50	789	3097	179
51	1754	7364	436
52	327	1069	33

Fonte: IBGE e Prefeitura Municipal de Campinas.
Elaborado pelo autor

Verificamos um número muito grande de famílias vivendo com menos de um salário mínimo. Tal fato nos mostra a carência econômica da localidade, que se caracteriza como um bolsão de pobreza dentro da cidade de Campinas. Entretanto, há também que se considerar que o número de moradores com rendimento médio entre 01 e 05 salários mínimos é significativo, indicando uma evolução na renda média da população (fato que acompanha a tendência do país nos últimos anos).

Contudo, diante de tais dados e pelas observações realizadas em campo, identificamos o DIC como lugar de ocorrência da segregação socioespacial. Tal fenômeno pode ser verificado em, praticamente, todas as cidades da atualidade, e os estudos acerca do mesmo são fundamentais. (VILLAÇA, 2001).

Entretanto, quando se discute tal conceito, uma gama de ideias aparece. São muitos os autores que trabalham com a temática, sobretudo os ligados às ciências humanas e sociais.

Para o dicionário Michaelis (2012,p.708), a palavra segregação possui o seguinte significado:

1. Ato ou efeito de segregar ou segregar-se;. **2. Sociol.** Forma de dissociação que se realiza quando unidades similares, obedecendo ao mesmo impulso, se concentram, distanciando-se, ao mesmo tempo, de outras unidades consideradas diferentes ou divergentes. Essa separação ou distância social e física é oriunda de fatores biológicos e sociais: raça, riqueza, educação, religião, profissão, nacionalidade. [...] *Segregação racial:* separação ou isolamento de uma raça ou grupo étnico por residência forçada ou voluntária em determinada área, ou por barreiras de comunicação social, como estabelecimentos de ensino separados ou outras medidas discriminativas.

Aqui a entendemos como a diferenciação, separação, isolamento de determinadas áreas dentro do espaço urbano, a partir das variáveis socioeconômicas.

Dentro do espaço urbano, a segregação possui várias faces. Há linhas de trabalho que investigam os aspectos sociais, culturais, espaciais, étnicos, dentre outros. Aqui, leva-se em consideração a segregação como um processo que atua

ao mesmo tempo no espaço e na sociedade. Um processo *socioespacial*, que leva em conta a articulação dialética das relações sociais e do espaço dentro de uma totalidade social, mas que pode preservar a identidade de cada um. (CARLOS et al., 2011).

No transcorrer do processo de urbanização das cidades capitalistas, a partir da metade do século XX, em especial, das brasileiras, considerando o nosso estudo, pode-se analisar que o padrão complexo de produção e organização do espaço foi causado pelo diferencial de capacidade dos grupos sociais para o financiamento de seu acesso à terra urbana e à habitação, pela oferta incipiente e desigual de infraestrutura de atividades e serviços por parte do Estado e por uma forte tendência dos grupos de alta renda a segregar-se.

As disparidades na desigualdade de distribuição de renda e a própria especulação imobiliária foram fatores, dentre outros, que ajudaram a impulsionar tal organização do espaço.

Segundo Gonzales (1985), a divisão social do espaço urbano é alterada durante o crescimento da cidade, em direção à estratificação dos espaços e à segregação de populações e atividades para áreas cada vez piores. Para o autor, a segregação se dá através de uma correlação dominante e direta entre os preços dos imóveis e as possibilidades de pagamentos dos usuários.

Bueno e Guidugli (2004) consideram que a segregação gera a concentração, em determinados espaços urbanos, de pessoas pertencentes a uma dada classe social, como a situação das que pertencem às classes médias e altas de uma grande cidade. O mesmo autor enfatiza que a segregação socioespacial nos contextos urbanos envolve diferentes indivíduos, grupos sociais e espaços correlatos.

Preteceille (2004) em seu estudo sobre a segregação urbana aponta as múltiplas facetas do fenômeno. Nos Estados Unidos, por exemplo, os estudos sobre esta temática enfatizam mais a questão racial – a formação de guetos de negros e latinos. Na França, as pesquisas enfatizam mais as diferenças socioeconômicas. No caso inglês, as investigações levantam-se em questões que

consideram os tipos de segregação supracitados. O autor finaliza comentando que no Brasil os estudos levam em consideração, salvo em raras exceções, os aspectos de diferenciação entre as classes sociais.

Para o autor, os contrastes da segregação são espetaculares. As cidades incluídas no processo global têm, ao mesmo tempo, o máximo de demonstração de poder e riqueza, mas, sendo extremamente restritas a certas áreas, o que torna evidente o seu contrário, ou seja, as novas formas de pobreza, fenômenos brutais de exclusão social e de marginalização.

Preteceille (2003, p. 37-38), em outro trabalho, comenta sobre a segregação espacial dentro das cidades francesas:

Considera-se que o principal processo gerador da segregação residencial nas cidades francesas é a apropriação das melhores localizações residenciais pelas categorias superiores, a qual determina preços fundiários e imobiliários excludentes para as categorias com rendas inferiores, as quais disputam as segundas melhores localizações e assim por diante. É o princípio dessa hierarquização dos preços fundiários e imobiliários que produz, em primeira instância, a hierarquização das posições sociais dos espaços residenciais, conduzindo, ao final da cadeia, a concentração dos mais pobres nos espaços mais desvalorizados.

Marcuse (2004) define a segregação como processo pelo qual um grupo populacional é forçado, involuntariamente, a se aglomerar em uma área espacialmente definida, como em um gueto. Neste caso, cabe aqui a discussão a respeito da questão de enxergarmos o DIC como um gueto, não sob o ponto de vista étnico ou religioso, mas sim econômico e social. Afinal, quem vive na região do DIC, vive em um gueto de pobreza, de marginalização, esquecimento e descaso por parte do poder público.

Marcuse (2004) também investiga a temática e assinala que há um padrão geral de segregação das classes sociais, divididos da seguinte maneira:

- *Divisão cultural* – ocorre através das diferenças linguísticas, religiosas, das características étnicas, estilo arquitetônico, por país, nacionalidade ou estilos de vida. Esta divisão pode ser encontrada no DIC. A simples observação dos padrões urbanísticos e arquitetônicos leva a esta constatação. A similaridade entre todos os conjuntos habitacionais, bem como a monotonia da paisagem é traço marcante.
- *Divisão por papel funcional* – resultado da lógica econômica, originando a separação entre bairros residenciais e comerciais, áreas rurais e fabris. Pressupõe a divisão espacial através da função exercida para cada atividade. Pode-se enxergar esta separação na localidade do DIC, tendo em vista que a sua formação e estruturação esteve relacionada à forte segregação espacial, isolando a área, primeiramente para uso industrial e, posteriormente, para uso residencial.
- *Divisão por diferença no status hierárquico* – reflete e reforça as relações de poder, dominação, exploração e localização de serviços públicos, podendo ser representados, por exemplo, pela existência de enclaves – condomínios de luxo – cercados por segurança particular. Neste caso, esta divisão pode ser observada pelos “muros” dos conjuntos habitacionais do DIC, bem como a precária distribuição dos serviços públicos na localidade, como escolas, ausência de universidades e escolas de formação profissionalizante, hospitais e outros serviços essenciais.

Caldeira (2011) afirma que o padrão sobre a segregação (centro rico x periferia pobre) está sendo substituído por um novo modelo, onde a proximidade geográfica entre as classes é quase inexistente, porém a separação ocasionada sobretudo pelas barreiras físicas é gritante. Este molde vem gerando uma mudança nos padrões de segregação, sobretudo residencial.

A respeito do espaço urbano, M. Santos (2008, p. 190-191) nos traz que:

Existem duas ou diversas cidades dentro da cidade. Pode ser verificado e medido pela análise diferencial de um certo número de características do habitat e dos serviços de cada bairro, assim como pelas trocas entre as diferentes frações do tecido urbano,

Lefebvre (2010) discute que o processo de segregação é ideológico e há uma estratégia de classe que utiliza e sustenta essa ideologia. Mostra que o mesmo deve ser analisado sob três aspectos, ora simultâneos, ora sucessivos, sendo eles: espontâneo, voluntário e programado.

O processo segregatório considerado como *espontâneo* é, de acordo com o referido autor, proveniente das rendas e das ideologias, já o *voluntário* ocorre quando há o estabelecimento de espaços separados dentro das cidades, enquanto que o denominado *programado* provém de um pretexto de arrumação e de plano.

Lefebvre (2010, p. 97-98) discute que não se pode estabelecer que a segregação seja uma estratégia voluntária dos poderes constituídos:

Em todos os países, incontestavelmente, fortes tendências se opõem às tendências segregacionistas. Não se pode afirmar que a segregação dos grupos, das etnias, dos estratos e classes sociais provém de uma estratégia dos poderes constante e uniforme, nem que se deve ver nela a projeção eficaz das instituições, a vontade dos dirigentes. [...] mesmo onde a separação dos grupos sociais não aparece de imediato com uma evidência berrante, surgem, ao exame, uma pressão nesse sentido e indícios de segregação. O caso – limite, o último resultado é o gueto. [...] há vários guetos e tipos de guetos: os dos judeus e os dos negros, mas também os dos intelectuais ou dos operários. A seu modo, os bairros residenciais são guetos; as pessoas de alta posição, devido às rendas ou ao poder, vêm a se isolar em guetos de riqueza.

Para o autor, os guetos exemplificam claramente a existência de segregação, tanto espacial, como étnica e social. A análise desse tipo de segregação ocorre em vários lugares do mundo, porém com denominações diferentes. No caso brasileiro, dificilmente se houve falar em guetos, porém é muito comum se falar em favelas, comunidades ou em determinados casos, invasões e ocupações irregulares.

Seguindo esse raciocínio, Lefebvre (2010, p. 98) apresenta algumas propostas para a análise do fenômeno:

O fenômeno da segregação deve ser analisado segundo índices e critérios diferentes: ecológicos (favelas, pardieiros, apodrecimento do coração da cidade), formais (deterioração dos signos e

significações da cidade, degradação do “urbano” por deslocação de seus elementos arquitetônicos), sociológicos (níveis de vida e modos de vida, etnias, culturas e sub-culturas, etc.).

Desta forma, a região do DIC pode ser enquadrada na segregação *programada*, tendo em vista todo o histórico de concepção e estruturação da área em questão. Além disso, é nítido através da análise do PPDl que a administração concentrou seus esforços para a promoção da localidade, sem levar em consideração as consequências destes atos para o espaço.

Carvalho e Pereira (2010, p. 411) analisam a segregação socioespacial e as suas principais características dentro das cidades, sobretudo as da América Latina. Apesar de outros autores contestarem o antigo modelo segregacionista (ricos x pobres), estes enfatizam que:

En las metrópolis de Brasil y de América Latina aún pervive, en lo que se refiere al espacio urbano y en gran escala, el patrón tradicional de segregación donde los grupos de ingresos medios y altos se concentran en las zonas centrales o en una dirección geográfica determinada, mientras que los de ingresos más bajos se aglomeran en extensas áreas de pobreza, en especial en las periferias más distantes y de menor equipamiento.

Campuzano (2011, p.405) em estudo sobre a segregação nas cidades mexicanas, sobretudo a que ocorre na capital federal, Cidade do México, define a segregação como “..la forma en que se organiza la ciudad ... la construcción en el espacio de fenómenos de diferenciación social, económica, política, educacional, delictiva, entre otros”.

O autor faz um retrospecto do conceito de segregação trabalhado por vários estudiosos, e propõe a divisão dos estudos sobre a segregação em três temas: segregação étnica, segregação habitacional (como consequência das variáveis socioeconômicas) e a segregação dos “*barrios cerrados*”, ou seja, a dos condomínios fechados nas cidades, fenômeno este bastante estudado, sobretudo na ciência geográfica.

Campuzano (2011, p. 411) ao discutir sobre a segregação habitacional assinala que

La segregación habitacional tiene tres aristas en los estudios: a) la concentración de la población de menor nivel económico en alguna o algunas áreas de la ciudad; b) el papel del mercado de vivienda, y c) la relación entre el mercado de trabajo y la segregación.

Baseado em seu pensamento, pode-se compreender a realidade do DIC como um exemplo de segregação habitacional, incluída nas três arestas que o autor supracitado elenca, pois há concentração de população com menor poder aquisitivo na localidade, a construção das moradias através da COHAB, como órgão promotor e financiador da ocupação da área e a necessidade do capital de dispor de uma grande quantidade de mão de obra barata e segregada, pronta para ser alocada no mercado de trabalho.

É um tipo de *segregação imposta*, imprescindível ao sistema capitalista. Se a localidade fosse interessante do ponto de vista financeiro, o capital imobiliário iria ali promover a ocupação com moradias de alto padrão, condomínios e loteamentos, dentre outros.

Outro autor que realizou estudos com a temática da segregação socioespacial foi Perdomo (2008, p. 379), definindo o fenômeno como,

[...] la representación geográfica de la marginalización social. La segregación espacial es una separación física y una concentración geográfica de grupos de individuos como consecuencia de circunstancias socio demográficas o socioeconómicas no controlables por los mismos sujetos segregados o excluidos. Es decir, la segregación socioespacial es análoga a una geografía de exclusión social.

Villaça (2001) afirma que o padrão segregador do espaço urbano brasileiro é o do modelo centro x periferia. No caso do centro, comumente ele é dotado da maior parte dos serviços urbanos, públicos e privados, sendo ocupado pelas classes de renda mais alta. Já a periferia, costuma se apresentar sub-equipada e longínqua, ocupada principalmente pela parcela considerada excluída da população.

Contudo, em outros trabalhos, Villaça (1997, 2001, 2003), afirma que essa visão não pode ser tomada como modelo analítico único, pois, verifica-se, na atualidade, uma tendência à estruturação de áreas periféricas enobrecidas na

maior parte das cidades, principalmente nas grandes metrópoles, enquanto que regiões centrais de algumas cidades configuram-se como verdadeiros mares de pobreza, espaço de circulação de população pobre, mendigos e outros considerados “indesejáveis”.

Em outro trabalho, Villaça (2003) afirma que a segregação sempre impede ou dificulta o acesso dos segregados a algum benefício, direito ou vantagem, sendo público ou privado, podendo ser desde o oferecimento de serviços adequados de transporte, parques e até mesmo shoppings centers e outros elementos do setor terciário.

Para Lojkine (1981), a segregação é a manifestação da renda fundiária da terra. Para ele, a divisão monopolista do trabalho dentro do espaço urbano, marcada principalmente pela concentração dos meios de consumo coletivos nos grandes centros urbanos, leva a formação de submercados, que atuam como motores do processo especulador das terras, gerando uma segregação quase que automática das funções e das classes sociais que conseguem residir no centro.

Segundo Lojkine (1981, p.167), existem três tipos de segregação urbana:

- 1 – uma oposição entre o centro, onde o preço do solo é o mais alto e a periferia. [...];
- 2 – uma separação crescente entre as zonas e moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradia popular;
- 3 – um esfacelamento generalizado das “funções urbanas”, disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas: zonas de escritórios, zona industrial, zona de moradia, etc. É o que a política urbana sistematizou e racionalizou sob o nome de zoneamento.

Ainda de acordo com o autor, a segregação pode ser compreendida como uma divisão fundamental entre os interesses “urbanos” da classe operária e o das camadas médias assalariadas, sobretudo dos executivos. Continuando em sua linha de pensamento, Lojkine (1981, p. 222-223) baseia-se na análise de três tipos de segregação social e espacial:

- uma primeira segregação, no nível da habitação – a lógica operária da “renovação – deportação” opondo-se à lógica do “emburguesamento” do centro urbano renovado ou das residências “para executivos”;
- uma segunda segregação, no nível dos equipamentos coletivos (creches, escolas, equipamentos esportivos, sociais) - o “subequipamento” dos conjuntos operários, opondo-se ao “superequipamento” dos conjuntos “burgueses”;
- uma terceira segregação, no nível do transporte domicílio-trabalho – a crise dos transportes coletivos para o operariado contrastando com os privilégios “burgueses” do uso do automóvel.

Quando se pensa na região do DIC, o pensamento do referido autor contribui para a reflexão, pois, de acordo com a sua concepção, a área é uma região subequipada, com poucos e deficitários equipamentos coletivos. A precariedade destes equipamentos contribui para a segregação desta população, que sofre constantemente com os longos trajetos diários entre a região central e o bairro, a necessidade de deslocamento para buscar tratamento médico adequado, para realizar um serviço de cartório ou até mesmo frequentar um curso profissionalizante e/ou superior.

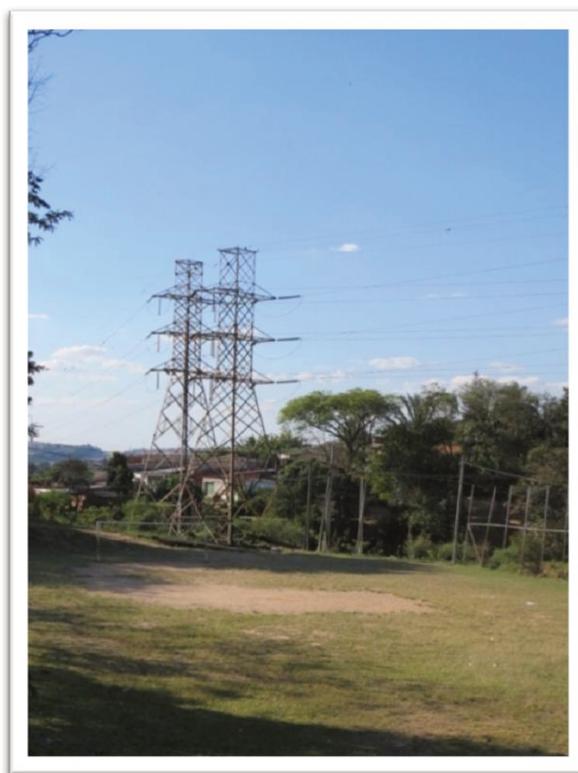
Figura 22 - Área de lazer do DIC IV



Praticamente sem infraestrutura e se resume a um campo de futebol.

Foto: do autor, 2013

Figura 23 - Área de lazer improvisada do DIC V



Linha de alta tensão atravessando o campo de futebol. Descaso do poder público. Ao lado deste local, há um córrego descoberto com descarte de entulho.

Foto do autor, 2013

Para Singer (1973), o acesso a serviços urbanos tende a privilegiar determinadas localizações em detrimento de outras. Se compararmos a região do DIC com outras localidades da cidade de Campinas, podemos ver a dimensão deste fato. Há serviços urbanos e infraestrutura básica, porém, em qualidade muito abaixo do que é necessário. O rápido crescimento populacional e físico da região contribuiu também para este sucateamento.

O funcionamento do mercado imobiliário faz com que a ocupação destas áreas seja privilégio das camadas de maior renda, capazes de pagar um preço alto pelo direito de morar. A população mais pobre fica relegada às zonas pior servidas e que, por isso, são mais baratas.

A análise de Lojkine (1981) contribui para a compreensão da região do DIC, onde não há uma renovação urbana e nem moradia para empresários, e sim, a

consolidação de uma área residencial voltada para a população mais pobre, com moradias precárias regularizadas pelo aparato estatal e o crescimento da “cidade ilegal” nas regiões de entorno.

Tampouco há eficiência no transporte público: a população vitimada pelo jogo do capital leva cerca de uma hora para chegar à área central da cidade de Campinas e, uma grande parcela da mesma, necessita fazer baldeação no terminal mais próximo (Ouro Verde) para seu deslocamento diário. A Rodovia Santos Dumont e a Avenida das Amoreiras são as duas vias de ligação para a região sudoeste de Campinas, e já se encontram saturadas, sendo que nos horários de pico os transtornos são enormes.

O acesso à região central da cidade de Campinas a partir do DIC com o uso do transporte público é extremamente penoso para a população que ali reside. Há apenas duas opções de trajeto, ambas com deslocamento superior a 50 minutos.

A primeira possibilidade é a da linha 1.17 (DIC VI – Corredor Central), cujo ônibus percorre toda a região. O veículo do tipo articulado (capacidade para mais de 100 passageiros) não consegue suprir toda a demanda da região e, na maioria das vezes, realiza as viagens com grande lotação, sobretudo nos horários de pico.

Outra maneira é fazer uso da linha 1.35 (Jardim Filadélfia – Corredor Central), uma linha de micro-ônibus operada por uma cooperativa. O veículo de tamanho reduzido (cabem no máximo 30 pessoas) acaba tornando mais penosa a simples tarefa de se deslocar para o centro da cidade ou para algum bairro adjacente.

Outra alternativa encontrada pelos moradores é fazer uso do terminal de ônibus mais próximo, conhecido como Ouro Verde. Toma-se uma linha de ônibus (tipo alimentadora – percorre os bairros do DIC), que leva até o terminal e ali se faz a integração com outras linhas que se dirigem até a região central ou para outras localidades da cidade. Para se ter uma noção da distância e da ineficiência do transporte, uma viagem do DIC até o distrito de Barão Geraldo e Shopping Dom Pedro (localidades que concentram um grande número de trabalhadores do setor de serviços oriundos do DIC) chega a durar mais de 90 minutos.

Existem também outras linhas que atendem os bairros da redondeza, porém em todos estes casos a superlotação é nítida. O poder público deve tomar medidas drásticas para intervir nesta situação, como a ampliação do número de linhas e na intensidade dos horários, ou até mesmo, investir no modal ferroviário (metrô, VLT, mon trilho etc). Contudo, parece não haver interesse pela promoção destas melhorias, fato este que se repete em todo o mundo capitalista, sobretudo nas cidades dos países subdesenvolvidos.

Há planos do município de implantar um corredor de ônibus com o sistema conhecido como BRT – *Bus Rapid Transport* – que ligará a região central ao Terminal Ouro Verde, facilitando e tornando mais rápido o deslocamento da população. Entretanto, presente nos discursos do município há mais de 05 anos, ainda não se viu nenhuma tomada de ações para a efetivação do mesmo.

Esse tempo excessivo e penoso de deslocamento dentro da cidade de Campinas (capitalista, industrial e que segrega a população dentro de seu espaço) permite comparar este meio de transporte com uma “prisão”, onde o tempo é controlado, ditado pela exclusão e que impede/dificulta a tomada da cidade pela população que ali reside. Afinal de contas, qual opção de lazer se pode ter com uma jornada de trabalho de no mínimo 40 horas semanais, acrescida de pelo menos duas horas diárias de deslocamento? A vida cotidiana passa a se repetir, se torna monótona e exclusivamente destinada para a reprodução do capital.

Para Damiani (1993, p.114-116), este tempo dentro do transporte público é um “tempo forçado”, que amplia o sofrimento, prejudica o sono, o descanso, o lazer e a vida do trabalhador. A autora, com relatos de moradores de sua área de pesquisa, afirma que em muitos momentos, os conjuntos habitacionais são uma “cidade de mulheres”, referindo-se às jornadas duras às quais os maridos passavam dentro do transporte público, e que a forma dos conjuntos, bem como a distância do centro, fazem com que “toda mulher (ou todo homem) sofra dos nervos”, pois os mesmos são produzidos para serem cidades dormitórios, ou “depósito de gente”.

Se trouxermos a forma física dos conjuntos habitacionais do DIC para as ideias apontadas pela autora, podemos observar o mesmo. Apesar de tal aspecto já ter sido abordado nesta dissertação e de forma breve, devemos destacar que a influência do capital imobiliário e financeiro na vida das pessoas é profunda, e ultrapassa a questão monetária. Encontramos em Rybczny (1996) muitas contribuições sobre este aspecto. O autor considera na sua análise como a moradia e a forma da sociedade urbana se relacionar com a casa mudaram e continuam mudando ao longo da história. Para nós, percebemos que tal relação se adequa a dinâmica do capital.

Outro aspecto que devemos também considerar é a questão da profissionalização da população que ali reside. Porém, como galgar níveis superiores de renda fazendo um curso de qualificação profissional, técnico ou superior se o tempo é controlado, ditado pelo capital e para tal possibilidade, demandam-se mais deslocamentos diários?

Como tentativa de minimizar a questão, no ano de 2010, o governo estadual de São Paulo, implantou na região uma unidade descentralizada de uma ETEC – Escola Técnica Estadual. Tal unidade faz uso das dependências de uma escola pública estadual (EE Prof. Orlando Signorelli) localizada no DIC VI e oferece, no período noturno, cursos técnicos de Administração e Logística. São oferecidas 60 vagas semestrais divididas pelos dois cursos. Ainda é pouco, considerando a necessidade da população que ali reside.

Quanto à possibilidade de frequentar um curso superior, as chances são ainda menores. Há apenas uma instituição particular de ensino nas proximidades (cerca de quatro quilômetros de distância), com uma oferta de cursos ainda pequena, mas que pode ajudar a suprir a demanda da população pelo ensino superior. Entretanto, como a instituição ali localizada é privada, as possibilidades de acesso da população são bem reduzidas, considerando a renda média e a quantidade de jovens e adultos que conseguem concluir com sucesso os estudos da educação básica. Os programas de financiamento educacional por parte dos governos federal e estadual ajudam a reduzir tal déficit, ainda de forma tímida, mas que não pode ser desconsiderada.

Se um jovem morador da região for aprovado no vestibular da Unicamp, instituição pública de ensino e de excelência, seu deslocamento até a universidade em transporte público pode durar aproximadamente 02 horas! Mais uma vez, quando falamos da questão transporte público x acesso aos serviços de educação, temos que o DIC e seu entorno é uma “prisão”, que dificulta, segrega, espolia e torna mais penosa a rotina dos que se aventuram a conseguir mais uma etapa de ensino em suas vidas.

Com relação às instituições de educação infantil e educação básica, na região, foram compiladas as informações que seguem na tabela abaixo:

Tabela 6: Creches e Unidades Escolares localizadas no DIC e entorno

Instituição	Administração	Tipo de	Turnos
Dep. Eduardo Barnabé	Estadual	EF I, II, EM e	M,T,N
Prof. Orlando Signorelli	Estadual	EF II, EM, EJA,	M, T, N
Rev. Eliseu Narciso	Estadual	EF II, EM	M, T, N
Jornalista Cecília de Godoy Camargo	Estadual	EF I, II, EM	M, T, N
Prefeito Antonio da Costa Santos	Estadual	EF II, EM	M, T, N
Sarg. Joaquim Pedroso	Estadual	EF I	M, T
Dr. Eneas Cezar Ferreira	Estadual	EF I	M, T
Prof. Magali Valério	Estadual	EF I	M, T
Prof. Mário Junqueira da Silva	Estadual	EF I	M, T
Nave – Mãe Ministro Gustavo Capanema	Municipal	EI	M, T
Nave – Mãe Senador João de Medeiros	Municipal	EI	M, T
CEI Marilene Cabral	Municipal	EI	M, T
Profa. Thermutis Araujo Machado	Municipal	EI	M, T
Criança Esperança	Municipal	EI	M, T
Estrelinha	Municipal	EI	M, T
Corujinha	Municipal	EI	M, T
Manoel Alves da Silva	Municipal	EI	M,T
Maria José Gonçalves	Municipal	EI	M,T
Beija Flor	Municipal	EI	M,T
Criança Esperança	Municipal	EI	M,T
Gente Amiga	Municipal	EI	M, T
Raio de Sol	Municipal	EI	M, T
Sol do Amanhã	Municipal	EI	M, T
André Tosello	Municipal	EF II; EJA	M, T, N
Correa de Melo	Municipal	EF II; EJA	M, T, N

Legenda: Tipo de ensino: EF I – Ensino Fundamental ciclo I (do 1º ao 5º ano); EF II – Ensino Fundamental ciclo II (do 6º ao 9º ano); EM – Ensino Médio (do 1º ao 3º ano); EI – Educação Infantil (de 0 a 6 anos); EJA – Educação de Jovens e Adultos / Turno: M – manhã; T – tarde; N – noite.

Fonte: Secretarias Estadual e Municipal de Educação. Organizado pelo autor.

Segundo dados fornecidos pelas secretarias de educação, nenhuma destas instituições de ensino são classificadas como boas ou ótimas, simplificarmente falando, pois estes dados exigem análises mais complexas, já que contém muitas variáveis. Porém, ressaltamos o quanto se torna mais difícil para os que dependem destes equipamentos de ensino ter uma formação básica de qualidade.

As informações permitem verificar um grande número de unidades escolares que atendem a educação infantil e o ensino fundamental ciclo I na região. Tal fato deve-se ao elevado número de habitantes na faixa etária específica para este nível de escolaridade, considerando a alta taxa de natalidade da região de entorno do DIC. Contudo, ressaltamos que tais equipamentos possuem uma grande área de abrangência, atendendo tanto a população residente nos conjuntos habitacionais do DIC como a dos arredores, notadamente os moradores dos bairros contíguos e das ocupações próximas.

Em praticamente todas as escolas mencionadas, há superlotação e déficit no quadro de profissionais segundo informações das Secretarias Municipal e Estadual de Educação.

Em consulta aos documentos oficiais da Prefeitura, há a intenção de se construir na região mais 03 Naves – Mães⁹ (DIC VI, Jardim Planalto e Parque Vista Alegre), de forma a tentar mitigar os problemas referentes à falta de vagas e superlotação. Entretanto, até meados de 2013 as construções acima, incluídas nas “Diretrizes Gerais para a Macrozona 05¹⁰”, publicadas no ano de 2010, ainda não tiveram início.

Quanto aos equipamentos de saúde, os conjuntos do DIC contam com dois Centros de Saúde (C.S) que atendem a demanda da área e dos bairros vizinhos. O C.S DIC I¹¹, atende uma população de aproximadamente 28 mil habitantes. Já o

9 - Equipamento público do tipo creche de tempo integral, que oferece as mães das crianças qualificação profissional.

10 - Vide Anexo II para mais detalhes das diretrizes

11 - Área de Abrangência : Conjunto Habitacional CDHU - Campinas c / UNICAMP (Conj Hab Arlete Cardoso Lins Teixeira), Conjunto Habitacional Monsenhor Luiz Fernando Abreu (DIC I), Conjunto Habitacional Santo Dias da Silva (DIC VI) (parte), Jardim Melina I (parte), Jardim Ouro Verde (parte), Jardim Profilurb, Jardim Represa, Jardim São Pedro, Jardim São Pedro de Viracopos (parte), Núcleo Residencial cinquenta e cinco, Núcleo Residencial Dez de Março (Pq. Universitário), Núcleo Residencial DICI/Serra, Núcleo Residencial Ipora, Núcleo Residencial Jd.

CS DIC III¹² atende por volta de 19 mil habitantes, conforme dados da Secretaria Municipal de Saúde.

Contudo, existem também outros C.S próximos, tendo em vista a grande demanda da região. O C.S Santo Antônio¹³, atende por volta de 11 mil habitantes, a maior parte deles oriundos das ocupações, e o CS Jardim Aeroporto¹⁴ atende cerca de 15 mil pessoas. Próximo à região há o Complexo Hospitalar Ouro Verde, que serve como suporte à estrutura de saúde do município.

Porém, apesar da existência dos equipamentos supracitados, os mesmos não conseguem atender toda a demanda da área. O poder público não atende as necessidades de ampliação da capacidade de atendimento para a população, que muitas vezes ainda sofre de doenças primárias (diarréia, infecção por verminoses em geral, dentre outras), que com políticas de atenção básica poderiam ser mitigadas. Também consta nas Diretrizes para a Macrozona, a intenção de se construir no DIC VI um Centro de Assistência Social, além de outros dois, a serem localizados no Parque Vista Alegre e Jardim Paraíso de Viracopos, de forma a atender a população vulnerável da localidade.

Ouro Verde, Núcleo Residencial Jd. Rosalina (parte), Núcleo Residencial Jd. Santa Terezinha II (Jd. Paraíso de Viracopos II), Núcleo Residencial Mafhuz (Ouro Verde), Núcleo Residencial Nossa Senhora Aparecida, Núcleo Residencial Novo DIC I, Núcleo Residencial Parque Dom Pedro II, Núcleo Residencial Tancredo Neves, Ocupação Jd. Nossa Senhora de Lurdes, Ocupação Treze de Junho, Parque Dom Pedro II, Vila Guararapes - (parte).

12 - Área de Abrangência: Chácara Sigrist, Conjunto Habitacional Antônio Mendonça de Barros (DIC II), Conjunto Habitacional Chico Mendes (DIC V), Conjunto Habitacional Lech Walesa (DIC IV), Conjunto Habitacional Ruy Novaes (DIC III), Conjunto Habitacional Santo Dias da Silva (DIC VI) (parte), Núcleo Residencial Aeroporto, Núcleo Residencial Aruana (DIC V), Núcleo Residencial Carlos Marighela (antigo El Shadar/rua 71) (DIC V), Núcleo Residencial Chico Mendes, Núcleo Residencial DIC V de Março (DIC V), Núcleo Residencial Filadelfia, Núcleo Residencial Jd. Rosalina (parte), Núcleo Residencial Zumbi dos Palmares (DIC V).

13 - Área de Abrangência: Distrito Industrial de Campinas (parte), Jardim Santo Antônio, Núcleo Residencial Eldorado dos Carajás, Núcleo Residencial Jardim Santo Antônio, Núcleo Residencial Parque Vista Alegre, Núcleo Residencial Santos Dumont / Tooling, Núcleo Residencial Vila Todescan.

14 - Área de Abrangência: Chácara Formosa, Chácara Pinheirinho, Chácara Santa Letícia, Chácara São José, Conjunto Habitacional Santo Dias da Silva (DIC VI) (parte), Jardim Cristina, Jardim Maringá, Jardim Ouro Preto, Jardim Ouro Verde (parte), Jardim Paraíso de Viracopos (parte), Jardim São Francisco, Núcleo Residencial Jardim Ouro Verde, Núcleo Residencial Jardim Paraíso de Viracopos I, II, III, Núcleo Residencial Jociara (Jd. Paraíso de Viracopos), Núcleo Residencial Vila Aeroporto, Ocupação São Francisco, Sítio São Francisco, Vila Aeroporto I.

A região do DIC conta também com poucos equipamentos de lazer e áreas verdes disponíveis. De acordo com a Prefeitura Municipal há a Praça de Esportes DIC VI (figura 23), que tem abrangência para atender cerca de 120 mil habitantes! (tamanho de uma cidade de médio porte). Porém, em campo, constatamos que este número está muito aquém da capacidade de atendimento do local, que possui campo de futebol, piscina (fechada) e um pequeno parque infantil. Complementando os equipamentos de lazer, há também o Campo do DIC III.

Na região do DIC V, há o Centro Nelson Mandela de Políticas Sociais (figura 23), um espaço cultural inaugurado no ano de 2010. É o único de toda a região, porém segundo os moradores, praticamente não oferece atividades. Contudo, destacamos a importância de tal equipamento na localidade, onde um esforço tímido para reduzir o abismo de acesso à cultura está sendo realizado. É mais um passo para trazer aos moradores o *direito à cidade*.

Figura 24 – Praça de Esportes do DIC VI



Área de lazer do DIC VI. De acordo com a Prefeitura a mesma tem capacidade para atender a demanda de 120 mil pessoas. Tem condições razoáveis de funcionamento, porém com poucas opções de esporte e lazer para a população.

Foto do autor, 2013

Figura 25 - Centro Nelson Mandela de Políticas Sociais



Vista do Centro Nelson Mandela de Políticas Sociais, inaugurado em 2011, 40 anos após o início do crescimento da região.

Foto: do autor, 2013

O Bosque Augusto Ruschi (DIC I) (figura 26) e o Bosque dos Cambarás (DIC V)(figura 27) são as maiores áreas verdes “oficiais” e de lazer da região. Encontram-se em funcionamento e atendem boa parte da população da localidade. Ambas, carecem de maior atenção por parte da administração municipal, pois há muitos itens que necessitam de manutenção e cuidado.

Figura 26 - Bosque Augusto Ruschi



Bosque Augusto Ruschi, popularmente conhecido como “Bosquinho”. Bastante utilizado pela população da região e é uma das áreas verdes do DIC.

Foto: do autor, 2013

Figura 27 - Bosque dos Cambarás



Bosque dos Cambarás, área de lazer localizada no DIC IV. Bastante utilizado pela população, sendo uma das poucas áreas verdes da região.

Foto: do autor , 2012

Todos os espaços acima são parte do plano habitacional da COHAB para a região, que buscava destinar usos separados às atividades a serem desenvolvidas. Apesar de a população fazer uso dos mesmos, eles pouco interagem com as residências dos conjuntos, pois encontram-se em pontos distantes do DIC. Mais uma vez a extrema setorização adotada se manifesta no espaço urbano.

A soma das duas áreas verdes é de aproximadamente 8,5 ha. Pouco para a dimensão da localidade, que praticamente não possui vegetação, sendo que o efeito de redução da temperatura pela vegetação dos bosques é muito pequeno. Encontramos em Jacobs (2010, p.97) as palavras que nos ajudam a compreender o papel dos mesmos na localidade: “Os parques de bairros ou espaços similares são comumente considerados uma dádiva conferida à população carente das

ciudades.” Se considerarmos os ideias urbanísticos utilizados pela COHAB, essa afirmação resume em poucas palavras a realidade.

Groisman (2010) em seu trabalho sobre a segregação residencial na Argentina aponta que ela é derivada da segmentação do espaço urbano e que provoca o reforço do isolamento social dos grupos menos favorecidos.

Groisman (2010, p. 431) caracteriza a segregação residencial em simultaneidade com a socioeconômica,

La segregación residencial da cuenta del grado de desigualdad que adquiere la distribución espacial de la población. En la medida en que las personas que comparten un espacio urbano tienen en común características socioeconómicas que las distinguen de los grupos sociales que habitan otras áreas, la segregación residencial es también socioeconómica. Esta simultaneidad se percibe en la mayoría de las ciudades modernas.

A caracterização elaborada por Groisman coincide com a realidade do DIC, principalmente quando se refere ao acesso ao setor de serviços de qualidade e/ou equipamentos públicos que ofereçam serviços em boas condições. Para ele,

los miembros de los hogares que se encuentran espacialmente segregados están limitadas las posibilidades de insertar-se en las ocupaciones más ventajosas debido a los límites que les impone el propio entorno urbano en que residen. Son ejemplos de ello el déficit en transporte público y los problemas que acarrea la seguridad para circular en determinadas franjas horarias, fenómenos a los que cabe añadir la estigmatización social y la discriminación laboral a que están expuestos los residentes de entornos segregados (Groisman, 2010, p. 434-435).

Correa (2000) destaca também que David Harvey levantou questões acerca da referida temática. Para Harvey

- a diferenciação residencial deve ser interpretada em termos de reprodução das relações sociais dentro da sociedade capitalista;
- as áreas residenciais fornecem meios distintos para a interação social, a partir da qual os indivíduos derivam seus valores, expectativas, hábitos de consumo, capacidade de se fazer valer (*market capacity*) e estado de consciência;

- diferenciação residencial significa acesso diferenciado a recursos escassos necessários para se adquirir oportunidades para ascensão social. As oportunidades, como educação, podem estar estruturadas de modo que um bairro de classe operária seja “reproduzido” em outro bairro na próxima geração. A diferenciação social produz comunidades distintas com valores próprios do grupo, valores estes profundamente ligados aos códigos moral, linguístico, cognitivo, e que fazem parte do equipamento conceitual com o qual o indivíduo “enfrenta” o mundo. A estabilidade de um bairro e do seu sistema de valores leva à reprodução e permanência de grupos sociais dentro de estruturas residenciais.
- segregação significa diferencial de renda real - proximidade às facilidades da vida urbana como água, esgoto, áreas verdes, melhores serviços educacionais, e ausência de proximidade aos custos da cidade como crime, serviços educacionais inferiores, ausência de infraestrutura etc. Se já existe diferença de renda monetária, a localização residencial implica em diferença maior ainda no que diz respeito à renda real.

De acordo com Harvey (2005) a segregação é um fator que ajuda na manutenção do *status quo* das classes sociais detentoras dos meios de produção, tornando o espaço urbano mais homogêneo e alocando a mão de obra e o exército de reserva para setores específicos da cidade, geralmente aqueles com maior carência de infraestrutura e localizados em zonas periféricas.

Carlos (2008, p.55-56) ao analisar a produção do espaço urbano dentro da cidade de Cotia, na região metropolitana de São Paulo, observou que:

a paisagem urbana metropolitana refletirá assim a segregação socioespacial, fruto de uma distribuição de renda estabelecida no processo de produção. Tal segregação aparece no acesso a determinados serviços, à infraestrutura, enfim, aos meios de consumo coletivo. O choque é maior quando se observa as áreas da cidade destinadas à moradia. É onde a paisagem urbana mostra as maiores diferenciações, evidenciando nitidamente as contradições de classe.

Tal constatação realizada pela autora é perfeitamente adequada para a compreensão da região do DIC, alocado em uma área metropolitana e com grande parcela do território destinado à ocupação habitacional, e onde seus moradores não têm acesso ou têm um acesso precarizado aos serviços arrolados pela autora.

Para Negri (2008), atualmente, o simples fato de morar num bairro periférico de baixa renda implica na criação de oportunidades desiguais em nível social, econômico, educacional, de renda, cultural. A partir desta análise, pode-se dizer que, comumente, um morador de um bairro periférico pobre tem poucas condições de melhoria social ou econômica. Na maior parte dos casos, isso implica apenas em reproduzir a força de trabalho disponível para o capital.

Seriam estas as condições que os moradores do DIC estão sujeitos? Verificando a concentração de equipamentos públicos na região pode-se afirmar que sim. Apenas um hospital servindo a região sudoeste de Campinas, (Hospital Ouro Verde) nenhuma universidade, duas unidades básicas de saúde, sete escolas estaduais de educação básicas (Ensino Fundamental e Médio), cinco escolas municipais, uma nave-mãe (centro educacional e creche).

Aldo Paviani (1996) promove discussões importantes sobre esse processo de produção espacial. De acordo com o autor, existem dois tipos de periferia: as que são ocupadas pelos destituídos e as que são ocupadas pelas classes privilegiadas. Os novos loteamentos periféricos, de alto padrão, destinados a essas classes privilegiadas, são lugares altamente segregados ou mesmo auto-segregados, já que se trata de uma atitude de isolamento “voluntária”.

Mesmo na região do DIC (os conjuntos habitacionais), sendo considerada legal, cabe mencionar que a segregação produzida é involuntária, considerando as circunstâncias às quais as cidades capitalistas estão sujeitas: especulação imobiliária, altos preços dos aluguéis, dificuldade em adquirir terrenos e/ou imóveis em áreas mais próximas das regiões centrais ou daquelas com melhores equipamentos públicos. Estes são fatores que impulsionam diretamente a população para estas localidades.

Em pesquisa sobre o crescimento dos condomínios ou loteamentos fechados no município de Valinhos-SP (localizado na Região Metropolitana de Campinas e conhecido por seu grande número de condomínios, loteamentos fechados e migrantes pendulares), Veridiana Silva (2008) comenta que a segregação se apresenta como separação, exclusão e diferenciação entre os indivíduos no seu relacionamento socioespacial, atrapalhando a igualdade de direitos e deveres, apresentando-se em duas dimensões: uma social e outra espacial. Para a autora tal separação é a negação do *direito à cidade* e é responsável por promover a morte da mesma (JACOBS, 2011), já que extermina com a diversidade, integração e o cotidiano dos habitantes do urbano.

O isolamento com o outro, com o diferente é característica marcante desse tipo de segregação. No caso do DIC, acreditamos que a ideologia do isolamento foi levada a região com a implantação dos conjuntos habitacionais, que conforme mostrado em fotografias anteriores, sempre estão cercados por muros. Apesar de estarmos tratando de uma localidade com perfil socioeconômico menor, há a reprodução de tais ideias. O preconceito com os que moram nas ocupações e bairros irregulares é muito grande e está presente até no discurso de determinados moradores.

Teresa Caldeira (2011) discorrendo sobre a segregação socioespacial, analisa sua evolução dentro da cidade de São Paulo a partir da década de 1970. Segundo a autora, há uma proximidade entre os diferentes grupos sociais, entretanto, essa tendência de homogeneização do espaço é quebrada pelos muros e cercas que segregam e “isolam” os mais favorecidos do caos urbano, da criminalidade e da violência, em verdadeiros “enclaves fortificados”.

Para Caldeira (2011, p. 211),

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. Essas regras variam cultural e historicamente, revelam os princípios que estruturam a vida pública e indicam como os grupos sociais se inter-relacionam no espaço da cidade.

Para Souza (2008), essa auto-segregação das elites e classes médias não passa de uma solução escapista, pois os problemas continuam existindo e os condomínios fechados, por sua vez, apenas contribuem para a deterioração da qualidade de vida, da civilidade e do exercício da cidadania na cidade.

Risério (2012) analisando o processo de formação de diversas cidades brasileiras comenta que a modernização e o desenvolvimento capitalista levaram a segregação socioespacial da cidade. Para este, há a existência de um vínculo entre a forma como o espaço é territorializado e o desenho organizacional da sociedade. O arranjo espacial está sempre ligado ao arranjo social, e suas dinâmicas se relacionam, provocando-se e respondendo-se entre si. Ainda nas palavras do autor (p.210) e complementando nosso pensamento sobre a ideologia segregacionista “Para os pobres, higienismo. Para os ricos, Higienópolis”

Lefebvre destaca a instalação destes condomínios ou de aparatos muito parecidos na cidade de Paris. Quando o livro teve sua primeira edição publicada (1969) já se discutiam as questões do chamado “urbanismo dos promotores de vendas”: Para o autor (2010, p.32)

Eles o concebem e realizam, sem nada ocultar, para o mercado, visando o lucro. O fato novo, recente, é que eles não vendem mais uma moradia ou um imóvel, mas sim urbanismo. O projeto dos promotores de vendas se apresenta como ocasião e local privilegiados: lugar de felicidade numa vida cotidiana miraculosa e maravilhosamente transformada.

Lefebvre (2010) considera o Estado como um dos indutores do processo de segregação, porém, para isso, o mesmo se alia ao setor empresarial, de acordo com a dinâmica do modo de produção capitalista, destacando que:

O Estado e a Empresa, [...], se esforçam por absorver a cidade, por suprimi-la como tal. O Estado age sobretudo por cima e a empresa por baixo (assegurando a habitação e a função de habitar nas cidades operárias e os conjuntos que dependem de uma “sociedade”, assegurando também os lazeres, e mesmo a cultura e a “promoção social”). O Estado e a Empresa, apesar de suas diferenças e às vezes de seus conflitos, convergem para a segregação. (LEFEBVRE, 2010, p. 98-99)

Todas as argumentações apresentadas permitem a constatação de que o DIC é um espaço produzido pelo aparato estatal com influências direta do capital privado e que tal espaço, mesmo depois de mais de trinta anos de sua concepção, ainda se apresenta como segregado, o que aumenta a desigualdade dentro da cidade de Campinas.

De nada adianta a proximidade com grandes indústrias, rodovias e do maior aeroporto de cargas do Brasil se a região ainda é vítima do jogo do capital especulativo e do processo de reprodução do espaço que ocorre de forma cíclica e pouco atende aos anseios da população.

Promover a habitação é um direito de todos, é a conquista do verdadeiro “Direito à Cidade”. Porém, para esse usufruto, tem-se que promover a vida na cidade, tão defendida por Jacobs (2011) ou quem sabe trazer de volta o espaço da cidade como festa, como propõe Lefebvre (2008, 2010) e torná-la novamente uma “obra” a ser admirada.

3.2 O DIC na visão de seus habitantes – vozes que precisam ser ouvidas

Durante a realização da pesquisa e debate de ideias surgiu a necessidade de trazer para o trabalho a visão dos moradores do DIC sobre o que eles pensam sobre a região e quais as expectativas dos mesmos quanto ao futuro. Afinal, são eles os que ali residem e que devem ser escutados na tomada de qualquer decisão que impacte a vida dos mesmos, direta ou indiretamente.

O entendimento dos habitantes de uma área de tamanha magnitude é fundamental para se traçar as diretrizes urbanas de planejamento e desenvolvimento. É importante ressaltar que o planejamento “cego” e ortodoxo, criticado e condenado por Lefebvre, Jacobs e outros autores que sustentam esta pesquisa, é prejudicial ao meio urbano, pois ele está a serviço do capital, sobretudo o capital imobiliário, que encontra na cidade espaço para seu crescimento e reprodução.

Não obstante, a região do DIC, carente em infraestrutura como já apontamos anteriormente neste mesmo capítulo, se torna alvo direto dessa necessidade de crescimento e aumento do lucro e da especulação, trazendo à população que ali reside maior sofrimento em seu cotidiano. A ampliação das taxas de violência (que não foi objeto nesta pesquisa devido à dimensão e complexidade das informações, mas que caberia muito bem em outros trabalhos), o sucateamento dos equipamentos públicos, a quase inexistência de espaços adequados de lazer, a ausência de instituições de ensino superior e de educação básica de qualidade são percebidas pela população.

Para nos auxiliar na compreensão do DIC e de sua região, realizamos 100 entrevistas com moradores dos bairros, escolhidos aleatoriamente. As mesmas foram realizadas entre os dias 20/09 a 04/10/2013, e a interpretação das respostas traz a tona a contemporaneidade da problemática.

Durante a investigação encontramos em De Paula et al. (2010) relatos de entrevistas com alguns moradores da região do DIC, sobretudo os que ali se estabeleceram bem no início da construção dos conjuntos habitacionais. Através das falas os autores afirmam que o início do DIC foi caracterizado por moradias inseridas em uma paisagem urbana marcada pela condição de fronteira, faixa transacional onde urbano e rural se misturam.

Para De Paula et al. (2010, p.91)

Não é sem fundamento a pilhéria, entre os campineiros, com a sigla do DIC (“Distância Incalculável de Campinas”), o que aparece nas narrativas e nos relatos de seus moradores. A pouca acessibilidade diz respeito tanto à infraestrutura urbanística quanto ao sistema de transporte coletivo (itinerários e frequência). A distância em relação ao centro da cidade não se limitava, portanto, à distância física, mas era decorrente sobretudo da acessibilidade. As narrativas revelam um sentimento de isolamento do bairro em relação ao restante da cidade, além de uma insatisfação com a necessidade de ter de se deslocar para satisfazer necessidades básicas, pois tanto comércio quanto serviços públicos ou privados não existiam no bairro.

Nosso intuito é de ampliar o debate acerca da visão que os moradores da região do DIC possuem sobre a localidade. Como optamos por seguir um pequeno questionário com respostas em sua maioria abertas, foi necessário para a melhor interpretação e agrupamento dos resultados obtidos nos apoiarmos no método conhecido como “Análise do conteúdo”.

Tal método, muito utilizado por pesquisadores da área de educação, comunicação e ciências sociais é descrito por Bardin (2006, p.37) como

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição dos conteúdos das mensagens, indicadores (qualitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens.

A utilização da análise de conteúdo nos possibilitou trabalhar com as entrevistas de forma a obter um melhor conhecimento daquela realidade, o que foi de grande valia para o debate aqui apresentado.

Desta forma, apoiados em tal método não realizamos um controle e nem tratamento estatístico dos dados obtidos, o que fugiria a nossa proposta. De posse das entrevistas, que seguiam um pequeno roteiro pré-definido, decidimos nos apoiar nas respostas obtidas com as seguintes questões:

- *O que te fez morar nesta região?, e*
- *Para você, o que mais faz falta na região do DIC?*

Com as respostas em mãos, agrupamo-las em *categorias*, de forma a organizar melhor o raciocínio. Da primeira questão selecionada (O que te fez morar nessa região?), extraímos quatro categorias de respostas obtidas:

- *Preço da moradia/terreno;*
- *Aluguéis mais baratos;*
- *Família já residente na região*
- *Localização do DIC.*

Já na segunda questão elegida (*O que mais faz falta na região do DIC?*), foram retiradas sete categorias:

- *Lazer;*
- *Falta de cuidados por parte da Prefeitura*
- *Policciamento*
- *Hospitais*
- *Acesso e qualidade do transporte público*
- *Hospitais e postos de saúde*
- *Comércios*

Ao nos debruçarmos sobre a primeira questão selecionada, parte significativa dos relatos nos trouxe que os principais motivos de mudança e/ou opção por morar na região do DIC foram o valor da moradia/terreno e a presença da família na localidade.

Quanto ao valor do terreno, várias vezes nos fora dito que “*foi onde deu pra comprar uma casa*”, e “*a COHAB chamou a gente para sair do aluguel*”. Tais dados são muito significativos e confirmam as hipóteses iniciais de que a população que vive nesta região periférica da cidade está ali devido ao poder que o capital exerce sobre a cidade, que encarece o preço da terra nas melhores localidades e expulsa para áreas cada vez mais longínquas e menos estruturadas a população de baixa renda. Apesar de hoje as condições de infraestrutura estarem melhores do que no início da ocupação da localidade, ainda há a necessidade de o poder público olhar e concentrar esforços para promover melhorias para todos que ali residem.

Mas uma vez afirmamos que a segregação que ali ocorreu fora imposta e que seguiu a ideologia capitalista de exploração do menos favorecido e maior obtenção de lucro por parte do capitalista.

Também foram significativos o grande número de respostas com relação a opção de ali morarem pelo fato de haver familiares já residentes na região. Interessante se considerarmos sob o ponto da necessidade de convivência da sociedade e do estabelecimento e fortalecimento das redes existentes. Apesar de

na ser alvo da investigação, tais dados podem fornecer subsídios para outras pesquisas com esta temática.

Sobre a segunda questão trabalhada (*O que mais faz falta na região do DIC?*) as categorias agrupadas com as respostas obtidas se mostraram muito interessantes, sobretudo a predominância das categorias lazer e policiamento. As duas foram as mais lembradas nas entrevistas, seguidas por *Hospitais; Acesso e qualidade do transporte público; e falta de cuidados por parte da Prefeitura*.

A frequência destas categorias, sobretudo a de “Lazer”, pode nos dizer muito sobre a realidade dos que ali vivem. Em vários momentos desta dissertação apontamos o sucateamento da infraestrutura local e a quase inexistência dos espaços de lazer. As poucas opções “oficiais”, construídas pelo poder público e as improvisadas se mostram insuficientes para atender a demanda da população, que reclama sobre a necessidade da área dispor de mais equipamentos públicos com esse uso. Afinal de contas, eles contribuem para melhor integração das pessoas, servem como locais de descanso, prática de atividades físicas, dentre outros. É fundamental dentro de uma cidade a existência destes espaços. E no caso do DIC e sua região, é necessário a criação de mais espaços para este fim.

Outra categoria que merece destaque é a referente a segurança pública. Ela foi a segunda mais lembrada nas entrevistas e nos alerta para tal fenômeno, fundamental na compreensão da realidade local. Já abordamos que não levantamos os indicadores de violência no local por diversas questões metodológicas e que demandam análises profundas. Contudo, pesquisas que levem tais fatos em consideração se mostrariam muito importantes para o entendimento do DIC.

O número de locais dominados pelo tráfico de drogas e pela criminalidade é fato preocupante e presente na região. Ações de policiamento e de promoção social são fundamentais para a redução destes fenômenos, que estão presentes no cotidiano da população local.

As outras categorias citadas também interessantes para serem debatidas e as respostas obtidas devem ser consideradas em pesquisas futuras sobre o DIC. O pequeno número de Centros de Saúde e sua lotação além da existência de

apenas um hospital nas proximidades foram fatos presentes e lembrados nas entrevistas. É nítido o incômodo da população com tais questões. A existência de políticas voltadas para a saúde são fundamentais para garantir a população seu direito à cidadania.

A qualidade dos serviços de transporte também foi uma das categorias mais citadas e as observações e informações apresentadas anteriormente na dissertação foram confirmadas. A população do DIC sofre diariamente com a péssima qualidade de locomoção que lhes é oferecida e almeja a melhoria disto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De pequena vila marcada pela agricultura de subsistência, à cidade do Polo de Alta Tecnologia e sede da região metropolitana considerada como a “mais dinâmica e moderna do país”, Campinas é um desafio para pesquisadores de quaisquer áreas.

Desde o surgimento desta urbe até os dias atuais, a força do capital atuou e atua de maneira forte, de forma a facilitar sua reprodução, fluidez e aumento do lucro. As transformações pelas quais a cidade passou com o Plano de Melhoramentos Urbanos na década de 1930 e com o PPDII da década de 1970 foram marcantes. Compreendemos melhor como se deram e quais suas consequências foi fundamental nesta pesquisa. Conseguimos perceber melhor como o modo de produção capitalista atuou dentro de Campinas e como continua marcando sua dinâmica

O estudo da região do DIC é fundamental para a compreensão da dinâmica urbana de Campinas, como cidade e como metrópole.

O entendimento da formação e consolidação do DIC na cidade, que desejava se tornar grande centro industrial do país em meados da década de 1970 e que passou a se tornar o destino de um grande número de migrantes oriundos de várias regiões brasileiras permitiu enxergamos melhor como se deu a dinâmica de produção do espaço e de reprodução do capital.

As contribuições trazidas pelos autores pesquisados e as constatações obtidas em campo nos mostram como o processo de segregação socioespacial é marcante dentro da cidade e que deixa marcas profundas em seu território. Distante da região central, maltratada pelo poder público, carente de infraestrutura e de serviços de boa qualidade, a população do DIC e arredores sofrem com a lógica da cidade capitalista.

A criação dos conjuntos habitacionais fora o gatilho para a ocupação residencial de toda a região, que na época de sua criação praticamente era composta por chácara e pequenos sítios. A necessidade de abrigar a grande

massa populacional que naquele momento estava migrando para Campinas contribuiu de forma significativa com isso.

De forma a promover habitação mais “barata” para todos, a COHAB e a Prefeitura de Campinas se mostraram como poderosos agentes de produção do espaço. A aliança entre estado e capital, debatida por Lefebvre (2008, 2010), Lojkine (1981), Harvey (2005, 2012) se mostrou presente e necessária para a manutenção da ideologia classista e segregatória.

O Estado não fica inerte perante a segregação e na maior parte do tempo atua de forma a perpetuá-la e tornar cada vez mais nítida a diferenciação espacial, aliando-se ao capital para perpetuar estes contrastes. Contudo, podemos perder as esperanças em possibilidades de transformação, mesmo que ao nossos olhos elas pareçam insignificantes.

O capital imobiliária e especulativo encontrou nesta região de Campinas espaço e mercado grandes o suficiente para seu crescimento. Pouco importava se a localidade continha ou não infraestrutura mínima para receber o grande contingente populacional que ela abrigou.

Os conjuntos do DIC marcados pelo planejamento urbano ortodoxo, com zonas destinadas a usos específicos e controlados desde sua fundação se mostraram como localidades onde o processo de segregação socioespacial se manifesta, em suas diversas formas e intensidades.

Com isso, toda a população que neles reside e nos bairros que surgiram com sua implantação é castigada diariamente pela péssima qualidade dos serviços urbanos básicos a eles oferecido, como transporte público, hospitais e centros de saúde em número insuficiente, espaços de lazer, dentre outros.

As entrevistas nos mostraram como a população ali anseia por melhorias nestes serviços, sobretudo a necessidade de criação e manutenção de áreas para o lazer. Afinal de contas, fazendo uso das palavras de Lefebvre (2010), desejam tornar a cidade uma obra a ser admirada.

Contudo, mesmo dentro da lógica capitalista, encontramos preocupações por parte do poder público com a localidade. Logicamente não podemos enxergar como uma “dádiva” ou “benesse” as melhorias para a região. A recente instalação

do Centro de Políticas Sociais Nelson Mandela é um bom exemplo. O DIC necessita de políticas que busquem melhorar o cotidiano de seus cidadãos.

É importante considerarmos também a existência do documento elaborado no Plano Diretor de 2006 e revisto em 2010, denominado “Diretrizes e Propostas para a Macrozona 05”. Esta publicação possui 39 páginas e nela são debatidas propostas de alterações no perímetro, zoneamento, uso do solo, alterações nas UTBs, dentre outros itens importantes para a região. Ele é alvo de intensos debates no Legislativo e no Executivo Municipal e sua aplicação pode trazer grandes benefícios para o DIC e seu entorno.

Outro fator que merece destaque e que não fora levantado durante o trabalho é a proposta de criação do Distrito do Ouro Verde, onde o DIC e bairros arredores estão incluídos. Visando ganhar mais autonomia, a proposta de criação deste será submetida a plebiscito municipal no ano de 2014. Acreditamos que pouco mudará no sentido prático para a população, mas não podemos ignorar tal fato.

A complexidade do DIC e de sua região necessitam de maiores estudos e que contemplem e aprofundem o debate das ideias que foram apresentadas ao longo desta dissertação. Esperamos que nossas contribuições sirvam como gatilho para isto.

A busca por um espaço urbano mais justo e menos desigual deve sempre estar presente nos discursos acadêmicos, nos movimentos sociais e nas políticas públicas estatais, de forma a modificar o atual modo de produção, que castiga a população pobre e menos favorecida diariamente. Devemos sempre lutar para transformar o paradigma do mundo atual e proporcionar a todos os cidadãos o verdadeiro *direito à cidade*, tendo no urbano o lugar para a realização da sociedade, o lugar do verdadeiro habitar do cidadão.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. Sobre a memória das cidades. In: Carlos et al. (Orgs). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DO DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPINAS. AEDIC. Disponível em <www.aedic.com.br> Acesso em 14/09/2013

BADARÓ, R. **Campinas: o despertar da modernidade**. Área de Publicações do Centro de Memória da Unicamp - CMU, Campinas, 1996.

BAENINGER, R. **Espaço e tempo em Campinas: migrantes e expansão do pólo industrial paulista**. Área de Publicações do Centro de Memória da Unicamp CMU/UNICAMP, 1996.

_____. Novas Espacialidades no Processo de Urbanização: a Região Metropolitana de Campinas. In: XII Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2000, Caxambu-MG. Belo Horizonte-MG: ABEP, 2000.

BATISTONE FILHO, D. **Campinas: uma visão histórica**. Campinas: Pontes, 1996.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa, Edições 70, 2006.

BEGA dos SANTOS, R.C. **Rochdale e Alphaville: formas diferenciadas de apropriação e ocupação da terra na metrópole paulistana**. 1994. Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1994.

_____. Campinas como centro produtor e irradiador de alta tecnologia na estruturação do espaço urbano regional. **Scripta Nova**, v. 73, n. 69,[s.l.], ago 2000.

_____. Proposta metodológica para o estudo das especificidades das dinâmicas intraurbanas e da reestruturação contemporânea do espaço urbano articuladas aos processos gerais de urbanização. **Anais do XII Simpósio Brasileiro de Geografia Urbana – Simpurb**, Belo Horizonte, Nov. 2011.

BUENO, E. P.; GUIDUGLI, O. S. A geografia e o estudo da segregação sócio-espacial. **Geografia**, Rio Claro, v. 29, n. 1, p. 71-85, jan./abr. 2004.

CALDEIRA, T. P. do R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. Edusp, Editora 34: São Paulo, 2011.

CAMPUZANO, E.P. Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para as ciudades mexicanas. **Estudios demográficos y urbano, LOCAL**, v. 26, n. 2 (77), p. 403-432, 2011.

CANO, W. **Raizes da concentração industrial em São Paulo**. Campinas: Editora da Unicamp, 1990.

CARLOS, A. F. A. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: Carlos et al. (Orgs). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

_____. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **A cidade**. 2ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 1992.

_____. **Espaço e Indústria**. , 2ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 1989.

CARVALHO, I. M. M de; PEREIRA, G. C. Dinâmica de una metrópoli periférica en Brasil. **Estudios Demográficos y Urbanos**, vol. 25, nº2 (74), 2010, 395 - 427

CIATEC. **Companhia de desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de Campinas**. Disponível em: <www.ciatec.org.br> Acesso em: 02 out. 2013.

COHAB CAMPINAS. **Companhia de Habitação Popular de Campinas**. Disponível em: <www.cohabcp.com.br>. Acesso em: 29 mar. 2013.

CORREA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A.F.A et al. **A produção do espaço urbano**, São Paulo: Edusp, 2010.

_____. **O Espaço Urbano**. 4ª ed. São Paulo: Ática, 2000.

_____. O Espaço Urbano: notas teórico-metodológicas. **Geosul**, v.8, n.15, p. 13-18, 1993.

COSTA SANTOS, A. **Campinas, das origens ao futuro**. Campinas: Edunicamp, 2002.

DAMIANI, A. L. **A Cidade (des)ordenada: concepção e cotidiano do conjunto habitacional Itaquera I**. 1993. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade de São Paulo, 1993.

DE PAULA. F. C. et al. Quando o mato vira bosque é porque melhorou, não é? Mobilidades e permanências constituindo territórios urbanos. **Revista Geographia**, Niterói, v.12, n. 23, p. 61-84, 2010.

GARCIA, A. L. G. **Espaços urbanos derivados da implantação de conjuntos habitacionais e áreas de ocupação ilegal. O caso da região do Distrito**

Industrial de Campinas. 2010. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil)- Universidade Estadual de Campinas, 2011.

GONZALES, S.F.N. A renda do solo urbano: hipóteses de explicação de seu papel na evolução da cidade. In: FARRET, R.L. (Org). **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1985. p. 91-114.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2008.

GROISMAN, F. La persistência de La segregacion residencial socioeconômica em Argentina. In: **Estudios Demográficos y Urbanos**, v. 25, n. 2, (74), p. 429– 460, 2010.

HARVEY, D. **A Justiça social e a cidade**. São Paulo, Editora Hucitec, 1980.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **O Enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo, Boitempo Editorial, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censos demográficos e Perfil Municipal. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 28 mar. 2013.

JACOBS, J. **Morte e Vida de grandes cidades**. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

_____. **O Direito à Cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro Editora, 2008.

_____. **A Produção do espaço**. (Edição traduzida pelo grupo “As (im)possibilidades do núcleo urbano na metrópole contemporânea, UFMG. (não publicada), 2006.

LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MARCUSE, P. Enclaves, sim; guetos, não: a segregação e o estado. In: **Espaço e Debates**. São Paulo, v. 24, n. 45, p. 24–33, jan./jul. 2004.

MARICATO, E. **Habitação e cidade**. Editora Atual, São Paulo, 2010.

MAUTNER, Y. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DÉAK, C; SCHIFFER, S.R. **O processo de urbanização do Brasil**. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004, p.247-259

MESTRE, A. P. **Os usos do território e as políticas urbanas**: o Jardim Campo Belo no processo de fragmentação da cidade de Campinas. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas, 2010.

MICHAELIS. **Dicionário Escolar da Língua Portuguesa**. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2010.

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880 – 1990)**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

NEGRI, S. M. **O processo de segregação socioespacial no contexto do desenvolvimento econômico da cidade de Rondonópolis – MT**. 2008. Tese (Doutorado em Geografia)- Universidade Estadual Paulista, Campus de Rio Claro, 2008.

PAVIANI, A. A lógica da periferização em áreas metropolitanas. In: SANTOS et al. (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: HUCITEC, 1996. p.182- 90.

PEDROSO, F. **O centro de Campinas: usos e transformações**. 2007, 122f. Tese (Mestrado em Geografia)- Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

_____. **A Multicentralidade no município de Campinas**: a formação do centro, subcentros e “novos centros” pela dinâmica do setor terciário. Monografia (Bacharelado em Geografia), Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas, 2004.

PERDOMO, C. J. V. Comentarios y mediciones sobre la segregacion espacial em la Ciudad de Mexico. **Estudios demográficos y urbano**, v. 23, n. 2 (68), p. 375–413, 2008.

PLANO PRELIMINAR DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS – PPDI, 1970. Disponível em: <www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama>. Acesso em: 01 abr. 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Disponível em: <www.campinas.sp.gov.br>. Acesso em: 05 abr. 2013.

PRETECEILLE, E. A evolução da segregação social e das desigualdades urbanas: o caso da metrópole parisiense nas últimas décadas. **Caderno CRH, LOCAL**, n. 38, p. 27-48, 2003.

_____. A Construção Social da Segregação Urbana: convergências e divergências. In: **Espaço e Debates**. São Paulo, v. 24, n. 45, p. 11–23, jan./jul. 2004.

RISÉRIO, A. **A cidade no Brasil**. São Paulo, Editora 34, 2012.

RODRIGUES, A. M. **Na procura do lugar e o encontro da identidade. Um estudo do processo de ocupação de terras: Osasco/SP**. Tese (Doutorado em Geografia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 1988.

_____. O conceito e definição de Cidades. In: Ribeiro, L.C. de Q.; SANTOS JUNIOR, O. A. dos (Orgs.). **As metrópoles e a questão social Brasileira**. Rio de Janeiro: Renavan, 2007. p. 77- 100.

RODRIGUES, F. O Plano “Prestes Maia” e a ideologia do planejamento urbano em Campinas: o poder e os limites das ideias de um urbanista. **Urbana**, vol. 4, nº4, mar.2011 – Ciec/Unicamp.

ROLNIK, R. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. 3ª Ed. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

RYBCZYNSKI, W. **Casa, pequena história de uma ideia**. São Paulo, Editora Record, 1996.

SANTOS, M. **A Urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2005.

_____. **Manual de Geografia Urbana**, São Paulo, Edusp, 2008.

SEMEGHINI, U. C. **Campinas (1860 a 1980): agricultura, industrialização e urbanização**. 1988. 289 f. Tese (Dissertação de Mestrado)- Instituto de Economia da Universidade de Campinas, 1988.

SILVA, R. B.; NOVAES, H. T. **As origens do Mito Campinas**. In: III Seminário Internacional Ciência e Tecnologia na América Latina: A Universidade como promotora do Desenvolvimento Sustentável, 3., 14 e 15 de set 2006. Campinas: CORI/UNICAMP, 2006,

SILVA, V.L da. **Mudanças na forma de ocupação do espaço urbano em Valinhos - SP: a expansão dos condomínios fechados**. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Instituto de Geografia da Universidade de Campinas, 2008.

SINGER, P. **Economia Política da Urbanização**. Brasília, Editora Brasiliense, 1973.

SOARES, P. R de B. **Zoneamento e segregação espacial em Campinas: das restrições de uso e ocupação do solo**. 2001.. Tese (Doutorado em Geografia) IGCE da Unesp, Rio Claro, 2001.

SOUZA, M. L. de. **Fobópole**: o medo generalizado e a militarização da questão urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SPÓSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. Editora Contexto, São Paulo, 1988

VILLAÇA, F. A Segregação urbana e a justiça (ou a justiça no injusto espaço urbano). In: **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, LOCAL, v. 11, n. 44, p.341-346, jul/set 2003.

_____. **O Espaço Intra-Urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 2001.

_____. Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira. In: **VII Encontro Nacional da ANPUR**, 1997. Disponível em: www.flaviovillaca.arq.br> Acesso em: 15 jun. 2011.

LEGISLAÇÃO CONSULTADA

CAMPINAS (SP). Prefeitura Municipal de Campinas. Lei Municipal nº 4092, de 11 de janeiro de 1972. **Cria o “Fundo para o desenvolvimento de Campinas e transforma o Escritório Municipal de Planejamento em Empresa pública – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC**

CAMPINAS (SP). Prefeitura Municipal de Campinas. Decreto Municipal nº 4517 de 22 de agosto de 1974. **Declara de utilidade pública e autoriza a desapropriação de áreas de terreno destinadas a integrar o distrito industrial de Campinas, por serem necessárias ao plano de urbanização e ao loteamento para revenda a indústria.**

CAMPINAS (SP). Portaria nº 60522/2002 da Prefeitura Municipal de Campinas. **Relatório Preliminar da Comissão Especial do DIC.** Diário Oficial de Campinas, Campinas, SP, 12 jul. 2003. p.04-07.

CAMPINAS (SP). Prefeitura Municipal de Campinas. Lei Complementar nº 15 de 27 de dezembro de 2006. **Dispõe sobre o Plano Diretor do Município.**

ANEXO I



Via do DIC I. Observa-se a precariedade das habitações e praticamente a ausência de vegetação no local. Foto do autor, 2011



Área de lazer do DIC I. Completamente sem estrutura, porém uma das poucas opções para os jovens. Foto do autor, 2011



Descarte de entulho na calçada em via do DIC. Não há atuação do poder público no sentido de promover a limpeza das vias na região. Foto do autor, 2012



Via do DIC I. Ao lado observa-se área institucional, ocupada por uma escola municipal e outras duas estaduais. Foto do autor, 2012



Ao fundo observam-se em verde os conjuntos do DIC I e ao lado deles, novas construções para o programa Minha Casa Minha Vida. Foto do autor, 2012



Via do conjunto DIC VI. Quase não há diferença entre os blocos, exceto pela cor. A monotonia paisagística é gritante. Foto do autor, 2012



Vial do DIC I. Observa-se os muros separando os dois blocos do conjunto, o primeiro a ser implantando. Foto do autor, 2012



Fundos de bloco do conjunto DIC I. Sem vegetação e com mato espalhado pelas vias. Observa-se a impessoalidade do local. Foto do autor, 2012



Terreno baldio ao lado do conjunto DIC I. Ao fundo existem duas ocupações, sendo uma delas constituída por favelas.
Foto do autor, 2012



Vista do conjunto DIC II. Em frente observa-se um grande terreno vazio e que muitas vezes serve como depósito de entulhos. Foto do autor, 2012



Via do DIC III. Pode-se ver as casas alteradas de sua forma inicial e ao fundo uma APP degradada e que serve como área de lazer.
Foto do autor, 2012



Conjunto DIC IV, cercado por muros.

Foto do autor, 2012



Via do DIC IV. Observa-se a linha de alta tensão passando no meio da rua, próximo às residências e o mato no canteiro central. Foto do autor, 2011



Vista do conjunto DIC IV. Ao lado, Bosque dos Cambarás, área de lazer do bairro. Foto do autor, 2011



Vista de bloco do conjunto DIC VI. O padrão de cercamento por muros está presente em todas as unidades do DIC. Foto do autor, 2011



Área de APP localizada entre o DIC VI e III. Degradada e com esgoto a céu aberto, o local serve como área de lazer para a população. Foto do autor, 2011



Vista de escola estadual do DIC III. Ao lado, casas já modificadas de sua estrutura original. Foto do autor, 2012



Via do DIC III. Há na localidade um grande número de moradias precárias.

Foto do autor, 2012



Casa do DIC VI que ainda mantém a originalidade do projeto.
Foto do autor, 2013



Casa no DIC IV já alterada.

Foto do autor, 2013



Via no DIC V. Descarte irregular de entulho e terrenos inutilizados pelo poder público. Foto do autor, 2013



Via do DIC V. Ao redor dela, há alguns comércios e moradias

Foto do autor, 2013



Área destinada ao uso comercial do DIC I. Destaque ao supermercado, um dos maiores da região.

Foto do autor, 2013



Via do Jardim Melina, bairro próximo ao DIC I e VI. Há um grande número de comércios nos bairros que não foram planejados pela COHAB.

Foto do autor, 2013

Vias do Parque Vista Alegre, tomada pelo setor de serviços, que atende toda a demanda da região.



Fotos do autor, 2013

Área de APP localizada entre o DIC IV e V. Tomada pelo lixo e desmatamento, servindo também como depósito de entulho e lixo.



Fotos do autor, 2013



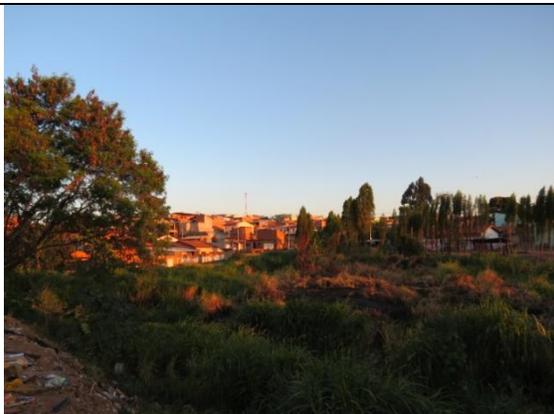
Área de APP no DIC VI. Córrego totalmente poluído.

Foto do autor, 2013



Área de lazer improvisada no DIC V. Linhas de alta tensão no meio do campo de futebol.

Foto do autor, 2013



Área de APP localizada no DIC V.

Foto do autor, 2013



Vista de via no DIC VI. Ao fundo observa-se blocos dos conjuntos habitacionais.

Foto do autor, 2012

Anexo II

Diretrizes para a Macrozona 05 – ênfase para a região do DIC

Extraímos do documento original (2006 e 2007) as diretrizes que o poder público deseja tomar na região. Até o momento algumas ações já foram tomadas. Porém, devido ao tempo em que tal documento fora produzido, muitas questões estão desatualizadas, pois constatamos em campo o aumento do número de ocupações irregulares.

I - recuperar as áreas degradadas ou precariamente urbanizadas, com requalificação e estruturação urbana, através de melhor articulação entre os bairros existentes e criação de subcentros, incentivando a mescla de atividades econômicas e a geração de empregos, reduzindo a dependência da área central e revertendo a condição de periferia ou dormitório, sem incentivar um adensamento excessivo da mesma, incluindo:

- a reestruturação do espaço consolidado e urbanizado, através do equilíbrio na distribuição das atividades e otimização da infra-estrutura instalada;*
- o estímulo à ocupação das áreas urbanas atualmente não parceladas;*

II - controlar o uso do solo através da revisão do zoneamento em áreas estratégicas da região, articulada com as intervenções no sistema viário e de transporte, de maneira a induzir ou consolidar centros secundários em alguns locais, e alterar as possibilidades de adensamento, com restrições em áreas não propícias e novas possibilidades de adensamento e geração de emprego em locais com esse potencial, através de:

- estabelecimento ou manutenção de zonas com permissão de uso comercial e de serviços de abrangência regional ao longo de corredores viários estruturais, bem como daqueles que tenham função articuladora na região e sejam preferenciais ao transporte coletivo;*
- fomento e consolidação de subcentros em algumas regiões de influência dos corredores de transporte com função estrutural ou articuladora, visando à redução das viagens à área central e possíveis conflitos de trânsito;*

- *preservação de alguns loteamentos exclusivamente residenciais, com ocupação consolidada, destinando alguns corredores para uso comercial e de serviços de atendimento local;*

- *exigência de Planos Urbanísticos quando do parcelamento, conforme previsto no Artº 20 da Lei Complementar nº. 15/2006.*

III - *recuperar o meio ambiente através da formação de um sistema de áreas verdes e de corredores ambientais estratégicos, vinculados, em especial, à rede hídrica, considerando ainda:*

- *preservação e recuperação de áreas com atributos ambientais especiais e planícies de inundação que não foram objeto de parcelamento e de ocupação, para a implantação de áreas verdes, parques lineares, bacias de retenção, quadras de esportes, não permitindo a construção de edificações e de vias marginais nas planícies de inundação;*

- *requalificação da área ao longo do Rio Capivari e do Córrego do Piçarrão, levando-se em conta os condicionantes ambientais verificados nesse trecho e considerando a estruturação futura de um eixo verde com possibilidades de instalação de serviços e equipamentos públicos, que venham a contribuir para a reorganização física da área;*

- *recuperação ambiental do Córrego Pium na forma de eixo verde, associado ao sistema viário estruturador da região, constituindo trecho da Av. das Indústrias, configurando um 3º eixo, transversal aos 2 existentes, estabelecendo a conexão entre as regiões do Distrito Industrial/Aeroporto e do Campo Grande. O eixo verde assim criado estaria interligado ao também proposto Eixo Verde do Rio Capivari;*

- *manutenção, conservação e preservação de áreas verdes, áreas de matas remanescentes, em especial as de vegetação ciliar, áreas de proteção dos mananciais, visando o equilíbrio ambiental;*

- *valorização e estímulo ao uso de áreas verdes para as finalidades de lazer, contemplação e atividades sócio-culturais, visando à preservação paisagístico-ambiental;*

- *estímulo à participação da população residente na região nos projetos que visem à recuperação e preservação das áreas verdes;*

- *implementação de políticas de preservação de áreas de mananciais e de áreas com atividades ou potenciais agrícolas;*
- *correção de problemas de erosão de modo geral e de contaminação do solo, principalmente nas áreas do Distrito Industrial e do Lixão da Pirelli.*

IV - promover programas de política habitacional para a região, em especial para população de baixa renda, que contemplem:

- *regularização jurídica e urbanização de favelas ou sua remoção quando em áreas de risco, com o equacionamento de sua realocação, associada à destinação das áreas remanescentes, impedindo reocupações, considerando sempre as questões ambientais, especialmente quanto à necessidade de desobstrução de fundos de vale e de planícies de inundação;*
- *estímulo à ocupação por habitação de interesse social nas áreas já destinadas a ZEIS, bem como a mescla de usos comerciais e de serviços de atendimento local nesses espaços;*
- *priorização de investimentos públicos em habitação que sejam dirigidos ao atendimento às famílias situadas em áreas degradadas e áreas de risco.*

V - reorganizar o sistema viário e de transportes da região, com intuito de promover uma maior integração física e social entre bairros e, em especial, entre as regiões do Campo Grande e do Ouro Verde, e destas com o centro de Campinas, através de:

- *implantação de ligações viárias entre as regiões do Campo Grande e do Ouro Verde, devendo ser previstas transposições sobre o Rio Capivari;*
- *previsão de vias marginais à Rodovia dos Bandeirantes, à Av. John Boyd Dunlop, às envoltórias do Complexo Delta, a trechos do Gasoduto Bolívia - Brasil, à ferrovia Paulínia-Mairinque, ao Córrego do Piçarrão e a todo o contorno do futuro Eixo Verde do Rio Capivari;*
- *interligação da rede de transportes que atende à Região do Campo Grande com a rede que atende à Região do Ouro Verde e Vida Nova.*

VII - adequar a oferta de equipamentos comunitários, educacionais, de saúde, de assistência social e de esportes e lazer à demanda da população da MZ 5, de maneira eqüitativa quanto à localização e abrangência;

VIII - Aplicar os instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade em áreas que necessitem de intervenções urbanas;

IX - Integrar esta Macrozona 5 com as macrozonas 7 e 9, de forma a propiciar a requalificação e o desenvolvimento de toda a região oeste do município;

X - Rever o perímetro da área do DIC com o objetivo de minimizar a remoção de moradores em áreas ocupadas, obedecendo a critérios de segurança ambiental e compatibilidade entre os usos habitacionais e industriais incômodos ali instalados;

XI - Incluir no Perímetro Urbano a área do Loteamento Residencial São Luiz, promovido pela COHAB - Campinas. A inclusão desta área é necessária para que o loteamento possa ser regularizado, vide descrição - Anexo III;

3.2.1.3. Redefinição do Perímetro da Área do DIC

I - Alterar o perímetro da área do DIC que passa a ser delimitado segundo o Mapa Perímetro do Distrito Industrial de Campinas – Anexo I, e a seguinte descrição:

Tem início no entrocamento da faixa de domínio da Rodovia dos Bandeirantes (SP- 348) com um viaduto que liga as ruas Armando Alves de Oliveira e Vitorino Chinaglia; segue pela faixa de domínio da Rodovia dos Bandeirantes (SP-348) numa distância aproximadamente de 520,00 m; deflete á direita e segue nessa direção numa distância aproximadamente de 60,00 m até atingir a Rua Antonio Luchiar; deflete á esquerda e segue por essa rua numa distância aproximadamente de 550,00 m até atingir a faixa de domínio da Rodovia Santos Dumont (SP-075);deflete á direita e segue por essa faixa numa distância de aproximadamente de 2.000,00 m até atingir a divisa do Aeroporto de Viracopos; deflete á direita segue por essa divisa em linhas quebradas até atingir um caminho sem denominação; deflete á direita e segue por esse caminho numa distância aproximadamente de 298,00 m até atingir o Ribeirão de Viracopos; deflete á esquerda segue por esse ribeirão até atingir o prolongamento da Rua José Oliveira; deflete à direita e segue por esse prolongamento até atingir a Rua José

Oliveira, segue por essa rua, confrontando lateralmente à direita com a gleba 5D do DIC, até atingir a rua projetada; deflete à direita e segue por essa rua confrontando lateralmente à direita com as glebas 5D e 5B, segue por essa rua até o seu término; deflete à esquerda em curva até atingir um caminho sem denominação; deflete à direita e segue pelo prolongamento da Rua Celso Delle Donne numa distância aproximada de 450,00 m até atingir a Avenida Mercedes Benz, segue pela Rua Celso Delle Donne até atingir a Rua Armando Alves de Oliveira; deflete à direita e segue por essa rua até atingir o entrocamento do viaduto com a faixa de domínio da Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), ponto inicial desta descrição;

II - As porções excluídas do DIC deixam de ser Zona 16, passando a parcela ao norte da Rua Armando A. Oliveira para Zona 14 e o restante para Zona 1, com exceção da área delimitada pela Rua Celso Delledonne, Rua 4 (paralela à Rua 16 do Jd. Stº Antonio) e Rua 3, que fica definida como área de praça. Parte da divisa sul do DIC passa a coincidir com a divisa patrimonial do Aeroporto de Viracopos, mantendo a Zona 18-VC02, aí existente.

3.2.3. Diretrizes de Aplicação de Instrumentos Urbanísticos

Os instrumentos urbanísticos previstos para serem aplicados na MZ5 são: Zonas especiais de interesse social, Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios, Imposto Predial Territorial Urbano Progressivo no Tempo, Desapropriação com Pagamento em Títulos da Dívida Pública, Transferência do Direito de Construir, Outorga Onerosa do Direito de Construir e Consórcio Imobiliário, conforme definido no Capítulo II da Lei Complementar nº. 15/2006 - Plano Diretor do Município de Campinas.

3.3.2. Diretrizes Específicas do Sistema de Transportes

V - Requalificar os terminais de transporte já existentes, terminais Ouro Verde e Vida Nova, melhorando sua condição de utilização, propiciando condições de conforto e segurança aos usuários, principalmente pela introdução de conceitos de acessibilidade universal;

VI - Implantar linhas do sistema de transporte coletivo municipal de passageiros interligando o sistema do Corredor Ouro Verde com o sistema do Corredor Campo Grande;

3.4. DIRETRIZES DA HABITAÇÃO

A Política Municipal de Habitação na MZ 5 tem como diretrizes:

I - Remover e reassentar as famílias que ocupam áreas de risco ou inadequadas para habitação, priorizando a transferência da população localizada nas áreas críticas de inundação do Rio Capivari e do Córrego do Piçarrão e nas áreas contaminadas do “Lixão da Pirelli”;

II - Promover estudo geotécnico das áreas envoltórias do DIC a fim de verificar a existência de contaminação;

III - Promover o monitoramento periódico nas áreas de influência do DIC, “Lixão da Pirelli” e do Complexo Delta com objetivo de apurar se as condições sanitárias e de salubridade das unidades habitacionais ali instaladas estão asseguradas;

IV - Promover a requalificação urbanística e a regularização fundiária dos assentamentos habitacionais precários, clandestinos e irregulares, dotando-os de infra-estrutura, equipamentos públicos e serviços urbanos;

V - Promover intervenções nos terrenos suscetíveis à degradação e a recuperação ambiental das áreas degradadas em razão do parcelamento irregular do solo;

VI - Promover a melhoria das construções em assentamentos precários, através de assistência técnica à autoconstrução e de financiamentos para reforma, ampliação e melhoria da edificação;

VII - Incrementar o sistema de drenagem das águas pluviais da região, especialmente no entorno dos núcleos residenciais Boa Esperança e Progresso;

VIII - Reduzir o déficit habitacional na região, promovendo empreendimentos habitacionais de interesse social e criando condições para a participação da iniciativa privada, inclusive através de parcerias;

IX - Concluir a regularização fundiária do Distrito Industrial de Campinas;

X - coibir a implantação de loteamentos clandestinos e irregulares;

XI - manter atualizadas as informações sobre a situação habitacional da região, especialmente em relação ao déficit e às necessidades habitacionais.

3.5. DIRETRIZES DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS COMUNITÁRIOS

3.5.1. Educação

Devido à grande densidade demográfica nessa região e como conseqüência uma grande demanda de Educação Infantil, a Prefeitura Municipal de Campinas planejou as seguintes construções para o biênio 2007 e 2008:

- **Construção de Naves - Mãe**, que são equipamentos de educação infantil com capacidade para atender aproximadamente 600 crianças e mães em situação de vulnerabilidade social, nos seguintes loteamentos: Vida Nova, DIC VI - Santo Dias, Parque Vista Alegre, Jardim Planalto de Viracopos, Jardim Ouro Preto, Residencial Cosmos, Cidade Satélite Íris I, e Região do Parque Vista Alegre;
- **Construção de creches**: nos seguintes conjuntos habitacionais: Pq. Itajaí e Residencial Pq. São Bento II. Devido à existência de terreno disponível, foi planejada a ampliação das seguintes escolas: EMEI Gasparzinho, EMEI Else Feijó Gomes, CEMEI Amélio Rossin e EMEI Branca de Neve.

3.5.2. Saúde

As principais demandas da área de saúde na região, dividem-se em:

- **Instalação de Novas Unidades**: construção do Hospital Municipal Ouro Verde, construção do Centro de Saúde do Jardim Rossim; construção do Centro de Saúde do Jardim Santa Rosa; construção do Pronto-Socorro Campo Grande;
- **Obras de reforma e ampliação**: reforma e ampliação do Centro de Saúde do

Parque Floresta; reforma e ampliação do Centro de Saúde do Jd. Florence; reforma e ampliação do Centro de Saúde do Jd. Aeroporto; reforma e ampliação do Centro de Saúde União dos Bairros; reforma e ampliação do Centro de Saúde do DIC III; reforma do Pronto-Socorro do Hospital Ouro Verde (adequação de Pronto-Socorro não hospitalar para hospitalar).

3.5.3. Assistência Social

Por ser esta uma das regiões mais populosas, com classes de baixo poder aquisitivo e a presença de bolsões de miséria, as demandas na área de assistência social ocorrem de forma contundente e generalizada, com um ritmo de crescimento proporcional ao contingente populacional que ali vem se instalando. Estão previstas as seguintes obras:

- Construção de Equipamento de Múltiplo Uso na Região do Ouro Verde (DIC V);*
- Construção de Equipamento de Múltiplo Uso no Jardim Florence I;*
- Construção de Centro de Referência da Assistência Social no Jardim Liliza;*
- Construção de Centro de Referência da Assistência Social no Jardim Rossin;*
- Construção de Centro de Referência da Assistência Social no Parque Universitário e Parque Vista Alegre;*
- Construção de Centro de Referência da Assistência Social no Jardim Paraíso de Viracopos e Jardim Aeroporto;*
- Reforma e Ampliação do Núcleo Comunitário da Criança e Adolescente do Jardim Profilurb.*

3.5.4. Esporte e Lazer

De acordo com as informações disponíveis existe uma carência de equipamentos desta natureza. Há necessidade de atender a região, uma vez que o baixo poder aquisitivo da população também é fator redutor de acessibilidade a outros meios de lazer e esportes. Nesse sentido, estão previstas as seguintes obras:

- Ginásio de Esportes com quadra poliesportiva e campo de futebol oficial, no Parque da Floresta;*
- Ginásio de Esportes do Corinthinha, no Parque Universitário de Viracopos;*

- *Campo de Futebol com área de lazer, no Jardim Adhemar de Barros;*
- *Campo de Futebol do DIC I.*

3.5.5. Cultura

Está prevista a construção de um espaço intersetorial conjuntamente com a Secretaria Municipal de Cidadania, Trabalho, Assistência e Inclusão Social, no DIC V.

Anexo III



Universidade Estadual de Campinas
Instituto de Geociências
Curso de Pós-Graduação em Geografia



Questionário de apoio referente à pesquisa de Dissertação de Mestrado intitulada “Conjuntos Habitacionais e Segregação socioespacial: o Distrito Industrial de Campinas (DIC), sob autoria de Ivan Oliveira Lima.

Os dados obtidos com este questionário são apenas para fins acadêmicos e em hipótese alguma serão vendidos ou cedidos para terceiros.

- | | |
|--|--|
| <p>01) Em qual bairro você mora?</p> <p>02) Há quanto tempo mora no DIC?</p> <p>03) Você mora em
a) casa; b) apartamento</p> <p>04) O que te fez morar nesta região?</p> <p>05) Quantas pessoas moram em sua casa?</p> <p>06) No caso dessas pessoas trabalharem, indique o bairro em que as mesmas exercem suas atividades</p> | <p>07) Qual é principal meio de transporte utilizado para o trabalho?</p> <p>08) O que você acha de morar nessa região da cidade?</p> <p>09) Para você, o que mais faz falta na região do DIC?</p> <p>O que você mudaria na região do DIC?</p> |
|--|--|