



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
Instituto de Geociências

MAYRA ABOUDI BRASCO

OS REARRANJOS ESPACIAIS NA REGIÃO NOROESTE DE CAMPINAS/SP: A  
EXPANSÃO URBANA NA PERIFERIA

CAMPINAS  
2022

MAYRA ABOUDI BRASCO

OS REARRANJOS ESPACIAIS NA REGIÃO NOROESTE DE CAMPINAS/SP: A  
EXPANSÃO URBANA NA PERIFERIA

*DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS DA  
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE  
CAMPINAS PARA OBTENÇÃO DO  
TÍTULO DE MESTRA EM GEOGRAFIA  
NA ÁREA DE ANÁLISE AMBIENTAL E  
DINÂMICA TERRITORIAL*

Orientação: Profa. Dra. Arlete Moysés Rodrigues

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À  
VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO  
DEFENDIDA PELA ALUNA MAYRA  
ABBOUDI BRASCO E ORIENTADA PELA  
PROFA. DR(A). ARLETE MOYSÉS  
RODRIGUES

CAMPINAS  
2022

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Geociências  
Marta dos Santos - CRB 8/5892

B736r Brasco, Mayra Abboudi, 1990-  
Os rearranjos espaciais na região Noroeste de Campinas/SP : a expansão urbana na periferia / Mayra Abboudi Brasco. – Campinas, SP : [s.n.], 2022.

Orientador: Arlete Moysés Rodrigues.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências.

1. Planejamento urbano. 2. Incorporação imobiliária. 3. Periferias urbanas - Campinas (SP). 4. Transportes – Planejamento. 5. Campinas, Região Metropolitana de (SP). I. Rodrigues, Arlete Moysés, 1943-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Geociências. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em outro idioma:** Spatial rearrangements in the northwest region of Campinas/SP : urban expansion in the periphery

**Palavras-chave em inglês:**

City planning

Real estate development

Urban outskirts - Campinas (SP)

Transport - Planning

Campinas, Metropolitan Region of (São Paulo, Brazil)

**Área de concentração:** Análise Ambiental e Dinâmica Territorial

**Titulação:** Mestra em Geografia

**Banca examinadora:**

Arlete Moysés Rodrigues [Orientador]

Silvana Maria Pintaudi

Sidney Piochi Bernardini

**Data de defesa:** 04-04-2022

**Programa de Pós-Graduação:** Geografia

**Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)**

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0001-5292-1037>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/4986661294796728>



**UNICAMP**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

**AUTORA: MAYRA ABBOUDI BRASCO**

**OS REARRANJOS ESPACIAIS NA REGIÃO NOROESTE DE CAMPINAS/SP: A  
EXPANSÃO URBANA NA PERIFERIA**

**ORIENTADORA:** Profa. Dra. Arlete Moysés Rodrigues

Aprovado em: 04 / 04 / 2022

**EXAMINADORES:**

Profa. Dra. Arlete Moysés Rodrigues - Presidente

Profa. Dra. Silvana Maria Pintaudi

Prof. Dr. Sidney Piochi Bernardini

*A Ata de Defesa assinada pelos membros da Comissão Examinadora consta no processo  
de vida acadêmica do aluno.*

Campinas, 04 de abril de 2022.

*Esta dissertação é dedicada à população  
do Campo Grande.*

## AGRADECIMENTOS

Realizar uma pesquisa de mestrado durante a pandemia COVID-19 foi um desafio diário. As dificuldades desse período envolveram desde a impossibilidade de coletar dados e ir a campo até problemas emocionais decorrentes das adversidades e da vida em isolamento social. Terminá-la só foi possível devido à existência de pessoas maravilhosas, que quero chamar de amigas/os. Portanto, agradeço imensamente a Aline Campos, Amanda Caroline, Ariana Alves, Brenda Neves, Caio Gusmão, David Barcellos, Elton Veloso, Érica Rodrigues, Evandro Cruz, Felipe Albuquerque, Fernando Oliveira, Giovanna Beraldo, Luiza Bezerra, Marcos Nascimento, Viviane Granado, Willian Takaezu e Yasmine Brasco (que também é minha irmã). A possibilidade de ter suas companhias acalenta qualquer ser humano e que bom que posso ter essa oportunidade.

Também fico contente em poder escrever que este trabalho só foi realizado devido à orientação da Profa. Dra. Arlete Rodrigues: quem eu queria que me orientasse desde a primeira semana de graduação, quando assisti sua aula magna e decidi naquele momento que seguiria pela Geografia Urbana.

É importante agradecer igualmente as contribuições da banca de qualificação e defesa, composta pela Profa. Dra. Silvana Pintaudi e Prof. Dr. Sidney Bernardini. Todas as suas contribuições estão presentes no texto e reflexões de pesquisa.

Agradeço aos membros do grupo de pesquisa LACAM. Nossas discussões me ajudaram em diversos momentos. Gostaria de mencionar quatro nomes em especial, que me ajudaram muito nas discussões, na escrita de projeto, empréstimos de livros, dicas de coleta de material etc: Flávio Lima, Leianne Miranda, Mariana Traldi e Marta Barbieri.

Agradeço o apoio financeiro dos meus pais, que me salvaram em vários momentos, inclusive quando fiquei sem bolsa.

Esta pesquisa não poderia ter sido realizada sem as contribuições de Maria Conceição Pires, arquiteta da Secretaria de Planejamento e Urbanismo de Campinas, assim como de Irineu Ramos Junior, ativista do grupo Pé na Estrada Bike Clube. Da mesma forma que pude contar com o apoio e as dicas de vocês, espero que possamos manter a parceria em outros momentos, trocar figurinhas e participar mais ativamente do planejamento de nossa cidade.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. A bolsa CAPES foi o meu salário durante dois anos e três meses. É importante dizer que este foi o meu salário, pois atuar com pesquisa neste país ainda carece de reconhecimento enquanto trabalho. Sendo assim, deveria, portanto, incluir direitos trabalhistas, que neste momento estão sendo retirados de todas/os nós, que algum dia tivemos isto.

## **Aprendizes**

Matar leões e engolir sapos-bois.  
Se frustrar se aprende  
frustrando-se.

Ao menos sabemos  
não estamos a sós nessa encrenca.  
Acrobatas do cotidiano.  
Malabaristas nas horas vagas.  
Trabalhadores e trabalhadoras.

Ainda de quebra  
tiramos o leite da pedra  
rolamos no globo da morte  
e humildemente buscamos  
o sentido verdadeiro das coisas.

## **Dinha**

em Zero a Zero: 15 poemas contra o genocídio da população negra (2018)

## RESUMO

A urbanização marcadamente periférica da região Noroeste de Campinas - repleta de vazios urbanos, infraestrutura urbana precária e degradação ambiental - passa, desde o início do século XXI, por processos de mudanças com investimentos do setor público e privado entre os quais: construção de um *shopping center*, corredor de ônibus BRT (*Bus Rapid Transport*), um Parque Natural, implantação de loteamentos e condomínios. Dentro deste contexto, apresentamos como a produção advinda dos agentes de produção do espaço urbano estão provocando rearranjos espaciais ao se sobrepor à produção do espaço construída até então. Para compreender as transformações espaciais que ocorrem e seus desdobramentos para a população local, analisamos a atuação do Poder Público e do setor imobiliário, identificando suas ações e inter-relações com a Lei do Plano Diretor de Campinas de 2006 e as alterações de 2018, com a revisão da Lei, instituindo um Plano Diretor Estratégico. Identificamos grandes e rápidas alterações no espaço relacionadas à edificação do Shopping Parque das Bandeiras, à expansão de loteamentos e edificações em altura, além do corredor de ônibus (BRT). Fica evidente que o espaço é um campo em disputa dentro da sociedade, ou seja, as lutas de classes se materializam no espaço, e que se manifestam com os rearranjos espaciais, como o da região Noroeste de Campinas.

Palavras-chave: planejamento urbano; incorporação imobiliária; periferias urbanas - Campinas/SP; transporte - planejamento; Campinas, Região Metropolitana de (SP).

## ABSTRACT

The peripheral urbanization of the Northwest region of Campinas, full of urban voids, precarious urban infrastructure and environmental degradation, has been undergoing, since the beginning of the 21st century, by processes of changes with public and private sector investments, that include: construction of a shopping center, bus corridor called BRT (Bus Rapid Transport), a Natural Park, implementation of new neighborhoods and condominiums. Within this context, we present how the production arising from the production agents of urban space are causing spatial rearrangements by overlapping the production of space built until then. In order to understand the spatial transformations that occur and their consequences for the local population, we analyzed the performance of the government and the real estate sector, identifying their actions and interrelationships with the Campinas Master Plan of 2006 and 2018, with the revision of the Law, instituting a Strategic Master Plan. We identified large and rapid changes in the space related to the construction of Shopping Parque das Bandeiras, the expansion of allotments and high-rise buildings, in addition to the bus corridor (BRT). It is evident that the space is a disputed field within society, that is, class struggles materialize in space and that are manifested with the spatial rearrangements such as the one in the northwest region of Campinas.

Keywords: urban planning; real estate development; urban fringes - Campinas/SP; transport – planning; Campinas; Metropolitan Region of (SP)

## Sumário

Introdução	12
1. Análise crítica da urbanização da região Noroeste	24
1.1. A urbanização em Campinas e a sua periferização	24
1.2. A região Noroeste, o distrito do Campo Grande e sua análise intraurbana	28
2. O Poder Público Municipal e suas atuações no planejamento da expansão urbana	47
2.1. Lei do Plano Diretor de Campinas de 2006 (PD-06)	52
2.2. Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018 (PD-18)	58
2.3. Construção do Corredor de Ônibus BRT (Bus Rapid Transport)	74
3. Os agentes do setor imobiliário, suas ações e seus produtos imobiliários	83
3.1. Shopping Parque das Bandeiras	86
3.2. A passagem do rural para o urbano e as empresas envolvidas no shopping center	93
3.3. Termo de Ajustamento de Conduta e Acordo e Compromisso (TACAC)	100
3.4. Novos loteamentos e condomínios verticais	106
Residencial Parque da Fazenda	106
Jardim Ibirapuera e Alto do Ibirapuera	110
Bela Aliança Bairro & Parque	114
Cury Dez Parque das Bandeiras	124
Expansão urbana adentrando os interstícios da região	126
Discussões Finais	129
Referências	133

## Introdução

O texto a seguir é a dissertação de mestrado cujo objetivo principal é analisar a expansão urbana gerada tanto pela construção do Shopping Parque das Bandeiras em 2009 quanto pelo Corredor de Ônibus BRT - Campo Grande. Essa última, está sendo realizada pela Prefeitura Municipal de Campinas junto à Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC) e teve seu projeto aprovado em 2013. Estas são obras de iniciativa privada e pública, que estão impulsionando uma expansão urbana ao longo da Avenida John Boyd Dunlop, com novos equipamentos de consumo, loteamentos e condomínios fechados verticais.

Utilizamos como recorte temporal o período compreendido entre 2005 e 2018, escolhidos por sintetizar dois marcos importantes no planejamento do município. Eles se articulam com as ações do setor imobiliário no objeto de estudo: um ano antes da Lei do Plano Diretor de Campinas de 2006 e a aprovação da Lei do Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018. Além disso, esse também é o ano de intensificação das obras do Corredor de Ônibus BRT.

O projeto de pesquisa desenvolvido no início do mestrado tinha como premissa compreender as relações e inter-relações entre o Estado e o setor imobiliário, enquanto agentes de produção do espaço, na região já mencionada. Dada as características de Campinas e do projeto de expansão do Shopping Parque das Bandeiras, a metropolização começou a perpassar o objeto de estudo também. Mas, conforme a pesquisa se desenvolveu, com diálogos entre pesquisadora e orientadora, passando pela qualificação, e com a contribuição dos professores da banca, mudou-se um pouco a abordagem. A pesquisa e delimitação de objeto de estudo evoluíram, pois nos restringimos à análise do Estado enquanto Poder Público Municipal. A metropolização, por sua vez, está presente nas reflexões, mas não como categoria de análise, e enfatizamos os resultados para mostrar que a produção do espaço urbano está rearranjando espacialmente a região no entorno da avenida John Boyd Dunlop.

Portanto, o plano de fundo ainda é o mesmo: compreender como o setor imobiliário e o Poder Público Municipal se articularam para produzir e reproduzir o espaço na região Noroeste. Neste caso, com a indução urbana a partir da construção do *shopping center* e do corredor de ônibus, da aprovação das Leis de

Planos Diretores e da Lei de Uso e Ocupação do Solo, revista depois de mais de trinta anos<sup>1</sup>.

A articulação desses dois agentes de produção do espaço são condicionantes do processo de urbanização das cidades em geral, mas na região de Campinas elas adquirem características relevantes, interpelando todos os outros agentes e produzindo a cidade somente para si. Há um diálogo constante entre o setor imobiliário, que engloba proprietários de terras, construtoras, incorporadoras, empresas de consultoria e o Poder Público municipal. Um bom exemplo é o fato de o secretário de Planejamento e Urbanismo de Campinas, que aprovou o último Plano Diretor, Carlos Augusto Santoro, ser proprietário da C.S. Engenharia Ltda.

As ações desses agentes de produção do espaço se desencadeiam de forma a tornar ainda mais rentável a expansão urbana em direção à periferia de Campinas. Nesse sentido, a partir de ações do Poder Público, com um novo planejamento municipal, novas diretrizes urbanísticas e a construção de um corredor de ônibus de alta velocidade, junto com a construção do Shopping Parque das Bandeiras, tornaram rentável o lançamento de novos produtos imobiliários, apresentados como à parte da situação periférica do local onde foram construídos. A região Noroeste e o distrito do Campo Grande possuem um lixão a céu aberto e várias ocupações urbanas na forma de favelas. Há também carência de infraestrutura e de equipamentos públicos, bem como problemas de mobilidade, dificultando o acesso ao centro e demais partes da cidade.

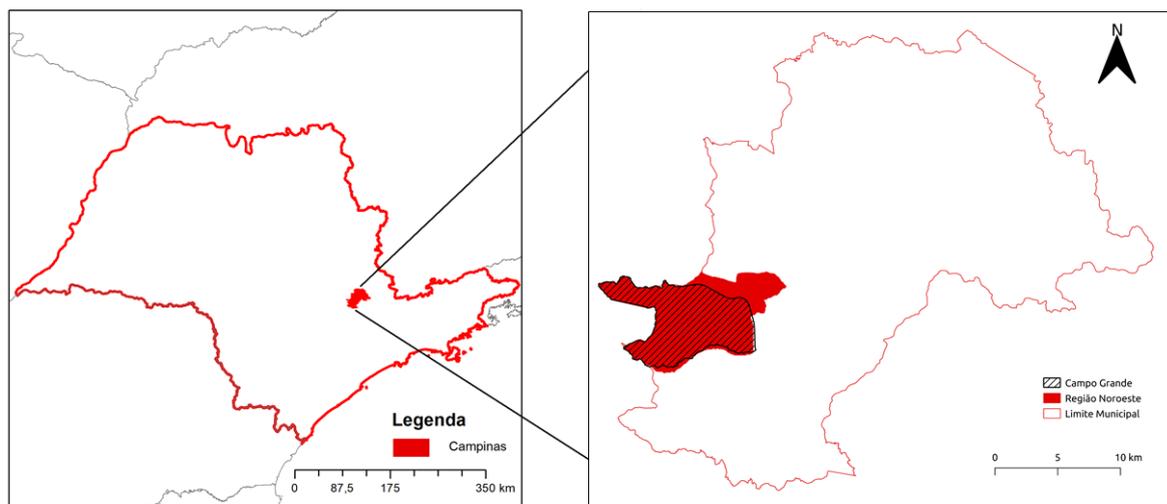
A região Noroeste de Campinas (Figura 1) é uma das regiões periféricas mais carentes da cidade, onde está localizado o distrito<sup>2</sup> do Campo Grande. Essa região é a moradia de cerca de 145 mil habitantes em uma área de 65,64 km<sup>2</sup>. Seus diferenciais são, de acordo com a Prefeitura, a passagem das Rodovias Anhanguera e Bandeirantes, além do Corredor Metropolitano Noroeste, em que se concentram 70% dos usuários de transporte público, atendendo, além de Campinas, as cidades de Hortolândia, Sumaré e Monte Mor (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2020).

---

<sup>1</sup> A Lei de Uso e Ocupação do Solo anterior era de 1985. A nova versão da Lei começou a ser revista e foi aprovada junto com a Lei do Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018.

<sup>2</sup> Um distrito é uma delimitação de área de um município, mediante consulta popular por plebiscito, que implicará em uma administração distrital específica para a área. Cada estado da federação cria legislação pertinente de como poderá ser criado (ESTADO DE SÃO PAULO, 1990).

Figura 1. Mapa - A localização da região Noroeste de Campinas<sup>3</sup>



Fonte: IBGE, 2019; Prefeitura Municipal de Campinas, 2019. Elaborado pela autora.

O distrito do Campo Grande é delimitado pela Rodovia dos Bandeirantes e o Rio Capivari. Foi criado concomitantemente ao distrito do Ouro Verde, em um plebiscito em 2014. O distrito do Ouro Verde está situado na região Sudoeste, que, assim como a Noroeste, tem seu limite com o Rio Capivari, portanto, ficam uma ao lado da outra. Estas duas regiões são o local de moradia de 40% da população do município (PACÍFICO, 2015).

A moradia de quase metade da população do município na região periférica da cidade exige compreender como se dá a organização e produção desigual do espaço urbano. Utilizamos “região periférica” de acordo com a dinâmica espacial dentro do limite territorial do município. Helene (2012), define que há uma divisão entre a região rica e a pobre em Campinas: “antes” e “depois” da Avenida Anhanguera - a “Campinas de cá e a de lá”. O “depois da Avenida Anhanguera” são as regiões Noroeste, Sudoeste, com o distrito do Ouro Verde, e a parte periférica da região Sul que contém o Parque Oziel (uma das maiores ocupações de terra urbana no país), o Aeroporto de Viracopos, o Distrito Industrial e também o objeto de estudo da autora: o Jardim Itatinga, o maior bairro de prostituição da América Latina.

Concordando com esta divisão, Cunha e Jiménez (2006) identificaram que há uma “cordilheira de riqueza” e uma “cordilheira da pobreza” dividindo a

<sup>3</sup> A Prefeitura Municipal de Campinas caracteriza as regiões como “macrorregiões”. No entanto, não especificam o porquê desta caracterização, assim como não definem “região”, “mesorregião” ou “microrregião”; as demais regiões de Campinas podem ser consultadas no site: <https://www.campinas.sp.gov.br/governo/servicos-publicos/macroregiao/>.

Região Metropolitana de Campinas (RMC) e, em especial, sua cidade sede. Ao analisar a heterogeneidade espacial da Região Metropolitana, evidencia-se essa divisão através da espacialização de indicadores, como a escolaridade das/os chefes de domicílios, resultados de rendimento escolar de crianças e adolescentes, características de vizinhança, como acesso a equipamentos públicos, acesso à lazer e o número de escolas.

Há uma delimitação de “cordilheira da pobreza” em Campinas, com o limite da Rodovia Anhanguera, separando as regiões Sudoeste e Noroeste<sup>4</sup> e, demarcando também a “cordilheira da riqueza”, que corresponde às porções Norte e Leste, que são a região central e a dos distritos de Barão Geraldo, Sousas e Joaquim Egídio. Não à toa, nestas estão concentradas os centros de tecnologia e pesquisa, como a Universidade Estadual de Campinas, Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações (CPQD), Empresa Nacional de Desenvolvimento (Embrapa), Instituto Agrônômico e outros (CUNHA; JIMÉNEZ, 2006).

Esse espaço desigualmente produzido evidencia que o urbano é um grande negócio e que as cidades são mercadorias. Milton Santos (2009 [1978]), conceitua a metrópole corporativa fragmentada como sendo o planejamento da metrópole para e pela classe dominante. A classe dominante, proprietária dos meios de produção e que tem seus interesses atendidos pelo Estado, direciona o planejamento das cidades e das metrópoles para sua própria reprodução, tornando a cidade a favor dela e configurando-a como se fosse uma empresa, uma corporação.

Veremos adiante que Campinas possui seu planejamento territorial, legislação e incentivos fiscais voltados para tornar a cidade uma empresa rentável, como a instituição de Lei de Plano Diretor Estratégico de Campinas 2018, as isenções de impostos concedidas para grandes empreendimentos, estabelecimentos de Termos de Ajustamento de Conduta para o não cumprimento de leis, parcerias com iniciativa privada e o constante aumento do perímetro urbano. A consequência destas ações é a permanente expansão do perímetro com investimentos em locais

---

<sup>4</sup> Essa delimitação é perceptível nos dados apresentados no Plano Local de Gestão da Macrozona 5 (CAMPINAS, 2007), macrozona que corresponde à região do Campo Grande e do Ouro Verde. Nos dados são evidenciados o aumento da população favelada (oscilando entre 5 e 35% da população local), o alto índice de pessoas analfabetas (oscilando entre 10 e 15% da população local).

específicos da cidade, sempre com incentivos fiscais e facilidades no diálogo entre setor imobiliário e Poder Público Municipal, resultando numa fragmentação do tecido urbano sob a justificativa de que a cidade precisa “crescer/desenvolver”. No entanto, o efeito gerado são novos produtos imobiliários com preços altos e novos momentos de periferização resultantes destes investimentos realizados no urbano.

Há intensos processos de periferização em meio a investimentos realizados em infraestrutura e empreendimentos de grande porte. Como esta expansão ocorre geralmente onde a população pobre reside, ela é expulsa imediatamente à força ou, gradativamente, através do aumento do custo de vida, pela elevação do preço da terra e, conseqüentemente, de outros meios de existência e serviços essenciais. Esse é um processo próprio das metrópoles corporativas fragmentadas (SANTOS, 2009 [1978]), mas que podemos averiguar em um grande número de cidades e não apenas nas metrópoles.

Santos (2002), partindo do estudo de caso do bairro Proença, em Campinas, mostrou que a urbanização da cidade sempre foi orientada por uma perspectiva rentista da terra. As relações entre o Poder Público, proprietários de terras e fazendeiros foram tortuosas, com influências de famílias tradicionais no poder de planejamento e Executivo, em especial no setor de obras.

O autor analisa como o poder da família Proença condicionou a abertura de ruas, iluminação e até o início do sistema de abastecimento de água no entorno de sua propriedade, aumentando drasticamente a renda da terra (SANTOS, 2002). Dessa forma, assim como na maioria das cidades, a propriedade da terra e dos meios de produção define o poder político, econômico e social, impondo um processo de produção do espaço pela classe dominante.

Em Campinas, a relação entre o setor imobiliário e o Poder Público municipal também condiciona a forma e o conteúdo da produção e ocupação do espaço, em detrimento dos outros setores e classes<sup>5</sup>. O espaço é um campo em disputa dentro da sociedade, ou seja, as lutas de classes se materializam no

---

<sup>5</sup> Ao delimitar o objeto de pesquisa, focamos em dois agentes de produção do espaço. No entanto, a região Noroeste é permeada por muitos movimentos e coletivos: de educação, como o Cursinho Popular Amelinha Teles; cultura, como a Casa de Cultura Fazenda Roseira, Comunidade Jongo Dito Ribeiro, Casa de Cultura Tainã, Casa de Cultura Itajaí e Instituto Anelo; ciclistas, o Pé na Estrada Bike Clube; ambiental, como a Horta Comunitária do Itajaí e o Grupo de Proteção Ambiental, que está sendo criado neste momento, para acompanhar a elaboração do Plano de Manejo da Área de Proteção Ambiental do Campo Grande; inclusão digital, a Casa Hacker; organização política, como o Campo Grande em Ação; entre outros.

espaço. E, diante disso, no contexto urbano, temos regiões mais valorizadas e outras menos valorizadas, que muitas vezes são difíceis de demarcar precisamente nas análises intraurbanas devido à heterogeneidade do espaço. Porém, ao analisar o processo de expansão urbana no objeto de estudo, podemos ter a dimensão das formas que adquirem a valorização de áreas em detrimento das formas e conteúdos tradicionais. Além de ser um processo dinâmico, sempre permeado por mecanismos de valorização por ações do setor imobiliário e do Estado (HARVEY, 2010; 2018).

Dentro dessa perspectiva rentista da terra, que utiliza a todo momento mecanismos de valorização na produção do espaço urbano, há a estratégia de expansão urbana descontínua. A legislação urbanística, que dá prioridade ao setor imobiliário, permite mecanismos que potencializam a valorização e especulação da terra urbana, como: aumento constante do perímetro urbano, vazios urbanos especulativos, isenções de impostos ou a não cobrança deles, isenção de outorga onerosa, ausência de controle de imóveis edificados que estão vazios, permissividade de construção fora de zoneamentos, entre outros.

A presença de vazios urbanos na região Noroeste é alta, ocorrendo a alternância entre áreas edificadas ou urbanizadas e áreas que poderiam ser classificadas como rurais. Ao percorrer a Avenida John Boyd Dunlop (13 km de extensão), principal acesso da região ao centro e demais áreas da cidade, vemos vazios urbanos e áreas rurais.

Faz-se necessário dizer, inclusive, que a região estava ocupada originalmente de fazendas que utilizavam o trabalho escravo, muitas delas foram compradas por imigrantes, como os italianos que lotearam o bairro Cidade Satélite Íris e japoneses que compraram a Fazenda Bela Aliança. A especulação imobiliária e interesses econômicos estimularam a proliferação de loteamentos desordenadamente (MARTINS, 2011): o bairro Cidade Satélite Íris foi criado na década de 1950 e a Fazenda Bela Aliança será o Bela Aliança Bairro & Parque, aprovado em 2019, sendo que estes dois bairros são um ao lado do outro. Portanto, é um espaço geográfico que tem sua formação e transformação incessante há muito tempo, de forma especulativa.

Como será descrito adiante, a região Noroeste nunca foi alvo de investimentos em infraestrutura urbana e produtos imobiliários como agora, ao contrário de outras regiões da cidade; a região Sudoeste, que também é periférica e

engloba o distrito do Ouro Verde, recebeu mais atenção do Estado e setor imobiliário, pois nela está presente o Aeroporto de Viracopos e o distrito industrial. Porém, os investimentos não contemplam a população residente, que vive em ocupações precárias e sem infraestrutura urbana (MESTRE, 2009).

Há um processo de invisibilidade planejada, que Mestre (2009) caracterizou ao analisar o Jardim Campo Belo. O bairro é uma ocupação próxima ao Aeroporto e tem ausência de infraestrutura e de equipamentos coletivos. No entanto, essa característica de invisibilidade planejada é uma constante na periferia de Campinas, uma vez que ela nem sequer era alvo de políticas de planejamento até o Plano Diretor de Campinas de 1996, pois era considerada fora do perímetro urbano (CAMPINAS, 1996).

A periferia de Campinas, porção da cidade que comporta a maioria da população, é ocupada desde o início do século XX. No entanto, só entrou no perímetro urbano na década de 1990 e segue invisibilizada até hoje. O ato de fingir que os problemas urbanos não existem e não necessitam de investimentos e ações do Poder Público é recorrente, passando por considerar a periferia como fora do perímetro urbano, não ouvindo-a nas audiências de plano diretor (MESTRE, 2009) e também ao desconsiderar demandas pontuais, como, por exemplo, as do coletivo de ciclistas "Pé na Estrada Bike Clube". O coletivo precisou entrar com uma Ação Civil Pública para que o corredor de ônibus BRT tivesse também um modal cicloviário, objeto de reivindicação há muitos anos.

Mas, a fim de atender a interesses do setor imobiliário, o Poder Público Municipal começa a se debruçar mais sobre a região Noroeste. E, em decorrência disso, é revista a Lei de Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo e são construídos corredores de ônibus de alta velocidade. O setor imobiliário, por sua vez, começa a investir construindo o *shopping center*, criando loteamentos e condomínios verticais nos vazios urbanos deixados.

Ao assistir o documentário Memórias do Campo Grande - Uma história de lutas e religiosidade na região às margens da John Boyd Dunlop<sup>6</sup> percebemos a precariedade e as lutas que a população precisou fazer para ter condições de vidas dignas. A Avenida John Boyd Dunlop, que tem o Corredor de Ônibus BRT (*Bus*

---

<sup>6</sup> O documentário pode ser visto no YouTube. Link de acesso: <https://www.youtube.com/watch?v=uL9sds-erY>.

*Rapid Transport*) e recebe produtos imobiliários para a classe média, até a década de 1980 era uma estrada de terra, com uma única via em direção ao centro, onde ocorriam muitos acidentes<sup>7</sup>. Porém, mesmo com estas obras, a população ainda é vítima de atropelamentos e colisões. Isso porque, mesmo com as obras em estágio final, há buracos, problemas de sinalização, asfalto afundando, além da ausência de ciclovias, o que acaba por vitimar muitos ciclistas<sup>8</sup>. Portanto, a população ainda precisa lutar para ter suas demandas atendidas.

Essas contradições de ausência e presença do Estado na periferia são constantes (RODRIGUES, 2007) e ocorrem também devido a instituição da propriedade privada da terra: como o Estado é capitalista, ele atende primeiro os interesses da acumulação de capital (HARVEY, 2006 [2001]). Sendo a terra urbana uma parte importante do processo de acumulação do capital. A construção civil é o setor mais rentável para aplicação de capital excedente (HARVEY, 2010). Na sua análise sobre a crise do *subprime* dos EUA, Harvey (2010) mostrou que o ambiente construído é o local de maior absorção de capital, tanto na construção, quanto na sua manutenção. Para além disso, o fato de que o setor da construção civil possui um retorno de capital a longo prazo torna necessário o envolvimento e financiamento por políticas de crédito do Estado e do setor financeiro. Na área objeto de estudo, vê-se a importância do financiamento, seja diretamente, com os fundos para a construção do corredor do ônibus e pelo Programa Minha Casa Minha Vida, ou indiretamente, nas isenções de impostos e tributos.

Em decorrência desses processos de produção desigual do espaço urbano, as lutas de classes são latentes. A classe dominante tem a propriedade, da terra e dos meios de produção, e a usufrui para a acumulação de capital, seja especulando vazios urbanos, seja com a construção de um condomínio fechado em área periférica ou central, destinado a quem tem dinheiro para comprar; também é possível observar a materialização da luta de classes na construção de corredor de ônibus BRT (*Bus Rapid Transport*), que proporciona o deslocamento rápido da população para o trabalho, mas não melhores condições de mobilidade urbana, além de não atender às necessidades reivindicadas, como as dos ciclistas.

---

<sup>7</sup> Atualmente as lutas por melhores condições na avenida persistem, dessa vez, por reivindicações dos ciclistas do Coletivo Pé na Estrada Bike Clube. Sobre o coletivo e a sua participação nas reuniões do Comitê de Mobilidade Urbana serão mencionadas adiante.

<sup>8</sup> Recebeu-se recentemente notícia de que a sociedade civil organizada entrará com pedido no Ministério Público para que sejam investigadas as obras do corredor de ônibus.

A partir da observação de que a construção de um *shopping center* foi concomitante à criação de loteamentos em duas glebas vazias próximas à residência da pesquisadora, este trabalho é desenvolvido desde a graduação e agora tem seu aprofundamento<sup>9</sup>. A necessidade de compreender a realidade ao redor se transforma em uma maneira de compreender a totalidade.

Portanto, compreender a relação entre o Poder Público Municipal e setor imobiliário no objeto de estudo se baseia na hipótese de que estes, enquanto agentes de produção do espaço urbano, estão atuando conjuntamente, pois, a partir da construção do *shopping center* e do corredor de ônibus de alta velocidade, refuncionalizarão a área de entorno da Avenida John Boyd Dunlop. Para averiguar a hipótese, o objetivo do trabalho é analisar a forma e o conteúdo das ações dos agentes citados, assim como as transformações na dinâmica espacial que estão ocorrendo na região Noroeste de Campinas, no período entre 2005 e 2018.

Além do objetivo geral, temos os seguintes objetivos específicos:

- Analisar a evolução da produção e ocupação do espaço urbano, por meio de revisão bibliográfica, consultas a documentos oficiais, trabalhos de campo, notícias e reportagens;
- Analisar os projetos do Shopping Parque das Bandeiras, dos novos loteamentos, do Corredor de Ônibus BRT (*Bus Rapid Transport*), do Termo de Ajustamento de Conduta Acordo e Compromisso (TACAC)<sup>10</sup> e as Leis dos Planos Diretores para compreender a relação entre o Poder Público Municipal e o setor imobiliário;
- Investigar as ações dos agentes setor imobiliário e Poder Público Municipal entre os anos 2005 e 2018, pesquisando evidências de como eles se articulam, quais são as empresas envolvidas e quais seus tipos e ações para a refuncionalização do objeto de estudo.

---

<sup>9</sup> Além das análises realizadas no mestrado, a pesquisa é fruto também de iniciações científicas realizadas entre 2016 e 2018, que resultaram no trabalho de conclusão de curso da graduação em Geografia (BRASCO, 2018). Agora, no mestrado, os dados coletados e as informações adquiridas, depois de tantos anos investigando a formação espacial da região, ganham amadurecimento com o estudo do processo de produção do espaço no recorte estabelecido.

<sup>10</sup> Acordo firmado entre as empresas proprietárias do Shopping Parque das Bandeiras e a Prefeitura Municipal de Campinas. O objetivo do acordo era o de construção de uma estrutura viária que comporte a demanda do *shopping center*, medida não atendida até hoje.

É utilizado o método da Geografia Crítica, da produção do espaço urbano que utiliza o método do materialismo dialético: a região foi estudada sob a perspectiva de compreendê-la enquanto uma particularidade, com o intuito de, partindo dela, abarcar a totalidade das relações sociais concretas (RODRIGUES, 1998; MARX, 1859). A região Noroeste de Campinas possui características próprias de ocupação e produção do espaço urbano, mas está dentro de uma totalidade, que é o processo de urbanização capitalista.

Esta forma de pensar, do geral para o específico, do teórico para o prático, está permeada em todo o texto, pois não há um capítulo teórico e os demais capítulos com análises de documentos e pesquisa de campo. Há, ao contrário, uma articulação entre o que foi visto em campo, analisado nos documentos, notícias, mapas e leis, com a teoria. O texto da dissertação está composto de três capítulos utilizando o teórico para analisar o empírico.

Para cumprir os objetivos, foi desenvolvida uma intensa leitura sobre o município de Campinas, a partir de revisão bibliográfica sobre sua história, processo de urbanização e periferação. Foram analisadas as Leis dos Planos Diretores de 2006 e 2018, trabalhos e pesquisas anteriores sobre a cidade, a legislação urbanística e política urbana, além de informações em sites e notícias de portais eletrônicos<sup>11</sup>.

Também foi realizada uma busca aprofundada sobre a região Noroeste e o distrito do Campo Grande. Observamos que há poucas indicações bibliográficas, pesquisas e até documentos e dados oficiais do município, o que justifica inclusive a presente dissertação. Tendo como fontes informações e documentos dispersos, foi necessária uma coleta de dados para compor o primeiro capítulo: um trabalho sobre bairros em específico, como o Jardim Roseira e Fazenda Roseira (MARTINS 2011); leitura e análise do projeto de Corredor de Ônibus de BRT; análise do Relatório de Impacto Ambiental do loteamento Bela Aliança; e do Plano Local da Gestão Urbana da Região do Campo Grande de 2000. Alguns dados foram obtidos no site da Prefeitura Municipal de Campinas, mas são poucos e foram complementados também por pesquisas em notícias e reportagens.

No segundo capítulo, apresentamos uma revisão das principais políticas de planejamento e a atuação do Poder Público. Para isso, foi necessário

---

<sup>11</sup> As obras, pesquisas e dados utilizados são citados ao longo do texto.

compreender como é o planejamento das cidades através das leis de Planos Diretores, de Uso e Ocupação do Solo e interpretar as leis urbanísticas que condicionam a expansão urbana no município. Também é analisado o projeto de Corredor de Ônibus BRT, que é um dos equipamentos que estão acelerando a expansão urbana. Portanto, procura-se compreender, dentro da legislação recente e equipamento público, como se dá a relação e inter-relação do Poder Público com o setor imobiliário. Para isso, além de contar com as análises dos documentos, participamos das audiências públicas da revisão do último Plano Diretor, realizamos consultas a protocolos no site da Prefeitura e coletas de dados secundários na Secretaria de Planejamento e Urbanismo.

Em decorrência da pandemia do COVID-19, a impossibilidade de fazer trabalhos de campo para a coleta de informações secundárias deixou lacunas de dados. Portanto, algumas informações estão ausentes e não foi possível realizar um último trabalho de campo, que seria necessário para consultar novamente o protocolo do Shopping Parque das Bandeiras, acompanhar a evolução da expansão urbana e investigar novos processos e protocolos na Secretaria de Planejamento e Urbanismo. Algumas das informações que necessitamos foram conseguidas através de requerimentos pela Lei de Acesso à Informação, outras não foram atendidas, mesmo solicitando pela Lei, sendo necessário pesquisar de outras formas. Mas, mesmo assim, a pesquisa foi limitada pela pandemia: não foi possível ver o protocolo do *shopping center*, percebemos novos produtos imobiliários sendo lançados, como, ao final de 2020, quando foi inaugurado um Supermercado Pague Menos perto do bairro Jardim Florence (APAS, 2020).

Foram realizados trabalhos de campo durante o mestrado, um em abril de 2019 e o último em fevereiro de 2020. Neles, que consistiram em percorrer todo o trajeto da Avenida John Boyd Dunlop, foi possível observar as obras do Corredor de Ônibus BRT - Campo Grande, ver os produtos imobiliários e a sua evolução. Antes do mestrado também foram realizados trabalhos de campo, tanto para observar a expansão urbana, como para consultar os protocolos dos empreendimentos na Secretaria de Planejamento e Urbanismo. Os dados coletados na época de graduação ajudaram nas análises que foram prejudicadas durante o mestrado.

Além das coletas de dados secundários nas bibliografias e documentos, foi imprescindível ver, através de análises cartográficas, como se dá a produção do

espaço urbano na região Noroeste. Com o mapeamento dos produtos imobiliários, o corredor de ônibus e os zoneamentos, houve a possibilidade de compreender melhor o avanço da expansão urbana em consonância com o planejamento territorial. Para isso, foi realizada pesquisa e coleta de dados nas bases cartográficas da Prefeitura Municipal de Campinas e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Todos os mapas foram confeccionados pela autora utilizando os *softwares* Quantum GIS.

Com os dados consultados e produzidos, apresentamos o terceiro capítulo. Nele são descritos e analisados os produtos imobiliários da região. Em especial, o *shopping center*, que tem uma característica importante na produção do espaço urbano: promovem o aumento do preço da terra urbana instantaneamente onde se instalam e atraem outros produtos imobiliários ao seu redor, devido à característica de concentração de atividades comerciais e valorização urbana. Com a análise dos protocolos<sup>12</sup>, foi possível averiguar a atuação conjunta dos agentes de produção do espaço estudado. Procuramos assim, abarcar como a produção do espaço urbano foi condicionada e/ou induzida pelo planejamento urbano municipal e pela atuação do setor privado relacionado tanto à produção imobiliária do Shopping Center como aos condomínios e loteamentos.

---

<sup>12</sup> Um protocolo de empreendimento é aberto quando uma empresa entra com um projeto para aprovação da Prefeitura. Além do projeto, ficam arquivadas todas as etapas de aprovação, licenças emitidas, documentos e registros de propriedade. O protocolo do Shopping Parque das Bandeiras foi consultado uma vez quando a pesquisadora realizava iniciação científica em 2017. Devido à pandemia e ao tamanho do protocolo não foi possível consultá-lo novamente. Foi requisitado através da Lei de Acesso à Informação, mas ele não foi liberado ainda. Será necessário, após a pandemia, ir pessoalmente à Prefeitura realizar a consulta.

## **1. Análise crítica da urbanização da região Noroeste**

### **1.1. A urbanização em Campinas e a sua periferização**

A Geografia, enquanto Ciência Social, está em constante diálogo com as demais ciências. Harvey (2006 [2001]), apoiando-se na teoria marxista, analisa, a partir desta, que o Estado surge da contradição entre interesses particulares e da sociedade, sendo assim, dentro do contexto das lutas de classes. Portanto, as contradições presentes no Estado são produtos da sociedade capitalista e conseqüentemente condicionam o planejamento territorial e o processo de produção do espaço urbano (HARVEY, 2013; 2016).

O processo de urbanização se dá desigualmente nas cidades brasileiras (CARLOS, 1994; 2004; RODRIGUES, 2001), adquirindo características particulares naquelas que recebem muitos investimentos ou estão em estágios de metropolização. Em Campinas, com a ideologia do progresso<sup>13</sup>, os programas de desenvolvimento praticados pelo Estado têm seu enfoque em políticas de crescimento econômico para as grandes empresas (SANTOS, 2013 [1993]), em detrimento das necessidades da população, carente de políticas públicas de habitação, saneamento básico, emprego e direito à cidade (LEFEBVRE, 2008 [1968]).

Como já descrito na Introdução, essas políticas são características do processo de urbanização das metrópoles corporativas fragmentadas, fenômeno teorizado por Milton Santos (2013 [1993]). Em decorrência dessa urbanização acentuada, as metrópoles recebem investimentos estatais, nacionais e internacionais e, com isso, têm em seu tecido urbano a presença de empresas transnacionais, condomínios de luxo e boa infraestrutura que convivem, às vezes ao lado, com periferias sem infraestrutura urbana, precariedade habitacional, violência urbana e problemas ambientais, ou seja, a ausência de igualdade socioespacial.

---

<sup>13</sup> Atualmente, vê-se com mais destaque a ideologia do empreendedorismo: cidades governadas por bons “gestores”, políticas de isenção fiscal para atração de investimentos, legislação e Estado flexíveis em relação às demandas do mercado, o repasse da dinâmica urbana para o setor privado com as parcerias público-privadas (BERNARDINI, 2017). Ideologia que é visível nas relações entre Poder Público Municipal e setor imobiliário em Campinas, mais precisamente no recorte de estudo: o estabelecimento do Termo de Ajustamento de Conduta e o Parque Natural Municipal do Campo Grande, que é a contrapartida do Bela Aliança Bairro & Parque – casos que serão descritos no terceiro capítulo.

Justamente porque a produção do espaço urbano no capitalismo é geradora de desigualdades, ou seja, a desigualdade e lutas de classes na sociedade se materializam no espaço urbano.

Essa urbanização é constitutiva de Campinas. Cano e Brandão (2002), ao escrever sobre a Região Metropolitana de Campinas (RMC), fazem uma periodização da periferização no seu município sede. As ondas mais intensas de periferização em Campinas se deram justamente quando programas de investimentos adentraram o território municipal e expulsaram a população pobre das suas moradias por meios diretos e indiretos. Os autores destacam três momentos principais:

- O primeiro, um projeto de modernização da cidade iniciado na década de 1930, que tinha como fim os interesses do setor imobiliário e atração de capitais através da instalação de empresas, além da expulsão da população do centro. Como parte do processo contraditório, o período foi marcado pelo surgimento das primeiras favelas a partir de 1960;
- O segundo momento se deu a partir da década de 1970, com a atração de novas empresas e a implantação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), beneficiando o município com a construção das rodovias D. Pedro I, Bandeirantes e Santos Dumont, aumentando os fluxos financeiros e populacionais para a região;
- E o terceiro momento de expansão urbana periférica de Campinas é marcado pela abertura econômica do Brasil nos anos 1990: o neoliberalismo como forma de organização econômica e política e, sendo notadamente condutor de produção do espaço, gerou e gera grandes ocupações de terras urbanas em áreas periféricas, ao mesmo tempo em que foi implementado o II Polo Tecnológico e houve a ampliação do aeroporto de Viracopos, correspondendo ao período atual.

Ainda não concretizado, há um fenômeno em curso, que é a consolidação da Macrometrópole Paulista, que pode vir a ser uma cidade-região. Esta abarcará as regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Sorocaba e Baixada Santista. Tavares (2016) analisou as políticas de planejamento pelos eixos de infraestrutura criados nos Planos Plurianuais Nacionais entre 2005 e 2015 e o Plano de Ação da

Macrometrópole Paulista (2013-2040). O autor mostrou as suas implicações territoriais e apontou possíveis consequências quando estas se concretizarem por completo. Eram proposições de integração e desenvolvimento do território por eixos viários e vetores de desenvolvimento, com recursos públicos e privados, visando integração do território, maior escoamento de produção e, conseqüentemente, a atração de mais investimentos. Foram planos e investimentos iniciais realizados, mas que não são possíveis de serem mensurados, inclusive, porque há uma interrupção nas políticas de integração nacional e regional.

As consequências no processo de urbanização de uma cidade-região são apontadas por Lencioni (2017). Dentre elas, há o encontro destas Regiões Metropolitanas, pois suas malhas urbanas, redes e fluxos vão se confluindo gradativamente. Com isso, dá-se um processo acentuado de urbanização, a metropolização, que renova suas áreas e se estende até incorporar a malha urbana de outras cidades, constituindo um aglomerado metropolitano enorme e conurbado. Além disso, a autora destaca as redefinições de fluxos de capitais, que se constituem com maior complexidade e densidade, as alterações nas centralidades e reestruturação produtiva e urbana nas cidades que fazem parte da cidade-região.

Mas, Campinas tem suas particularidades. Bernardini (2017) destaca que, ao contrário da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), não há uma conurbação plena dos municípios da RMC. Ao invés disso, há uma fragmentação e dispersão territorial das ocupações urbanas. Fato que se dá devido à importância da RMC junto às empresas de ciência e tecnologia, enquanto a RMSP se constituiu em meio a uma economia industrial importante, agora substituída pelo seu papel na hierarquia urbana nacional, como um centro empresarial financeiro e de tomada de decisão.

E, com a criação do novo Polo de Alta Tecnologia de Campinas (Ciatec II) na Unicamp, proposta do Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018 (PD-18), a cidade recebeu em 2019 o título de “cidade mais inteligente e conectada do país” (G1 CAMPINAS E REGIÃO, 2019). É um “título” que destaca o município para a atração de novos investimentos. No entanto, títulos são inverossímeis ao analisar o território municipal e as condições de vida da população como um todo, uma vez que apenas uma parte da cidade pode ser considerada “inteligente e conectada”, pois a região periférica conta com deficiências estruturais primordiais, como

saneamento básico, moradias em condições precárias e longos deslocamentos para o trabalho/estudo.

DELCOL (2016) mostrou, em profunda análise, as discrepâncias presentes no tecido urbano e social da cidade, que em 2013 foi classificada como uma metrópole com bom índice de bem estar social, o Índice de Bem-Estar Urbano, em uma pesquisa que comparou as metrópoles brasileiras, realizada pelo Observatório das Metrópoles. Dessa forma, cabem algumas perguntas: a quem servem esses índices e investimentos? Quem, em Campinas, tem o direito a ser conectado e possuir bem-estar urbano? O que é observado, nos índices em geral, é sempre a “invisibilidade” da periferia, já que ela não “vende”, ou seja, não atrai investimentos. Portanto, os índices são comparativos entre cidades e metrópoles e não consideram o intraurbano.

Por conseguinte, mesmo vislumbrando um novo possível período de investimentos, percebe-se que há uma relação entre investimentos e infraestrutura urbana na escala municipal e regional, desenvolvendo e valorizando algumas áreas em detrimento de outras. Sendo que, as áreas onde se investe podem provocar a expulsão da população pobre e aumentar a periferização (RODRIGUES, 2007).

No objeto de estudo há a construção de um *shopping center*, o Shopping Parque das Bandeiras, o Corredor de Ônibus BRT (*Bus Rapid Transport*), novos loteamentos e condomínios fechados para a classe média e um novo planejamento para a avenida central da região calcado na Lei do Plano Diretor (CAMPINAS, 2006; 2018) e na Lei de Uso e Ocupação do Solo (CAMPINAS, 2018), ambas revistas em 2018. São investimentos no espaço que podem levar a população local, que era a principal agente de produção do espaço até então, a migrar para a franja periférica ou para outros municípios da RMC.

Esse processo não é exclusivo dos fenômenos analisados nesta dissertação. Cobos (2014) mostra que as cidades latino-americanas sempre tiveram sua urbanização condicionada pelo processo de acumulação de capital. Em seu artigo, ele destaca as tendências na urbanização e expansão urbana das cidades da América Latina. Uma das tendências apresentadas é a de que a propriedade privada e a sua renda da terra condicionam os processos de expansão e reconstrução urbana. Dessa maneira, a expansão urbana e as intervenções urbanísticas têm impactos diretos no preço da terra, tanto em sua compra quanto venda e aluguel,

assim como custos de vida indiretos, que afetam os mais pobres primeiro e de forma negativa, aumentando as migrações intraurbanas, ou seja, dentro do próprio município e para cidades vizinhas.

## **1.2. A região Noroeste, o distrito do Campo Grande e sua análise intraurbana**

O processo de urbanização e a periferização são condicionados pela propriedade privada da terra, que é de importância fundamental para a produção da dinâmica urbana. Além de compreender essa premissa, é importante também conhecer a história da produção do espaço da região Noroeste de Campinas, a fim de entender a particularidade dentro da totalidade.

Martins (2011) fez um levantamento histórico da Fazenda Roseira, cuja antiga casa-grande atualmente é a Casa de Cultura Fazenda Roseira<sup>14</sup>, no bairro Residencial Parque da Fazenda. A autora mostrou que, até o Plano Diretor de Campinas de 2006, a região Noroeste (Campo Grande) e Sudoeste (Ouro Verde) eram uma só, denominada Sudoeste. Em alguns momentos, a história delas, que hoje em dia são dois distritos, confluem. Até porque o uso e ocupação do solo são processos muito parecidos nas duas áreas, conforme serão descritas a seguir.

Ao contrário da região rica do município, na periferia nunca houve um desenvolvimento intenso do café. A presença de solo arenoso de baixa fertilidade natural e sua alta susceptibilidade à erosão, não permitiram que o Campo Grande participasse ativamente da produção agrícola para exportação. Existem poucas sedes, ou casas-grandes, na área, o que denota que o ciclo do café foi curto, sendo substituído por áreas de pastagem e, posteriormente, áreas de reflorestamento com eucaliptos e *pinus* (MARTINS, 2011; PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2000).

No início do século passado, a porção Sudoeste de Campinas presenciou várias oscilações de suas atividades econômicas. Nas décadas de 1920 a 1930, havia a predominância de extração mineral no Vale do Rio Capivari, enquanto a produção agrícola no Campo Grande era decadente, com a população e ocupações urbanas muito dispersas. Entre 1930-40, ocorreu crescimento da indústria da

---

<sup>14</sup> Casa de Cultura que possui a coordenação pela pesquisadora. Sendo este um dos trabalhos mais completos sobre a área de estudo desta pesquisa.

construção civil, com ampliação da indústria cerâmica, quando várias unidades foram instaladas com suas respectivas vilas e bairros operários. E, na década seguinte, a região do Campo Grande participa, em pequena escala, da produção hortifrutigranjeira (MARTINS, 2011).

Mas, apesar de todas essas iniciativas e atividades econômicas em crescimento, a área permanece periférica e com pouca infraestrutura, inclusive para escoamento da produção. Conseqüentemente, todas essas atividades permanecem inexpressivas se comparadas à cidade como um todo (MARTINS, 2011).

No processo de urbanização do Campo Grande existe um marco importante: a venda de parte da Fazenda Roseira. A partir dessa venda, seu parcelamento urbano e delimitação de ruas se inicia. É nesse momento que há a transformação gradativa do rural para o urbano. Iniciando, então, a abertura e consolidação da Estrada do Campo Grande, o trilho do bonde ligando Campinas a Monte Mor e linhas e torres de eletrificação (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2017).

Além desse, existe outro marco importante no processo de periferização: após a inauguração, em 1948, da Via Anhanguera em Campinas, a urbanização se expande de forma diferenciada, passando a existir uma delimitação entre a “Campinas de cá” e a “de lá”, em relação a rodovia que cortou o município na época (HELENE, 2012).

A porção Sudoeste da cidade se tornou uma região de passagem, pois as estradas Amoreiras, Roseira e do Campo Grande, atual avenida John Boyd Dunlop, eram vias que ligavam a outras cidades importantes, como Itu e Sorocaba. A zona urbana ia até o Parque Industrial e o Jardim Pompéia, próximos à Avenida das Amoreiras, ou seja, a região do Campo Grande ainda era considerada rural (MARTINS, 2011).

Na mesma época, também começaram a surgir empreendimentos imobiliários na periferia, principalmente ao longo de vias como a Estrada de Viracopos, atual Rodovia Santos Dumont. Eram empreendimentos industriais, construídos principalmente na região Noroeste. Entre eles está a fábrica de pneus Dunlop, atual Pirelli, que se instalou entre o Rio Capivari e o Córrego Piçarrão (MARTINS, 2011).

O controle dos padrões urbanos e de ocupação de vazios dentro do perímetro urbano foi efetivado pelo Poder Público até 1946. Após, as transformações urbanas aumentaram, justamente com a implementação de grandes indústrias e seu conseqüente crescimento populacional (BADARÓ, 1996), a ponto de que, nos primeiros anos da década de 1950, a cidade já estava com 75% de sua área urbana loteada. Enquanto isso, boa parte desses lotes novos não foram para suprir a demanda por moradia, mas para a especulação em áreas ricas e pobres, como é o caso do Cidade Satélite Íris (CAMPINAS, 2000; COPOLA, 2016).

O controle urbanístico para a aprovação de novos loteamentos foi feito com a Lei 1.993/59, que ainda está em vigor e é problematizada por Leonelli e Campos (2018)<sup>15</sup>. No entanto, a lei não interrompeu o processo de expansão da urbanização até a década de 1980, retornando com intensidade nos anos 1990 (CAMPINAS, 2000).

De acordo com o histórico do processo de urbanização descrito no Plano Local de Gestão do Campo Grande:

Existia a perspectiva de valorização, a curto prazo, dos loteamentos de periferia; um certo apelo “progressista” nas propagandas de lançamento desses novos loteamentos e uma falta de visão dos compradores quanto ao fenômeno de periferização.

Para esses compradores, o fato dos loteamentos não possuírem infraestrutura adequada e, portanto, não comportarem construções imediatas de moradias não importava muito, pois a oportunidade e o preço compensavam. Mesmo sendo comercializados a preços relativamente baixos e com prestações a longo prazo, tais loteamentos totalizavam valores médios finais por metro quadrado de 5 a 10 vezes maiores do que os valores originais das glebas brutas (CAMPINAS, 2000, p. 34).

Portanto, dentro dessa vontade de especulação, vemos que a urbanização se intensifica, se expande e se concentra no poder dos proprietários de terra. Essa intensificação no contexto dos anos 1950/60 condiz com o fenômeno descrito por Ferrari (2012), de que a industrialização era fenômeno indutor de urbanização, uma vez que, na época, a instalação da fábrica de Chapéus Cury e a

---

<sup>15</sup> No próximo capítulo serão analisadas as leis urbanísticas.

Dunlop (atual Pirelli) geraram ocupações urbanas e novos bairros em seu entorno (COPOLA, 2016). É preciso lembrar que, além das indústrias, são necessárias vias de deslocamento dos trabalhadores, matérias-primas e produtos (FERRARI, 2012).

A abertura da Avenida John Boyd Dunlop<sup>16</sup> (1956), além de proporcionar uma via independente da região do Campo Grande para o centro, fez com os primeiros loteamentos surgissem: Jardim Cidade Satélite Íris (3.966 lotes), Jardim São Judas Tadeu (972 lotes), Jardim Santa Rosa (989 lotes) e Jardim Sulamérica (477 lotes) (CAMPINAS, 2000; MARTINS, 2011).

Sobre esse processo inicial de ocupação, o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do loteamento Bela Aliança Bairro & Parque<sup>17</sup> descreve outra abordagem: os primeiros lotes do bairro Cidade Satélite Íris foram postos à venda e eram atrativos, pois eram próximos a campos e áreas ainda não ocupadas, portanto, um produto imobiliário, na época, próximo ao verde<sup>18</sup>. Percebe-se que os primeiros loteamentos, mesmo sendo construídos em área periférica e rural, proporcionando dificuldades para o acesso ao centro, eram, no entanto, produtos imobiliários para aqueles que trabalhavam nas unidades fabris e queriam adquirir a casa própria. Fato que corrobora com o histórico de especulação apresentado pelo Plano Local de Gestão (CAMPINAS, 2000).

Em conjunto com empreendimentos e a lógica rentista de ocupação do espaço urbano, na década de 1970, a expansão periférica voltou a acontecer com mais intensidade (CAMPINAS, 2000). Muito em decorrência da criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) em 1964 e do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) em 1966. O objetivo do BNH era produzir moradia aos trabalhadores e investir na modernização do urbano, que seria financiado pelo FGTS. Este, até 1982, foi administrado pelo Sistema Financeiro Habitacional (SFH) do BNH e depois passou a ser pela Caixa Econômica Federal (CEF) (RODRIGUES, 2007; 2013).

A criação do BNH, do SFH e do FGTS possibilitaram a construção de conjuntos habitacionais populares, muitos fora dos perímetros urbanos na época. O

---

<sup>16</sup> Como será descrito, a Avenida John Boyd Dunlop foi um desmembramento da Fazenda Roseira, que deu origem à estrada do Campo Grande e que cortava a propriedade da família Cantúcio. Assim que foi inaugurada, a proposta era cobrar uma taxa a quem trafegava por ela (MARTINS, 2011).

<sup>17</sup> Um dos empreendimentos imobiliários que serão estudados com profundidade no terceiro capítulo.

<sup>18</sup> Relatório de Impacto Ambiental escrito pela empresa Arbórea Ambiental, em 2010, para requerer as licenças ambientais para o loteamento Bela Aliança Bairro & Parque, que será descrito no terceiro capítulo.

BNH por meio das COHABs (Companhia de Habitação Popular de Campinas)<sup>19</sup>, com os fundos do FGTS, contratava empresas construtoras que edificaram conjuntos habitacionais e loteamentos populares nos terrenos também adquiridos pelo BNH. Esse processo facilitaria a compra da casa própria pela população. Para a sua compra, a pessoa poderia retirar parte ou todo o seu FGTS e financiar sua moradia (RODRIGUES, 2013).

Com essa dinâmica de expansão urbana, o que ocorreu foi o esgarçamento, mas de forma esparsa, da malha urbana: loteamentos sem infraestrutura urbana distantes entre si e cercados por muitos vazios urbanos. A maioria dos conjuntos habitacionais e loteamentos do BNH, em Campinas, estão nas regiões Noroeste e Sudoeste (CAMPINAS, 2017).

Essa política de habitação popular, analisada por Rodrigues (2011), identificou que, além de retirar a estabilidade dos trabalhadores, substituindo a estabilidade no emprego com a possibilidade de adquirir sua moradia, também acarretou na difusão de uma urbanização condicionada pela propriedade privada e ilusão de que a construção de moradias populares resolveria os conflitos urbanos.

Na verdade, muitos conflitos urbanos surgiram em decorrência desse processo, pois as moradias passaram a ser construídas em áreas sem infraestrutura urbana e distantes dos centros, ou seja, institucionalizou-se o processo de periferização, resultando na acentuação da desigualdade espacial. Concomitante a este processo, destacam-se construções que são colocadas no mercado para serem alugadas.

A ideologia da casa própria não é o problema, muito pelo contrário, já que este é um meio de sobrevivência básico para qualquer ser humano. O principal ponto negativo da política do BNH é a proliferação de moradias de acordo com a lógica rentista da terra: moradia de interesse social deve atender às necessidades da população, ou seja, transformar a lógica rentista da produção do espaço urbano em uma lógica de equidade espacial. A construção de moradias distantes entre si e do centro, nas franjas periféricas, fora dos perímetros urbanos, sem infraestrutura urbana e permeadas por vazios especulativos não apresenta interesse social, que é o da moradia digna como direito em todos os seus aspectos e dimensões.

---

<sup>19</sup> Em Campinas há a COHAB Bandeirantes e a COHAB Campinas.

Ao mesmo tempo em que há a expansão de conjuntos e loteamentos populares, nas décadas de 1970/80, ocorreram vários investimentos na região do Campo Grande: nova linha férrea da FEPASA, atual Ferrobán – Paulinea/Sorocaba (1973), Campus II da PUC Campinas e o Hospital Celso Pierro (1976), abertura da Rodovia dos Bandeirantes (1978), Conjunto Habitacional COHAB Parque Itajaí I (1985), COHAB Parque Itajaí II (1989), Loteamento Parque da Floresta (1990), Aterro Sanitário do Parque Santa Bárbara (1987) (CAMPINAS, 2000; MARTINS, 2011). Obras que apontam a articulação da produção estatal e privada.

A ocupação efetiva, larga e esparsa por novos loteamentos ocorreu ao mesmo tempo em que a Prefeitura destinava uma área institucional, ao lado da fábrica da Pirelli, para ser o principal depósito de lixo doméstico, hospitalar e industrial (classes I, II e III de resíduos), ou seja, sem tratamento algum e à céu aberto – o chamado “Lixão da Pirelli”. Ocorreu a ocupação por favelas em seu entorno, com pessoas que sobreviviam da coleta destes resíduos. O lixão operou entre 1972 e 1984, mas mesmo após sua desativação, ainda é uma área de risco, pois há contaminação do solo, das águas superficiais e subsuperficiais, ou seja, rios e lençóis freáticos (CAMPINAS, 2000; 2007).

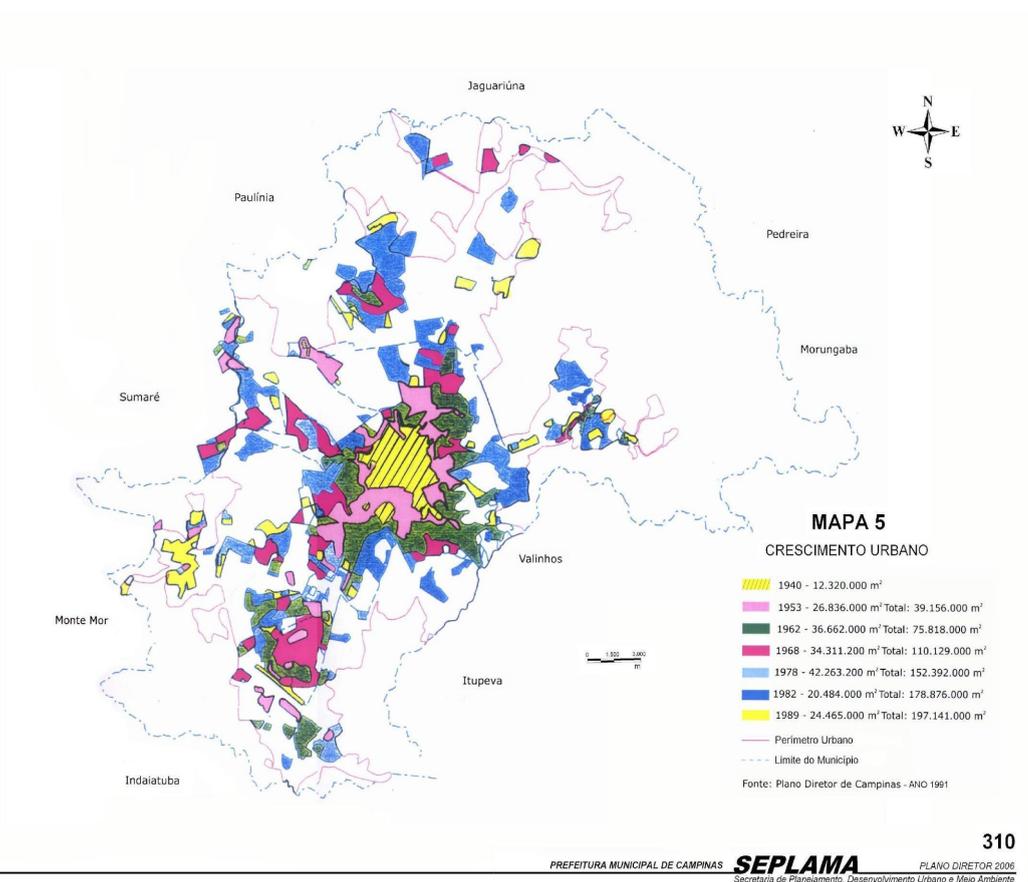
Nos anos 1990, ocorrem novas intervenções pelo Poder Público e setor privado na região: Terminal de ônibus do Campo Grande (1991); loteamento Parque Floresta (1990); reforços de alimentação e reservatório da SANASA (1992); Parque Itajaí III e IV (1993/1994); Conjuntos Habitacionais do programa Minha Casa/COHAB – Cosmos I e II (1994) e Campos Verdes (1995); Terminal Itajaí e duplicação da Avenida John Boyd Dunlop entre 1994/96; aterro sanitário do Complexo Delta (1995); são realizados novos estudos ambientais na área do “Lixão da Pirelli” – porém, ainda não remediada; e há o prolongamento da Rodovia dos Bandeirantes nos anos 2000 (CAMPINAS, 2000; 2007; MARTINS, 2011).

Apesar da abertura de novos loteamentos, da obra de duplicação da avenida, da instalação da PUC-Campinas, do Hospital Celso Pierro, de indústrias como a Pirelli, cerâmicas, olarias e de atividades extrativistas de areia ao longo dos rios Piçarrão e Capivari, o que predominou no histórico de uso e ocupação foi uma política de atuação do Poder Público de forma a mantê-la como periférica. Porque, como já descrito, as desigualdades resultantes da sociedade capitalista se

materializam na produção e reprodução do espaço e, portanto, o Poder Público e o setor imobiliário atuam seletivamente nele.

Na Figura 2, está o mapa de crescimento urbano de Campinas (1940-1999). Ele foi elaborado durante a revisão do Plano Diretor de Campinas de 2006 e está disponível no *site* da Prefeitura. No mapa, é possível ver a urbanização de Campinas, sua distribuição desigual e combinada, ou seja, a expansão habitacional que deixa vazios urbanos. As áreas vazias são deixadas para serem ocupadas quando for interessante para o setor imobiliário. Da mesma forma que a implantação de conjuntos habitacionais das décadas de 1970 e 1980 deixaram amplas áreas vazias apropriadas pelo setor privado.

Figura 2. Mapa de crescimento urbano de Campinas (1940-1999)



310

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS **SEPLAMA** PLANO DIRETOR 2006  
Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, 2006.

No ano 2000, quando o planejamento e investimentos públicos começam a ter mais destaque, foi descrito no Plano Local de Gestão que o Campo Grande

possuía uma complexa estrutura jurídico-fundiária: loteamentos regulares e irregulares, glebas ainda não cadastradas e algumas ocupações, parte delas em vias de regularização. No mesmo ano, a população, de acordo com o Censo Demográfico, era de 196.381 pessoas, dentre as quais, 45.451 pessoas viviam em condições de sub-habitação, número que corresponde a 35,61% da população vivendo nestas condições em Campinas. Nesta época eram conhecidas dez favelas e dezoito ocupações<sup>20</sup> (CAMPINAS, 2000; 2007).

O distrito do Campo Grande está a 20 km do centro da cidade, tem predominância de uso residencial, caracterizando-se, portanto, como região dormitório: faltam áreas geradoras de emprego efetivo e bem remunerado, existem poucas instituições de ensino e pesquisa, desenvolvimento de tecnologia<sup>21</sup> e menos ainda, áreas de lazer e cultura. Diante disso, a dependência do centro é sanada por apenas uma via de acesso, que é a Avenida John Boyd Dunlop (CAMPINAS, 2000).

No processo de revisão do Plano Diretor, iniciado em 2015, o Poder Público considera que houve contribuições da população, no sentido de apontar suas demandas. Algumas delas<sup>22</sup> entraram na redação do Caderno de Subsídios da Revisão do Plano Diretor (2017).

No distrito do Campo Grande foram demandadas mais ações de recuperação ambiental, pois existem famílias vivendo em áreas classificadas como de fragilidade ambiental, apresentando, portanto, riscos de alagamento, deslizamento e passivos ambientais, como o “Lixão da Pirelli”. Sendo assim, é imprescindível a recuperação de áreas verdes e de recursos hídricos, de planos de ação para Áreas de Preservação Permanente, corredores ecológicos, áreas de lazer e mais áreas verdes (CAMPINAS, 2017).

Na Figura 3, está assinalado o uso e ocupação do solo real no ano de 2015. Ao analisá-lo, é possível ver toda a descrição histórica apresentada até aqui. Uma presença marcante de uso residencial periférico, permeada por muitos vazios

---

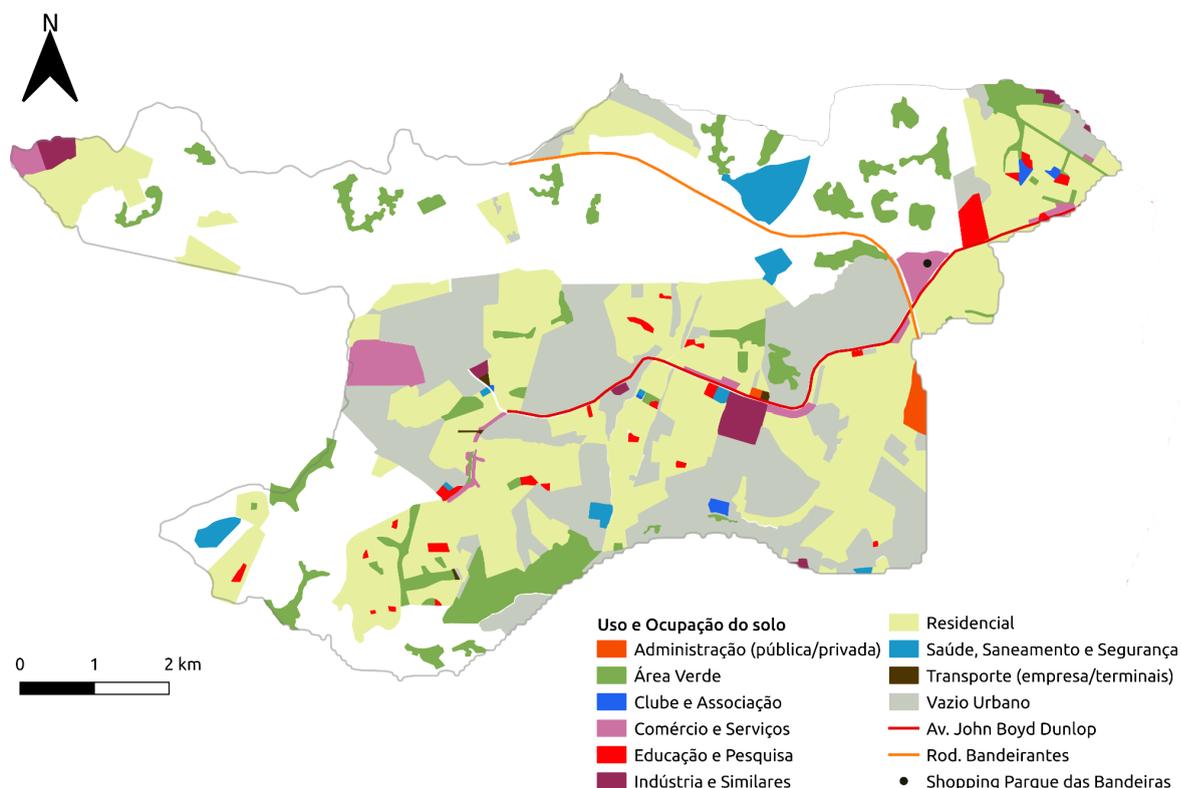
<sup>20</sup> O Plano Local de Gestão do Campo Grande mostra que para a Prefeitura existe uma diferença entre ocupação e favela, que, no caso, é uma diferença temporal: “os assentamentos populares ocorridos espontaneamente até 1990 são considerados favelas, e, portanto, passíveis de avaliação técnica quanto às possibilidades de regularização jurídica. Os demais assentamentos populares espontâneos ou organizados ocorridos pós-1990 são considerados ocupações, com restrição a processos de regularização jurídico-fundiária.” (CAMPINAS, 2000, p. 40).

<sup>21</sup> Somente em 2020 foi inaugurado o Instituto Federal no Jardim Florence (RÔVEDO, 2019).

<sup>22</sup> No próximo capítulo serão abordadas as deficiências participativas desta revisão do Plano Diretor na cidade.

urbanos. Apenas uma grande avenida de ligação ao centro. Poucos equipamentos públicos de educação, saúde e lazer, pouco uso comercial e ainda menos indústrias. Mostrando que é uma região carente de oportunidades de emprego e infraestrutura urbana até hoje. No Mapa também está destacada a Rodovia dos Bandeirantes e o Shopping Parque das Bandeiras.

Figura 3. Mapa - Uso e ocupação do solo na região Noroeste em 2015<sup>23</sup>



Fonte: FUPAM, 2015; IBGE, 2020. Elaborada pela autora.

Além da mescla de usos habitacionais de baixa renda, poucos comércios e indústrias, há também usos rurais – uso rural no meio do urbano e ocupação urbana em área rural – e extrativismo de areia nas margens do Rio Capivari. Sobre a área de influência deste rio, é importante mencionar que, em 2004, foi criada a

<sup>23</sup> Mapa confeccionado a partir do levantamento realizado em 2015 pela Fundação Para a Pesquisa em Arquitetura e Ambiente (FUPAM), da Universidade de São Paulo (USP). A FUPAM foi contratada pela Secretaria de Planejamento de Campinas para realizar um diagnóstico para o Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018. O mapeamento contém o uso real do solo em toda a cidade, bem como outros dados importantes. Para a confecção do mapa, utilizou-se o Mapa de Uso e Ocupação Real do Solo de Campinas como base para mapear a região Noroeste e detalhá-la.

Operação Urbana do Parque Linear do Rio Capivari (Lei Complementar nº 12/2004). Operação que prevê intervenções urbanas coordenadas pela Prefeitura, proprietários de terras, usuários do rio e investidores na área de influência do Parque Linear (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2007).

Dentre os usos rurais estão grandes áreas de reflorestamento, chácaras de lazer, áreas de pastagens, clube recreativo, horticultura e floricultura. Ainda há a presença de antigas fazendas, como a Fazenda das Acácias. Há também demarcada a Área de Proteção Ambiental do Campo Grande e o Parque Natural Municipal do Campo Grande<sup>24</sup>, ambos criados em lei em 2011, mas que somente agora começam a ganhar forma (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2017).

Além disso, coloca-se uma barreira física à sua integração com o território municipal: a Rodovia dos Bandeirantes. Ela ainda não tem conexão direta com a Avenida John Boyd Dunlop. Fato que ocorre mesmo com um processo em curso de conurbação com Hortolândia, Monte Mor e Sumaré (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2017).

A importância da avenida para a região permanece. É a avenida mais extensa da cidade, com 13 km, que se inicia no bairro Vila Teixeira e termina no Terminal de Ônibus do Campo Grande. Ao longo de sua extensão e em quadras lindeiras é onde se concentra a atividade comercial, com maior volume no seu início e continua, mesmo que de forma mais rarefeita, até o seu final, no Residencial Campina Grande e no terminal de ônibus. Possui tráfego intenso e não comporta a necessidade diária de deslocamento da população (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2017).

Uma das mais recentes e completas caracterizações da região foi encontrada no projeto do Corredor de Ônibus BRT (*Bus Rapid Transport*)<sup>25</sup>, apresentado em 2013<sup>26</sup>. Ao dividir os bairros que serão atendidos pela obra em “bacias”<sup>27</sup>, são feitas caracterizações socioeconômicas do presente e prospecções sobre o futuro, a fim de atender a demanda por transporte público. Há uma divisão em três bacias: a do Campo Grande - compreendendo a área do Terminal Campo

---

<sup>24</sup> Este será melhor descrito quando for abordado o novo loteamento Bela Aliança Bairro & Parque.

<sup>25</sup> O projeto do corredor de ônibus será discutido com profundidade no segundo capítulo.

<sup>26</sup> Protocolo 2013/10/19268.

<sup>27</sup> Delimitações de áreas que serão abastecidas por determinadas linhas de ônibus que alimentarão, por sua vez, o Corredor Central de Ônibus BRT - este, ligará o Corredor Campo Grande com o Corredor Ouro Verde, que é o da região Sudoeste, onde fica o distrito Ouro Verde.

Grande e Terminal Itajaí, até o final do distrito, no Jardim Bassoli; a do Jardim Florence - até a linha férrea, incluindo a região do novo loteamento chamado Bela Aliança Bairro & Parque; e a do Jardim Londres - comportando a região do bairro em questão, mas também o Shopping Parque das Bandeiras e os loteamentos Jardim Ibirapuera e Residencial Parque da Fazenda.

O projeto faz a seguinte caracterização social e econômica da bacia do Campo Grande: urbanização mais recente, dos anos 1970 a 1990; com ocupação de densidade média/alta e concentração de população de renda baixa e média-baixa; área ocupada principalmente por residências uni e multifamiliares, em terrenos de menor metragem, em loteamentos de habitação popular ou conjuntos habitacionais, em sua maioria, horizontais. Também aponta para crescimento populacional, novos loteamentos, lotes vagos, vazios urbanos, falta de estrutura para comportar os investimentos futuros na região e o processo de conurbação e metropolização com Hortolândia<sup>28</sup>:

A região do Campo Grande vem experimentando intenso crescimento populacional. A existência de grande quantidade de áreas e lotes vagos torna esta área potencialmente atrativa para empreendimentos destinados à população de renda média-baixa e baixa. Há perspectiva de implantação de mais conjuntos habitacionais e loteamentos na área.

Entretanto, o crescimento da região esbarra na estruturação viária. A avenida John Boyd Dunlop é a única ligação desta porção da cidade com o restante do Município. Apenas recentemente a estrada municipal que liga o Campo Grande a Hortolândia foi pavimentada, dentro do conjunto de obras do corredor Noroeste da EMTU. Não há conexão viária com o bairro Vida Nova, que está geograficamente próximo do Campo Grande, nem com a região do Ouro Verde.

A grande quantidade de vazios urbanos e a tendência de crescimento observada indicam a necessidade de projetar a infraestrutura de transporte para esta bacia com vistas ao crescimento futuro da demanda. (f. 125).

---

<sup>28</sup> Hortolândia é uma das cidades que mais se destacam na RMC. Suas políticas de incentivos fiscais são atrativas desde a sua fundação. Nesta cidade estão instaladas importantes empresas, como a IBM, DELL, Magnetti Marelli, BS Continental, EMS-Sigma Pharma, entre outras. É interessante ver os processos de conurbação com esta cidade, bem como com Sumaré, que possui indústrias também importantes e, Monte Mor, que cresceu nos últimos anos (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2007).

Já para a bacia do Satélite Íris, o projeto aponta que esta é uma área com loteamentos mais antigos. Os demais loteamentos e bairros surgem na década de 1980 em diante. A população tem perfil de renda e habitação semelhante à bacia do Campo Grande, mas os bairros são menos densos, principalmente o Cidade Satélite Íris, que tem muitos lotes vagos, a presença do “lixão da Pirelli” e do Aterro Delta.

Na época da realização desta pesquisa, estava em estágio de finalização o Residencial Sirius, com recursos provenientes do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e que possui 2,8 mil unidades habitacionais. Mas já eram apontados, assim como mais ao final da avenida, que seriam construídos outros empreendimentos:

A região possui grandes vazios, notadamente a região da Granja Bela Aliança, entre o Residencial Satélite Íris e a Rodovia dos Bandeirantes; e a área entre o Rio Capivari e os Residenciais Cosmos e Sirius, ao sul. A infraestrutura a ser projetada deve considerar a ocupação ao menos parcial destas áreas. (f. 126).

Por fim, a bacia do Jardim Londres possui dois pólos atratores de deslocamentos importantes: a PUC-Campinas, com o Hospital Celso Pierro e o Shopping Parque das Bandeiras. Diferentemente das bacias anteriores, essa possui intensa atividade comercial na avenida em que se instalará o corredor e em outras avenidas e ruas do entorno.

O perfil de renda desta bacia é maior que o das anteriores e a descrição destacava os loteamentos destinados a famílias de perfil de renda média, o Residencial Parque da Fazenda e o Jardim Ibirapuera. Também menciona a construção de um *campus* novo da Faculdade Comunitária de Campinas (FAC), da Anhanguera Educacional, atrás do Shopping Parque das Bandeiras.

Um último e importante fator a ser mencionado é a inauguração do Jardim Bassoli. Esse empreendimento do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) funcionou como importante extensor da malha urbana, localizado praticamente ao final da região Noroeste, quase no município de Monte-Mor, ou seja, para além, inclusive, da franja periférica.

O empreendimento foi lançado em 2013 para atender à demanda habitacional. No entanto, apresenta problemas estruturais e de acabamento desde a sua inauguração. Em 2019, passou a ser investigado pelo Ministério Público

Federal, pois apresentou riscos de desabamento, levando a Defesa Civil a determinar a evacuação de três unidades. Mas, os habitantes não saíram por não ter para onde ir e, atualmente, lidam com a situação, colocando estacas como forma de se sentirem seguros diante do risco de desabamento (RAMIREZ, 2019b).

O PMCMV foi instituído como política habitacional em 2009, durante o governo da presidenta Dilma Rousseff, para impulsionar o setor imobiliário a atender a demanda por moradia. De acordo com Arantes e Fix (2009), os investimentos do programa seriam provenientes da União e do FGTS. Destes investimentos, 97% seriam para a oferta e produção diretas e seriam concedidos para as construtoras e os outros 3% seriam para entidades sem fins lucrativos, cooperativas e movimentos sociais, para a produção urbana e rural de autogestão.

O atendimento às demandas de moradia eram determinados por faixas de salários mínimos: de 0 a 3, 3 a 10 e mais de 10 salários mínimos. No caso da faixa de 0 a 3 salários mínimos<sup>29</sup>, a produção de moradias seria por oferta do setor imobiliário para o Poder Público. Portanto, era uma moradia construída por oferta, em que o setor imobiliário definiria o terreno e o projeto, venderia o que produziu para Caixa Econômica Federal (CEF) e ela faria o processo de vendas à crédito. Portanto, sem gastos de incorporação imobiliária ou comercialização e sem risco de inadimplência dos compradores (ARANTES; FIX, 2009). Este tipo de empreendimento é o que foi realizado no Jardim Bassoli, para a população na faixa entre 0 e 3 salários, quase no limite com a cidade de Monte Mor: o setor imobiliário escolheu onde seria construído, com projeto e casas precários, mas que serviu para estender a malha urbana e aumentar o preço da terra urbanizada na região.

Para a faixa de 3 a 10 salários mínimos, os recursos são provenientes do FGTS e de subsídios diretos, além de diminuição da taxa de juros, no qual o interessado poderia ir diretamente na empresa que faria a venda da casa ou apartamento e tentaria o financiamento usando seus recursos do FGTS junto à CEF (ARANTES; FIX, 2009). Este é o caso dos produtos imobiliários que serão analisados no terceiro capítulo.

---

<sup>29</sup> Após o golpe de 2016, este programa habitacional passou por modificações e perdas que retiraram, até agora, com a instituição do Programa Casa Verde Amarela, 45% dos investimentos que viriam da União, além da paralisação, em 2020, das obras para a primeira faixa e privatização da regularização fundiária (Gagnani, 2020).

A extensão da malha urbana na região pelo empreendimento do PMCMV se assemelha à dinâmica constituída pelos empreendimentos do Banco Nacional de Habitação, com a construção de conjuntos habitacionais, moradias que podem ser financiadas pelo FGTS e em áreas sem infraestrutura urbana, portanto, terrenos em que seu preço não é tão alto. Consequentemente, são duas políticas de acesso à moradia popular que resultam na aceleração da produção do espaço urbano (RODRIGUES, 2013). No caso do Jardim Bassoli, assim como no de vários outros apontados anteriormente, além de serem construídos em locais afastados, não estavam inseridos nem ao menos dentro do perímetro urbano instituído na época.

São fatos que também suscitam a reflexão sobre o processo de conurbação entre Campinas, Hortolândia, Monte Mor e Sumaré. A expansão urbana que se desenvolve entre Campinas e Monte Mor causa confusão até no planejamento territorial, nos cadastros e políticas públicas dos dois municípios: existem lotes nos bairros São Sebastião, Jardim Paviotti I e II que, apesar de estarem em Campinas, foram aprovados e regularizados junto à Prefeitura de Monte Mor (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2007).

Caiado e Pires (2017) analisaram os vetores de expansão urbana na Região Metropolitana de Campinas (RMC), identificando 7 vetores, que coincidem com os principais eixos rodoviários, partindo do centro metropolitano. Eles estão ilustrados na Figura 4.

Figura 4. Vetores de expansão urbana – Região Metropolitana de Campinas.



Fonte: Caiado; Pires, 2017.

O vetor de expansão urbana 1, em direção a Hortolândia e Monte Mor, corresponde à expansão da região Noroeste, delimitada pensando no eixo rodoviário da SP 101/Campinas – Monte Mor. O vetor 7, é o da expansão nas regiões Sul e Sudoeste, que vão em direção ao Aeroporto de Viracopos e ao distrito do Ouro Verde. Esses dois vetores de expansão urbana na RMC coincidem com os dois Corredores de Ônibus BRT (*Bus Rapid Transport*) nas avenidas John Boyd Dunlop e Ruy Rodrigues/Amoreiras, respectivamente.

Sobre o vetor 1, Caiado e Pires (2017) dizem que é caracterizado por um padrão de assentamentos urbanos precários. É uma expansão gerada não só por parcelamentos de terras para fins urbanos, com conjuntos habitacionais populares,

mas também visando a implementação de indústrias e equipamentos de grande porte ao longo da Rodovia SP 101/Campinas – Monte Mor.

Ainda sobre este vetor, as autoras caracterizam-no como o “*locus* de localização da população regional de baixa renda” (p. 287), correspondendo à população da região Noroeste de Campinas e a das cidades de Monte Mor e Hortolândia. São áreas da RMC caracterizadas pelo perfil de baixos rendimentos, constantes movimentos pendulares e constituindo um vetor de expansão urbana precário, com crescimento populacional alto. É possível perceber isso nos dados apresentados pelas autoras: no período de 1991 a 2000, o vetor foi responsável pela maior taxa média anual de crescimento populacional, com 5,32% ao ano; mas, ao mesmo tempo em que houve este aumento, a densidade de empregos no vetor 1 foi a menor da RMC em 2003 (CAIADO; PIRES, 2017).

O que é possível considerar neste momento, no contexto de que há a construção destes dois corredores, investidas do setor imobiliário e ampliação do perímetro urbano do município pelo Plano Diretor de Campinas de 2018, é que estes dois vetores de expansão (1 – região Noroeste; 7 – regiões Sudoeste e Sul) estão em direção às regiões pobres, ao contrário dos outros vetores (os de número 2, 3, 4, 5 e 6), que são marcados pela construção de empreendimentos e condomínios fechados de luxo e que atendem à demandas específicas do setor imobiliário (CAIADO; PIRES, 2017). São vetores de expansão urbana que dialogam e muito com as cordilheiras de riqueza e pobreza propostos por Cunha e Jiménez (2006).

Como se pode observar com este breve histórico, são os agentes públicos, por meio de obras de infraestrutura (rodovias, ferrovias, aterro sanitário, delimitação do Parque Industrial, produção de conjuntos habitacionais, entre outros) e o setor imobiliário (com a instalação de prédios indústrias, loteamentos, centros comerciais) que introduzem e/ou aceleram a expansão da área urbana do município. Na região Noroeste, foi se constituindo ao longo dos anos uma urbanização esparsa e repleta de vazios urbanos. A infraestrutura urbana, embora precária, é fruto de conquistas da população por condições dignas de vida, como as reivindicações para a duplicação da avenida, linhas de ônibus, iluminação pública, saneamento básico, escolas, creches, postos de saúde, entre outros equipamentos públicos.

Em um dos protocolos dos empreendimentos analisados, o Bela Aliança Bairro & Parque, é apontado que, além da carência de infraestrutura urbana, há

também falta de Áreas Institucionais para a construção de novos Equipamentos Públicos Comunitários de educação, saúde e lazer.

Portanto, permeia-se na periferia a dinâmica de presença e ausência do Estado (RODRIGUES, 2007). No recorte de análise, existe a presença no sentido de permitir a expansão urbana e regular, através de leis, como se darão as construções de novos empreendimentos, com seus zoneamentos e, como será mostrado adiante, até a isenção de impostos para que um *shopping center* se instale. Também há um certo senso comum de ausência do Estado. Porém, pode-se afirmar que a ausência também é presença, no sentido de que o Estado é um produto da luta de classes (HARVEY, 2006 [2001]) e, com isso, ele atua seletivamente e de diversas formas no território.

De acordo com Santos (2009 [1978]), regiões periféricas transformam-se no abrigo constante das populações pobres porque há ausência e/ou precariedade dos serviços públicos e de infraestrutura, tornando o preço dos terrenos menos custosos. Todavia, com a implantação de infraestrutura, de equipamentos e meios de consumo coletivo, as periferias deixam, progressivamente, de ser lugares habitados pelos que têm baixos salários, uma vez que a implementação de infraestrutura gera valorização da terra urbana e, por sua vez, encarece preço da terra e dos produtos que circulam nela.

Ainda, segundo o autor, pobreza e periferização estão intrinsecamente conectados pela especulação. Santos mostra como se dá a relação entre as políticas de implementação de infraestrutura e de serviços como indução da urbanização (SANTOS, 2009 [1978]). Pretende-se apontar como se dá esse processo na região Noroeste, tanto com a ação do Poder Público Municipal, quanto com o setor imobiliário.

Uma produção do espaço com produtos imobiliários para a classe média avança, agora, na periferia e se aproveita da infraestrutura presente, se sobrepondo à urbanização existente. Os agentes de produção do espaço anteriores, os movimentos de ocupação, de autoconstrução e associações de bairros, são confrontados pelos agentes do setor imobiliário e do Poder Público que implementam, ao longo dos vazios urbanos, novos produtos imobiliários com maior valor agregado, resultante da especulação ao longo deste anos. Esses produtos atraem pessoas que começam a se mudar para o local que era originalmente

daqueles que não conseguiam se instalar no centro da cidade e/ou foram expulsos dela.

Esse movimento de metamorfose do espaço urbano foi percebido no último trabalho de campo, realizado em fevereiro de 2020. Na Figura 5, há o logradouro de uma casa demolida para a construção do Corredor de Ônibus BRT. A fotografia mostra uma antiga residência, edificada por autoconstrução, que está entre os bairros Jardim Florence e o Jardim Nova Esperança.

Figura 5. Fotografia - Logradouro de antiga moradia na Avenida John Boyd Dunlop



Fonte: Brasco, 2020.

Com esse novo movimento de expansão urbana vem, também, atividades econômicas hegemônicas, que se confrontam com as atividades existentes. De acordo com o EIA/RIMA do Bela Aliança, até o início dos anos 2010, prevaleciam alguns tipos de atividades econômicas, como: atividades de subsistência a partir da agropecuária; extração de areia, com instalações simples ou precárias; atividades de lazer e cotidianas da população ribeirinha do Rio Capivari. Portanto, com a valorização, muitas famílias abandonam a atividade, pois o parcelamento de suas propriedades rurais passa a ser mais vantajoso<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Informação presente no Relatório de Impacto Ambiental realizado pela Arborea Ambiental para o Bela Aliança Bairro & Parque.

Da mesma forma, é possível articular a condição precária/subsistente de extrativismo com as diretrizes dos Planos Diretores: o Campo Grande era a região de recuperação prioritária no Plano Diretor de Campinas de 2006. As diretrizes do zoneamento para recuperação ambiental ditam que este somente pode ocorrer pela via da estruturação urbana ou manutenção de áreas verdes, mas nunca pela preservação e incentivos das atividades já realizadas no local, pelas famílias que lá estão. O mesmo ocorre no Plano Diretor Estratégico de 2018, que caracteriza a área como “Desenvolvimento Ordenado” ou de “Estruturação Urbana”. A “recuperação” pela expansão do urbano, que não recupera de nenhuma forma o “ambientalmente degradado”, mas que é vantajoso para o setor imobiliário e para o Poder Público.

Isso posto, compreender a legislação, o planejamento territorial do município e as articulações entre Poder Público e setor imobiliário no estabelecimento de leis e diretrizes são fundamentais para compreender as metamorfoses descritas. No próximo capítulo, a análise da legislação urbanística e dos planos diretores darão mais profundidade ao que foi mostrado neste momento.

## **2. O Poder Público Municipal e suas atuações no planejamento da expansão urbana**

Para analisar a legislação urbanística, utilizamos a pesquisa realizada em Campinas por Leonelli e Campos (2018), que levantaram leis vigentes e entrevistaram o responsável técnico da Secretaria de Urbanismo, com o intuito de compreender a atuação dos poderes Legislativo e Executivo. A entrevista revelou que os principais agentes que direcionam a expansão urbana atualmente não são legislativos, mas, sim, as “forças de mercado”, ou seja, os próprios empreendedores imobiliários e os financiamentos públicos para construção de empreendimentos do PMCMV. Além disso, as autoras mostraram que, mesmo com a instituição do Plano Diretor de Campinas de 2006, determinando um perímetro urbano fixo e outras providências, as leis seguidas pelas Secretarias de Planejamento e de Urbanismo são as que propiciam uma flexibilização do perímetro urbano e dos zoneamentos vigentes.

Outra análise que elucida a questão foi realizada por Bernardini (2017). A partir da investigação das leis criadas e implementadas na RMC, entre 1970 e 2006, o pesquisador teceu conclusões importantes, apontando que existe uma relação estreita entre mercado incorporador e Poder Público: o planejamento territorial privilegia a propriedade privada e o caráter rentista da terra, de forma a permitir o máximo aproveitamento pelo setor imobiliário; é tortuosa a fronteira entre o legal e o ilegal no trato do Poder Executivo e Legislativo; há um volume alto de leis aprovadas em Campinas, Valinhos, Americana, Itatiba e Indaiatuba.

Sobre a relação complexa entre a legalidade e a ilegalidade na burocracia, o autor problematiza o grande volume de leis e normas, que são pouco conhecidas pela população e, muitas vezes, também por aqueles que as operam. O desconhecimento de como a legislação é aplicada, é tanto a nível de compreensão, não permitindo entender as suas implicações, quanto ao processo de participação e/ou transformação destes mecanismos que produzem a sua cidade. Por exemplo, o que antes poderia ser ilegal, como a construção de empreendimentos fora de zoneamento apropriado, pode passar a ser legal quando o Poder Legislativo mudar o zoneamento ou características dele com uma lei complementar, permitindo o que antes seria proibido (BERNARDINI, 2017). Esses tipos de decisões do Poder

Executivo e Legislativo ficam muitas vezes dentro dos gabinetes, sem que a população saiba de onde vêm esses intuitos, como são feitos e quais as consequências para a sua cidade.

Outro problema é o número de leis aprovadas, no sentido de que muitas delas surgem para regulamentar, colocar adendos ou outras funções que não foram atendidas nos Planos Diretores (PDs) ou Planos de Uso e Ocupação do Solo (PUOSs). O que, além de ser ruim do ponto de vista prático e burocrático, denota a exclusão da participação da sociedade na elaboração das leis que propiciam ou desvirtuam a prática do planejamento territorial do qual deveriam ter participado. Bernardini (2017) observou que em muitos municípios da RMC, logo após a aprovação de PDs ou PUOSs, há a aprovação de muitas outras leis que modificam ou alteram as diretrizes nas leis de planejamento<sup>31</sup>.

Seja para regulamentar como será a prática ou preencher lacunas não atendidas pelos PDs e PUOSs, é difícil associar que existam tantos problemas ao rever uma lei por dois anos ou mais, com participação ampla da sociedade e que sempre existam falhas a serem complementadas após o período de participação. Inclusive, porque Planos Diretores e Planos de Uso e Ocupação do Solo existem e são realizados há décadas, com vasta bibliografia sobre o tema e muitos profissionais de diferentes áreas para suas elaborações e reflexões acerca do planejamento territorial e regional (BERNARDINI, 2017).

Esses estudos elucidam também as questões concernentes às expansões de perímetro urbano em Campinas. O perímetro aumentou drasticamente nos anos 1990, pela Lei 8.161 de 16 de dezembro de 1994, passando a compor muitos dos loteamentos e conjuntos habitacionais construídos em área rural. Além disso, a Lei também propunha que se uma propriedade fosse rural, mas tivesse 70% ou mais de sua área dentro do perímetro, este se expandiria automaticamente (CAMPINAS, 1994). Em 1996, foi criada outra lei que propunha a possibilidade de aprovação de bolsões urbanos em áreas rurais (CAMPINAS, 1996).

Até 1994, a região Noroeste estava fora do perímetro, mesmo com uma ocupação urbana considerável, com vários loteamentos e conjuntos habitacionais

---

<sup>31</sup> Como, por exemplo, a Lei nº 10.617 de 15 de setembro de 2000 (CAMPINAS, 2000), que alterou o zoneamento da Rua Joseph Gorsin, no Jardim Melina I, localizado próximo ao Aeroporto de Viracopos e adicionou glebas aduaneiras ao perímetro urbano. A inserção de “ruas de lazer” que até então estavam fora do perímetro urbano (CAMPINAS, 2009).

populares com financiamento pelo BNH (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 1995). A maioria dos bairros da região foram criados assim, seja com financiamento do BNH (Jardim Ipaussurama, Jardim Roseira, entre outros<sup>32</sup>), seja com ocupações, como o Morro dos Macacos (MARTINS, 2011). Mas, além de aumentar o perímetro urbano em 1994 e instituir uma lei de bolsões urbanos em 1996, o perímetro se expandiu também em 1997, 2003 e 2004 (CAMPINAS, 1997; 2003; 2004); e, depois, com a revisão do PD-06, houve a instituição de uma nova regionalização e zoneamento, com diretrizes e formas de organização do território.

As leis aprovadas mostram que, nas décadas de 1990 e 2000, a alteração do perímetro urbano foi uma decisão conjunta entre Poder Público e setor imobiliário. Bernardini (2018), ao analisar a expansão da mancha urbana na RMC, entre 1970 e 2006, provou que a ampliação de áreas para a expansão urbana não levou necessariamente ao crescimento da mancha urbana. Ao analisar as taxas de urbanização e crescimento urbano, em comparação com acréscimo dos perímetros urbanos, o autor destaca que:

[...] fica patente que os municípios ampliaram significativamente as áreas para a expansão urbana quando, ao contrário, o aumento de área urbanizada decresceu. Ou seja, houve um movimento inverso à tendência de ampliação da área urbanizada. Isto pode revelar que estes aumentos de perímetro estiveram mais para a criação de grandes áreas de expansão urbana, como ocorreu nas décadas de 1970 e 1980. Vale dizer, neste sentido, que não houve concomitância entre tendências reais de produção de novos empreendimentos, loteamentos e condomínios para além das áreas urbanizadas e o planejamento destas expansões. Ao não se olhar para o fenômeno com um todo, as alterações expressivas de perímetros ocorreram principalmente na década de 1990, buscaram elevar as possibilidades de transformar terras rurais em urbanas, ou mais precisamente, induzir à criação de mais áreas urbanizadas, com objetivos não tão nítidos quanto à real possibilidade, no geral, de empreendê-las (BERNARDINI, 2018, p. 17).

Nas últimas três décadas, o perímetro urbano aumentou drasticamente nas cidades da RMC e, em especial Campinas, que duplicou de tamanho. Após a lei

---

<sup>32</sup> Informações coletadas em pesquisas no Arquivo Municipal de Campinas.

de expansão do perímetro em 1996, o pesquisador observou que foram implantados pequenos empreendimentos isolados uns dos outros, assim como ocorreu nas décadas de 1970 e 1980. Portanto, o que vemos é o aumento do perímetro urbano com o fim de ampliar terras para a especulação, ocorrendo a proliferação de vazios urbanos. No entanto, foi uma expansão de perímetro válida para a região Noroeste, Sul e Sudeste, pois a ocupação urbana já era presente nelas, mesmo sendo áreas consideradas rurais pela legislação urbana. Fica evidente que a demarcação na região de 1990 a 2000 propiciou a expansão urbana nos anos 2000 e 2010 (BERNARDINI, 2018), fenômeno abordado nesta dissertação.

Bernardini (2018) discute também o fato de que a legislação urbanística da RMC entre 1990 e 2000 é uma legislação liberalizante. Já que dispõe, para o setor imobiliário, mais terras para possíveis expansões urbanas. Isso está consonante com uma nova tendência de mercado e investimentos, em que a construção civil e o setor imobiliário se tornam um negócio rentável para aplicação de capital excedente (HARVEY, 2010).

Fernandes (2013), discute que desde os anos 1970, as cidades passaram a ser progressivamente o local onde se materializa a acumulação capitalista contemporânea. Porém, houve um acirramento neste processo justamente com a guinada para o neoliberalismo, uma vez que o processo de acumulação capitalista em expansão, segundo o Banco Mundial, apontava que as cidades do “sul global” se tornariam motores de desenvolvimento, ou seja, o local onde as atividades econômicas se desenvolveriam.

Dentro desse escopo de cidade, percebemos que leis são feitas sem participação popular, sob demandas de setores com alto capital agregado, como o setor imobiliário e, inclusive, são desatualizadas e confusas para a população.

Por exemplo, não há uma lei de parcelamento do solo municipal, apenas leis soltas que se complementam com outras, a nível estadual e federal, que são utilizadas em Campinas. Leonelli e Campos (2018) fizeram o levantamento delas: leis de arruamento de 1959, de aprovação de empreendimentos urbanos de 1996, a lei que instituiu o Grupo de Análise de Projetos Especiais (GAPE) de 2012<sup>33</sup>, Grupo vigente até a revisão do Plano Diretor de 2018. Sendo assim, temos um apanhado

---

<sup>33</sup> Criado para atender a demanda de empreendimentos que seriam construídos em áreas distantes do centro, fora de zoneamentos específicos, desatualizados pela Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1985

de leis desatualizadas e que conversam entre si pela sua aplicação pontual para aprovar empreendimentos.

A desatualização não é um problema para o poder municipal, uma vez que, como dito pelo responsável entrevistado por Leonelli e Campos (2018), a urbanização de Campinas não é condicionada pela legislação e não é uma política do município. Na verdade, são interesses vinculados ao mercado e às secretarias de urbanismo e planejamento. As pesquisas desenvolvidas por Bernardini (2017) mostram que há um volume enorme de leis, atualizadas e desatualizadas, que desfazem ou complementam diretrizes de planejamento, muitas vezes lançadas após as aprovações de PDs, PUOSs e outros instrumentos urbanísticos.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo, por exemplo, somente foi revista em 2018 e, até então, a legislação de 1988 era vigente e adaptada conforme surgiam novos projetos para aprovação. Devido a isso, em 2012 foi criado o GAPE, um grupo para analisar projetos especiais, fazendo as ponderações para a sua aprovação ou não (necessidades de compensações, alterações nos projetos, etc.) para atender essa demanda.

Esse é o caso do Shopping Parque das Bandeiras, aprovado na época em que o local estava zoneado na área de influência do Aterro Delta, onde não deveria ser construído nenhum empreendimento de grande porte<sup>34</sup> e com ausência de infraestrutura viária que comporte a inserção de um centro comercial desse tamanho. A avenida John Boyd Dunlop recebe tráfego intenso de veículos com irregularidades na sua geometria: trechos com e sem pista dupla. O *shopping center* foi aprovado pelo GAPE e, ao término de sua construção, foi necessário estabelecer um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) para minimizar os impactos provocados pela sua instalação no local, já que o projeto aprovado tinha falhas de origem ou foi executado erroneamente.

Esses instrumentos de planejamento urbano são condizentes com o modo de produção atual. De acordo com Fernandes (2013):

---

<sup>34</sup> De acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo (1988) vigente na época, a área onde foi construída o *shopping center*, era área de influência do Aterro Delta, onde não poderiam ser construídos empreendimentos de grande porte.

Os anos 90 inauguram no Brasil novas formas de planejar e produzir cidades e territórios. Elas decorreram da crise do regime fordista de acumulação; da ampliação desmedida das redes globais de troca de mercadorias e serviços, reconfigurando fluxos e hierarquias; e da ideologia neoliberalizante do Estado, que veio acompanhada de toda a discussões (e ação) sobre flexibilização dos aparatos de regulação, instaurando novas formas de articulação entre o público, que cedeu lugar, e o privado, que angariou ganhos expressivos de legitimidade política e jurídica (FERNANDES, 2013, p. 93).

Nesse tipo de planejamento neoliberal, vemos todas as práticas de legislação que serão descritas no texto: Planos Diretores Estratégicos; Termos de Ajustamento de Conduta; parques e outros equipamentos públicos como contrapartida de grandes empreendimentos, mesmo impactando negativamente o meio ambiente e a sociedade; isenções de impostos e taxas de outorga onerosa; zoneamentos e políticas públicas para atração de investimentos; e a consequente passagem da dinâmica urbana para a iniciativa privada. É um tipo de planejamento urbano que permite que o capital escoe sem empecilhos pelas cidades.

Passamos agora a analisar os Planos Diretores do município de Campinas, com foco inicialmente no Plano Diretor de 2006.

### **2.1. Lei do Plano Diretor de Campinas de 2006 (PD-06)**

A revisão do PD-06 começou em 2005, junto com a gestão do prefeito Hélio de Oliveira Santos (PDT)<sup>35</sup>. Esse Plano foi o primeiro da cidade a ser elaborado sob as diretrizes impostas no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001; COPOLA, 2016). Mesmo assim, o PD-06 incorporou poucas das disposições do Estatuto. E, aquelas incluídas, não foram aplicadas: IPTU progressivo no tempo; outorga onerosa; função social da cidade<sup>36</sup> e da propriedade, com diretrizes de intervenção municipal em imóveis não edificadas, subutilizados e não utilizados; e a participação da comunidade local através dos instituídos Planos Locais de Gestão

<sup>35</sup> O prefeito Hélio de Oliveira Santos, também conhecido como Doutor Hélio, é do Partido Democrático Trabalhista (PDT). Seu primeiro mandato foi entre 2005 e 2008 e o segundo entre 2009 e 2011, interrompido devido à sua cassação após o escândalo de corrupção na Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento (SANASA).

<sup>36</sup> A lei autoproclama Campinas como cumprindo sua função social para todos os habitantes (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2006).

(CAMPINAS, 2006). Diante desse panorama, podemos afirmar que Campinas não cumpre nem sua função social como cidade, dada a desigualdade socioespacial existente, nem a função social da propriedade privada, pois não há atuação para que esta função seja cumprida. Além disso, os Planos Locais de Gestão não foram concluídos e aplicados (LEONELLI; CAMPOS, 2018).

Neste momento, serão analisados os capítulos do Plano Diretor e as diretrizes que concernem o objeto de estudo, a fim de compreender como as ações do Poder Público e do planejamento municipal corroboraram com o setor imobiliário, seja nas obras públicas e privadas, nos produtos imobiliários, ações de especulação e aumento do preço da terra na região Noroeste.

O capítulo sobre Política de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana traz alguns elementos que sugerem a implementação do Corredor de Ônibus BRT. Naquele momento, apenas havia projetos sobre o que seria o trajeto da antiga linha do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que é o trajeto do Corredor Perimetral de BRT, que liga os corredores do Campo Grande e do Ouro Verde na região central (CAMPINAS, 2006).

Também há menção da elaboração de um Plano Cicloviário Municipal integrado a outros meios de transporte, um Plano Diretor de Transporte. Este só foi aprovado em 2019, ou seja, depois da aprovação do Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018 (PD-18).

O objetivo da Prefeitura e Secretaria de Planejamento, na época, ao propor um plano de transportes, seria estabelecer diretrizes básicas para um sistema viário de interesse metropolitano, com a finalidade de melhorar as condições de tráfego e trânsito na Rodovia Anhanguera com a criação de vias marginais para a Avenida John Boyd Dunlop. Para concretizar esses projetos, o Plano Diretor afirma que seria importante uma revisão da legislação urbanística, aprovação de empreendimentos geradores de tráfego e estabelecimento de parcerias com a iniciativa privada para instalação de equipamentos de infraestrutura (CAMPINAS, 2006).

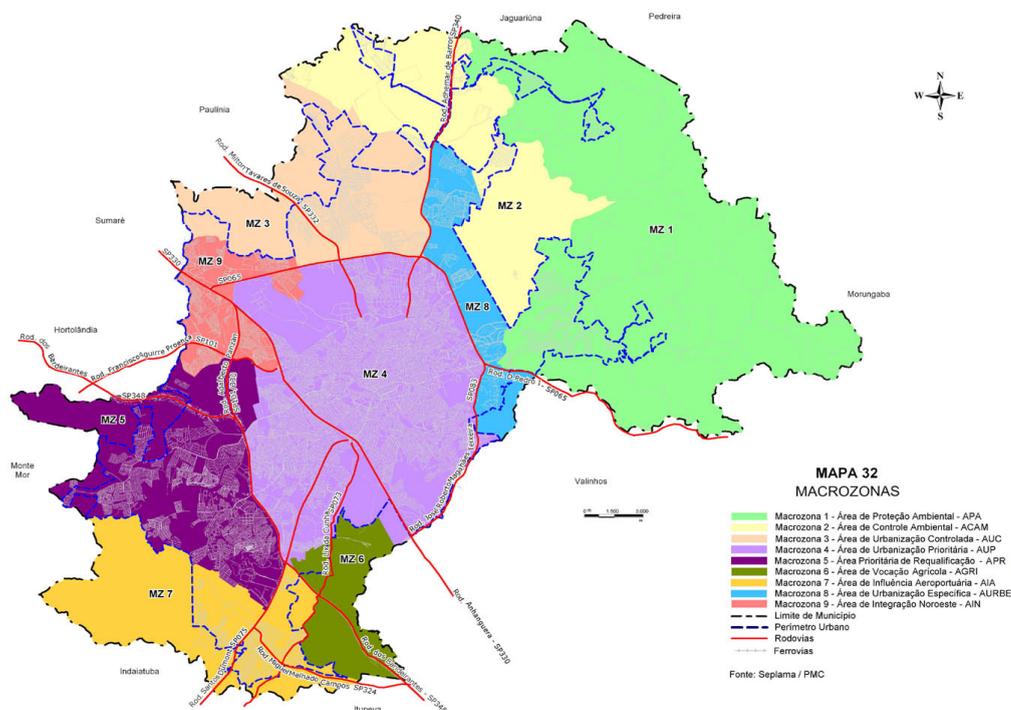
Sobre habitação, o PD-06 dispõe no Capítulo V a sua política e diretrizes. Ressaltam-se duas diretrizes que estão presentes em qualquer política habitacional municipal: universalizar o acesso à moradia com condições adequadas e reduzir o déficit habitacional, inclusive com parcerias da iniciativa privada. No entanto, são

diretrizes nunca atendidas, pois, como mostrou a Habicamp (2017), entre 2015 e 2017, o déficit habitacional aumentou 20%, passando de 30 mil para 36 mil pessoas. O cálculo do déficit é feito em função das famílias cadastradas na Cohab. O déficit aumentou apesar de inaugurações de novos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

O texto da Lei apresenta objetivos e diretrizes de desenvolvimento territorial e econômico, com eixos estabelecidos em estruturação urbana, fomento de atividades produtivas e comércios em todas as regiões, assim como incentivos à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico e científico pelos Parques Tecnológicos CIATEC I e II, centros e institutos de pesquisa, atividades logísticas e de transportes, integração de todo o território municipal através da malha viária e transporte público, mas também pela educação, cultura, lazer, esportes e via ambiental, com a requalificação de áreas degradadas (CAMPINAS, 2006).

A estruturação territorial do município seria de acordo com o macrozonamento (Figura 6) e, o desenvolvimento do município, seria coordenado pelas suas diretrizes em Lei.

Figura 6. Macrozoneamento do Plano Diretor de 2006



Vemos na Figura que existem 9 macrozonas, que, por sua vez, se subdividem em 34 Áreas de Planejamento (APs), possuindo 77 Unidades Territoriais Básicas (UTBs) ao todo. Observa-se que o macrozoneamento da época definiu a região Noroeste praticamente inteira dentro da Macrozona 5 (MZ-5). Mas, algumas de suas partes, incluindo a área do Jardim Ibirapuera e Residencial Parque da Fazenda, estão dentro da Macrozona 4 (MZ-4).

Sobre o zoneamento urbano, Bernardini (2017), problematiza a divisão territorial em “zonas”, ou seja, em compartimentos diferentes e que serão manejadas de acordo com suas características particulares. Um “mosaico urbano”, em que cada parte possui capacidade de infraestrutura diferente, com funções e lógicas distintas de ordenamento territorial. O planejamento nestes moldes, ou seja, funcionalista, se estrutura de acordo com a lógica de mercado. Isso porque, nesse tipo de planejamento, a cidade e suas partes possuem funções dentro da lógica da propriedade privada e de acumulação de capital, ou seja, as edificações, infraestrutura ou delimitação de espaços públicos são estabelecidos de forma a potencializar a renda da terra. E, agora, como nunca, a propriedade privada ganha novas dimensões mercadológicas, pois se torna um ativo financeiro nos grandes centros urbanos.

O PD-06 instituiu as macrozonas, deu diretrizes e estabeleceu uma ordem de elaboração para os Planos Locais de Gestão, na qual a MZ-5 era a primeira da lista. A MZ-5 é a Área Prioritária de Requalificação (APR) e engloba a região do Complexo Delta (do Aterro Delta), Rodovias Santos Dumont e Bandeirantes, a região do Campo Grande e parte da região do Ouro Verde (naquela época, ainda não eram distritos).

A MZ-4 é a Área de Urbanização Prioritária (AUP): área urbana intensamente ocupada, necessitando otimização e racionalização da infraestrutura, fomento de atividades mistas, consolidação de subcentros e “equacionar áreas de sub-habitação” (CAMPINAS, 2006). É a maior macrozona e abrange áreas muito distintas entre si, como o centro da cidade, bairros periféricos e zonas de expansão urbana, como o dos loteamentos Jardim Ibirapuera e Residencial Parque da Fazenda.

Nas diretrizes da MZ-4, temos as especificidades para a área em que estão os novos empreendimentos<sup>37</sup>, que é a da UTB 42:

- III – fomentar e consolidar sub-centros notadamente nas UTBs 27, 42 e 59;  
[...]
- V – priorizar investimentos públicos para as áreas ocupadas e com carência de infraestrutura;  
[...]
- XII – implantar sistema viário inter-bairros de forma a integrar a configuração radial do sistema viário atual, promovendo a interligação entre os subcentros; (CAMPINAS, 2006).

Mestre e Fonseca (2011) problematizaram essa forma de organização do PD-06. A MZ-4 comportava uma quantidade enorme de bairros, com os mais diversos perfis sociais e com necessidades de infraestrutura ainda mais complexos. Conviviam numa mesma macrozona, devendo elaborar um mesmo Plano Local de Gestão (PLG), bairros como a Vila União (uma antiga ocupação urbana periférica), o Cambuí (bairro central e tradicional) e, as já ditas, áreas de expansão urbana<sup>38</sup>.

No entanto, a MZ-4 não possui PLG e assim não é possível ter informações sobre se a população foi ouvida. E, dentro da impossibilidade de lê-lo, pode-se afirmar que os interesses da população periférica não foram sequer ouvidos. Mas, como escreveram Mestre e Fonseca (2011), a regionalização é um instrumento técnico e político do Estado que assegura projetos hegemônicos; além do silenciamento das massas, que deveriam participar do planejamento da sua cidade, mesmo que apenas através da elaboração de um PLG, há também a ausência de registro de participação popular.

Agora, detendo-se sobre a MZ-5, têm-se as seguintes diretrizes, sendo que a AP 27 condiz ao Campo Grande e a AP 28 ao Ouro Verde:

---

<sup>37</sup> Não serão citadas todas as diretrizes das macrozonas, mas somente as que concernem ao recorte de estudo.

<sup>38</sup> Mesmo com a diretriz de elaboração dos Planos Locais de Gestão, somente duas, das nove macrozonas, têm seus PLGs.

I – prever, no Plano Local de Gestão, a integração com as macrozonas 7 e 9, de forma a propiciar a requalificação e desenvolvimento de toda a região Noroeste do Município<sup>39</sup>;

II – estabelecer critérios de uso e ocupação do solo que fomentem a mescla de atividades, especialmente as geradoras de emprego, limitando as prejudiciais ao meio ambiente e as incompatíveis com a capacidade da infra-estrutura e com os usos já instalados;

[...]

V – intervir na estrutura viária para promover ligações inter-bairros e corrigir os problemas de descontinuidade nas APs 27 e 28;

[...]

VII – fomentar a estruturação de sub-centros e o fortalecimento dos centros de bairro, através da definição de incentivos à implantação de atividades terciárias e secundárias que não gerem incômodos; (CAMPINAS, 2006).

A área do *shopping center* e do Campo Grande pertencem à MZ-5, que tem o Plano Local de Gestão (PLG) disponível no site da Prefeitura. O PLG tem uma descrição mais detalhada, com diretrizes específicas, para além do PD-06, mas não propõe um plano de execução ou ações mais concretas<sup>40</sup>. O texto aprovado descreve que as vias estruturais deveriam ter usos mistos, ou seja, no Campo Grande seria a avenida John Boyd Dunlop. Também institui as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) de Regularização, as de Indução e áreas que deverão ter parcelamento, utilização ou edificação compulsórias. Dentre elas estão: o bairro Cidade Satélite Íris, uma ZEIS de Regulação; e a área da Fazenda Bela Aliança, uma ZEIS de Indução, que terá o Parque Natural Municipal do Campo Grande, criado por decreto em 2011, mas que somente agora se tornará realidade (CAMPINAS, 2012). Isso ocorrerá porque a sua efetivação será produto de contrapartida do empreendimento Residencial Bela Aliança Bairro & Parque, que será analisado no próximo capítulo.

Ribeiro e Moreira (2014) confrontaram o Plano Local de Habitação de Interesse Social de Campinas de 2011 (PLHIS) com os PLGs do PD-06. Ao analisar os dois, as autoras mostram que, enquanto o primeiro apontou áreas mais centrais para a construção de habitação de interesse social, o segundo delimitou áreas

<sup>39</sup> Na época, o Ouro Verde, o Campo Grande e os bairros da MZ-9 eram considerados região Noroeste (ver Figura 3).

<sup>40</sup> Veremos adiante que, na revisão do Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018, é cobrado que este PLG seja cumprido.

periféricas<sup>41</sup>. Portanto, apesar de ter sido elaborado um Plano Local de Habitação no ano anterior, este não foi utilizado para compor o PLG da MZ-5<sup>42</sup>. O Plano, escrito para guiar futuras leis e políticas públicas, não substitui as decisões que são frutos de uma relação poderosa entre Poder Público e setor imobiliário<sup>43</sup>.

Além da questão habitacional, no PLG da MZ-5 destacam-se também os detalhamentos dos usos e a situação ainda irregular do bairro Cidade Satélite Íris, devido à proximidade com o “Lixão da Pirelli”. Assim como a necessidade de se construir um corredor de ônibus com faixas exclusivas nas avenidas John Boyd Dunlop e Ruy Rodrigues; e um plano cicloviário articulado com os outros modais de transporte e ciclovias junto aos cursos d’água (CAMPINAS, 2012).

Algumas das diretrizes apontadas no PLG da MZ-5 e no PD-06 só foram alcançadas no Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018 (PD-18), que será analisado, no que tange a área de pesquisa, adiante.

## **2.2. Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018 (PD-18)**

A revisão das políticas de planejamento municipal se iniciaram em 2014, durante o segundo mandato do Prefeito Jonas Donizette (PSB)<sup>44</sup>, a partir de um diagnóstico feito pela Fundação para a Pesquisa Ambiental (FUPAM). A Fundação fez um relatório detalhado, que serviu como subsídio para a elaboração do Plano Diretor e do Plano de Uso e Ocupação do Solo.

<sup>41</sup> O PLHIS é um documento administrativo, de caráter consultivo, não possuindo teor de lei, como é o PLG.

<sup>42</sup> Assim como não foi utilizado no processo de revisão do Plano Diretor de Campinas de 2018, iniciado em 2015.

<sup>43</sup> Infelizmente não foi possível encontrar os agentes que participaram da elaboração do PLG da MZ-5. Seria uma importante forma de analisar quem são as principais influências no poder local e municipal para delimitar as ZEIS.

<sup>44</sup> O Prefeito Jonas Donizette, do Partido Socialista Brasileiro (PSB), teve seu primeiro mandato entre 2012 e 2015 e o segundo entre 2016 e 2019. Sobre seu projeto de governo, é interessante destacar que a política de transporte (e não de mobilidade) se calca na construção do Corredor de Ônibus BRT, no Bilhete Único e em ciclovias construídas nas regiões ricas da cidade. A habitação se funda na construção de moradias para a população de baixa renda, com a instituição do Programa Municipal de Regularização Fundiária e o projeto “Lotes Urbanizados”, que permite a construção de habitações populares em qualquer região da cidade (DONIZETTE, 2016).

Basear sua política de mobilidade urbana na criação de um Bilhete Único e construir um corredor de ônibus, contribui para problematizar ainda mais a ausência de política de mobilidade urbana em Campinas. Já a construção de habitações populares em qualquer lugar da cidade e um programa de regularização fundiária permitem muitas questões e embates políticos. Escancarar a vontade de construção de habitação popular em qualquer lugar da cidade, podendo ser em áreas sem infraestrutura urbana e distantes do centro, enquanto se elabora um Plano Diretor Estratégico que retira as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), é uma afronta à população pobre desta cidade.

Em 2015, começou o processo participativo da população através da resposta de um questionário *online*, no site da Prefeitura, com perguntas sobre a cidade, a qualidade de vida e informações sobre o bairro e a região do residente. Indagava-se sobre como o cidadão gostaria que a cidade e o seu bairro fossem. Ao que tudo indica, essa seria a única forma de participação popular, não atendendo, portanto, ao previsto no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001).

O processo de revisão do Plano se estendeu até a sua aprovação em 2018, gerando o Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018 (PD-18). O período foi extenso devido às polêmicas e ações no Ministério Público denunciando a falta de participação popular. Em decorrência, a aprovação do PD-18 foi adiada em dois momentos: em dezembro de 2016 e em junho de 2017 (BERENGUEL, 2017).

Mas, mesmo após sua aprovação, o Ministério Público ainda recorreu a algumas das suas alterações. Em 6 de setembro de 2018, o Tribunal de Justiça do Estado interrompeu novamente as ações do poder local, porque foram apresentadas mais de 50 emendas elaboradas pelos vereadores da cidade, que alterariam o texto da Lei aprovada no início do ano. Além disso, ainda faltariam descrições legais de áreas onde incidem os macrozoneamentos e limitações administrativas (COSTA, 2018).

Diante de todo o contexto apresentado, pode-se afirmar que não houve participação popular na elaboração do Plano. Afinal, responder questionários no site da Prefeitura não é uma forma de participação efetiva, por vários motivos: desde a impossibilidade daqueles que não têm acesso à internet, passando pela ausência de diálogo e embate neste meio virtual; ainda sobre a participação virtual, não houve divulgação dos questionários, seus resultados e o que seria feito com eles.

Quando as comunidades foram ouvidas por oficinas, após muitas reivindicações para que elas ocorressem, como a realizada no Jardim Campo Belo, suas sugestões, demandas e críticas não foram consideradas no texto de revisão do PD-18 e o motivo para isso não foi exposto. Dessa forma, a participação ficou restrita aos questionários *online* e críticas e sugestões expostas durante as apresentações do Plano já finalizado nas audiências públicas<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> A resposta do questionário, as audiências públicas, as ações do MP e as reivindicações das comunidades não ouvidas foram acompanhadas pela mestranda enquanto cidadã e enquanto pesquisadora durante a graduação, através das iniciações científicas feitas e a participação nas audiências públicas.

Ao acompanhar o processo de revisão do Plano Diretor, algumas observações se sobressaíram: o questionário *online* não dava a dimensão do que é um Plano Diretor e quais suas implicações; as ações do Ministério Público foram requisitadas pela sociedade civil organizada; as audiências públicas consistiram na apresentação do documento pronto. Estiveram presentes nas audiências: proprietários de terras; donos de construtoras e incorporadoras; representantes de vereadores; representantes de associações de bairros e comunidades; comunidade civil organizada; apoiadores do governo; movimentos populares. Havia, nessas ocasiões, uma dinâmica prejudicial aos movimentos populares, que eram rechaçados ao comentar sobre o aumento do perímetro urbano e a isenção da outorga onerosa, ao mesmo tempo em que os proprietários de terras e donos de construtoras podiam fazer apontamentos nos mapas e ouvir do secretário de Planejamento que seus pedidos seriam atendidos.

Diante desse processo, que mostra quais são os agentes de produção do espaço que participam do planejamento territorial de Campinas, é importante ressaltar que Carlos Augusto Santoro, secretário de Planejamento e Urbanismo de Campinas, na época da aprovação do PD-18, também é proprietário da incorporadora e construtora C.S. Engenharia Ltda. Ela é uma Sociedade Empresária Limitada, com situação cadastral ativa desde 2001. Além do antigo secretário, há outra sócia, a Zélia Maria Sachs Leite Santoro. Os dois são sócios de uma empresa localizada no bairro Sítios de Recreio Gramado, que tem como atividade principal a construção de edifícios e atividades secundárias de construção de instalações esportivas e recreativas, incorporação de empreendimentos imobiliários, comércio varejista de materiais de construção em geral e aluguel de imóveis próprios.<sup>46</sup>

Para além disso, o Caderno de Subsídios do Plano Diretor Estratégico de Campinas (2017) ainda destaca algumas demandas do setor imobiliário para o aumento do perímetro urbano. Até janeiro de 2017, a Secretaria de Planejamento recebeu mais de 100 requerimentos de proprietários de terras na zona rural que queriam que suas terras fossem inseridas no perímetro urbano. O total de área seria 96,15 km<sup>2</sup>, correspondendo a 23,8% do território rural de Campinas que comporia também o urbano. De acordo com o próprio caderno de subsídios: “em sua maioria, as justificativas para essas inserções se resumem às intenções de implantação de

---

<sup>46</sup> Estes são dados públicos, pesquisados no site da Receita Federal e em sites de CNPJ digital.

empreendimentos imobiliários, o que quase dobraria a extensão das áreas vagas, reduzindo também a densidade populacional de Campinas.” (CAMPINAS, 2017, p. 301).

No entanto, mais adiante no documento, há outra consideração importante:

Como demonstrado nas análises anteriores, o município possui um estoque de área urbana não edificada suficiente para absorver o crescimento populacional previsto para as próximas seis décadas, não justificando a ampliação do perímetro urbano para tal fim (CAMPINAS, 2017, p. 302).

Apesar das considerações importantes sobre a análise da malha urbana realizadas pelas Secretarias da Prefeitura em 2017, o perímetro urbano foi expandido em 2018. O que denota que existe uma diferença entre o planejamento para a cidade e a lei que é aprovada.

Ao analisar os protocolos pedindo o aumento do perímetro urbano em Campinas e na região Noroeste, vemos quem, além do Poder Público Municipal, são os responsáveis pelo aumento do perímetro urbano. Dois são gerais e muito fortes para a cidade de Campinas:

- Habicamp: em 14 de fevereiro de 2017 escreveu um ofício (nº 14.2/2017), protocolado na Prefeitura, que pedia a inserção do município inteiro no perímetro urbano<sup>47</sup>; o Presidente da Habicamp, na época, era Francisco de Oliveira Lima Filho;
- Sindicato da Habitação (Secovi-SP): em 10 de fevereiro de 2017, enviou ofício para a Prefeitura pedindo que o perímetro urbano não fosse congelado, mas, sim, fosse expandido, criticando a Cartilha de Subsídios do Plano Diretor apresentada no mesmo ano<sup>48</sup>; o Diretor Regional do Secovi Campinas, na época, era Marcelo Coluccini, e o documento tem como subscritores: Alan Cury (COMURB), André Mello (Via Campinas), Antônio Henrique Souza (Dom Urbanismo), Augusto Manarini (QOPP), Carina Cury (COMURB), Celso Primi

<sup>47</sup> Também eram contrários à cobrança de outorga onerosa, pois seria uma medida “contrária ao empreendedorismo”.

<sup>48</sup> Uma das justificativas apresentadas para a expansão urbana foi “aumentar a oferta, diminuindo o custo da terra” (já que menos áreas no perímetro ensejariam um aumento no valor do metro quadrado, onerando o custo final das unidades)”.

(Primi e Appoloni), Cristiane Fornazari (Odebrecht), Daniel Pazinato (Antonio Andrade), Daniela Paschoalino (Global Aprova), Kelma Camargo (Anakel), Luis Picolotto (Picolotto Imóveis), Maria Camila Dias (Grupo Arcel), Pierluigi Cline (IGP Imóveis), Plínio Escher Junior (Global Ambiente), Rodrigo de Souza Coelho (Frias Neto), Rodrigo Capp (Capp Consulting), Rui Scarani (Cariba) e Valdemar Gargantini (Entreverdes).

Portanto, vemos que a Habicamp, que faz as análises de déficit habitacional em Campinas, assim como o Sindicato da Habitação, na verdade, não estão preocupados com a deficiência habitacional da população pobre ou das dificuldades de possuir moradia adequada e bem estar urbano. Pelo contrário, esses representam alguns dos principais agentes de produção do espaço urbano mais poderosos da cidade.

A seguir, elencam-se os protocolos e ofícios referentes à região Noroeste:

- 2009-10-11575: é de autoria desconhecida<sup>49</sup>, mas trata da inserção de gleba “A” e “B” do bairro Campo Grande; a área das glebas é lindeira ao bairro Parque Valença, ao Hospital do Ouro Verde e ao Pronto Socorro do Campo Grande; neste protocolo também entra o pedido do vereador, e Presidente da Câmara Municipal na época, Aurélio Cláudio, para que a área passe a estar dentro do perímetro urbano;
- 2015/10/49044, com o Ofício 287/2015: autoria de Comurb Sociedade de Projetos Urbanísticos Ltda., uma das empresas que compõe o Secovi-SP; pede a inclusão de uma área pertencente à APA do Campo Grande, no caso, a Fazenda Santa Margarida;
- 2015-10-54286: pedido de requerentes do imóvel Sítio do Rosário, área rural próximo aos bairros Jardim Paviotti, conurbada e confundida como sendo de Monte Mor;
- 2016/10/02967: Grupo Pacaembu, em 20 de janeiro de 2016, pede a inserção de área no perímetro urbano, mas somente especifica a matrícula em cartório, para a construção de empreendimento do Programa Minha Casa Minha Vida;

---

<sup>49</sup> Nem todos os protocolos consultados pela Lei de Acesso à Informação permitem a visualização das pessoas físicas ou jurídicas.

- 2016-10-09035: no dia 4 de março de 2016, pedido de inserção de área remanescente da Fazenda Bela Vista, no Bairro Terra Preta; fica nas margens da Rodovia Jornalista Francisco Aguirra Proença, que se encontra com a Rodovia dos Bandeirantes na altura da avenida John Boyd Dunlop; além de enviar no protocolo o pedido de inserção, também pede para ser zoneada como de uso misto e apresenta um Projeto para a Implantação do Trevo Campinas-Sumaré, da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP);
- 2016/10/31817: de 26 de agosto de 2016, autoria não divulgada, porém, pede a inclusão de área do Sítio Recanto, que faz divisa com o Ginásio de Esporte Jorge Mendonça, que abrigará dois novos empreendimentos das empresas Zeta Persei Spcia Empreendimentos Imobiliários Ltda. e a J.J.A. Empreendimentos Imobiliários Ltda<sup>50</sup>;
- 2016/10/35060: em 20 de setembro de 2016, é solicitado a inclusão do Sítio Santo Anastácio, próximo ao bairro Parque Valença II; o proprietário afirma que a gleba já possui infraestrutura urbana, inclusive, linhas de ônibus que atendem o local, recebeu propostas de várias incorporadoras e diz que haverá um empreendimento do PMCMV;
- 2016/10/35064: do mesmo dia que o protocolo anterior, com estrutura textual e sequencial idêntica, além das mesmas justificativas, denotando que provavelmente foi feito pelo mesmo proprietário; pede a inserção de gleba próxima à gleba anterior, porque esta também terá um empreendimento do PMCMV;
- 2016/10/35063: idêntico aos protocolos anteriores, na mesma data, provavelmente mesmo proprietário; pede a inserção da Granja Itamaracá no perímetro urbano para também ter um empreendimento do PMCMV<sup>51</sup>;

Além destes, também há três protocolos de coletivos e pessoas físicas. O registro de um coletivo pedindo para que uma gleba próxima ao Rio Capivari, em

---

<sup>50</sup> O autor do ofício menciona que conversou pessoalmente com uma das arquitetas envolvidas na revisão da Lei do Plano Diretor sobre a inclusão de sua propriedade no perímetro urbano e mudanças de zoneamento. Também justifica o pedido baseado no déficit habitacional da cidade, a necessidade de expansão urbana e escreve que “trata-se de incentivo aos proprietários para os próximos 10 anos terem mais uma opção de investimento na construção civil gerando empregabilidade [...]”.

<sup>51</sup> Todos os protocolos que influenciaram o Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018 podem ser consultados no site <https://planodiretor.campinas.sp.gov.br/>.

área contígua às indústrias Metax e Portopias, fosse incluída no perímetro urbano e que tivesse zoneamento industrial<sup>52</sup>. O coletivo tem 80 famílias, que conseguiram a propriedade da terra por meio de ações trabalhistas. Também uma pessoa física que pede que seu imóvel fique fora do perímetro urbano e seja caracterizado como rural, porque não possui nenhuma infraestrutura urbana<sup>53</sup>. E a entidade SAB IRIS IV, que pede, em 2015, que as diretrizes do PLG da MZ-5 sejam cumpridas na revisão do Plano Diretor<sup>54</sup>.

Não é possível observar se todos estes protocolos foram atendidos. Todavia, o macrozoneamento aprovado permite áreas de expansão do perímetro urbano nas Macrozonas de Desenvolvimento Ordenado. Já a Lei de Plano de Uso e Ocupação do Solo (2018) retirou a possibilidade de haver áreas estritamente residenciais na região. Portanto, qualquer empreendimento pode ser aprovado. Dessa forma, ainda que a inserção de todas estas áreas no perímetro urbano não tenham sido prontamente atendidas, já foram criadas formas de fazê-lo pelo macrozoneamento do PD-18 e do PUOS-18.

As implicações desta dinâmica são visíveis: um *boom* imobiliário na cidade inteira, desde a periferia (região Noroeste e Sudoeste), até áreas centrais e região Norte, que possui os distritos de Barão Geraldo, Sousas e Joaquim Egídio. Por todo o território municipal, podemos ver novos produtos imobiliários sendo construídos e lançados desde a aprovação do Plano Diretor. O setor imobiliário não sofreu baixa durante a pandemia do COVID-19: as obras, vendas e demais atividades do setor continuaram ocorrendo.

Harvey (2010) aponta que o setor da construção civil é uma das formas mais rentáveis de aplicação de excedentes de capital atualmente<sup>55</sup>. E, neste caso, a revisão do PD-18 e do PUOS-18 permitiram novos locais e incentivos para a aplicação destes excedentes na cidade pela provisão da infraestrutura, como os Corredores de Ônibus BRT, empreendimentos nos vazios urbanos e mais flexibilidade para a construção em áreas centrais, com a isenção da outorga onerosa por até três anos.

---

<sup>52</sup> Protocolo nº 2012/10/18288, de 20 de abril de 2012.

<sup>53</sup> Protocolo 2015/10/47172, de 15 de setembro de 2015.

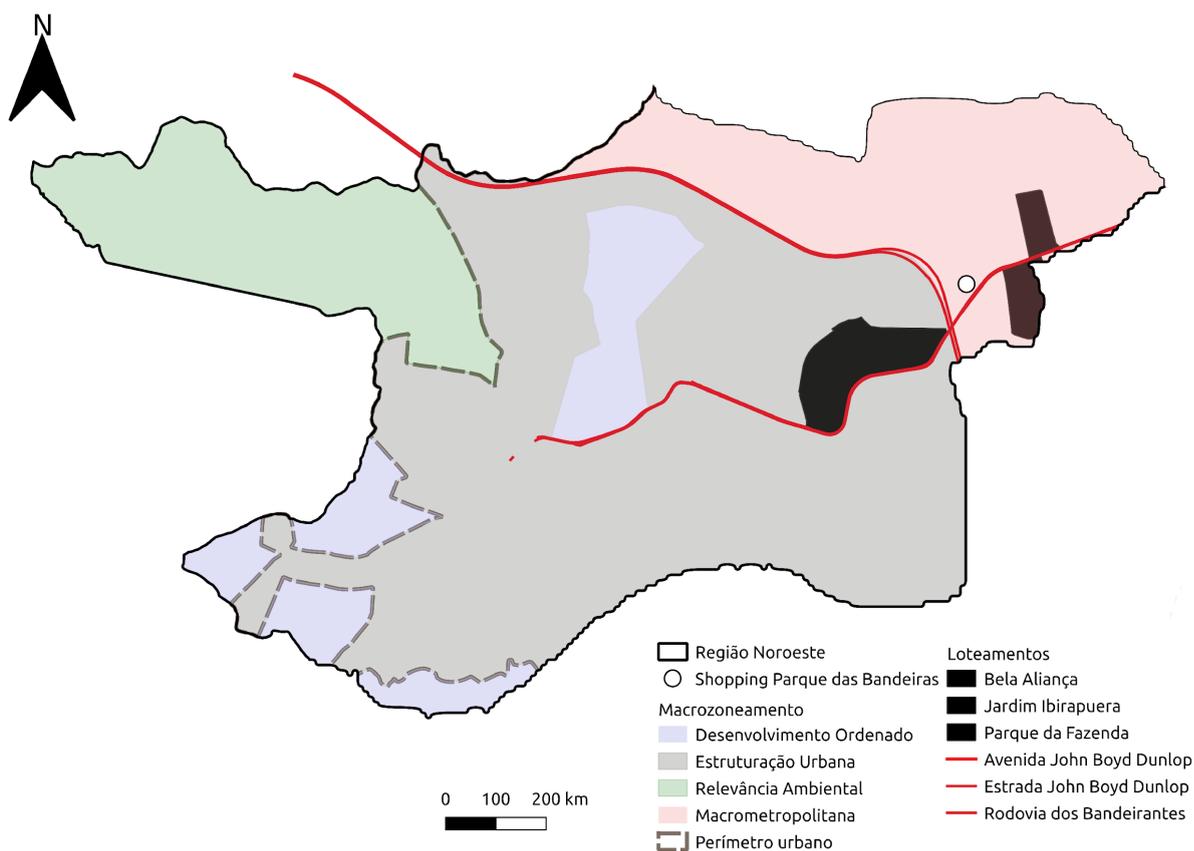
<sup>54</sup> Protocolo 2015/10/52518, de 15 de outubro de 2015.

<sup>55</sup> No terceiro capítulo a dinâmica do setor será discutida com mais profundidade.

Ademais, o PD-18 instituiu três polos estratégicos de desenvolvimento: o centro da cidade, a Unicamp/CIATEC I e II e o Aeroporto de Viracopos. Eles têm a finalidade de estruturar e integrar o território municipal, assim como o modelo do Desenvolvimento Orientado para o Transporte (DOT) e a instituição dos macrozoneamentos.

Portanto, o planejamento territorial será realizado em grandes porções da cidade, sem nenhuma identificação regional: antes, de uma forma ou de outra, a região Noroeste era uma macrozona de “requalificação urbana prioritária”, mas com este novo mosaico, estão presentes todas as macrozonas, todas as diretrizes e objetivos na mesma região (Figura 7).

Figura 7. Mapa - Macrozoneamento da região Noroeste no Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, 2018.

Na Figura 7, vemos o macrozoneamento para a região Noroeste. Temos a Macrozona Macrometropolitana em vermelho claro, a Macrozona de Estruturação

Urbana em cinza, a Macrozona de Desenvolvimento Ordenado em verde claro e, em verde escuro, a Macrozona de Relevância Ambiental.

A Macrometropolitana promove a integração de quase todo o território municipal: desde a área da Universidade Estadual de Campinas e a Cia de Desenvolvimento Polo Alta Tecnologia I e II (CIATEC), passando pelo Aeroporto dos Amarais, pela região do Shopping Parque das Bandeiras e o campus II da PUC, os bairros Jardim Ibirapuera e Residencial Parque da Fazenda<sup>56</sup>, indo até o Aeroporto de Viracopos.

Dentre os objetivos da Macrometropolitana, destacam-se:

- I – promover a urbanização de caráter macrometropolitano, visando à qualidade urbanística e ambiental vinculada ao desenvolvimento econômico;
- II – integrar o Aeroporto de Viracopos e a Unicamp/Ciatec II ao desenvolvimento urbano do município;
- III – incentivar o desenvolvimento de atividades econômicas relevantes, especialmente ao longo das estruturas rodoviárias;
- IV – incentivar transformações estruturais nos padrões de uso e ocupação do solo por meio do aumento das densidades habitacionais e da mescla de atividades urbanas e qualificar as áreas residenciais consolidadas;
- V – implantar sistema viário, rodoviário e de transportes a fim de atender aos projetos de caráter metropolitano e regional de forma compatível com os interesses municipais; (CAMPINAS, 2018).

E as principais diretrizes são:

- I – reserva de áreas para a implantação de atividades econômicas de escala macrometropolitana nas áreas de influência direta das rodovias e nas regiões da Unicamp/CIATEC e do Aeroporto de Viracopos;
- II – ampliação de usos mistos compatíveis com o uso residencial no interior de bairros residenciais localizados nas áreas de influência indireta das rodovias;
- III – integração do território por meio da implantação de transposições às barreiras físicas, principalmente de rodovias e ferrovias, viabilizando a ampliação da melhoria do sistema de transporte público metropolitano e urbano e a utilização de modos não motorizados; (CAMPINAS, 2018).

---

<sup>56</sup> Esses bairros e o Shopping Parque das Bandeiras serão discutidos no terceiro capítulo.

As intenções e planejamento para a macrozona apontam espaços que já são metropolizados e outros que têm forte potencial, como o entorno do Shopping Parque das Bandeiras, que inclusive possui um projeto de ampliação: com torres de escritório, centro de convenções e um hotel. Portanto, são áreas de planejamento para atração de grandes investimentos.

Também será uma região de fomento de “atividades econômicas relevantes” que, como descreve Santos (2010 [1978]), é um fenômeno característico das metrópoles corporativas, ou seja, privilegia atividades econômicas hegemônicas, tidas como relevantes, em detrimento das atividades “não relevantes”. Mais um indício de que pode haver a expulsão da população e comércios que não desenvolvem atividades econômicas de alto valor agregado. Fenômeno que ocorreu em todos os momentos de periferização de Campinas, descritos no primeiro capítulo, conforme analisado por Cano e Brandão (2002).

A área do Shopping Parque das Bandeiras não é uma centralidade tão evidente quanto o centro e a Unicamp/CIATEC I e II. Porém, com os novos objetivos instituídos pelo macrozoneamento e as suas diretrizes, além do seu projeto de expansão, haverá maiores investimentos na área, incentivos para outras atividades econômicas, levando a uma possível reestruturação urbana e a consequente elevação do preço da terra<sup>57</sup>.

Cobos (2014) descreve como esse processo é recorrente nas cidades da América Latina atualmente, mencionando-o como uma tendência. Em seu artigo, o pesquisador identifica vários processos pelos quais as cidades estão sujeitas ao adotarem o padrão neoliberal de acumulação do capital. Um deles é o constante processo de reestruturação urbana e as migrações intraurbanas pela população pobre. Isso significa novas ondas de periferização, mesmo que não tão evidentes, ocasionadas a partir de investimentos, grandes empreendimentos ou inserção de novas centralidades, em locais originalmente periféricos e de habitação de baixa renda.

A Macrozona de Estruturação Urbana é a de cor cinza. Ela é a predominante na área e está presente em todo o território municipal, englobando bairros de estratos sociais distintos com as mesmas diretrizes de planejamento.

---

<sup>57</sup> Inclusive, nos permite refletir sobre o destino de ocupações próximas ao Aeroporto de Viracopos, como o Jardim Campo Belo.

Portanto, áreas com potencialidades e deficiências de infraestruturas urbanas muito díspares, conforme problematizado por Bernardini (2017), e que tentam ser homogêneas pelo planejamento municipal.

Na região, estão os bairros Jardim Florence, Cidade Satélite Íris, bairros no entorno do Terminal de Ônibus do Campo Grande e do Terminal Itajaí, bem como o Jardim Bassoli e o novo empreendimento, Residencial Bela Aliança Bairro & Parque, junto com o Parque Natural Municipal do Campo Grande e a fábrica de pneus da Pirelli.

Seus principais objetivos são:

- I – valorizar e ampliar as áreas públicas, promover a ocupação das áreas vagas e a qualificação das áreas vulneráveis sob os aspectos socioeconômico, urbanístico ou ambiental;
- II – incentivar uso misto;
- III – fomentar centralidades atreladas às estruturas de transporte público, com possibilidade de uso e ocupação mais intensos do solo;
- IV – promover o adensamento nas regiões mais bem estruturadas e ao longo da rede estrutural de transporte público; (CAMPINAS, 2018).

E dentre as diretrizes, se destacam:

- [...]
- II – promoção de intervenções na estrutura viária e de transporte para correção de problemas de descontinuidade entre bairros;
- III – estabelecimento de usos mistos compatíveis com o uso residencial do interior dos bairros residenciais;
- [...] (CAMPINAS, 2018).

Em menor proporção, está a Macrozona de Desenvolvimento Ordenado. Nela estão áreas pouco adensadas, bem como o bolsão rural em meio ao perímetro urbano. Seus principais objetivos são:

- I – garantir a melhoria no sistema de acesso e no sistema de escoamento da produção agrícola e pecuária;
- [...]
- III – identificar as áreas que deverão ser objeto de estudo para a Regularização Fundiária de Interesse Social e Específico;
- IV – fomentar o desenvolvimento social e econômico, assegurando a preservação do meio ambiente; [...] (CAMPINAS, 2018).

E as diretrizes:

- I – realização de estudos de viabilidade para a expansão urbana, por força do Estatuto da Cidade e do princípio da construção de uma cidade sustentável;
- II – controle da expansão e ocupação urbana desordenada;
- III – mitigação do ônus financeiro do Poder Público no processo de regularização das áreas existentes com crescimento desordenado;
- IV – previsão de zoneamento rural, macroestrutura viária para escoamento da produção, áreas institucionais e verdes e mesclas de uso, a fim de garantir um ambiente ecologicamente equilibrado; (CAMPINAS, 2018).

A instituição dessa macrozona, de “desenvolvimento ordenado”, visa, a longo prazo, o aumento do perímetro urbano novamente. No caso, como é possível ver na Figura 7, há enorme área fora do perímetro, mas totalmente envolta por área urbana. No Caderno de Subsídios constam os motivos pelos quais está em curso um estudo de viabilidade para que a área seja inserida em perímetro urbano: é mais uma barreira para a articulação entre bairros lindeiros; é contígua ao Corredor de Ônibus BRT; está prevista para a área uma ligação metropolitana importante; e a destinação da área para atividades econômicas, usos mistos, gerando um novo polo de emprego na região (CAMPINAS, 2017).

Por fim, a Macrozona de Relevância Ambiental institui as áreas em que deverão ser conciliados o “desenvolvimento” e a preservação ambiental. Na região Noroeste corresponde à área da APA-Campo Grande (Área de Proteção Ambiental).

Além de observar o fato de o secretário de Planejamento e Urbanismo ser proprietário de uma incorporadora, também é imprescindível ver que outro responsável pelo PD-18 era o secretário de Transportes, Carlos José Barreiro, também presidente da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A (EMDEC). E, como veremos no próximo item deste capítulo, o projeto do Corredor de Ônibus BRT é de autoria da EMDEC. Carlos Barreiro ser secretário e presidente da empresa ao mesmo tempo já foi caso de várias ações no Ministério Público, uma vez que uma mesma pessoa não pode ocupar a presidência de uma sociedade de economia mista, que é o caso da EMDEC, ao mesmo tempo em que é secretário municipal (BAPTISTA, 2019). No entanto, não foi um empecilho ao trabalho conjunto

de secretarias, empresas públicas e privadas, pois outro elemento estruturante do PD-18 é a metodologia DOT - Diretriz Orientada ao Transporte.

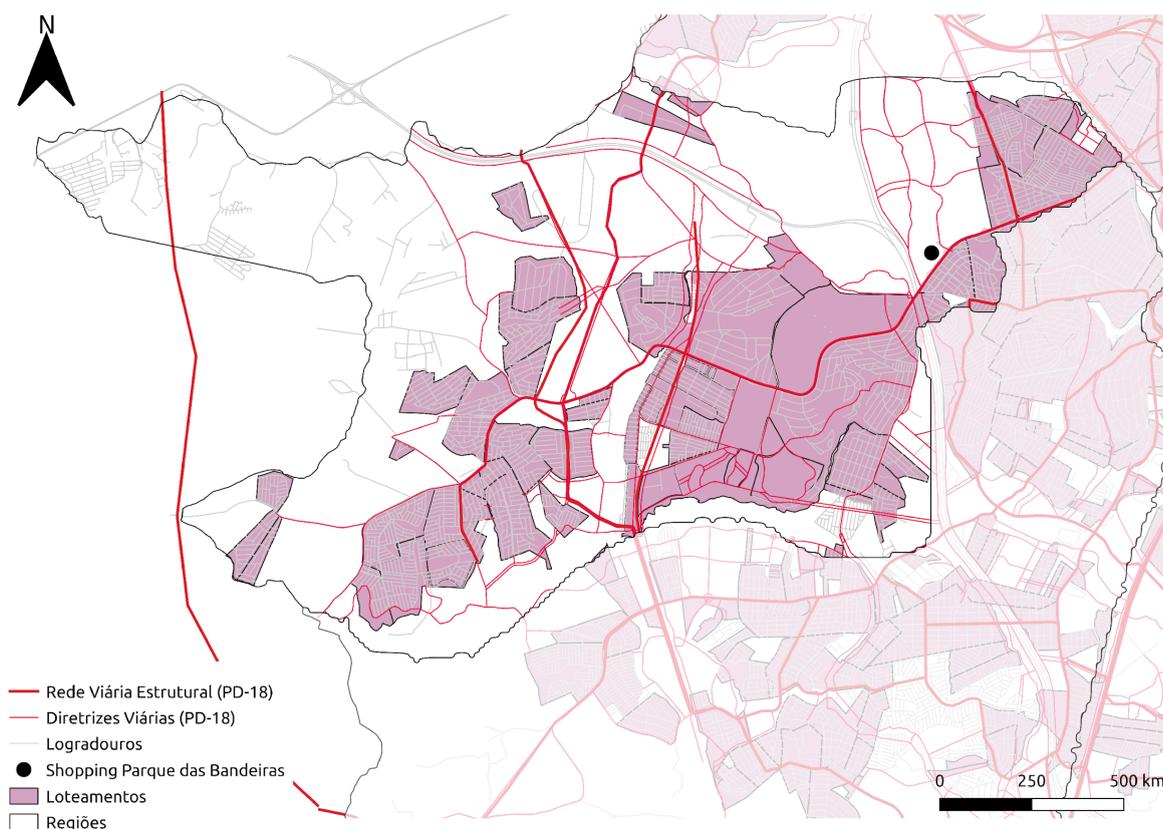
O Caderno de Subsídios dita que a estruturação urbana proposta visa potencializar a ocupação das áreas vagas localizadas ao longo dos eixos do DOT da Rede Estrutural de Mobilidade e em áreas mais bem servidas de infraestrutura. Isso permitiria a possibilidade de planejar e implantar um sistema de transporte “robusto que atenda a demanda atual e futura, de otimizar a infraestrutura urbana, enfim de garantir um desenvolvimento sustentável para o município” (CAMPINAS, 2017, p. 302).

Na Figura 8, vemos que há rede viária estrutural passando entre alguns bairros, como, por exemplo, o Cidade Satélite Íris. Este bairro, que era uma ZEIS de Regulação no PD-06, será cortado por avenidas estruturais de acordo com o PD-18. Serão vias estruturais, ou seja, de fluxo intenso, que passarão pelo bairro sem nenhum respeito ao traçado das suas ruas originais, que existem desde a década de 1950. Além de não respeitar a comunidade local, o novo planejamento viário não respeita o Rio Capivari, já que há traçado de novas vias muito próximas ao curso d'água<sup>58</sup>.

---

<sup>58</sup> O rio está na divisa do distrito do Campo Grande com o Ouro Verde, assim como faz limite com a região Noroeste.

Figura 8. Mapa - Diretrizes viárias do PD-18 na região Noroeste



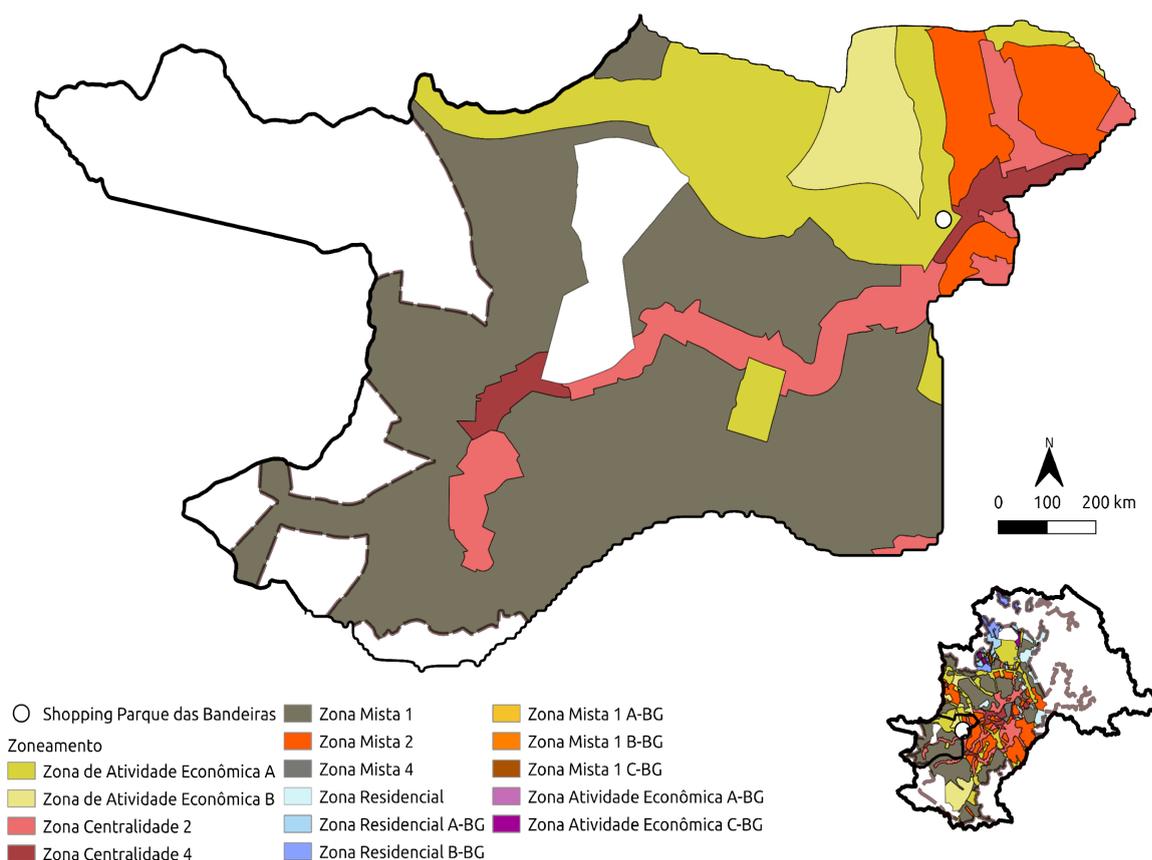
Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, 2018. Elaborado pela autora.

Ferrari (2012), ao falar sobre o processo de produção do espaço, mostra que, antes, as fábricas eram indutoras da urbanização e, atualmente, um dos poderosos indutores da expansão urbana são as vias de circulação. Tal reflexão sobre a produção e reprodução do espaço urbano é feita pela autora ao considerar a chamada flexibilização da produção industrial, pois uma mercadoria não é mais feita inteiramente em uma única fábrica; dessa forma, a divisão da estrutura produtiva precisa de vias de transporte rápido e logística sofisticada para realizar todas as fases de produção de uma mesma mercadoria, assim como para a sua distribuição e consumo.

Portanto, é uma forma de produção que está condicionada à forma de produção do espaço, pretendido no PD-18: os eixos DOT, as centralidades existentes e a serem implementadas nos referidos eixos, bem como suas áreas de abrangência, regerão o uso, ocupação e parcelamento do solo (CAMPINAS, 2018). Na Figura 9, é possível ver o zoneamento do uso e ocupação do solo na região e o

adensamento ao longo da avenida, instituídos pela Lei do Plano de Uso e Ocupação do Solo de 2018 (LPUOS).

Figura 9. Mapa - Lei de Uso e Ocupação do Solo de 2018 e o seu zoneamento na região Noroeste



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, 2021. Elaborado pela autora.

É interessante perceber também a homogeneização que o LPUOS (2018) imporá à região Noroeste. No capítulo 1, apresentamos as variadas atividades que estão presentes na região. Na Figura 3, o Mapa de Uso e Ocupação do Solo em 2015, presente no primeiro capítulo, vemos a diversidade de usos e muitas áreas estritamente residenciais. Mas, o que será pretendido com a LPUOS 18 (Figura 9), será uma enorme zona mista, não existindo nenhum zoneamento residencial, enquanto que na porção Norte e Leste do município, áreas ricas e com condomínios de luxo, ainda resistirão como áreas estritamente residenciais. Ao longo da avenida, há o adensamento das atividades geradoras de tráfego. Portanto, zoneamentos que

permitem diversos usos, de comércio e serviços, promovendo um tipo de urbanização que não existia até então.

Ademais, não existe outro elemento estruturante para o planejamento territorial. Se fossem considerados outros elementos, como a economia e o seu fomento nas regiões, a mobilidade urbana<sup>59</sup>, a educação, lazer e cultura, entre outros, talvez fosse possível ocupar os vazios urbanos e as demais áreas do perímetro urbano garantindo justiça espacial. Mas, como percebe-se, muitos dos elementos conquistados através do Estatuto da Cidade (2001) não foram sequer incorporados no PD-18, como, por exemplo, as ZEIS.

O Cidade Satélite Íris deixou de ser uma ZEIS de Regulação, passando a ser cortado pela metodologia DOT, com vias de fluxo rápido, enquanto a entidade SAB IRIS IV requisitou, em 2015, que a legislação do PD-06 e do PLG-05 fossem cumpridas, como descrito anteriormente. Sendo assim, há uma discrepância no trato com a população periférica: é preciso cobrar que a legislação seja cumprida e, mesmo na revisão da Lei, a participação popular ainda é deixada de lado, ainda que solicitada por meios e mecanismos legais.

Não há, também, a possibilidade de elaboração de um Plano Local de Gestão, afinal, não está presente na lei e, com o novo macrozoneamento, não existe identidade regional em diretrizes e objetivos de planejamento. A participação popular foi excluída da elaboração da lei e até da possibilidade de implementar as diretrizes na região da residência da população.

A revisão deste Plano Diretor foi um processo que limitou a participação e ação, permitindo que apenas dois agentes de produção do espaço atuem no planejamento municipal. Agentes que querem escoar seus investimentos pelo território apenas. A Avenida John Boyd Dunlop, a possibilidade de adensamento de uso e ocupação no seu trajeto, o corredor de ônibus de alta velocidade, o Shopping Parque das Bandeiras, seu projeto de expansão e a sua proximidade com a Rodovia dos Bandeirantes são, não só, indutores da expansão urbana, como potencializadores da renda da terra. Dessa forma, o Corredor de Ônibus BRT, além de ser uma obra que envolve o setor imobiliário, também oferece a este a

---

<sup>59</sup> Pensando não somente no acesso ao centro, mas por toda a cidade; almejando o direito de se locomover por todos os modais de transporte com segurança.

infraestrutura urbana para rentabilizar a exploração de seus negócios, enquanto o Poder Público justifica suas ações pela ideologia do “desenvolvimento da cidade”.

### **2.3. Construção do Corredor de Ônibus BRT (*Bus Rapid Transport*)**

No ano 2000, após estudos e análises técnicas, foi explicitado no Caderno de Subsídios do Plano Local de Gestão do Campo Grande (2000) que a solução para a mobilidade seria advinda da implementação de outra via de deslocamento ao centro e outro terminal de ônibus entre os bairros Jardim Florence e Cidade Satélite Íris. Todavia, o projeto proposto e aprovado com a mesma finalidade foi um corredor de ônibus de alta velocidade na via existente.

O projeto de Corredor de Ônibus BRT<sup>60</sup> (*Bus Rapid Transport*) é de autoria da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC) e nele é proposta a implementação de dois corredores de ônibus de alta velocidade, que conectem duas regiões periféricas com o centro da cidade através de um corredor perimetral: Corredor Campo Grande (vermelho), Corredor Ouro Verde (azul) e o Corredor Perimetral (laranja), ilustrados na Figura 10.

No momento, estão em finalização os três corredores. Mas, a intenção é também construir outros, os corredores: Amarais, Anhumas, Barão Geraldo, Nova Aparecida, Sousas, Sudeste e Viracopos. Portanto, percebe-se que os corredores propostos no Plano de Mobilidade Urbana têm traços muito semelhantes aos vetores de expansão urbana, apresentados no primeiro capítulo.

---

<sup>60</sup> Acessado através de consulta ao protocolo número 2013/10/19268.

Figura 10. Corredores do BRT: Campo Grande, Ouro Verde e Perimetral



Fonte: EMDEC, 2020b.

Os projetos iniciais tiveram entrada na Prefeitura em 2013. E, ao analisar o projeto do Corredor de Ônibus BRT – Campo Grande, encontraram-se muitos elementos que ajudam a caracterizar alguns dos interesses dos agentes envolvidos e beneficiados pela sua construção.

A finalização do projeto foi em 2015 para, logo em seguida, começar a etapa de licitação de contratação das empresas que fizeram os projetos executivos e a própria execução das obras. Apesar da Prefeitura possuir um quadro de funcionários competente para obras e projetos, com as Secretarias de Infraestrutura e a de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, os projetos executivos e a execução das obras foram realizados por meio de contratos com outras empresas.

Além disso, quando finalizadas as obras dos corredores, o transporte e gerenciamento deles serão realizados por uma empresa de ônibus privada. Campinas têm seu transporte público organizado pela Associação de Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Campinas, a Transurc, que tem como associadas as empresas:

- VB Transporte e Turismo Ltda.: atua na região do distrito Ouro Verde e do bairro Vila União, portanto, percorrendo o trajeto do Corredor Amoreiras/Ruy Rodrigues;
- Consórcio Cidade de Campinas (CONCICAMP): consórcio que une as empresas Itajaí Transportes Coletivos Ltda. e Expresso Campibus Ltda.; atua na região da Vila Padre Anchieta e na região Noroeste, portanto, percorrendo também o Corredor Campo Grande;
- Consórcio URBCAMP: integram as empresas Coletivos Pádua Ltda. e VB Transportes e Turismo Ltda.; atuam na região de Barão Geraldo, Sousas, Rodovia Campinas-Mogi, Amarais e Corredor Abolição;
- ONICAMP Transporte Coletivo Ltda.: atua nas regiões da Rodovia Santos Dumont e do Aeroporto de Viracopos (TRANSURC, 2021).

Essas empresas integram o Sistema InterCamp, Sistema de Transporte Público de Campinas, em que algumas delas se organizam em consórcios. As empresas que atuaram nas obras dos corredores de alta velocidade também se organizam da mesma forma. O Corredor Campo Grande, assim como o Ouro Verde, foi dividido em trajetos e as licitações foram divididas em lotes. Dos quais destacam-se os do Campo Grande:

- Lote 1 – Corredor Campo Grande T1 e Corredor Perimetral: DP Barros Pavimentação e Construção Ltda.; Trail Infraestrutura Ltda.; Arvek Técnica e Construções Ltda.; Construções, Engenharia e Pavimentação Enpavi Ltda.; Pentágono Serviços de Engenharia Civil e Consultoria Ltda. Valor das obras: R\$ 88.943.132,64;
- Lote 2 – Corredor Campo Grande T2, T3 e T4: CONSTRUCAP – CCPS Engenharia e Comércio S.A. Valor das obras: R\$ 191.156.916,62 (EMDEC, 2020b).

No total são R\$280.100.049,26. As obras atualmente se encaminham para a finalização, com alguns trechos inaugurados e outros na fase de pavimentação quase finalizada, faltando apenas estações de transferências e outros acabamentos (EMDEC, 2020b).

Inicialmente foi apresentado um projeto básico padrão de um corredor de ônibus de BRT, com os recursos e conforme o cronograma estabelecido entre o município e a Caixa Econômica Federal. Isso devido ao fato, também, de que o projeto conta com recursos de R\$339 milhões, vindos do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC2) – Mobilidade Grandes Cidades; além de verbas provenientes da Prefeitura Municipal de Campinas. No caso do Corredor Campo Grande, serão 17,9 km de extensão com 3 terminais, 4 estações de transferências, 3 estações típicas e 11 pontos de parada (CAMPINAS 2017; EMDEC, 2020b).

Alguns trechos das obras serão construídos por meio de contrapartidas e parcerias: uma com o Shopping Parque das Bandeiras e outra com a América Latina Logística – ALL.

A contrapartida com a ALL será porque há uma linha férrea que passa acima da avenida na altura do bairro Jardim Florence II. Como nesta parte a avenida será ampliada, acabará modificando o leito férreo, que precisará se adequar para comportar a nova estrutura da avenida que passa abaixo. Conseqüentemente, foi necessário emitir licenças específicas para que a empresa realizasse as obras. Tal medida é uma exigência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), uma vez que a obra ocorrerá sob responsabilidade da ALL e ferrovias são do domínio da União.

Para as obras, no trajeto do corredor inteiro, foi prevista a desapropriação de 42 lotes, que correspondem a 16 residências, 18 comércios e serviços e 8 não edificados, com uma área total de 80.875 m<sup>2</sup>. Tais desapropriações foram legalizadas pelo Decreto nº 18.778/2015, por declaração de utilidade pública para a construção do BRT.

Durante a leitura do projeto e seu protocolo, com licenças e pedidos de licenças, verificou-se a existência do Relatório de Impacto Ambiental da obra. A lista de impactos ambientais durante a fase de planejamento destaca que haverá “criação de expectativas e inquietação junto à população – especulação imobiliária”, o que gerará “valorização/desvalorização imobiliária”; e impactos durante a fase de implantação: “modificação da infraestrutura de serviços”, “alteração das formas de uso do solo”, “aquecimento do mercado imobiliário”, “adensamento da ocupação nas margens e área de influência” (f. 87-88).

Esses impactos, inclusive, preveem que o número de linhas paradoras e alimentadoras da bacia do Jardim Londres<sup>61</sup> aumentem devido aos vazios urbanos apontados na região do bairro Jardim Ipaussurama, que é justamente o bairro em frente ao Shopping Parque das Bandeiras. Conseqüentemente, a implantação é realizada para atender aos objetivos da acumulação de capital e não para atender aos princípios da função social da cidade.

Com o corredor de ônibus, as linhas de ônibus na região mudarão por completo. Haverá uma rede troncal que será composta por linhas paradoras (realizam paradas durante todo o trajeto), semi-expressas (realizam paradas apenas nos terminais e estações de transferência ao longo do trajeto) e expressas (só param no início e fim do trajeto). E também uma rede alimentadora, que terá como função o transporte para a linha troncal, ou seja, a linha dos corredores do BRT.

A partir desta leitura, percebe-se que o projeto não trata necessariamente de mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos da periferia para toda a cidade e articulado com outros modais de transporte, tampouco proporciona novos deslocamentos ou novas formas de percorrer a cidade. É um projeto de circulação, de deslocamento rápido. Chegar ao trabalho ou ao local de estudo mais rápido não é um problema. No entanto, o planejamento viário somente para este fim o é, já que a necessidade de mobilidade da população não se resume a trabalho/estudo.

Tanto que as demandas da população não foram ouvidas. As obras agora apresentam inúmeras irregularidades, e a sociedade civil organizada está entrando com ações no Ministério Público apontando-as. No traçado, vê-se que muitos bairros e locais específicos ficam muito distantes dos pontos de ônibus, entre outros inúmeros exemplos que podem ser vistos nas redes sociais<sup>62</sup>, a partir, também, de comentários da população local.

Parte das discussões apresentadas aqui foram abordadas no parecer feito pela Comissão de Análise do Território e Gestão de Recursos Naturais (COMDEMA), quando o projeto foi encaminhado para a Secretaria do Verde e Desenvolvimento Sustentável (SVDS) requerendo a Licença Ambiental Prévia. O

---

<sup>61</sup> As bacias e suas caracterizações sociais e espaciais estão no capítulo 1.

<sup>62</sup> A página da EMDEC na rede social Facebook possui várias postagens com as novas linhas e os seus trajetos, em que é possível ver alguns “vazios” que não serão atendidos pelas novas linhas. Existem muitos comentários de moradores das regiões do Campo Grande e Ouro Verde. Eles apontam o descontentamento de moradores ao ver que o ônibus que passava na sua rua ou bairro não passará mais, pois as linhas foram remodeladas.

parecer foi: deve haver uma integração com outros corredores de BRT ao longo da cidade; é necessária a incorporação de outros modais de transporte, principalmente com as bicicletas e, portanto, deveria ser um “projeto amigável com bicicletas”; o transporte deveria ser realizado por uma empresa pública; projetos com essa dimensão e utilidade pública precisam envolver a população no processo de elaboração; a frota deveria utilizar formas menos agressivas ao meio ambiente, de forma a “pensar em soluções tecnológicas inovadoras”.

Como resposta ao parecer, a diretoria da EMDEC disse que o transporte é realizado por empresa privada, por regime de concessão de 15 anos, podendo ser prorrogado por mais 5; outros corredores de BRT estão previstos pelo Plano de Mobilidade Urbana; o sistema já opera com regime mais “amigável ao meio ambiente”, pois possuem 5% da frota operando com biocombustível; há a participação da sociedade nos projetos de grande amplitude e impacto, já que são discutidos todos os projetos em audiências públicas e discussões setoriais, nos Conselhos Municipais.

Mesmo com esta resposta, a SVDS emitiu a licença ambiental. A justificativa para a emissão foi que, destas exigências, as de que o corredor seja operado por empresa pública e que haja criação de outros corredores de BRT não são necessárias para a emissão de licença ambiental. De acordo com a resposta, a primeira exigência inviabilizaria a obra no momento e a segunda já está prevista no Plano de Mobilidade Urbana do município.

Tanto no projeto quanto no acordo, com a ciência da SVDS e o órgão de emissão de licenças ambientais, há citação de que haverá alteração e intervenção em Áreas de Preservação Permanente<sup>63</sup>. Uma das justificativas apontadas no parecer ambiental da Prefeitura era a de que seria autorizado pela necessidade de construção do BRT e também pelo nível de degradação existente.

Mesmo com todos estes “empurrõezinhos”, a EMDEC não realizou as exigências padrões para conseguir a licença ambiental prontamente em 2013. Foi exigida uma tabela com as áreas, localizações e como seriam realizadas as intervenções em APP e árvores, que seriam transplantadas ou removidas das áreas verdes. Estudos e análises não cumpridas. Ao invés disso, foi solicitado prazo de

---

<sup>63</sup> Permitido por Lei Federal nº 12.651/2012, art. 8, nos casos de utilidade pública, interesse social ou de baixo impacto ambiental.

mais 4 meses para atender às exigências, além da prorrogação da Licença Ambiental Prévia que foi concedida até 2015. Todas as solicitações foram aprovadas pela SVDS.

Após a apresentação das atividades de remediação, foi estabelecido que todas as alterações em APP seriam remediadas por Termos de Compromisso Ambiental (TCA). Ao longo do protocolo aparecem vários TCAs, conforme vão sendo realizadas vistorias pela SVDS. Em todas as vistorias vão sendo apontadas as irregularidades de intervenção, manejo de vegetação, despejo de materiais, resíduos diversos e efluentes nos rios.

Além disso, parte do traçado do BRT será construído na zona de amortecimento do Parque Natural Municipal do Campo Grande (Figura 11). Apesar de passar pela avenida já existente, estações de transferência do BRT incidirão na zona de amortecimento do Parque. Obras que impactarão o Parque, mas que em nada se comparam com a construção do Residencial Bela Aliança ao lado<sup>64</sup>.

Figura 11. Zona de amortecimento do Parque Natural Municipal do Campo Grande e o traçado do projeto de corredor do BRT

*Imagem 3: PNM Campo Grande e traçado BRT*



Fonte: protocolo 2013/10/19268.

<sup>64</sup> O empreendimento e o parque serão discutidos no próximo capítulo.

O parecer de licenciamento ambiental pela Secretaria destaca que em determinado trecho da zona de amortecimento da Figura 11, que corresponde ao córrego afluente do Rio Piçarrão, ocorrerá supressão de vegetação pelo TAC do Shopping Parque das Bandeiras.

Essa permeabilidade de ações mostra o que foi discutido no item anterior, da fronteira tortuosa entre o legal e o ilegal. Vemos que quando interesses envolvidos são os das empresas que realizam o transporte por ônibus, das que construirão novos empreendimentos, da Prefeitura e da EMDEC, tudo pode ser “rearranjado”.

A obra é de autoria de uma empresa pública da cidade, destinada para a própria cidade, mas ela não foi debatida na sua fase de projeto. A primeira audiência pública foi com seus acionistas: somente estes assinaram a ata da audiência. Depois, quando a proposta foi debatida com a população, o Coletivo de Ciclistas de Campinas apontou que é necessário a construção de ciclovias na avenida John Boyd Dunlop, devido ao número crescente de ciclistas e de acidentes envolvendo-os. Entretanto, apesar de várias reivindicações e processos no Ministério Público, as ciclovias foram retiradas (ACIDADEOn, 2020).

Dessa maneira, vemos que as intervenções urbanas e o planejamento são realizados de forma que sirvam ao interesse das grandes empresas, com a finalidade de gerar maior fluxo de mercadorias, circulação de trabalhadores e lucros, em detrimento das demandas e bem-estar da população, a quem deveriam ser direcionados os equipamentos públicos de mobilidade em primeiro lugar.

A pesquisa de campo realizada nos corredores do BRT em 2019 e 2020, mostrou que, apesar de não estarem finalizadas as obras e da sensação de transtorno que elas provocam por meio de tráfego intenso e desordenado, dificuldades de transitar por carro, ônibus, a pé ou de bicicleta, foram construídas novas lojas e condomínios e loteamentos fechados.

Em 2019, o trabalho de campo foi realizado também na região do Corredor Perimetral e Corredor Ouro Verde. A quantidade de empreendimentos novos nas avenidas das Amoreiras e Ruy Rodrigues é igualmente impressionante: conglomerados de franquias, uma loja Havan e condomínios horizontal e vertical entre os terminais de ônibus Ouro Verde e Vida Nova.

Novos empreendimentos se instalaram nos corredores, ainda que sua finalização fosse imprevisível no momento (BRITO, 2019). A licitação do transporte público foi suspensa pelo Ministério Público em 2020, pois a obra apresentava irregularidades, como o asfalto ruindo, implicando que, ao término das obras, os ônibus não pudessem circular (ROVÊDO, 2020).

O trato que o setor imobiliário, representado por empresas privadas e públicas, faz nas cidades, necessita ser analisado. No próximo capítulo, investigaremos as empresas envolvidas nos produtos imobiliários criados entre 2005 e 2018.

### **3. Os agentes do setor imobiliário, suas ações e seus produtos imobiliários**

No primeiro capítulo, apresentamos a região Noroeste e a periferização de Campinas sob uma perspectiva crítica, com seu histórico de uso e ocupação e sua configuração dentro do município, caracterizando as ações do Poder Público Municipal e setor imobiliário neste contexto. No segundo capítulo, analisamos as ações do Poder Público Municipal através das Leis do Planos Diretores de 2006 e 2018, seus processos de revisão e a construção do equipamento público Corredor de Ônibus BRT. Por fim, no terceiro capítulo, abordaremos as ações do setor imobiliário, com o seu complexo circuito do capital.

Harvey (2010) mostra a complexidade deste circuito tão importante para a manutenção da acumulação capitalista, pois o processo de urbanização é, desde a segunda metade do século XX, um dos meios mais rentáveis para a aplicação de capital excedente. Projetos de urbanização requerem a participação dos proprietários de terra, do setor imobiliário em conjunto com o capital financeiro e o Estado, em razão do retorno de capital investido ser a longo prazo.

O circuito de capital imobiliário envolve muitas ramificações e fatores que o distinguem dos demais. Em primeiro lugar, porque grande parte da força de trabalho é empregada no setor da construção e manutenção do ambiente edificado. Portanto, a mão-de-obra e a exploração de trabalho braçal são partes importantes. Em segundo lugar, pelo fato de que há profunda articulação com o setor financeiro, que aproveita para colocar quantidades exorbitantes de capital circulando através de empréstimos aos consumidores e financiamentos para a construção de moradia pelas incorporadoras (HARVEY, 2010; 2018).

No processo de urbanização atual, vemos a importância das incorporadoras que, de acordo com SILVA (2016), têm como função a articulação do produto imobiliário em quase todas as suas etapas: a busca do financiamento para o empreendimento, a compra do terreno, contratação ou elaboração do projeto de construção, realizar divulgação, vendas e processo de mediação com as demais empresas. Também podem possuir bancos de terras e estar organizadas em grupos econômicos.

A dinâmica da produção do espaço urbano estabelecido pelas incorporadoras, que realizam estoques de terrenos, gera a concentração e centralização de capitais, inclusive pelas suas dinâmicas de organização como sociedades por ações (LENCIONI, 2017). Nesse tipo de organização empresarial e financeira, há constante aumento de produção de mercadorias imobiliárias, o que acarreta o crescimento proporcional dos estoques de terrenos e, por não serem capitais isolados, seguem a dinâmica do capital financeiro na construção de produtos imobiliários. Ou seja, em perpétuo acúmulo, resultando sempre na busca do aumento do estoque de terrenos especulativos, com ampliação da demanda e oferta, que para serem melhor absorvidos, necessitam estar em consonância com o Estado e o capital financeiro. A criação de Habitação de Interesse Social (HIS) e produtos para o mercado popular são também de importância fundamental para o setor (BASTOS, 2018). Portanto, vemos um processo contínuo de incorporação do espaço.

Outra ramificação importante é a indústria da construção civil, que González (2010) define como sendo um ramo econômico desenvolvido plenamente nas relações capitalistas: se estrutura na relação capital-trabalho assalariado e é movido pela acumulação de capital. Todavia, como qualquer outro setor econômico, encontra alguns obstáculos no processo de acumulação de capital.

Primeiro, destaca-se o período de rotação, que é prolongado - podem ser obras pequenas, de seis meses, como também grandes obras, de um ou até mais de dois anos. O período de circulação também é extenso para um preço de espaço construído alto e com demanda que não absorve a oferta; portanto, é necessário dividir o tempo de circulação para intermediários. Aqui, entram as incorporadoras, mas, também, as relações de arrendamento e venda a prazo e as políticas de financiamento e crédito (GONZÁLEZ, 2010; HARVEY, 2010).

O preço da terra é, em geral, ascendente em função tanto da produção do espaço como da especulação para áreas infraestruturadas (GONZÁLEZ, 2010; HARVEY, 2010; BASTOS, 2018). Mas existem exceções, como o da região analisada, o bairro Cidade Satélite Íris, loteamento regular criado nos anos 1950, que na década de 1970 teve nas proximidades construído o Lixão da Pirelli (um passivo ambiental) que o torna menos atrativo para potenciais empreendimentos.

Por conseguinte, o preço não é sempre ascendente, podendo ocorrer a depreciação do valor ou não aumentar seu preço na proporção desejada.

Com relação à indústria de construção, há vulnerabilidade nas condições de acumulação, pois parte do processo da cadeia produtiva apresenta oscilações, como nos preços dos insumos, na disponibilidade de mão-de-obra (para mais ou para menos) e vaivéns da esfera monetária. Nesse aspecto, é necessário diminuir a parte fixa do capital, transformando-o em capital circulante; portanto, destaca-se o motivo pelo qual a indústria da construção civil não é totalmente mecanizada e a separação de atividades em várias empresas: terraplanagem, consultorias de arquitetura e urbanismo, incorporadoras, setores de construção pesada e de acabamento, designers, entre outros (GONZÁLEZ, 2010).

De acordo com a pesquisa de Martins (2011), a partir de um levantamento sobre a evolução das macrozonas instituídas pelo Plano Diretor de Campinas de 2006, foi possível ver que houve aumento gradual de residências horizontais e verticais (entre 1991 e 2001) na correspondente à região do Campo Grande, que era a Macrozona 5. Com isso, os investimentos imobiliários se deslocam para as periferias da cidade há algumas décadas. Ainda segundo a autora, a região da Avenida John Boyd Dunlop é uma das que tiveram maior crescimento urbano nos últimos anos.

Há também uma tendência observada nos projetos aprovados em áreas de expansão urbana em Campinas. Leonelli e Campos (2018) fizeram um levantamento da legislação urbanística da cidade, visando identificar como ela evoluiu de forma a proporcionar a expansão urbana, assim como entrevistas com o responsável técnico da Prefeitura, que confirmaram a tendência de aprovação de dois tipos de empreendimentos: condomínios horizontais fechados e projetos de habitação de interesse social, principalmente os citados como do Programa Minha Casa Minha Vida.

Os produtos imobiliários analisados a seguir estão dentro deste complexo contexto municipal e do circuito de capital imobiliário. Vê-se a importância do financiamento, seja diretamente, através do Programa Minha Casa Minha Vida, ou indiretamente, por isenções de impostos e tributos. Além do papel desempenhado pelas incorporadoras e as ramificações do setor que atua sempre em conjunto com

o Poder Público Municipal. A análise começará com o Shopping Parque das Bandeiras, que induz este novo momento de expansão urbana na região Noroeste.

### 3.1. Shopping Parque das Bandeiras

Inaugurado em 2012, o Shopping Parque das Bandeiras (Figura 12) está localizado na Avenida John Boyd Dunlop. À frente do empreendimento está o bairro Jardim Ipaussurama e à sua direita passa a Rodovia dos Bandeirantes. É possível ver que há um imenso vazio urbano ao seu lado, que será o Bela Aliança Bairro & Parque.

Figura 12. Fotografia aérea do Shopping Parque das Bandeiras



Fonte: PH2 Filmagens Aéreas, 2016.

*Shopping centers* são grandes empreendimentos imobiliários, com extensas áreas de estacionamento, portanto, construídos onde o preço da terra não é alto e onde possui fácil acesso a vias de fluxo rápido, viabilizando o transporte de mercadorias e maior circulação de pessoas. Onde eles se instalam, há aumento

substancial do preço<sup>65</sup> e da renda da terra<sup>66</sup> (PINTAUDI, 1992). Um produto imobiliário que se configura como um centro de comércio, lazer e serviços perfeito para a lógica da produção do espaço atual, em que as vias de fluxo rápido condicionam e impulsionam novas frentes de expansão urbana nos municípios (FERRARI, 2012).

Há proximidade do Shopping Parque das Bandeiras com a Rodovia dos Bandeirantes que, além de ser em frente à Avenida John Boyd Dunlop, logo terá finalizada a construção do Corredor de Ônibus BRT. Portanto, a ligação direta do *shopping center* à rodovia pode se tornar um elemento considerável para alavancar seu potencial, mas também as obras do corredor de ônibus de alta velocidade são muito importantes nesta lógica de produção do espaço. Um empreendimento deste porte, que atrai outros produtos imobiliários, necessita de um sistema de transporte compatível, que possibilite a fácil circulação de pessoas e mercadorias. Do contrário, uma avenida com trânsito intenso, precário e irregularidades nas pistas e asfaltos, não os tornaria tão atrativos. Por isso, a Avenida John Boyd Dunlop, que sempre apresentou dificuldades de tráfego ao longo de sua história, após o empreendimento poderia ter seus problemas sanados.

A importância da localização é verificável em todos os outros *shoppings centers* de Campinas: estão próximos à Rodovia D. Pedro I os Parque Dom Pedro, Galleria Shopping e o Iguatemi Campinas; próximo a Rodovia Anhanguera estão os Unimart Shopping Campinas (também em frente a Avenida John Boyd Dunlop) e o Prado Boulevard (em frente a Avenida Washington Luiz); e próximos à Rodovia Santos Dummont estão o Shopping Espázio Ouro Verde e o Campinas Shopping.

O projeto do Shopping Parque das Bandeiras foi elaborado em 2005, aprovado em 2009, com início das obras em 2011 e inaugurado em 2012<sup>67</sup>. É um empreendimento com investimento de R\$280 milhões. Possui administração da Ancar Ivanhoe: empresa com filial em Campinas, sede no Rio de Janeiro e que é afiliada da Ivanhoe Cambrigde, empresa canadense<sup>68</sup>.

---

<sup>65</sup> Todavia, há exceções. O Shopping Light, no centro da cidade de São Paulo, foi construído na área da antiga Light S/A.

<sup>66</sup> A renda da terra não será abordada neste trabalho, mas é de suma importância para compreender a produção do espaço urbano. Ver González (2010) e Bastos (2018).

<sup>67</sup> Informações coletadas no protocolo 2009/11/9124 na Secretaria de Planejamento e Urbanismo.

<sup>68</sup> Informações coletadas no site da empresa: <https://www.ancar.com.br>.

No antigo *folder* de lançamento do produto imobiliário é nítido o discurso empreendido para tornar o *shopping center* um sucesso e atrair mais público e investidores<sup>69</sup>, como a frase “O shopping que vai mudar a região metropolitana de Campinas”, mostrando que a modernização advém de empreendimentos econômicos. Sobre a RMC, é descrito que Campinas é uma capital regional que agrega várias cidades menores e em expansão. A cidade sede se beneficia do fato de que há intenso fluxo de consumidores, de que possui renda média per capita maior que a média brasileira (R\$ 22.300,00 por ano) e o terceiro maior Produto Interno Bruto do país. Caracterizando a RMC como “economia estável e promissora”.

Na Figura 13, vemos a parte do *folder* que destaca a localização. A região do Campo Grande (região Noroeste) é “privilegiada”, considerada uma das “áreas de maior potencial de expansão”. É a região campineira com o maior crescimento populacional, grande oferta de transporte público, bons acessos regionais, muitos lançamentos de produtos imobiliários, boa localização e a dez minutos do centro da cidade. No capítulo 1, apresentamos o crescimento populacional, as dificuldades de mobilidade e de acesso às demais porções da cidade e seu centro. Portanto, podemos afirmar que as únicas informações verdadeiras são o crescimento populacional, lançamentos de produtos imobiliários e que o Shopping Parque das Bandeiras fica próximo à PUC-Campinas. As outras informações são apenas para chamar a atenção na propaganda.

---

<sup>69</sup> O antigo folder do Shopping Parque das Bandeiras pode ser acessado no seguinte endereço eletrônico  
<https://www.skyscrapercity.com/threads/sp-campinas-parque-das-bandeiras-shopping-42-mil-m%C2%B2-de-abl-ancar-ivanhoe.1431551/#post-82718080>.

Figura 13. Folder de lançamento do Shopping Parque das Bandeiras



Fonte: Skyscrapercity, 2011.

O site atual do Shopping Parque das Bandeiras apresenta informações importantes para compreender a dimensão do empreendimento: a Área Bruta Locável é de 42,5 mil m<sup>2</sup>, sua área construída é de 67,5 mil m<sup>2</sup>, possui mais de 200 lojas, 7 lojas âncoras<sup>70</sup>, 1 restaurante, 11 megalojas, 6 salas de cinemas, 200 vagas de estacionamento, mais de 700 mil consumidores e mais de 165 mil carros passando por lá mensalmente.

O site apresenta uma linha do tempo, mostrando ano a ano o que ocorreu no empreendimento, os impactos positivos para seus clientes e as alterações na região de entorno. Informa que, em 2015, inaugura-se o Sonda Supermercados; em 2016, um viaduto em parceria com a Prefeitura, que melhorou o fluxo de veículos; em 2017, a criação do Palco Bandeiras, que promove apresentações musicais e de humor, com dias de espaço aberto para quem quiser se apresentar e, no mesmo ano, o *shopping center* junto com a Polícia Federal, inaugurou um novo posto de emissão de passaportes.

São descritas também as políticas de responsabilidade social do empreendimento, que acredita que “cada shopping center é um instrumento de desenvolvimento social”, assumindo um compromisso de “contribuir para a melhoria da qualidade de vida nas comunidades onde está presente”. Para isso, existem campanhas de doação de alimentos, feiras de doação de animais todos os sábados,

<sup>70</sup> Seu folder inicial estimava 5 lojas âncoras, que eram Riachuelo, Renner, C&A, Lojas Americanas e Marisa.

um espaço destinado à coleta sustentável, espaço para horta orgânica e a criação de um “Dia do Bem”, voltado a programas de voluntariado, com atuação em escolas para falar sobre ética, mercado de trabalho e evasão escolar, vendendo a imagem de que estão promovendo o desenvolvimento social.

A propaganda realizada permite fazer considerações importantes para compreender o que significa a inserção deste centro comercial nesta área periférica. Antes de tudo, o viaduto construído é parte de uma das exigências do Termo de Ajustamento de Conduta firmado com a Prefeitura, que será analisado no próximo item, portanto, não é um mérito das empresas do Shopping Parque das Bandeiras, mas sim uma forma de mitigar os impactos causados pelo empreendimento.

Há o deslocamento dos serviços de retirada de passaporte para o novo *shopping center* da cidade. Antes, esse serviço era no Campinas Shopping. Portanto, o que era um serviço prestado pela Polícia Federal no centro da cidade, passa a ser feito em um equipamento de consumo novo, que agora é substituído por outro. Atualmente o Campinas Shopping é o local do Poupa Tempo, serviço criado nos anos 1990, no estado de São Paulo, onde se concentram os serviços de criação de Carteira de Identidade (RG), Cadastro de Pessoas Físicas (CPF), Carteira de Habilitação, entre outros.

Ademais, a propaganda incita reflexões sobre o que um *shopping center* significa atualmente: não somente um centro de compras, mas também um centro de lazer baseado no consumo; é a privatização do espaço público, com a máscara dos “microambientes de felicidade”, que Pintaudi (1992) descreve. Não só existe o palco dentro do empreendimento, como há um parque de diversões no seu estacionamento, conforme a Figura 14, uma fotografia tirada no início de 2020 durante o trabalho de campo realizado.

Na verdade, é ainda mais complexo: um empreendimento construído em área verde, segregador, que se autodenomina como preocupado com a região onde está, mas que possui várias irregularidades a ponto de ser firmado um Termo de Ajustamento de Acordo e Compromisso (TACAC) com a Prefeitura para minimizar os impactos que causa. Entretanto, será explicitado adiante que este TACAC, na verdade, é mais uma finalização do projeto do empreendimento do que uma reparação aos bairros de entorno pelos impactos negativos que causa.

Figura 14. Fotografia - Estacionamento com área de lazer no Shopping Parque das Bandeiras em 2020



Fonte: Brasco, 2020.

Ao observar o estacionamento do *shopping center* com roda gigante e área de lazer dentro e fora do empreendimento, vemos que a forma-mercadoria deste produto imobiliário conduz a um consumo do espaço, para além do consumo no espaço (RODRIGUES, 1998; MADEIRA FILHO, 2016).

Madeira Filho (2016), ao analisar os *shopping centers* de São Paulo, desde os para as classes altas, como também para as de baixos rendimentos, revelou que a forma espacial desse tipo de empreendimento demonstra que o comércio e consumo se mostram concentrados na metrópole paulista. De acordo com o autor:

O espaço do comércio e do consumo é um dos vetores de modificação da cidade contemporânea, pois permite a concentração financeira e territorial do capital que, por sua vez, promove um encadeamento de mudanças nos espaços ao redor deles. A paisagem vai se modificando à medida que o solo urbano vai adquirindo maior valorização econômica, o que transforma e dá condição para que determinados espaços promovam fluidez do capital (MADEIRA FILHO, 2016, p. 54).

E, ainda mais, a importância dele para a reprodução da cidade, sua homogeneização, criando centralidades econômicas para cada tipo de classe de

rendimentos, como os *shopping centers* construídos nas periferias e nas estações de metrô de São Paulo. Estes últimos, aceleram ainda mais o consumo de massa, pois combinam o consumismo com os transportes de massa diários (MADEIRA FILHO, 2016).

Uma combinação poderosa que é almejada pelo consumo de massa. Como vemos aqui o caso do Corredor de Ônibus BRT (projeto de 2013), que se articula com o Shopping Parque das Bandeiras (inaugurado em 2012) que possuirá, à sua frente, as estações de transferência de ônibus, uma contrapartida do TACAC analisado adiante.

Outro discurso importante a ser analisado é o da geração de empregos e renda, que esteve presente no lançamento do *shopping center*. No dia 30 de março de 2011, ao visitar a obra, o então prefeito Hélio de Oliveira Santos disse o quão importante é a parceria “entre o Poder Público e a iniciativa privada” para a obra e “o quanto ela pode representar, na prática, uma situação de distribuição de renda e de riqueza para os moradores daquela região”. Além disso, o prefeito cita a “requalificação urbana do entorno e a conseqüente valorização imobiliária como desencadeadoras da desconcentração de riqueza” (XAVIER, 2011).

Os argumentos apresentados pelo prefeito durante as obras do empreendimento se concatenam perfeitamente com todos os dados, reflexões e análises apresentadas nesta dissertação. O Poder Público e o setor imobiliário planejam e produzem o espaço de forma hegemônica na cidade de Campinas. As falácias são apresentadas, desmentidas em curto período de tempo, mas, mesmo assim, sua ação ainda interpela as demais.

Conforme discutido no capítulo 2, a diretriz no Plano Diretor de 2006 era a de que a expansão urbana seria a forma de requalificação ambiental para a macrozona 5, correspondente ao Campo Grande. O argumento parece indicar que a expansão da urbanização resolveria os problemas ambientais de lixo a céu aberto. Porém, o que ocorre é a degradação de Áreas de Preservação Permanente, aumento da poluição e de pessoas morando em situação de vulnerabilidade ambiental, etc.

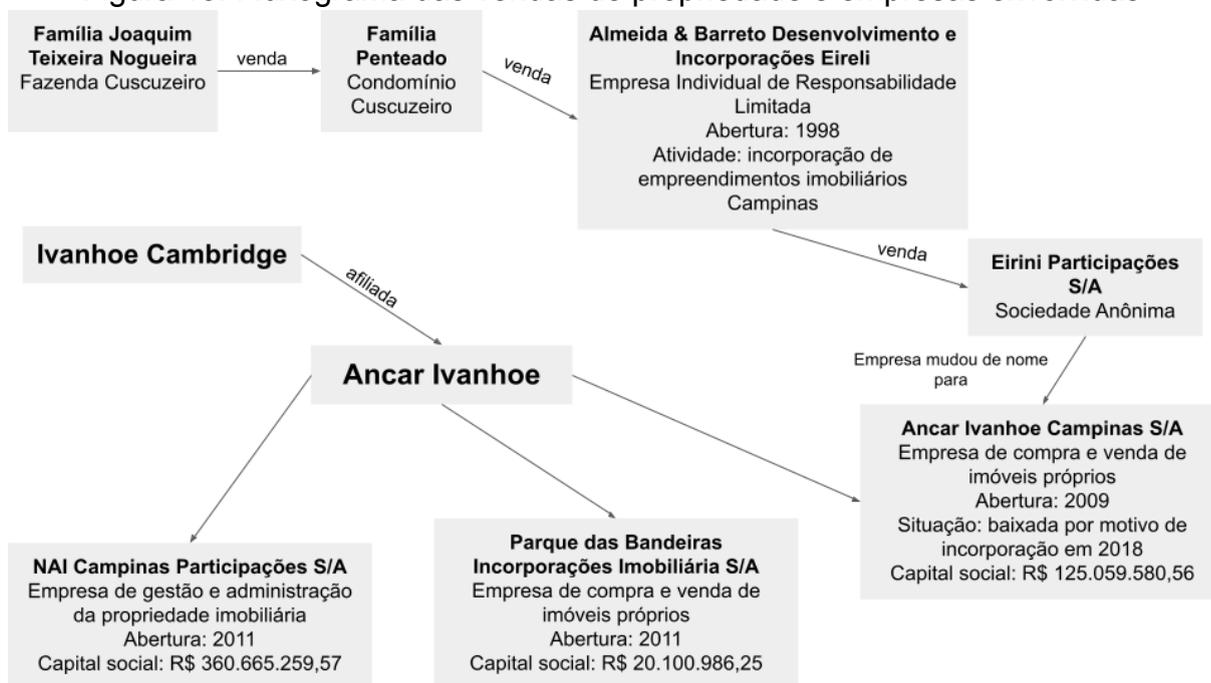
Agora, uma questão muito importante apresentada é a de que a construção de um *shopping center* geraria riqueza e distribuição de renda através da valorização imobiliária. Assim, imbrica-se a ideologia de que o aumento do preço da

terra urbana implica em progresso e que mesmo os pequenos proprietários de terra, e ou de casa própria, poderiam ser beneficiados. Tal cenário não leva em consideração que, quando aumenta o preço da terra e dos imóveis, muitos são obrigados a se mudarem para áreas mais distantes e sem infraestrutura.

### 3.2. A passagem do rural para o urbano e as empresas envolvidas no *shopping center*

Na Figura 15, vemos um fluxograma mostrando a passagem do rural para o urbano e as empresas envolvidas em todas as etapas da construção do empreendimento. O Shopping Parque das Bandeiras foi construído na antiga Fazenda Cuscuzeiro, da família Teixeira Nogueira, posteriormente vendida para a família Penteadó. No entanto, os registros de datas de venda não são precisos (MARTINS, 2011).

Figura 15. Fluxograma das vendas de propriedade e empresas envolvidas



Fonte: Receita Federal; protocolo 2009/11/9124; Martins, 2011. Elaborado pela autora.

A família Teixeira Nogueira, proprietária da Fazenda Cuscuzeiro, era proprietária também da Fazenda Roseira, localizada ao lado do *shopping center*, que é área do novo loteamento, o Residencial Parque da Fazenda, como mostra

Martins (2011). A autora, ao estudar a Fazenda Roseira, apontou que Joaquim Teixeira Nogueira foi proprietário dela e de vários engenhos da região, de acordo com documentos de 1818. Porém, destaca que o registro sobre a Fazenda Cuscuzeiro se perdeu. A autora tem a hipótese de que as duas fazendas eram do mesmo proprietário e, anteriormente, uma só fazenda. Tal consideração foi feita através de um decreto de desapropriação de parte de uma gleba dela para interesse público em 2010, em que eram descritos os donos da gleba e eles tinham os sobrenomes “Teixeira” e “Almeida”. Ao confrontar os dados com os da Fazenda Roseira, viu-se que eram da mesma família de donos da gleba desmembrada da Fazenda Cuscuzeiro.

Entre os moradores mais antigos da região, em sua maioria descendentes de escravizados, a Fazenda Cuscuzeiro permanece nas histórias contadas de geração em geração, mas não se precisa o tamanho da propriedade e nem seus herdeiros. Martins (2011) relata que a família Teixeira Nogueira tinha propriedade de cinco sesmarias e, nestas, estavam engenhos e fazendas com pouca expressão produtiva, como as que estão presentes no objeto de estudo deste trabalho.

Posteriormente, a família Penteado compra a Fazenda Cuscuzeiro. Esta última, uma das mais tradicionais e possuidoras de terras na cidade: ao fazer o levantamento das propriedades na região, muitas delas foram compradas por pessoas da família, no período entre a decadência do café e o começo dos investimentos no urbano, como mostrado pela autora. Nos trabalhos de campo, foram visitadas várias ruas com o sobrenome “Penteado”.

Os herdeiros, da família Penteado, iniciam o processo de venda, no início dos anos 2000, colocando as glebas para serem vendidas e apresentadas na Prefeitura como procuração da Almeida & Batteredo Engenharia, empresa responsável pelo projeto inicial do *shopping center*. Essa empresa é uma incorporadora aberta em 1998, localizada em Campinas e com o tipo de Empresa Individual de Responsabilidade Limitada. Sua atividade principal é a de incorporação de empreendimentos imobiliários.

Em agosto de 2009, foi criada a Eirini Participações S/A. Ela é uma Sociedade Anônima com presidência de Eduardo Duarte e tem Simone Bürck Silva como secretária. É uma companhia que objetiva “a participação em outras sociedades, civis ou comerciais, como sócia, acionista ou quotista, podendo

representar sociedades nacionais ou estrangeiras”. Seu capital inicial era de R\$800,00, em 800 ações com preço de emissão de R\$1,00 não nominal.

Logo em seguida, em agosto de 2010, há a criação da Ancar Ivanhoé Campinas S.A., uma filial da empresa no município, cujo presidente é Marcos Baptista Carvalho e o secretário é Rodrigo Moreira Capistrano. Essa empresa comprou as glebas da família Penteado e foi criada para substituir a Eirini Participações S/A. A Ancar Ivanhoé Campinas tem como acionistas a Ancar Empreendimentos Comerciais S.A. e a NAI Holdings S.A.

No dia 15 de fevereiro de 2011, há a renúncia do Rodrigo Moreira Capistrano da diretoria, passando a ser de Marcos Baptista Carvalho. Além disso, observa-se o aumento estrondoso do capital social da empresa: de R\$800,00 passa para R\$27.128.800,00, mediante a emissão de 27.128.000 novas ações ordinárias nominativas, sem valor nominal, totalmente subscritas pelas acionistas Ancar Empreendimentos Comerciais S.A. e NAI Holdings S.A.<sup>71</sup>.

Dessa forma, a abertura do capital das incorporadoras para acionistas ocorre logo no início do empreendimento. O aumento do capital, de menos de mil reais para quase trinta milhões, foi instantâneo. Assim como as mudanças de nomes de Eirini Participações S/A para NAI Holdings S.A. foram em menos de dois anos.

Atualmente, o empreendimento possui três empresas como proprietárias<sup>72</sup>. A partir de uma consulta no site da Receita Federal e em outros sites, como o Situação Cadastral, CNPJ Digital e Portal Transparência, constatou-se que as três empresas envolvidas no Shopping Parque das Bandeiras são Sociedades Anônimas Fechadas e se localizam no mesmo endereço, na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro. A seguir algumas das informações coletadas:

- Ancar Ivanhoé Campinas: com abertura em 25/08/2009, tem a situação cadastral como “baixada” devido ao motivo de “incorporação” em 17/01/2018; tem seu capital social de R\$ 125.059.580,56; os sócios são Marcos Baptista

---

<sup>71</sup> Aqui entra a discussão do capital fictício, que não será abordado neste trabalho. Para essa questão, a tese de Bastos (2018) e Harvey (2010; 2012; 2016) são importantes para a compreensão desse tipo de capital.

<sup>72</sup> Não foi possível encontrar outros desmembramentos das empresas até o estágio atual. A impossibilidade de consultar o protocolo do *shopping center* devido à pandemia COVID-19 prejudicou os trabalhos de campo na Secretaria de Planejamento e Urbanismo em 2020. Seria necessário consultar mais uma vez, para ver se em algum momento foi criada uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), muito comum na construção de grandes empreendimentos.

Carvalho (Presidente), Ricardo Biederman de Carvalho e Marcelo Baptista Carvalho (diretores);

- NAI Campinas Participações S/A: aberta em 23/03/2011, é uma empresa de Gestão e administração da propriedade imobiliária (código 68.22-6-00); seu capital social é de R\$ 360.665.259,57; possui três diretores: Marcos Baptista Carvalho, Marcelo Baptista Carvalho e Tarso Rebello Dias;
- Parque das Bandeiras Incorporações Imobiliária S/A: foi criada em 23/03/2011, tem como atividade principal a “compra e venda de imóveis próprios” (código 68.10-2-01), está “ativa” e se localiza no mesmo endereço das outras duas empresas, no Rio de Janeiro; possui capital social de R\$ 20.100.986,25; também possui três diretores e são os mesmos da NAI Campinas Participações S/A.

Como são empresas denominadas Sociedades Anônimas Fechadas, são companhias que não possuem admissão de valores mobiliários em negociação no mercado de valores mobiliários e, portanto, não estão sujeitas à fiscalização da Comissão de Valores Mobiliários<sup>73</sup>. No entanto, possuem acionistas assinados no protocolo do empreendimento: os do Parque das Bandeiras Incorporações Imobiliárias S.A. são a Carvalho Holdings S.A.<sup>74</sup> (25% em participação das ações) e a NAI Holdings S.A. (75% das ações). Ao total, o capital acionista é de 19 milhões de reais.

São empresas novas, que possuem os mesmos sócios e que são associados de outras empresas. Marcos Baptista de Carvalho é empresário com participação em mais de 100 empresas, das quais 76 estão ativas. Atua nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Distrito Federal, Ceará, Pernambuco, Goiás, Rondônia, Rio Grande do Norte e Mato Grosso. Seu capital em todas as empresas soma mais de 6 bilhões de reais<sup>75</sup>.

Marcelo Baptista de Carvalho participa de mais de 100 empresas, das quais 70 estão ativas. Atua nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Distrito Federal, Ceará, Pernambuco, Goiás, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Rondônia,

<sup>73</sup> Informação disponível na Classificação Nacional das Atividades Econômicas do IBGE.

<sup>74</sup> Em consulta ao site da Receita Federal foi encontrado que esta empresa foi incorporada. No entanto, não há informações da incorporação por qual empresa. Infelizmente a pandemia COVID-19 impossibilitou nova consulta ao protocolo do empreendimento.

<sup>75</sup> Consultado no site: <https://transparencia.cc/dados/socios/619287/marcos-baptista-carvalho/>

Rio Grande do Norte e Bahia. O capital social de suas empresas ultrapassa os 7 bilhões de reais<sup>76</sup>.

Tarso Rebello Dias, participa de 75 empresas, das quais 46 estão ativas. Atua nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Distrito Federal, Ceará, Pernambuco, Rondônia e Rio Grande do Norte. O capital social das empresas soma mais de 13 bilhões de reais<sup>77</sup>.

É necessário dizer que, ao longo da pesquisa, foi observado o quão volátil são estes números: empresas são criadas e desfeitas rapidamente, de acordo com a aprovação e investimentos em novos empreendimentos no setor imobiliário, de consumo e serviços; assim como o capital aumenta muito em pouco tempo. Trata-se de empresas que foram criadas especificamente para atuar em cada lugar como se fossem independentes, a fim de diminuir a contribuição com impostos. Mesmo que o site da Ancar Ivanhoé a apresente como única e sólida empresa, ela se ramifica em várias, mostrando o quão complexo é o circuito do setor imobiliário, o que nos faz refletir sobre a importância da propaganda para esconder a realidade.

Agora, detendo-se na empresa que se ramifica em várias outras, a Ancar Ivanhoé está no mercado há 45 anos, sendo proprietária e gestora de empreendimentos comerciais e possui 24 *shopping centers* espalhados pelo país. Possui mais de 980 mil m<sup>2</sup> de Área Bruta Locável e mais de 4,5 mil lojas no território nacional. Com empreendimentos nos estados do Ceará, Distrito Federal, Mato Grosso, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rondônia e São Paulo<sup>78</sup>.

Analisando as empresas envolvidas, percebemos que o capital financeiro coloca em circulação o capital do setor imobiliário, ou seja, o capital investido no mercado de terras urbanas das incorporadoras e da construção civil. De acordo com Madeira Filho (2016), esses capitais combinados transformam o que seria um espaço de comércio em um produto imobiliário. Além disso, o capital financeiro investido será retornado com os lojistas, que alugam o espaço para realizar suas atividades de vendas e serviços trazendo um retorno mensal ao capital financeiro investido. Dessa forma, mantém-se a fluidez do capital na produção direta do espaço de um *shopping center*. Portanto, verificamos que os agentes por trás deste

---

<sup>76</sup> <https://transparencia.cc/dados/socios/945107/marcelo-baptista-carvalho/>

<sup>77</sup> <https://transparencia.cc/dados/socios/455577/tarso-rebello-dias/>

<sup>78</sup> Informações coletadas no site da empresa: <https://www.ancar.com.br>.

tipo de empreendimento são: empreendedores, administradores, lojistas, clientes, investidores e, como também aponta o autor, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que desde a década de 1990, constrói estes empreendimentos sob a justificativa de que gera empregos<sup>79</sup>.

Na passagem da terra rural para o urbano, ao analisar as famílias envolvidas nessas compras e vendas de propriedades, as empresas e seus desmembramentos, vemos que não há geração de riqueza e sua distribuição, conforme disse o prefeito Hélio. Muito pelo contrário. Há o seu acúmulo e captura por parte dos proprietários. Além disso, constatamos o que Leonelli e Campos (2018) apontam em seu artigo: o aumento da renda da terra é perceptível também pela venda em metros quadrados e não mais em hectares. Em menos de dois séculos a propriedade que era em hectares e que tinha um proprietário, passa a ser vendida em glebas para outros e agora tem como proprietárias três empresas, que possuem acionistas, que alugam metros quadrados de ambiente construído de alto custo para lojistas.

Aqui, entra outra articulação do Poder Público no acúmulo de capital no urbano. Na época de construção do empreendimento, o zoneamento não o permitia a edificação do *shopping center*, pois era considerado residencial. Com a elaboração da Lei do Plano Diretor de Campinas de 2006, foi estabelecido o Grupo de Análise de Projetos Especiais, o GAPE (CAMPINAS, 2006), que permitiu a construção do empreendimento, mesmo não sendo permitido pelo zoneamento. Atualmente, está em análise seu projeto de expansão (Figura 16), que conta com duas torres de doze andares, destinados a escritórios; duas torres de doze andares para uso corporativo; duas torres de dez andares com fins hoteleiros e um centro de convenções, com um edifício de garagem para vagas cobertas interligando-se com as novas torres e área do shopping.

---

<sup>79</sup> A geração de empregos na construção de *shopping centers* é verdadeira. No entanto, o que mais importa neste caso é colocar o capital financeiro e da construção civil em circulação, proporcionando a sobrevivência do setor, como demonstra Harvey (2010).

Figura 16. Projeto de ampliação do Shopping Parque das Bandeiras com as diretrizes viárias do Termo de Ajustamento de Conduta e Compromisso



Fonte: Protocolo 2009/11/9124, 2017.

Sendo assim, o potencial construtivo e de uso do *shopping center* e de novos empreendimentos será ainda maior devido ao projeto de expansão e sua conexão direta com a rodovia – sem esquecer a já descrita Macrozona Macrometropolitana no capítulo 2, que deseja atrair investimentos ainda maiores.

Madeira Filho (2016) problematiza o capital financeiro que envolve a construção desses produtos imobiliários afirmando que existe um processo de financeirização do espaço urbano. O autor também aponta que, além do fato de que um *shopping center* atrai outros produtos imobiliários, há o consumo do espaço e a sua fetichização. No caso da fetichização, o ambiente que é descrito como homogêneo alude a ausência de diferentes classes sociais, visando criar um ambiente dentro e fora que dê esta ilusão. Então, a fetichização não está somente no *shopping center*, mas também no ambiente externo ao empreendimento, com a construção de parque, lojas e franquias, restaurantes, centro de convenções, hotel, torres de escritório etc (MADEIRA FILHO, 2016).

Ao mesmo tempo em que vemos novos projetos, empreendimentos, expansão, lojas e roda-gigante, também há as irregularidades, trânsito intenso e obras ainda por fazer do Corredor de Ônibus BRT em frente ao Shopping Parque das Bandeiras. Assim, ainda está em curso o Termo de Ajustamento de Conduta e

Acordo e Compromisso (TACAC) e foi possível consultar seu andamento em um protocolo. No próximo item serão descritos o acordo e as suas reformulações.

### **3.3. Termo de Ajustamento de Conduta e Acordo e Compromisso (TACAC)**

O Termo de Ajustamento de Conduta<sup>80</sup> (TAC) foi firmado no dia 10 de setembro de 2012 entre a Prefeitura Municipal de Campinas e a Ancar Ivanhoé Campinas S/A, a NAI Campinas Participações S/A e o Parque das Bandeiras Incorporações Imobiliárias S/A, denominadas como primeiras compromissárias; e a Anhanguera Educacional Limitada como segunda compromissária. O acordo está fixado no protocolo número 2012/10/32002, em nome da Ulson Arquitetura e Urbanismo, com o título de “Referente a Diretrizes Viárias”.

As empresas denominadas como primeiras compromissárias e a segunda compromissária firmaram o acordo, pois as obras do *shopping center* já estavam em estágio avançado e havia projeto de construção do Campus V da Anhanguera Educacional na área entre o empreendimento Shopping Parque das Bandeiras e o Campus II da Pontifícia Universidade Católica. Todos localizados na mesma faixa da Avenida John Boyd Dunlop.

Em 2016, o acordo sofreu modificações devido ao atestamento de que novas obras seriam necessárias para mitigar os impactos gerados pelos empreendimentos, além do projeto de ampliação do *shopping center*. Dentre as mudanças, está a sua nomenclatura, pois passou a ser um Termo de Ajustamento de Conduta e Acordo e Compromisso (TACAC) assinado entre Prefeitura Municipal de Campinas, Ancar Ivanhoé Campinas S/A, NAI Campinas Participações S/A e Parque das Bandeiras Incorporações Imobiliárias S/A.

Em sua essência, a modificação do acordo não alterou o seu propósito. As considerações feitas para o estabelecimento do novo termo são: a garantia financeira foi provida e estava com a validade até 2017, o projeto de expansão imobiliária e do *shopping center*, as primeiras compromissárias apresentaram os

---

<sup>80</sup> Não foi encontrado Lei ou Decreto que legisle a elaboração e cumprimento do TAC/TACAC em Campinas. Apenas são estabelecidos os procedimentos de gestão de termos de compensação e outros na Resolução 12, de 18 de maio de 2020: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/135684>.

projetos de todas as obras previstas, cumpriram as obras da fase 1 do acordo anterior e realizaram um item específico da fase 4, que foi a remoção de uma família de uma casa na rua Hermano Penteado para realizar algumas obras futuramente.

Assim como na primeira versão do termo, todas as compromissárias concordaram

[...] em voluntariamente realizar investimentos em benfeitorias, obras viárias e ambientais no Corredor Campo Grande, especificamente no trecho do Shopping Parque das Bandeiras, visando à implantação do Sistema Viário Funcional e de parte da infraestrutura dos sistemas de transporte [...] (f. 18)

No caso, as obras de benfeitorias no Corredor Campo Grande foram realizadas pelas primeiras compromissárias e a segunda compromissária doou as glebas necessárias para as obras. Assim como contribuiria com 20 milhões de reais para as primeiras compromissárias realizarem as obras de mitigação dos impactos que futuramente seu empreendimento faria. Não se menciona se todas suas obrigações foram cumpridas.

Mas, pelo fragmento extraído do acordo apresentado anteriormente, vê-se que as obras seriam realizadas “voluntariamente” para mitigar os impactos devido aos dois empreendimentos, principalmente nas suas áreas de entorno. Entretanto, Termos de Ajustamento de Conduta são para empresas e organizações que causaram danos e/ou não cumpriram as leis integralmente, o que fere direitos individuais ou coletivos, sendo, portanto, intimadas a reparar erros mediante um acordo.

Esses acordos são instrumentos de soluções de conflitos, que foram implementados diante de reformas políticas, econômicas e no sistema de justiça, constituindo um movimento do neoliberalismo, que tem seu início no país desde a década de 1990. São instrumentos, procedimentos, formas de representação e prevenção de disputas. Nesta abordagem, profissionais de justiça se portam como mediadores ou negociadores de conflitos (VIÉGAS; PINTO; GARZON, 2014).

De acordo com Viégas, Pinto e Garzon (2014), o uso destes novos instrumentos vêm na tentativa de acelerar processos, preveni-los ou mesmo não utilizar o sistema judicial para resolver conflitos, proporcionando menores custos

administrativos. Um desses instrumentos alternativos inseridos na justiça brasileira foi o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC). Este termo foi introduzido na justiça brasileira com o artigo 113 da Lei 8078/90 (Código de Defesa do Consumidor), que modificou a Lei Federal 7347/85, que é a Lei de Ação Civil Pública, de forma que “os órgãos públicos legitimados poderiam tomar dos interessados Termo de Ajustamento de Conduta às exigências legais” (p. 4).

Percebemos o caráter corporativo de solução de conflitos com o uso do TAC: danos a direitos são resolvidos sob uma perspectiva mercadológica; não se deve mais entrar com uma ação na justiça contra danos a direitos ou ao meio ambiente e à natureza; a sociedade não deve se organizar para garantir seus direitos, tudo se resolverá mediante acordo com aquele que causou o dano. Logo, o espaço como campo em disputa é ocultado pela classe dominante.

O termo é geralmente utilizado na tentativa de resolução de conflitos ambientais que já fizeram dano a direitos individuais, coletivos ou direitos transindividuais, ou seja, é uma medida reativa (VIÉGAS; PINTO; GARZON, 2014). No entanto, vemos muitos empreendimentos que causam danos de outras ordens sendo passíveis da aplicação do TAC, como é o caso do Shopping Parque das Bandeiras. Além disso, destaca-se que a utilização desses instrumentos no município só foram deliberadas formalmente no Decreto Municipal nº 20.003/2018, que criou a Junta Administrativa de Valoração Ambiental (JAVA) com o objetivo de promover reparação integral de danos ambientais por meio de TACs<sup>81</sup>. No entanto, não existe uma lei determinando como deve ser elaborado ou os procedimentos para acompanhamento do acordo. Portanto, são firmados no papel, mas sem rigidez, como veremos adiante.

O texto do TACAC mostra que, conforme evoluíssem as obras do empreendimento e das diretrizes viárias, seriam necessárias modificações dos projetos apresentados. Sendo assim, as primeiras compromissárias estariam elaborando projeto substitutivo no ato da assinatura do termo. Enquanto um dos compromissos da Prefeitura, após as obras, seria mudar o tipo do zoneamento em do *shopping center*, que antes não permitia um empreendimento desse porte, por ser um zoneamento residencial somente.

---

<sup>81</sup> Lei que foi implementada para justificar os impactos ambientais decorrentes do aumento do perímetro urbano no PD-18. Além dela, destaca-se a obrigatoriedade de realização de Estudo de Impacto de Vizinhança para qualquer novo empreendimento de grande porte (CAMPINAS, 2018).

As justificativas da proposição das novas diretrizes viárias no acordo se apoiam no Plano de Mobilidade Urbana de Campinas, que já previa a implantação prioritária de dois corredores exclusivos de ônibus *Bus Rapid Transport* (BRT) nos eixos Ouro Verde e Campo Grande, respectivamente avenidas Ruy Rodrigues e John Boyd Dunlop. Além disso, considerava-se que os dois corredores de ônibus transportariam, em horário de pico, até trinta mil passageiros por hora, com previsão de que seriam quarenta mil por hora em trinta anos.

Mas, não se discriminam todos os motivos pelos quais foram impostas as novas diretrizes, o que vai contra um dos princípios do TAC: a publicidade. Além da necessidade de divulgação das informações concernentes ao termo em todas as suas etapas, é imprescindível a participação popular no processo, por meio de envolvimento na elaboração do termo e por audiência públicas (Viégas; Pinto; Garzon, 2014).

Ao contrário do que é necessário para atender aos princípios das elaborações dos TACs, não houve participação da população local. Após a elaboração do termo, ele foi publicado uma vez no Diário Oficial e não é possível encontrá-lo na internet tão facilmente. Seu acesso foi por meio de pedido pela Lei de Acesso à Informação no Portal da Cidadania do município. Sendo assim, é impossível saber ao certo em que fase está a compensação, quando terminará, se será eficiente ou qualquer outra questão importante que surgir. Até o momento de redação desta dissertação, as obras da implementação do corredor ainda não terminaram.

A diferença entre as obrigações do primeiro e segundo acordo é que algumas obras foram concluídas na primeira fase e houve a remoção de uma família, para que a área de sua moradia fosse utilizada para a construção de uma diretriz viária. No seu restante, as obras demandadas pelo novo acordo continuam as mesmas do primeiro: ruas e avenidas com sinalização, semáforos, pontos de ônibus e ciclovias; corredor e estação do BRT na avenida John Boyd Dunlop, com seus túneis e viadutos; destaca-se a ligação das avenidas Márcio Egídio de Souza Aranha com a Carlos Lacerda, no cruzamento com a avenida Presidente Juscelino, tal medida facilitaria o deslocamento dos bairros na área da Vila União e no distrito do Ouro Verde para o *shopping* center; demolição de treze casas que estão em área de Área de Preservação Permanente de uma terra pública e seriam previamente

autorizadas pela Prefeitura, assim como as medidas de cadastramento das famílias e ações jurídicas e administrativas cabíveis para a remoção delas. No entanto, a maioria das famílias resistiram e permanecem onde estão, conforme foto tirada em trabalho de campo em 2017<sup>82</sup>, na Figura 17.

Figura 17. Fotografia - Moradias da área onde seriam construídas as novas diretrizes viárias do TACAC em 2017



Fonte: Brasco, 2017.

Ao analisar o planejamento das obras e ações, vemos que todas as de responsabilidade das primeiras compromissárias são no entorno do próprio empreendimento. Parecem ser mais um complemento do empreendimento do que uma forma de mitigar os impactos da sua construção e implementação. Geralmente, em ações de compensação ambiental<sup>83</sup>, os impactos são dirimidos por plantações de espécies em locais de conservação ou ações que não beneficiam diretamente as empresas que causaram danos à população. No caso, vemos que as obras beneficiam diretamente o empreendimento. Isso porque são obras no seu entorno, como as ligações entre avenidas e bairros, que proporcionarão melhores condições de trânsito e percurso para chegar ao *shopping center* por meio de automóveis ou ônibus.

Neste acordo, os compromissos da Prefeitura de Campinas são: fiscalizar as obras, atestar a Viabilidade Técnica do Projeto de Expansão Comercial e

<sup>82</sup> Devido à pandemia, não foi possível voltar ao local para fazer trabalho de campo junto a representante do movimento de resistência dos residentes nessa rua. No entanto, vimos que todas as casas permanecem no local. Além disso, no TACAC não se especifica para onde as famílias seriam levadas após suas remoções e nenhuma outra informação pertinente. Investiga-se outro protocolo que talvez tenha essas informações, mas, devido à pandemia, ainda não foi possível ter acesso a ele.

<sup>83</sup> A “compensação ambiental” é uma falácia, pois o impacto ambiental ocorrido em algum lugar jamais poderá ser compensado pela plantação de espécies nativas em outro local. O impacto já foi feito. No entanto, não se entrará na discussão neste trabalho, mesmo que seja necessário mencioná-la para ver o produto da incorporação imobiliária.

Imobiliária do projeto pelo GAPE, fornecer todos os projetos para as construções das faixas e terminais do BRT, isentar o *shopping center* de impostos, conceder todas as licenças necessárias e realizar as remoções das famílias já mencionadas.

Consequentemente, as obras e custos seriam arcados pelas primeiras compromissárias com as licenças concedidas pelos órgãos e empresas do Estado: licenças ambientais, de obras, de trânsito, viárias, águas e energia, bem como o Certificado de Conclusão de Obra quando as obras fossem parcialmente finalizadas<sup>84</sup>. Há, também, a isenção de impostos como o ISS (Imposto Sobre Serviço) das obras, assim como sobre as intervenções e aprovações delas.

A maioria das obrigações firmadas no acordo, realizadas pelas primeiras compromissárias, são complementares às falhas nas obras do *shopping center* e facilitadas integralmente pelo Poder Público. Não existe uma ação de fiscalização e punição para a construção de um empreendimento deste porte que considere a população residente no entorno. Pelo contrário, parte da população residente foi removida. Além disso, vemos que o Poder Público transfere para o privado a decisão da dinâmica urbana: por meio de interesses do setor imobiliário, um empreendimento pode ser aprovado fora de zoneamento, pode modificar as diretrizes viárias, pode desrespeitar leis e torná-las legais logo depois, como problematiza Bernardini (2017).

No texto de 2012, estava descrito que atrasos ou a não realização das obras pela não aprovação de projetos não caracteriza descumprimento do acordo. Mas se não fossem cumpridas as obrigações, poderia ser realizada uma mediação dentro de um prazo razoável. E, caso, ainda assim, não fossem cumpridos, o valor de caução seria tomado como medida compensatória, multa moratória de 20% do valor das obras não executadas, cassação de Alvará de Uso do Shopping Parque das Bandeiras e dos estabelecimentos nele instalados. Ainda, se com o intuito de atrasar as obras, ou caso as empresas deixassem de apresentar documentos para conseguir as licenças ou autorizações sem justificativa, o município poderia cancelar os alvarás, certificados de obras emitidos e executar a caução.

Se porventura as compromissárias não cumprirem os pedidos de análise, licenças e de autorização necessárias às obras, o município teria um prazo de

---

<sup>84</sup> Elas não precisam estar prontas totalmente, se cumprirem a função de mitigação considerada mais importante e as demais obras ou acabamentos não comprometerem os seus usos finais, elas podem já receber o certificado de conclusão.

quinze dias para ouvi-las sobre e, se não for apresentada nenhuma contrapartida aceitável, poderia aplicar multa moratória de até 5% do valor das obras não executadas.

Cobrar 5% do valor das obras não executadas mostra que não existe punição caso as empresas não queiram cumprir o acordo, pois é uma quantia ínfima. Além disso, se houver atraso ou irregularidades, existe um diálogo constante de como resolver a situação de forma que seja conveniente para as empresas continuarem atuando, sem represália ou punição formal. Portanto, vê-se a inter-relação Estado e setor imobiliário, na sua melhor forma, firmado em acordo. Inclusive, parecendo que tanto faz se há cumprimento ou não do acordo, já que serão obras viárias que complementam o projeto do empreendimento e não tem envolvimento da população local em nenhuma parte do acordo, a não ser para realizar ou corrigir diretrizes viárias malfeitas pelo projeto inicial. Ou seja, não soluciona problemas gerados, apenas se tenta cumprir negociações que apontem para o compromisso. Torna-se, assim, legal o que foi feito ilegalmente.

### **3.4. Novos loteamentos e condomínios verticais**

#### **Residencial Parque da Fazenda**

Seu projeto foi elaborado em 2003 e aprovado em 2007<sup>85</sup> pela Prefeitura, antes mesmo do início da construção do Shopping Parque das Bandeiras. No entanto, Terra Nature e o loteamento Residencial Parque da Fazenda (Figura 18) tiveram seu processo de terraplanagem e venda ao mesmo tempo em que estava em construção o *shopping center* e o loteamento Jardim Ibirapuera.

---

<sup>85</sup> Informações provenientes do protocolo 2003/11/4995.

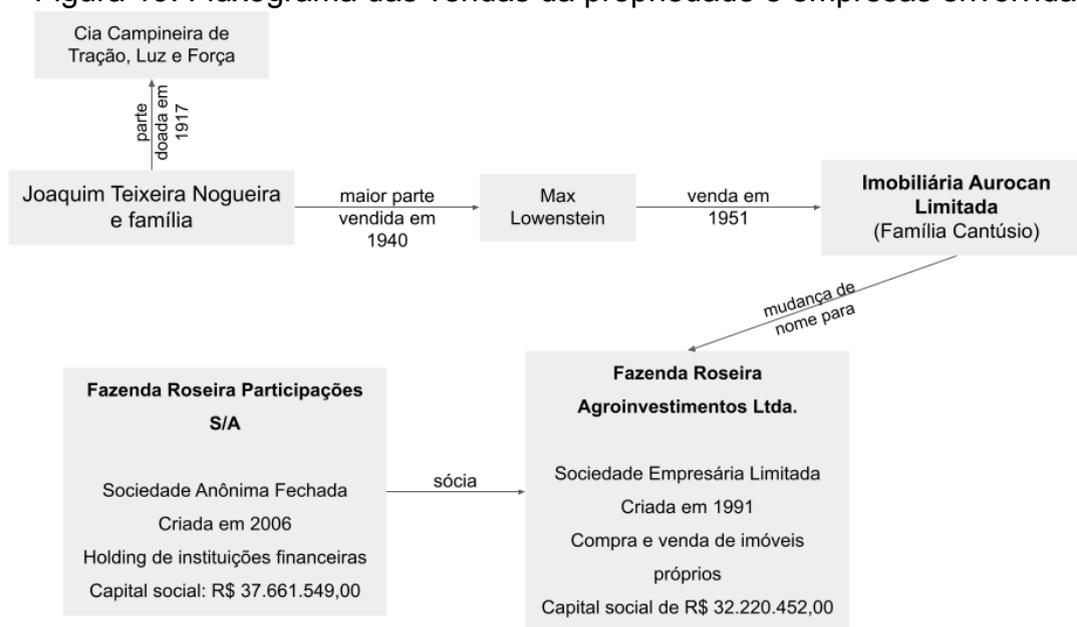
Figura 18. Residencial Parque da Fazenda visto do Parque Tropical, com condomínios verticais ao fundo, em 2020



Fonte: Brasco, 2020.

Na Figura 19, há um fluxograma que mostra a passagem do rural para o urbano e as empresas envolvidas no produto imobiliário. A Fazenda Roseira foi propriedade de Joaquim Teixeira Nogueira, também proprietário da Fazenda Cuscuzeiro. A Fazenda Roseira ficou com a família Nogueira até meados da década de 1910. Após isso, uma parte foi doada para o assentamento de uma linha de bonde, da Cia Campineira de Tração, Luz e Força, em 1917. Também houve alguns desmembramentos e vendas para outros proprietários de terras, mas a maior parte da fazenda e a estrada do Campo Grande são vendidas para Max Lowenstein na década de 1940. A área remanescente da Fazenda Roseira do Campo Grande é vendida, em 1951, à Imobiliária Aurocan Limitada, cujos donos são a família Cantúcio, que é dona de um dos curtumes antigos em Campinas, localizado na Vila Industrial (MARTINS, 2011).

Figura 19. Fluxograma das vendas da propriedade e empresas envolvidas



Fonte: Martins, 2011; protocolo 2003/11/4995; Receita Federal. Elaborado pela autora.

Como já discutido sobre a antiga fazenda que virou o Shopping Parque das Bandeiras, na passagem das terras rurais para o urbano tem-se o aumento do preço e da renda. Ademais, a legislação urbanística atende aos interesses dos proprietários e dos empreendedores imobiliários, modificando as leis de parcelamento e uso do solo, criando comissões de planejamento e reformulando a Secretaria de Obras entre a década de 1930-1950 (BADARÓ, 1996; GONZÁLEZ, 2010; LEONELLI; CAMPOS, 2018; BASTOS, 2018).

Desde a década de 1950 até os anos 2000, a Fazenda Roseira teve vários outros desmembramentos e doações e a gleba que restava passou a ter atividades agrícolas de pequeno porte. Até que, em 2007, houve a aprovação do loteamento Residencial Parque da Fazenda, sob o Projeto Terra Nature (Figura 20), apresentado durante a palestra “Plano Diretor e diretrizes ambientais e urbanística para a área em estudo”, de Simone Medeiros Eyer Thomas, engenheira e diretora do Departamento de Controle Urbano da Prefeitura Municipal de Campinas (MARTINS, 2011). As obras do Terra Nature começaram em 2008.

Figura 20. Projeto Terra Nature no Residencial Parque da Fazenda



Fonte: Martins, 2011.

O empreendimento trouxe ao município um bairro com condomínios verticais e a concessão para o Poder Público da sede da Fazenda Roseira, que agora é a Casa de Cultura Fazenda Roseira, um quilombo urbano que tem como gestor a Associação do Jongo Dito Ribeiro desde 2008<sup>86</sup>. A associação luta até hoje para que o patrimônio seja tombado e para que sejam reconhecidos como parte importante do patrimônio cultural da cidade, já que ele vem sendo rodeado por condomínios de apartamentos e é alvo de incêndios criminosos e saques, sem ações eficazes realizadas pela Prefeitura para sua manutenção e segurança.

De acordo com Martins (2011), na época de lançamento do loteamento, havia a propaganda de que o empreendimento é “verde”, próximo à “natureza preservada”. Esta é uma falácia encontrada em todos os condomínios, loteamentos e *shopping center*: natureza na propaganda e proximidade com ótimas vias de

<sup>86</sup> É um local onde são realizadas atividades culturais de matriz africana, como festas e apresentações de jongo, assim como atividades de educação ambiental e educação sobre a história da África e da Cultura Afro Brasileira (instituída pela Lei 10639/03). A coordenadora da associação, Alessandra Ribeiro Martins, é quem está sendo utilizada como referência neste trabalho e é uma das poucas pesquisadoras que estudam a região Noroeste de Campinas (COMUNIDADE JONGO DITO RIBEIRO, (2020).

acesso. Mas, na prática, há alteração tanto nas Áreas de Preservação Permanente, incluindo a construção do Corredor de Ônibus BRT, como nas zonas de amortecimento de parques e muitos impactos locais. Soma-se a isso o descaso com patrimônio histórico e cultural e a necessidade de reparação por Termos de Ajustamento de Conduta que, na verdade, não reparam os impactos e apenas complementam os projetos mal feitos e aprovados pela Prefeitura.

O loteamento é de propriedade da Fazenda Roseira Agroinvestimentos Ltda., criada em 1991. Empresa que tem como sócia a Fazenda Roseira Participações S/A, criada em 2006. Esta, por sua vez, tem o mesmo tipo de empresa das proprietárias do *shopping center*. Já a Fazenda Roseira Agroinvestimentos Ltda. é uma Sociedade Empresária Limitada, criada em 1991. Ela possui capital dividido em quotas entre os sócios, que respondem individualmente. Porém, se responsabilizam pela integração do capital social das empresas<sup>87</sup>. Portanto, são organizações familiares e de capital fechado, mesmo sendo uma *holding*. Ou seja, uma empresa que controla as demais do grupo familiar.

### **Jardim Ibirapuera e Alto do Ibirapuera**

O Jardim Ibirapuera (Figura 21), loteamento realizado na gleba 16 do Sítio Bonfim, é de propriedade de LBJ – Comércio e Participações Ltda. Seu projeto é de autoria da Planurb – Planejamento & Topografia S/S Ltda., apresentado na Prefeitura de Campinas em 2004 e aprovado em 2010<sup>88</sup>.

---

<sup>87</sup> Informação disponível na Classificação Nacional das Atividades Econômicas do IBGE.

<sup>88</sup> Informações coletadas no protocolo 2004/11/8655.

Figura 21. Fotografia - Jardim Ibirapuera, Avenida John Boyd Dunlop e ao fundo os condomínios verticais do Residencial Fazenda Roseira, em 2017



Fonte: Brasco, 2017.

A L.B.J. Comércio e Participações Ltda, criada em 2003, é uma Sociedade Empresária Limitada situada no Parque Taquaral, em Campinas. Tem como principal atividade a incorporação de empreendimentos imobiliários. Dentre os sócios da empresa, estão José Bittar Filho, João Gabriel da Costa Bittar e Leonardo da Costa Bittar.

A Planurb – Planejamento & Topografia S/S Ltda. é uma Sociedade Simples Limitada. Está localizada no Cambuí e foi criada em 1982. Tem como atividade principal os serviços de engenharia e como atividades secundárias os serviços de cartografia, topografia e geodésia, entre outras atividades técnicas de engenharia e arquitetura.

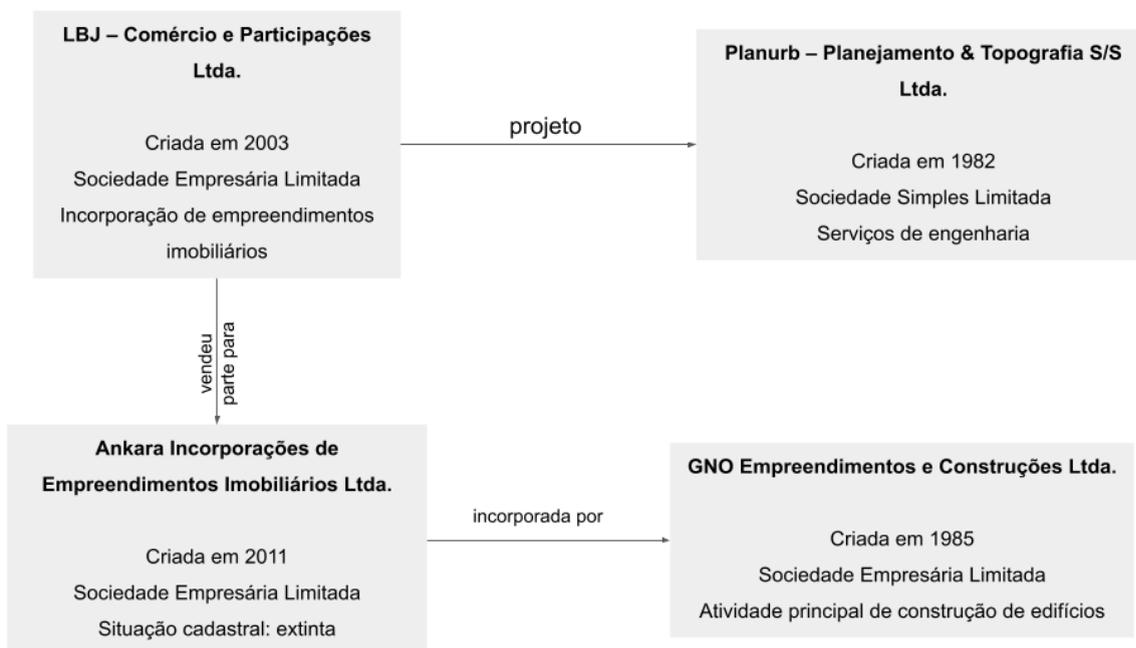
A área da gleba 16 é de 290.529,75 m<sup>2</sup>. Seu projeto previa a construção de 443 lotes residenciais e 28 lotes comerciais ou de serviços, totalizando 142.563,56 m<sup>2</sup>. As áreas públicas seriam de 147.966,19 m<sup>2</sup>.

O fluxograma (Figura 22) mostra a articulação dessas empresas. Também são incorporadoras e pertencentes a uma empresa familiar de capital fechado, com atuação local (exceto a do condomínio vertical, chamado Alto do Ibirapuera<sup>89</sup>).

---

<sup>89</sup> Informações provenientes do protocolo 2016/18/217.

Figura 22. Fluxograma das empresas envolvidas no Jardim Ibirapuera e Alto do Ibirapuera



Fonte: protocolos 2004/11/8655; 2016/18/217; Receita Federal. Elaborado pela autora.

O condomínio vertical chamado Alto do Ibirapuera terá apartamentos de dois dormitórios a partir de R\$ 175 mil<sup>90</sup>. Em seu site são apontadas as vantagens locacionais, opções de lazer e comodidade dentro do condomínio e a “entrada facilitada”, podendo usar o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), o ITBI (Impostos de Transmissão de Bens Imóveis), financiamento do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e registro grátis.

Na Figura 23, vemos uma imagem da localização e suas vantagens. A área da mata preservada destacada na fotografia aérea é a mesma do Parque Natural Municipal do Campo Grande, que será abordado quando for analisado o Bela Aliança Bairro & Parque.

<sup>90</sup> Preços de dezembro de 2020.

Figura 23. Fotografia - A localização do Condomínio Alto do Ibirapuera e suas vantagens



Fonte: Alto do Ibirapuera, 2021<sup>91</sup>.

A propriedade do empreendimento é da Ankara Incorporações de Empreendimentos Imobiliários Ltda., que contratou a GNO – Empreendimentos e Construções Ltda. para realizar as obras. A princípio seriam três edifícios: um de 8 andares, outro de 9 e um 10<sup>92</sup>.

A Ankara Incorporações de Empreendimentos Imobiliários Ltda., foi criada em 2011 e é uma Sociedade Empresária Limitada. Atualmente ela está com a situação cadastral “baixada”: foi extinta. A Ankara Incorporações de Empreendimentos Imobiliários Ltda. foi incorporada, por sua vez, pela GNO Empreendimentos e Construções Ltda.

A GNO Empreendimentos e Construções Ltda., fundada em 1985, é também uma Sociedade Empresária Limitada. Localizada em Campinas, tem como atividade econômica principal a construção de edifícios. Suas atividades secundárias são incorporação de empreendimentos imobiliários, loteamento de imóveis próprios, administração de obras, construção de instalações esportivas e recreativas e outras sociedades de participação, exceto *holdings*.

<sup>91</sup> Informação proveniente do site oficial do condomínio vertical: <https://www.altodoibirapuera.com.br/>.

<sup>92</sup> Informações provenientes do protocolo 2016/18/217.

A GNO possui empreendimentos em vários municípios do estado de São Paulo: Americana, Araras, Bragança Paulista, Campinas, Hortolândia, Itapira, Paulínia, Piracaia, Pirassununga, São Paulo, São Roque, Salto de Pirapora, Sumaré, Valinhos e Vinhedo<sup>93</sup>.

### **Bela Aliança Bairro & Parque**

O empreendimento é uma realização das empresas Montana Urbanismo e Montante Urbanismo e contará com financiamento do PMCMV. Está localizado ao lado do bairro Cidade Satélite Íris, é muito extenso e terá ao seu lado o Parque Natural Municipal do Campo Grande (Figura 24). O Parque Natural foi criado por decreto em 2011<sup>94</sup> na área remanescente de Mata Atlântica preservada nas Fazendas Bela Aliança e Fazenda Castelo. Agora, o Parque será uma “contrapartida do empreendimento”<sup>95</sup>.

Figura 24. Empreendimento Bela Aliança Bairro & Parque



Fonte: Circuito de Notícias, 2019.

<sup>93</sup> Informações coletadas no site da empresa. <http://www.gno.com.br/>

<sup>94</sup> Decreto no. 17.356 de 17 de junho de 2011.

<sup>95</sup> De acordo com o Decreto Municipal no. 17.356 de 17 de junho de 2011, art. 4º, a transferência da posse e domínio das propriedades privadas para o município para a construção do parque pode ser por “processos de parcelamento do solo nos moldes da Lei Federal 6.766/79, na forma de áreas verdes de loteamentos a serem aprovados, mediante licenciamento ambiental;”, por doações ou desapropriação de acordo com a legislação.

A análise prévia de seu plano urbanístico foi protocolada na Prefeitura em 2007<sup>96</sup>. Em 2009<sup>97</sup>, obteve a Certidão de Uso nº 02/2009. Seus estudos ambientais e de viabilidade são de 2010, com seu pedido de licença ambiental prévia emitido em 2012 pelo Comitê de Bacias do PCJ (Piracicaba, Capivari e Jundiá)<sup>98</sup>.

No site do Comitê PCJ foi encontrada a Licença Ambiental Prévia, concedida pela Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo. O pedido de licença previa a construção em área de 1.462.443,48 m<sup>2</sup>, com lotes residenciais multifamiliares verticais (710.197,12 m<sup>2</sup>) e comerciais (155.174,96 m<sup>2</sup>), rede de infraestrutura urbana e parcelamento do solo para ser predominantemente residencial, com uma parte destinada a um Empreendimento Habitacional de Interesse Social (EHIS). Na metragem destacada para os lotes residenciais, temos 95.010,96 m<sup>2</sup> para o EHIS e o restante para lotes residenciais multifamiliares (460.011,20 m<sup>2</sup>).

Por estar próxima a uma Unidade de Conservação, o Parque Natural Municipal<sup>99</sup> (PNM), seu processo de aprovação demorou um pouco mais do que os outros empreendimentos analisados. Os objetivos da instituição de um PNM são:

A preservação de ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e beleza cênica, possibilitando a realização de pesquisas científicas e o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental, de recreação em contato com a natureza e de turismo ecológico (Lei 9.985/00, art. 11).

Aqui, é necessário refletir também sobre a causalidade das ações. A instituição do PNM concomitantemente ao andamento do requerimento das licenças do Bela Aliança Bairro & Parque<sup>100</sup> torna conveniente o fato de que só agora o PNM sairá do projeto de Lei e se tornará uma “contrapartida do empreendimento”. O local em que serão construídos os lotes seriam somente área de pastagem, segundo o projeto. Portanto, não haveria perda de área de preservação para o processo de loteamento. Mas, de acordo com uma notícia do Correio Popular, 38% desse vazios

<sup>96</sup> Protocolo 07/10/42668.

<sup>97</sup> Protocolo 15/10/2009.

<sup>98</sup> Protocolo 2013/11/19804.

<sup>99</sup> A área preservada da Mata Atlântica tem uma espécie ameaçada de extinção: a canela-sassafrás. Portanto, é ainda mais importante a sua preservação.

<sup>100</sup> Além do fato de que o produto imobiliário já coloca em seu nome o “Parque”.

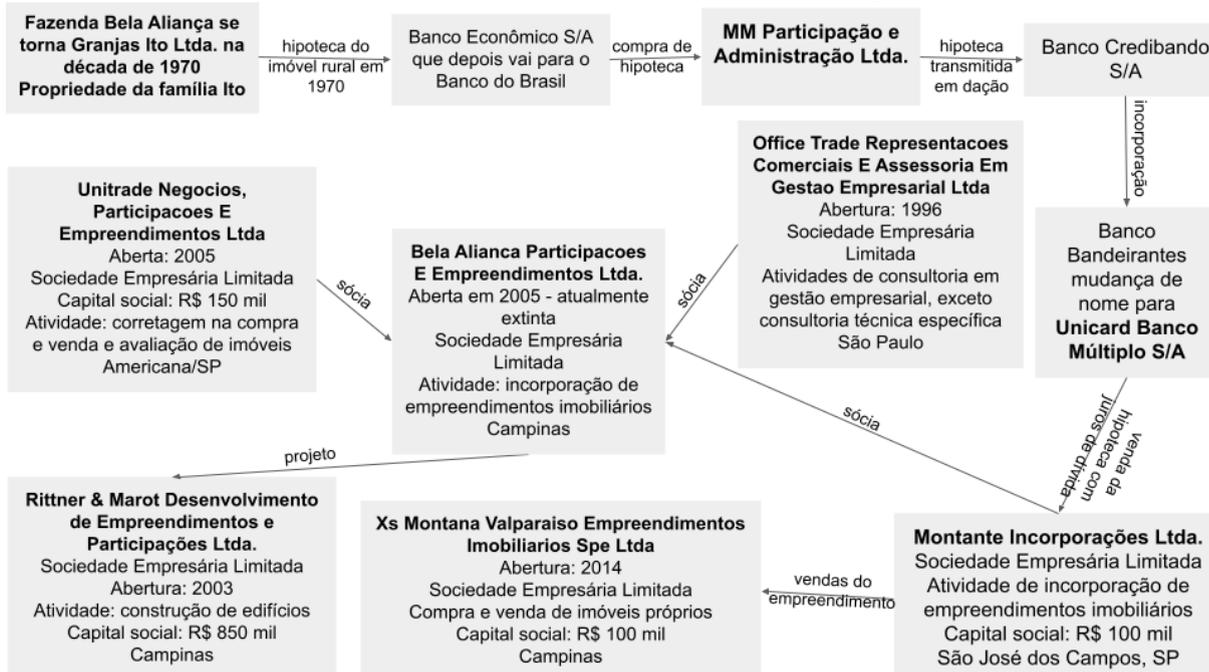
urbano é da área de preservação, ou seja, quase metade (Ramirez, 2019a). Nesse espaço há, inclusive, uma espécie ameaçada de extinção, a canela-sassafrás.

No EIA/RIMA (Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental), do ano de 2010, há a justificativa e histórico do empreendimento. É interessante observar como a compra da gleba e o Plano Diretor de Campinas de 2006 (PD-06) se articulam explicitamente. A área da Fazenda Bela Aliança foi definida como ZEIS de Indução no PD-06 (CAMPINAS, 2006) e a compra realizada pela Montante Incorporações Ltda. se deu no final do mesmo ano. Por ocorrer após a aprovação do Plano, o projeto levou em conta as mudanças que seriam feitas na região, sendo protocolado em 2007 um pedido de Plano Urbanístico juntamente com a Prefeitura. Este instrumento, os pedidos de Planos Urbanísticos conjuntos, foi criado pela própria Prefeitura na época do PD-06, para áreas acima de 300 mil m<sup>2</sup>.

É uma ferramenta que, além de facilitar a aprovação dos projetos do setor imobiliário na Prefeitura, visa aprofundar as relações do setor nos seus “planos” para a região: aprova as diretrizes viárias, ambientais e o “masterplan”. Neste caso, vemos a transferência do planejamento territorial para o privado, ou pelo menos em conjunto, e é possível dizer inclusive que o privado e o público confluem em Campinas. Dessa forma, Plano Diretor, criação de PNM e empreendimento são interesses desses dois agentes de produção do espaço.

O Fluxograma (Figura 25) ilustra os proprietários e empresas envolvidas no empreendimento, a passagem do rural para o urbano e as várias hipotecas, bancos envolvidos e suas incorporações.

Figura 25. Fluxograma do produto imobiliário Bela Aliança Bairro & Parque



Fonte: protocolo 2013/11/19804; Receita Federal. Elaborado pela autora.

Após a concessão de sua licença, a Montante Incorporações Ltda. (proprietária) e Silvia Bastos Rittner (requerente) fizeram a requisição da análise do projeto e sua aprovação ocorreu em 2013. A partir de tal documento, foi possível analisar as relações de passagem da terra rural para o urbano.

O registro em cartório da Fazenda Bela Aliança mostrou que, na década de 1970, os proprietários Iwao Ito e Motoji Ito (e na década de 1980, também o André Ito) hipotecaram o terreno rural, denominado Granjas Ito Ltda., como Cédulas Rurais Hipotecárias, no Banco Econômico S/A. Na década de 1980, a hipoteca passou para o Banco do Brasil. Depois, houve compra da hipoteca pela MM Participação e Administração Ltda. e o terreno foi transmitido em dação para o Banco Credibanco S/A.

No ano 2007, Banco Credibanco foi incorporado ao patrimônio do Banco Bandeirantes, que no mesmo ano mudou o nome para Unicard Banco Múltiplo S/A. Por fim, no final de 2009, a Unicard Banco Múltiplo S/A vendeu o terreno (valor venal de R\$ 94.577,68) com a dívida hipotecada (R\$ 1.890.346,90) para a Montante Incorporações Ltda.

A Montante Incorporações Ltda. é uma Sociedade Empresária Limitada com a atividade econômica principal de incorporação de empreendimentos

imobiliários. As atividades secundárias são compra e venda de imóveis próprios e aluguel de imóveis próprios. Ela está localizada em São José dos Campos/SP.

O projeto urbanístico é da Rittner & Marot Desenvolvimento de Empreendimentos e Participações Ltda. É uma Sociedade Empresária Limitada, localizada em Campinas, ativa desde 2003, com capital social de R\$850 mil. Seus sócios são Rui Marot e Silvia Bastos Rittner. Tem como atividades a construção de edifícios, outras obras de engenharia civil, incorporação de empreendimentos imobiliários, serviços de engenharia e serviços especializados para construção não especificados anteriormente.

Ao consultar um *folder* feito para os corretores envolvidos nas vendas, foi possível ter outra dimensão do produto imobiliário. A Montana Urbanismo existe há mais de 30 anos e está presente em 5 estados no país. A Montante foi fundada há 25 anos e já construiu mais de 6.570 unidades, entre loteamentos, casas e apartamentos e tem quase 2 milhões de metros quadrados construídos no estado de São Paulo. São empresas a nível nacional, mas que se desmembram em pequenas empresas incorporadoras. As notícias sobre o produto e a UC mostram ainda que o loteamento terá um parque com centro de educação ambiental e será de responsabilidade da Montana Urbanismo, enquanto o Parque Natural Municipal do Campo Grande será de responsabilidade do município (RAMIREZ, 2019a).

Além disso, o *folder* de vendas já antecipa o anúncio da construção de um Higa Atacado, ao lado das unidades residenciais, ou seja, dentro do próprio empreendimento. Na Figura 26, há um croqui sem escala mostrando todos os atrativos para os compradores: Parque Recreativo, Parque de Educação Ambiental, 5 km de pista de caminhada, 8 km de ciclovia, a Unidade de Conservação, Base da Guarda Municipal e áreas esportivas, o terminal BRT e duas outras estações de transferência, Unidade de Pronto Atendimento (UPA), Centro Educacional Infantil e o Shopping Parque das Bandeiras.

Figura 26. O empreendimento Bela Aliança Bairro & Parque e todos os atrativos ao seu redor



Fonte: folder Book Digital para corretores do Bela Aliança Bairro & Parque, 2019.

Os bairros ao redor são colocados em segundo plano e apagados. A fim de vender e ser um sucesso, o croqui desconsidera o que realmente existe na região: bairros adensados, com infraestrutura precária e longe do centro da cidade. Inclusive, o próprio EIA/RIMA do empreendimento destaca o crescimento de habitações em “condição de favela” na Macrozona 5 do PD-06, passando de 8,29% em 1991 para 23,14% em 2000<sup>101</sup>.

Outra informação importante destacada no *folder* são os lotes. Eles terão metragem de a partir de 250 m<sup>2</sup>. Já os comerciais, terão um projeto especial: “lotes comerciais para empreendedores locais e grandes lojas âncoras, que trarão maior conveniência e valorização para toda a região do empreendimento”. Uma das lojas já previstas é o Higa Atacado e, com certeza, em breve serão anunciados outros. Os preços variam entre 130 e 210 mil reais, podendo ser parcelados em até 180 meses, com correção em 12% de juros ao ano e o acréscimo do IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo).

Em seu site oficial, o empreendimento foi lançado com as vantagens apresentadas no *folder*, além de um parque e Guarda Municipal exclusivos. Ou seja, são infraestruturas incorporadas ao produto. Há, ainda, a descrição de uma parceria de “preservação ambiental”. Segundo o informado, serão plantadas várias mudas de árvores em volta e nas ruas do empreendimento.

<sup>101</sup> Números comparativos ao total dentro da macrozona.

De acordo com reportagem do Correio Popular (Ramirez, 2019a), o prefeito afirmou, durante a inauguração, que “a novidade dos empreendimentos é que eles fazem contrapartida para a cidade. O empreendedor tem retorno pelo seu investimento, mas também ajuda a cidade.” Isso se dá pelo fato de que, nesse caso, ele entregará a infraestrutura para a Guarda Municipal, o PNM, horta sensorial, miniconcha acústica, ciclovias que se integram ao BRT e outros.

Dessa forma, vemos o ideário de progresso atuando na modernização do urbano pelo setor privado. Vemos, também, o ato de passar a responsabilidade da dinâmica e planejamento para o setor imobiliário, conforme analisamos no caso do Shopping Parque das Bandeiras e do Residencial Parque da Fazenda. Exemplificando ainda mais, o prefeito assinou uma Ordem de Serviço para a construção do PNM e da Guarda Municipal pela Montante Urbanismo (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2019). Isso demonstra que as atividades econômicas predominam e ocultam os processos pelos quais ocorre a alteração da forma e conteúdo da cidade.

Também é interessante ver a articulação do setor imobiliário com o Estado quando se trata da Unidade de Conservação. Há um parágrafo no EIA/RIMA que mostra o quão entrelaçados estão os dois:

A composição das áreas verdes do empreendimento, juntamente com algumas áreas públicas existentes contíguas ao limite da área em questão, que já se encontram em processo de ocupação irregular, poderá possibilitar a formação de uma unidade de conservação, com o apoio do município, privilegiando, assim, a população desta Macrozona com uma área de lazer e recreação, onde também poderão ser desenvolvidas atividades de educação ambiental, conscientizando as pessoas para a importância da preservação do meio ambiente (Arbórea Ambiental, Relatório de Impacto Ambiental do Bela Aliança Bairro & Parque, 2010, cap. 2).

O documento também apresenta os impactos positivos e negativos. Na lista dos impactos previstos em todo o processo de planejamento, construção e finalização estão: “geração de tráfego nas vias de acesso”, “aumento da demanda sobre os sistemas públicos de água e esgotos”, “geração de resíduos sólidos urbanos”, “aumento da demanda sobre os equipamentos públicos”. Sobre estes,

fizeram um estudo sobre o tráfego durante os horários de pico e apontaram que a avenida John Boyd Dunlop ainda não atingiu sua capacidade máxima, porém, o tráfego intenso de veículos ocorre todos os dias. Sobre os resíduos, água e esgoto, são demandas que serão atendidas. Também é afirmado que haverá aumento da demanda dos equipamentos públicos que, em parte, será sanado pelo próprio empreendimento, em outra, pelo futuro corredor de ônibus BRT e as demais deverão ser providenciadas pelo Poder Público.

Outros impactos destacados são a “geração de empregos”, “valorização imobiliária”, “elevação da arrecadação de impostos”, “indução à alteração do uso do solo no entorno”. Para o impacto de “valorização imobiliária” o relatório aponta que:

A implantação de loteamento urbano deverá gerar uma valorização nos terrenos do entorno, que muitas vezes são constituídas de construções de alvenaria inacabadas e outras tantas, instaladas em locais inapropriados ou de risco. Tais medidas podem acarretar em uma valorização do terreno das demais propriedades vizinhas e até mesmo incentivar o Poder Público a realizar obras já previstas no Plano de Gestão Local da Macrozona 5, de revalorização, urbanização e recuperação da paisagem urbana na região do Campo Grande (Arbórea Ambiental, cap. 7, p. 65).

Assim como sobre o impacto da “indução à alteração do uso do solo no entorno”:

(...) a implantação do empreendimento, atende os pressupostos nas diretrizes municipais para a área, sendo um grande benefício para toda a região, garantindo também a preservação e recuperação das APPs e dos fragmentos remanescentes existentes na área, possibilitando a formação do Parque Natural Municipal do Campo Grande, visando, assim, o desempenho das funções hidrológicas e ecológicas, melhorando a ambiência da paisagem urbana. (Arbórea Ambiental, cap. 7, p. 68).

Assim como todos os outros empreendimentos, neste ocorreram flexibilizações na sua aprovação. Uma delas é a questão do PNM e a sua respectiva zona de amortecimento. Em uma carta da Secretaria Municipal do Verde e do Desenvolvimento Sustentável para a Secretaria Municipal de Urbanismo, a ecóloga Alethea Peraro menciona que a Unidade de Conservação, criada em 2011, está em local onde já existe ocupação na faixa de trinta metros da zona de amortecimento do

Parque. Dessa forma, exigir que o empreendimento respeite a metragem e não construa moradias na zona de amortecimento, não faz sentido:

[...] a Zona de Amortecimento deve seguir as diretrizes do zoneamento rural. De acordo com a Lei Municipal 1.993/1959, Título 7, Capítulo 7.1.3, Artigo 7.1.3.03, os loteamentos residenciais somente serão permitidos nas zonas rurais quando os mesmos possuírem condições que satisfaçam uma povoação autônoma. Há ainda a Lei Municipal nº 6.031/1988, que em seu art. 8 determina que o Uso do Solo na Zona Rural também poderá compreender usos urbanos, dependendo de análise específica da Prefeitura Municipal de Campinas, a qual levará em conta, especialmente, a natureza do empreendimento e a sua localização, dada a necessidade de proteção às áreas rurais do Município. Assim, entende-se que não há óbice em haver lotes na zona de amortecimento.

Ainda, vale ressaltar que a função da zona de amortecimento é minimizar os impactos potenciais à UC, além de controlar a ocupação urbana no entorno. Entretanto, tal unidade foi demarcada em área de ocupação humana consolidada, com população adensada, residências, estabelecimentos comerciais, escolas, unidades de saúde, não tendo sentido o desestímulo a esta ocupação na referida zona de amortecimento. (Protocolo 2013/11/19804, f. 249)

Então, segundo a Prefeitura, é possível que haja o loteamento dentro da zona de amortecimento: de usos habitacional, institucional, de comércio ou serviços – mas não é permitida a sua verticalização; ficando proibidas atividades como: indústrias, depósitos de resíduos, aterros, torres de transmissão de rádio, televisão, telefonia e fossas sépticas ou estações de tratamento de esgoto ou água, captação de recursos ou despejo de efluentes.

Pelo trecho apresentado, vê-se um exemplo de aprovação de empreendimento que obedece à lógica apresentada por Leonelli e Campos (2018): utiliza-se a legislação desatualizada para permitir a aprovação de loteamentos irregulares. Ocorre também a pressão exercida pela Secretaria de Urbanismo sobre as outras secretarias a fim de que qualquer empreendimento seja aprovado, mesmo com seu projeto invadindo a zona de amortecimento de uma Unidade de Conservação recém-criada, que funcionará beneficentemente para a elevação do preço da terra do próprio empreendimento.

Outro exemplo de articulação conjunta foi em 2016, quando havia iniciativa da Prefeitura e da Montante Urbanismo em colocar dentro da área do PNM Campo Grande as Áreas Institucionais, ou seja, as áreas públicas. Esta ação foi barrada pela CETESB, além de outras exigências não cumpridas, como, por exemplo, a realização de um plano de manejo para o Parque, que foi concordada pela Prefeitura, responsável pela criação de um plano de manejo. Este não foi feito na época, deixando as iniciativas para o proprietário, que, como descrito, queria colocar as áreas institucionais para equipamentos públicos dentro da Unidade de Conservação.

Também foi possível ver um diálogo entre Secretarias Municipais e Prefeitura, EMDEC e empreendedor, pois há a menção de que parte das vias do empreendimento serão acessadas pelo Cidade Satélite Íris. Desde este momento, inicia-se um novo esforço de regularização do bairro<sup>102</sup>, que é uma ZEIS de Regulação. Há, também, articulação com o novo Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018, que propõe uma reestruturação viária no loteamento irregular, para atender às exigências do Bela Aliança Bairro & Parque.

Antes da aprovação do loteamento, assinaram um Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental a Montante Urbanismo, a Prefeitura e a CETESB, uma vez que o empreendimento suprimiu parte considerável de vegetação nativa em Área de Preservação Permanente.

Na época da submissão do EIA/RIMA para o Comitê de Bacias do PCJ, a criação desta Unidade de Conservação ainda estava na sua fase de estudos de viabilidade, junto com a elaboração do Plano Local de Gestão. Portanto, a elaboração do PLG, a criação da UC e o loteamento estavam articuladas. Além de ser determinada que seria uma ZEIS de Indução e o Cidade Satélite Íris uma ZEIS de Regulação.

São ações conjuntas e uma causalidade que reverberam no aumento do preço da terra. Tudo isso avalizado pelas diretrizes do PD-06; pelos novos instrumentos facilitando os projetos urbanísticos pretendidos na área; pelas diretrizes de zoneamento, transporte e infraestrutura urbana apresentadas no

---

<sup>102</sup> Por isso, inclusive, foi feita a Resolução Conjunta N° 01 de 22 de fevereiro de 2006, que propõe ações de regularização do bairro, que não foi implantado conforme a sua Lei e exigências previstas lá em 1952.

capítulo 2 e aqui no terceiro capítulo; e pela valorização do produto imobiliário devido à criação de uma Unidade de Conservação ao seu lado.

### **Cury Dez Parque das Bandeiras<sup>103</sup>**

Em frente ao campus II da Pontifícia Universidade Católica e do Shopping Parque das Bandeiras está em fase de construção o Cury Dez Parque das Bandeiras<sup>104</sup>, que já possui um plantão de vendas (Figura 27).

Figura 27. Local de vendas do empreendimento, em frente ao campus II da Pontifícia Universidade Católica



Fonte: Brasco, 2020.

No site do empreendimento, se destaca a ótima localização: ao lado do *shopping center*, em frente à avenida John Boyd Dunlop e ao Hospital da PUC, a 4 minutos do Parque Ecológico Luciano do Valle (localizado no bairro Vila União) e da Faculdade Anhanguera e a 10 minutos da Rodovia Anhanguera. Serão prédios com apartamentos de dois dormitórios e vários atrativos mencionados na sua propaganda, desde áreas de lazer até área de trabalho.

<sup>103</sup> Devido à pandemia COVID-19 não foi possível ter acesso ao protocolo deste empreendimento junto à Secretaria de Planejamento e Urbanismo de Campinas.

<sup>104</sup> Ainda não foi possível ter acesso a este protocolo.

A propaganda cita a proximidade de serviços, a vantagem de se morar em Campinas, um dos principais polos tecnológicos da América Latina, o terceiro centro industrial do país, ser próxima a São Paulo e possuir muitas rodovias que facilitam o acesso a outras cidades. Assim como a nova rodoviária e o aeroporto de Viracopos. Informa, ainda, que a cidade possui opções de lazer como restaurantes, “caminhadas ecológicas”, “passeios de jipe, motos ou a cavalo”.

A Cury Construtora e Incorporadora S.A. é uma Sociedade Anônima Fechada, ativa desde 2007. Está localizada em São Paulo e tem capital social de R\$71.133.580,00. Como atividade econômica principal, tem a incorporação de empreendimentos imobiliários e, como secundária, a construção de edifícios. A Cury está presente com empreendimentos em Campinas, Rio de Janeiro e São Paulo<sup>105</sup>.

No site, também consta que agora o empreendimento é da CCISA50 Incorporadora LTDA, uma Sociedade Empresária Limitada, com endereço em São Paulo e que tem como atividade principal a incorporação de empreendimentos imobiliários e, como atividade secundária, a construção de edifícios.

Em 2019, foi aprovada uma parceria entre a Companhia e Habitação Popular de Campinas (Cohab-Campinas) e a Cury Construtora e MRV Engenharia para a construção de unidades habitacionais no município (HABICAMP, 2019). No mesmo ano, foi firmado um contrato para a construção de um Ehis-Cohab (Empreendimento Habitacional de Interesse Social) com a Cohab-Campinas. O site aponta que existe até R\$ 29.000,00 em benefícios do Programa Minha Casa Minha Vida<sup>106</sup>.

Ao ler o “Contrato de permissão de uso do cadastro de interessados em moradia da COHAB e outras avenças”, firmado entre a Cohab e a Cury, em 5 de dezembro de 2019, lê-se que a Cury é a empresa denominada “Contratante” e a Cohab-Campinas, a “contratada”. Diante disso, é permitido à Cury o acesso aos dados do Cadastro de Interessados em Moradias (CIM) da companhia, mas em “caráter não exclusivo, especificamente para o Empreendimento acima definido”.

Além disso, a “contratante” se comprometeria a não descaracterizar a faixa de salário para o empreendimento. Mas, no site, não encontramos nenhuma informação sobre para qual faixa salarial seria realizado o empreendimento e se visa

---

<sup>105</sup> Informação coletada no seu site: <https://cury.net/>

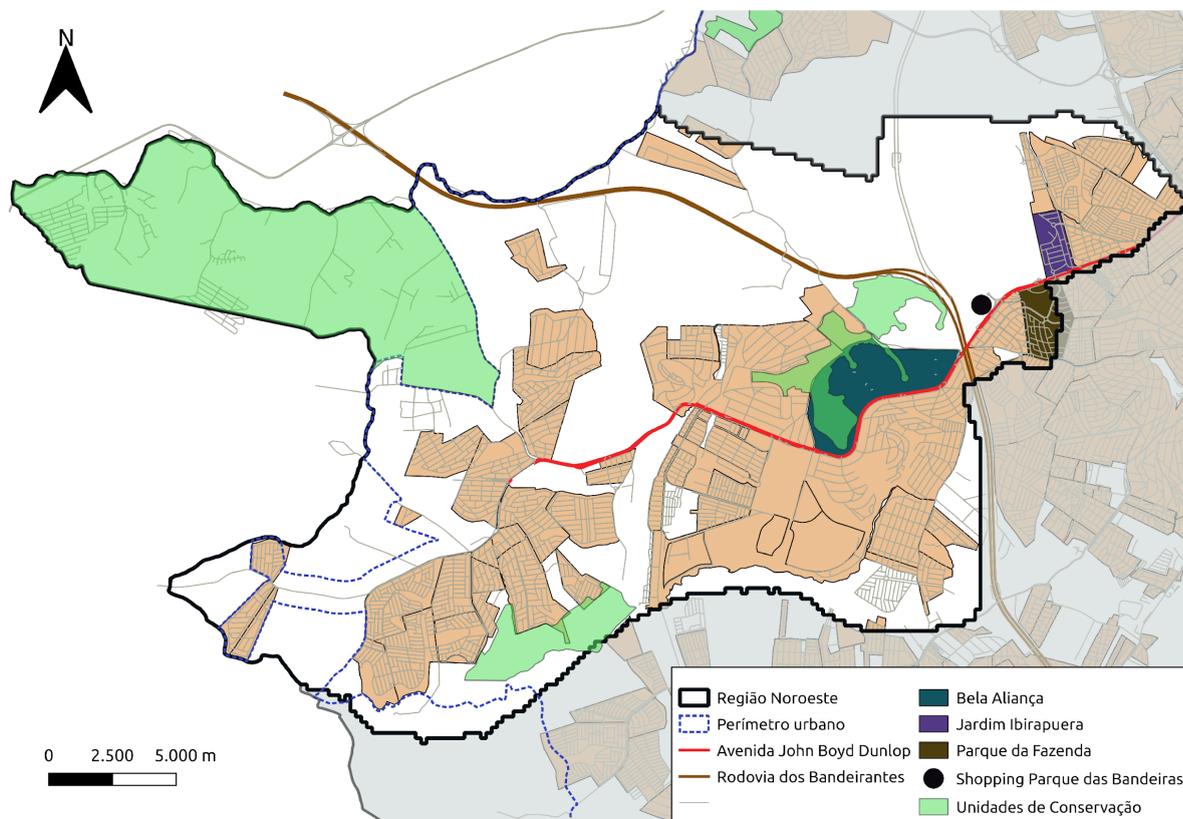
<sup>106</sup> No site, já se faz menção ao Programa Minha Casa Amarela.

atender à demanda de moradia da população sem casa ou qualquer outra informação, a não ser o financiamento parcial pela PMCMV. Também não falam sobre quais imóveis serão contemplados, ou não, para esta demanda.

### **Expansão urbana adentrando os interstícios da região**

A expansão urbana voltada para a classe média está adentrando o distrito do Campo Grande pela avenida John Boyd Dunlop, gradativamente, conforme o passar dos anos, com o aumento do preço da terra e a expulsão não explicitada de antigos moradores com baixos salários. Agora, momento em que as obras do Corredor de Ônibus BRT se encaminham para o final, as metamorfoses do espaço se acirram. Portanto, o que vemos é a transformação do espaço ao longo da avenida, onde, progressivamente, os agentes de produção do espaço urbano - Poder Público Municipal e setor imobiliário - vão concretizando seus empreendimentos e se utilizando do espaço construído e infraestrutura urbana conquistada pela população local. Na Figura 28 está presente o mapa com os novos produtos imobiliários.

Figura 28. Os novos produtos imobiliários da região Noroeste no recorte temporal analisado



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, 2010. Elaborado pela autora.

São ações conjuntas que reverberam no aumento do preço da terra, justamente pelas diretrizes do PD-06, pelas novas diretrizes do Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018, pelos novos instrumentos facilitando os projetos, pela valorização dos produtos imobiliários com construção de *shopping center* e criação de uma Unidade de Conservação, pela influência da Secretaria de Planejamento e Urbanismo acima das demais e pela legislação repleta de lacunas e desatualizada. Isso contribui para a proliferação de produtos imobiliários supervalorizados na periferia, onde se divulga serem próximos ao “verde”, a um *shopping center* e estações de transferência do BRT, como se fossem próximos ao centro e com oportunidades de investimento.

Averiguamos, portanto, que algumas das incorporadoras e proprietários de terras são locais, outras já possuem atuação nacional, como a Montante Urbanismo e a Ancar Ivanhoé, que também se liga à empresa canadense Ivanhoe Cambridge. Mas, mesmo aquelas que têm atuação local, estão dentro do circuito do

capital analisado, já que muitas vezes podem atuar em conjunto com empresas maiores. Há uma monopolização da produção do espaço urbano por este agente que atua conjuntamente com o Poder Público. Segundo Silva (2016), a atuação das incorporadoras, por agregar diversas funções, monopoliza as ações referentes à produção e reprodução do espaço urbano, aumentando ainda mais seu poder, e dificultando as ações de outros agentes.

Nota-se que, a partir do momento em que determinado padrão de empreendimentos imobiliários apresenta uma demanda mais alta, as incorporadoras passam a se dedicar à sua produção, pois, dessa forma, asseguram a circulação e reprodução do capital. A demanda, à qual as incorporadoras se referem, atende aos princípios mercadológicos, os chamados nichos de mercado que, geralmente, não confluem com a demanda efetiva, as necessidades reais de moradia para todos (BASTOS, 2018).

## Discussões Finais

A vontade de compreender um fato atual e do cotidiano, a construção de um *shopping center* ao mesmo tempo em que dois loteamentos foram criados, permitiu desvendar uma das faces do processo de urbanização atual: a expansão urbana para classe média adentrando periferias, refuncionalizando áreas precárias em infraestrutura urbana, dentro de uma dinâmica maior de circuito do capital do setor imobiliário que se apoia no Estado e Poder Público para se reproduzir.

Realizar uma discussão e pesquisa aprofundada sobre a região Noroeste de Campinas permitiu ver que o processo de periferização não é totalmente linear. A área do Campo Grande, na época de 1940/1950, foi especulada pelo setor imobiliário que vendeu o bairro Cidade Satélite Íris como sendo próximo ao verde. No entanto, ao problematizar a ausência e presença do Estado, vemos que uma área até então especulada pode receber ao seu lado um lixão a céu aberto e ser desvalorizada instantaneamente, evidenciando, portanto, a importância de compreender a atuação do Estado e setor imobiliário na produção desigual do espaço urbano.

Ao problematizar a atuação do Poder Público, podemos também perceber as obras de infraestrutura pública sendo construídas em partes estratégicas da região, que foram acompanhadas de loteamentos e conjuntos habitacionais, muitos provenientes dos recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH). Portanto, uma dinâmica de urbanização que se assemelha à atual, com obras do Corredor de Ônibus BRT e loteamentos cujos lotes e apartamentos podem ser financiados com os fundos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

A relação entre Poder Público Municipal e setor imobiliário levou a investigar o processo de revisão das Leis dos Planos Diretores de 2006 e 2018. Analisar a revisão das Leis, suas discussões com o setor imobiliário e a ausência de discussões com a sociedade, deram vislumbre a alguns aspectos da legislação urbanística estabelecida na cidade: a fronteira tortuosa entre legal e ilegal; as leis desatualizadas e o seu desconhecimento pela sociedade; o uso das leis ao aprovar projetos fora do perímetro urbano ou o ato de aumentá-lo para empreendimentos de interesse do setor; os mosaicos de macrozoneamento que permitiam identificação

regional em 2006 e que, agora, não estabelecem nenhum vínculo com a população local, mas dialogam com a atração de investimentos e aumento do perímetro urbano conforme seja de interesse do setor.

A construção do Corredor de Ônibus BRT, ainda não finalizada totalmente, fez seu papel de indutor de produção e reprodução do espaço urbano, atraindo novos investimentos e sendo incorporado nas propagandas e anúncios de produtos imobiliários ao longo da Avenida John Boyd Dunlop. A análise desta obra de infraestrutura urbana atrelada ao Shopping Parque das Bandeiras permitiu correlacionar articulação entre Poder Público e setor imobiliário. Dois equipamentos, público e privado, junto com legislação urbana pertinente para sua viabilidade, estão induzindo a expansão urbana de classe média ao longo da avenida.

A investigação de como se deu a relação entre Poder Público e setor imobiliário nas aprovações de projetos, inícios de obras, licenças ambientais e de operação dos dois empreendimentos, se conectou perfeitamente com as análises sobre as revisões das Leis do Planos Diretores. Há um diálogo constante entre os dois agentes de produção do espaço urbano, muitas facilidades são postas para que as obras ocorram dentro ou fora de zoneamento permitido, com criação do Grupo de Análise de Projetos Especiais para aprovação do *shopping center*, com a Secretaria de Planejamento e Urbanismo se sobrepondo à pareceres da Secretaria do Verde e Desenvolvimento Sustentável, permitindo invasão de zona de amortecimento do Parque Natural Municipal do Campo Grande, licenças ambientais provisórias sendo concedidas e estendidas após prazo, Termo de Ajustamento de Conduta sendo descumprido e refeito, entre vários outros “empurrõezinhos” que podem ser descobertos nesta relação tortuosa na cidade.

Por fim, a análise dos produtos imobiliários construídos, e as empresas que estão por detrás deles, as quais se desmembram em vários fragmentos, compõem a complexa cadeia do circuito de capital imobiliário. O processo de produção do espaço que antes era realizado por pequenos proprietários na passagem do rural para o urbano, agora é realizado por empresas de alcance estadual, como a GNO Empreendimentos, de alcance nacional como a Ancar Ivanhoe, Cury Construtora e Montante Urbanismo, mas também de alcance internacional, já que a Ancar Ivanhoe se liga à Ivanhoe Cambridge, empresa canadense.

Essas empresas se dividem em incorporadoras, *holdings*, administradoras de *shopping centers* e construtoras, que contrataram empresas de arquitetura e urbanismo e terraplanagens para realização de seus projetos. Essas grandes empresas convivem com outras menores que podem passar a ser incorporadas por elas, como foi o caso da Ankara sendo incorporada pela GNO na fase de finalização do Condomínio Alto do Ibirapuera.

Vemos, atualmente em Campinas, assim como em muitas outras cidades do país, o processo de incorporação do espaço. Grandes empresas incorporadoras mantêm seus estoques de terrenos, aplicando, portanto, o capital excedente adquirido de outras empresas e acionistas, como é o caso das empresas por trás do Shopping Parque das Bandeiras.

Os proprietários de terras e das empresas locais, regionais e de alcance nacional, se articulam perfeitamente com o planejamento territorial das cidades, mostrando que o processo de urbanização imposto é o da classe dominante, ou seja, as lutas de classes se materializam no espaço. No caso de Campinas, vemos um ótimo exemplo: Carlos Augusto Santoro, proprietário de incorporadora e construtora, foi o secretário de Planejamento durante a aprovação do Plano Diretor Estratégico de Campinas de 2018. Plano Diretor que não atende à Lei do Estatuto da Cidade e ainda possui complicações junto ao Ministério Público.

O percurso estabelecido na pesquisa desenvolvida desde a graduação até agora no mestrado passou por diversas fases de aprofundamento. Nelas, pôde-se acumular conhecimento sobre a cidade, a região objeto de estudo, o processo de urbanização e como realizar pesquisas, trabalhos de campo e coletas de dados em diversos locais e momentos.

Mas, infelizmente, a pandemia COVID-19 impossibilitou um aprofundamento que seria possível ao realizar novamente, no momento de amadurecimento do método, os trabalhos de campo na região e na Prefeitura, com a coleta de dados secundários na Secretaria de Planejamento e Urbanismo. No entanto, algumas lacunas foram preenchidas por documentos acessados via Lei de Acesso à Informação e pesquisas em portais online de notícias. No entanto, nem todas foram possíveis.

Os percalços de pesquisa, todavia, permitem novos caminhos e novas investigações, já que a região Noroeste de Campinas constitui, por si só, um campo

e objeto de pesquisa muito complexo e rico: um processo histórico de lutas e conquistas da população; uma área periférica agora, mas que na década de 1940/1950 foi especulada pelo setor imobiliário; passivos ambientais e lixo à céu aberto; uma Unidade de Conservação e Área de Proteção Ambiental; casas de cultura e coletivos com manifestações culturais importantes para a cidade e região; áreas urbanas que convivem com áreas rurais; extração de areia e minérios; cursinhos populares; coletivos de ciclistas, da área ambiental, de comunidades afro, de tecnologia e informação digital; entre outras características que estão por ser analisadas.

## Referências

ARANTES, Pedro; FIX, Mariana. Minha Casa, Minha Vida, o pacote habitacional de Lula: Como o governo Lula pretende resolver o problema da habitação. **Correio da Cidadania**, São Paulo, 2009. Disponível em: <https://www.correiodacidade.com.br/especiais/66-pacote-habitacional/3580-31-07-2009-minha-casa-minha-vida-o-pacote-habitacional-de-lula>. Acesso em 28 dez 2021.

ACIDADEON. Ciclistas vão ao MP para a construção de ciclovias. Prefeitura havia prometido 122,8 km até o fim de 2020, mas construiu só 30km. **AcidadeON Campinas**, Campinas, 2020. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/campinas/cotidiano/cidades/NOT,0,0,1483409,grupo+de+ciclistas+vai+ao+mp+para+a+construcao+de+ciclovias.aspx>. Acesso em 19 ago 2020.

ALTO DO IBIRAPUERA. **Home – Alto do Ibirapuera**. Disponível em: <https://altodoibirapuera.com.br>. Acesso em 25 set 2020.

APAS (ASSOCIAÇÃO PAULISTA DE SUPERMERCADOS). **Supermercado Pague Menos lança campanha pelo aniversário de 31 anos**. São Paulo, 2 jul 2020. Disponível em: <https://portalapas.org.br/supermercado-pague-menos-lanca-campanha-de-aniversario-de-31-anos/>. Acesso em 1 abr 2021.

BADARÓ, Ricardo. **Campinas: o despontar da modernidade**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Centro de Memória da UNICAMP, 1996.

BAPTISTA, Adagoberto. MP quer afastar Barreiro da presidência da EMDEC. **Correio Popular**. Campinas, 2019. Disponível em: <https://correio.rac.com.br/2019/10/producao/877453-barreiro-mp.html>. Acesso em 04 out 2021.

BASTOS, Rodrigo. **Na rota do fogo: especulação imobiliária em São Paulo**. 2018. 202f. Tese (Doutoramento em Ciências Sociais) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, SP, 2018.

BERENGUEL, André. MP pede adiamento na entrega do Plano Diretor de Campinas à Câmara Municipal. **CBN Campinas**. Campinas, 2017. Disponível em: <https://portalcbnb Campinas.com.br/2017/06/mp-pede-adiamento-na-entrega-do-plano-diretor-de-campinas-a-camara-municipal/>. Acesso em 02 out 2021.

BERNARDINI, Sidney. Regulação às avessas? Uma análise sobre a legislação urbanística instituída nos municípios da Região Metropolitana de Campinas entre 1970 e 2006. **Caderno MetrÓpole**, São Paulo, SP, v. 19, n. 39, p. 609-634, 2017.

BERNARDINI, S. P.. Os compassos da expansão urbana planejada - a Região Metropolitana de Campinas e sua ordem territorial. *In: LASA 2018*, 2018, Barcelona. **LASA 2018 Congress papers**, 2018. p. 1-23.

BRASCO, Mayra. **A periferização de Campinas e a sua consolidação: a Região Noroeste de Campinas dentro da Região Metropolitana.** 2018. 68f. Trabalho de conclusão de curso (Geografia) - Instituto de Geociências, Departamento de Geografia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2018.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em 14 out 2020.

BRITO, Sarah. Justiça suspende edital de transporte público de Campinas. **AcidadeOn**, Campinas, 2019. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/campinas/politica/NOT,0,0,1460684,depois+de+tce+justica+suspende+edital+de+transporte+publico+de+campinas.aspx>. Acesso em 21 jul 2020.

CAIADO, Maria.; PIRES, Maria. Campinas Metropolitana: Transformações na Estrutura Urbana Atual e Desafios Futuros. In: CUNHA, José. **Novas Metrôpoles Paulistas – População Vulnerabilidade e Segregação.** Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Núcleo de Estudos de População Elza Berquó (NEPO), 2006.

CAMPINAS. Lei nº 8.161 de 16 de dezembro de 1994. Dispõe sobre o perímetro urbano do Município de Campinas e dos seus Distritos e dá outras providências. **Biblioteca Jurídica.** Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/90883>. Acesso em 12 out 2020.

CAMPINAS. Lei nº 8.853 de 5 de junho de 1996. Dispõe sobre a fixação de critérios para a criação de bolsões urbanos na área rural e dá outras providências, **Biblioteca Jurídica.** Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/91507>. Acesso em 12 out 2020.

CAMPINAS. Lei nº 9.430 de 16 de outubro de 1997. Inclui áreas no perímetro urbano e dispõe sobre seu zoneamento, **Biblioteca Jurídica.** Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaroriginal/id/91252>. Acesso em 29 jun 2021.

CAMPINAS. Lei nº 10.617 de 15 de setembro de 2000. Altera zoneamento da rua Joseph Gorsin, no Jardim Melina I, para Zona 11, de demais vias públicas do município, que especifica, e das glebas A, B, C, D, E, F, G e H, que descreve e determina sua inclusão no perímetro urbano do município, **Biblioteca Jurídica.** Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/87763>. Acesso 29 jun 2021.

CAMPINAS. Lei Complementar de nº 7 de 15 de maio de 2003. Dispõe sobre a alteração no perímetro urbano e consequente zoneamento de área no município, e permite a criação do Distrito Aduaneiro de Campinas, **Biblioteca Jurídica**.

Disponível em:

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/89986>.

Acesso em 29 jun 2021.

CAMPINAS. Lei nº 12.082 de 17 de setembro de 2004. Dispõe sobre a alteração e consolidação do perímetro urbano do município de Campinas e dos seus distritos, altera a redação da Lei nº 8.161 de 16 de dezembro de 1994 e dá outras providências, **Biblioteca Jurídica**. Disponível em:

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/90886>.

Acesso em 29 jun 2021.

CAMPINAS. Lei complementar nº 15 de 27 de dezembro de 2006. Dispõe sobre o Plano Diretor do município de Campinas. **Diário Oficial de Campinas**: nº 9.074, ano XXXVI, p. 1, 2006.

CAMPINAS. Decreto nº 15.961 de 24 de agosto de 2007. Aprova os planos de arruamento e loteamento da gleba de terras designada por gleba B-2, desmembrada da Fazenda Roseira, objeto de matrícula nº 9935 do 3º cartório de registro de imóveis, com área de 529.859,69 m<sup>2</sup>, de propriedade de Fazenda Roseira Agro-Industrial e Comercial Ltda., denominado "Residencial Parque da Fazenda". **Diário Oficial Municipal**: nº 9.236, ano XXXVII, p. 1, 2007.

CAMPINAS. Lei nº 13.645 de 24 de julho de 2009. Dispõe sobre a implantação de ruas de lazer no perímetro urbano de Campinas e dá outras providências,

**Biblioteca Jurídica**. Disponível em:

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/90484>.

Acesso em 29 jun 2021.

CAMPINAS. Decreto Nº 17.025 de 22 de março de 2010. Aprova os Planos de Arruamento e Loteamento da Gleba de terras designada por Gleba 16, quarteirão 30.020, oriundo da unificação das Glebas 16 e 16-B, localizada na Granja Nova Taquaral, também conhecida por Sítio Bonfim, bairro Campo Grande, nesta cidade, objeto da matrícula nº 151.828 do 3º C.R.I., de propriedade de L.B.J. Comércio e Participações Ltda., situado entre a Avenida John Boyd Dunlop, Pucc – Campus II, Gleba 16A e Jardim Londres, denominado "Jardim Ibirapuera". **Diário Oficial Municipal**: nº 9.859, ano XL, p. 1, 2010.

CAMPINAS. Lei complementar nº 35 de 20 de setembro de 2012. Dispõe sobre o Plano Local de Gestão da Macrozona 5 – MZ 5 – Área de Requalificação Prioritária – ARP. **Diário Oficial Municipal**: nº 10.473, ano XLII, p. 1, 2012.

CAMPINAS. Lei complementar nº 189 de 8 de janeiro de 2018. Dispõe sobre o Plano Diretor Estratégico do município de Campinas. **Diário Oficial Municipal**: nº 11.754, ano XLVII, p. 2, 2018.

CAMPINAS. Decreto nº 20.246 de 20 de março de 2019. Aprova os planos de

arruamento e loteamento da gleba 01 (Fazenda Bela Aliança) do quarteirão 5690 do Cadastro Municipal, objeto da matrícula 16.462 do 3º Serviço de Registro de Imóveis, pertencente ao Código Cartográfico nº 3342.53.88.0001.00000, de propriedade da Montante Incorporações Ltda., denominado “Residencial Bela Aliança”. **Diário Oficial Municipal**: nº 12.044, ano XLVIII, p. 1, 2019.

CANO, Wilson; BRANDÃO, Carlos. **A Região Metropolitana de Campinas: Urbanização, economia, finanças e meio ambiente**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, v. 1, 2002.

CARLOS, Ana. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo, SP: Edusp, 1994.

CARLOS, Ana. **Espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo, SP: Editora Contexto, 2004.

COMUNIDADE JONGO DITO RIBEIRO. **Casa de Cultura Fazenda Roseira**. 2020. Disponível em: <https://comunidadejongoditoribeiro.wordpress.com/casa-de-cultura-fazenda-roseira/>. Acesso em 05 out 2020.

CIRCUITO DE NOTÍCIAS. Bela Aliança Bairro e Parque é lançado em Campinas: na av. John Boyd Dunlop, o empreendimento traz um novo planejamento de bairro combinado com preservação ambiental. **Circuito de Notícias**, Campinas, 28 set 2019. Disponível em: <https://www.circuitodenoticias.com.br/noticia/10303/bela-alianca-bairro-e-parque-e-lancado-em-campinas>. Acesso em 22 jul 2020.

COBOS, Emilio. La ciudad capitalista em el patrón neoliberal de acumulación em América Latina. **Caderno Metrópole**, São Paulo, v. 16, nº 31, p. 37-60, jun 2014.

COPOLA, Pedro. **Políticas de Planejamento Urbano na Cidade de Campinas: um estudo de caso sobre o bairro Cidade Satélite Íris**. 90f. Trabalho de conclusão de curso (Geografia) - Instituto de Geociências, Univesidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2016.

COSTA, Maria Teresa. TJ ‘trava’ Plano Diretor campineiro. **Correio Popular**, Campinas, 6 set 2018. Disponível em: [https://correio.rac.com.br/2018/09/campinas\\_e\\_rmc/591869-tj-trava-plano-diretor-campineiro.html](https://correio.rac.com.br/2018/09/campinas_e_rmc/591869-tj-trava-plano-diretor-campineiro.html). Acesso em 02 out 2021.

CUNHA, José; JIMÉNEZ, Maren. Segregação e acúmulo de carências: localização da pobreza e condições educativas na Região Metropolitana de Campinas. *In*: CUNHA, José. **Novas Metrôpoles Paulistas – População Vulnerabilidade e Segregação**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Núcleo de Estudos de População Elza Berquó (NEPO), 2006.

CURY INCOPORAÇÕES. **Cury Dez Parque das Bandeiras – Cury Construtora**.2020. Disponível em:

<https://cury.net/imovel/SP/campinas/dez-parque-das-bandeiras>. Acesso em 25 set 2020.

DELCOL, Rafaela. **A Discrepância entre os Índices sobre a Região Metropolitana de Campinas e a Realidade Habitacional de Campinas**. 350f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2016.

EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS S/A (EMDEC). **Sistema InterCamp**. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=sistemaintercamp&pub=12980>. Acesso em 05 set 2020.

EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS S/A (EMDEC). **Corredor BRT – Licitação**. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=brt-campinas&pub=16151>. Acesso em 05 set 2020.

FERRARI, Terezinha. **Fabricalização da cidade e ideologia da circulação**. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

G1 CAMPINAS E REGIÃO. Campinas é eleita cidade mais inteligente e conectada do país no Ranking Connected Smart Cities 2019. **G1**. Campinas, SP, 17 set 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2019/09/17/campinas-e-eleita-cidade-mais-inteligente-e-conectada-do-pais-no-ranking-connected-smart-cities-2019.ghtml>. Acesso em 12 mar 2021.

GONZÁLEZ, Jaramillo. **Hacia una teoría de la renta del suelo urbano**. Bogotá, Colômbia: Ediciones Uniandes, 2010.

GRAGNANI, Juliana. Casa Verde Amarela: o que pode mudar na versão bolsonarista do Minha Casa Minha Vida. **UOL Economia**, São Paulo, SP, 1 set 2020. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/bbc/2020/09/01/casa-verde-e-amarela-versao-bolsonaro-minha-casa-minha-vida.htm>. Acesso em 28 dez 2021.

HABICAMP - ASSOCIAÇÃO REGIONAL DE HABITAÇÃO. Déficit Habitacional de Campinas cresce 20% em dois anos. **Habicamp – Associação Regional de Habitação**, Campinas, SP, 24 out 2017. Disponível em: <https://habicamp.com.br/deficit-habitacional-de-campinas-cresce-20-em-dois-anos/>. Acesso em: 24 out. 2018.

HABICAMP – ASSOCIAÇÃO REGIONAL DE HABITAÇÃO. Cury e MRV anunciam novos empreendimentos em Campinas. **Habicamp – Associação Regional de Habitação**, Campinas, SP, 4 fev 2019. Disponível em: <https://habicamp.com.br/cury-e-mrv-anunciam-novos-empreendimentos-em-campinas/>. Acesso em 01 out 2020.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo, SP: Annablume, 2a. edição, 2006 (2001).

HARVEY, David. **O enigma do capital**. São Paulo: Boitempo, 2010.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2012.

HARVEY, D. **17 contradições do capitalismo**. São Paulo, SP: Boitempo, 2016.

HARVEY, David. **A loucura da razão econômica**. São Paulo: Boitempo, 2018.

HELENE, Diana. A cidade das meninas: o Jardim Itatinga e o confinamento urbano da prostituição. *In*: XVIII Semana de Planejamento Urbano e Regional – do território privado ao espaço público: os desafios contemporâneos ao planejamento, ao desenvolvimento e à gestão pública, 2012, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro.

DONIZETTE, Jonas. **Jonas 40**. Disponível em: <http://jonasdonizette.com.br/#/plano>. Acesso em 11 abr 2022.

LEFEBVRE, Henri. **O direito a cidade**. 5.ed. [1ª edição 1968]. São Paulo, SP: Centauro, 2008.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro, RJ: Consequência Editora, 2017.

LEONELLI, Gisela; CAMPOS, Elisa. Leis expansivas para a expansão urbana: Campinas sem limites. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, PR, vol. 10, supl. 1, p. 36-48, 2018.

MADEIRA FILHO, Magno. **Shopping center**: consumo do espaço, cotidianidade e fetichismo. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” - Unesp, Rio Claro, SP, 2016.

MARTINS, Alessandra. **Requalificação urbana**: a Fazenda Roseira e a Comunidade Jongo Dito Ribeiro – Campinas/SP. 310f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Centro de Ciências Exatas, Ambientais e Tecnológicas, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, SP, 2011.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. Tradução de Maria Helena Barreiro Alves. Revisão de Carlos Roberto F. Nogueira. 4. ed. [1ª edição 1859]. São Paulo, SP: Martins Fontes, 2011. 405 p. (Clássicos WMF).

MESTRE, Ana. **Os usos do território e as políticas urbanas**: o Jardim Campo Belo no processo de fragmentação da cidade. 265f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2009.

MESTRE, Ana; FONSECA, Helena. O Plano Diretor e a regionalização como ferramenta do planejamento de Campinas: uma análise da região do Jardim Campo Belo. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, SP, v. 1, p. 31-46, 2011.

PACÍFICO, Fernando. Campinas define subprefeitura e vai realocar servidores em novo distritos. **G1**, Campinas, SP, 13 abr 2015. Disponível em: <http://g1-globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2015/04/campinas-define-subprefeitura-e-vai-realocar-servidores-em-novos-distritos.html> . Acesso em: 10 abr. 2019.

PINTAUDI, Silvana. Os shopping-centers brasileiros e o processo de valorização do espaço urbano. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, SP, v. 65, 1987.

PINTAUDI, Silvana. O *shopping center* no Brasil: condições de surgimento e estratégias de localização. In: Pintaudi, S.; Frúgoli Jr., H. **Shopping Centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo, SP: UNESP, 1992.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS (PMC). **Campinas – Plano Diretor: caderno de subsídios**. 1995. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/plano-diretor-2006/doc/planodiretor1996.pdf>. Acesso em 13 out 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS (PMC). **Plano Local de Gestão Urbana: Região do Campo Grande**. 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS (PMC). **Plano Local de Gestão: Macrozona 5**. 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS (PMC). **Plano Diretor Estratégico – caderno de subsídios**. 2017. Disponível em: <https://planodiretor.campinas.sp.gov.br>. Acesso em 19 out 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS (PMC). **Plano Diretor Estratégico de Campinas**. 2018. Disponível em: <https://planodiretor.campinas.sp.gov.br>. Acesso em 19 out 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS (PMC). Campo Grande terá Parque Natural e nova base da Guarda Municipal. **Prefeitura Municipal de Campinas, Portal de Notícias**, 2019. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=37305>. Acesso em 26 jul 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS (PMC). **Região Noroeste**. 2020. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/servicos-publicos/regioes/noroeste/index.php> . Acesso em 9 mar 2020.

RAMIREZ, Alenita. Bairro planejado ocupa vazio urbano. **Correio Popular de Campinas**, Campinas, SP, 27 set 2019. 2019a. Disponível em:

[https://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2019/09/campinas\\_e\\_rmc/868260-bairro-planejado-ocupa-vazio-urbano.html](https://correio.rac.com.br/_conteudo/2019/09/campinas_e_rmc/868260-bairro-planejado-ocupa-vazio-urbano.html). Acesso em 26 jul 2020.

RAMIREZ, Alenita. Estrutura do Bassoli põe em risco 60 famílias: desde que foi inaugurado, o residencial apresenta problemas estruturais e de acabamento nos imóveis, inclusive é alvo de investigação do MPF. **Correio Popular de Campinas**, Campinas, SP, 14 dez 2019. 2019b. Disponível em: [https://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2019/12/campinas\\_e\\_rmc/888773-estrutura-do-bassoli-poe-em-risco-60-familias.html](https://correio.rac.com.br/_conteudo/2019/12/campinas_e_rmc/888773-estrutura-do-bassoli-poe-em-risco-60-familias.html). Acesso em 16 out 2020.

RIBEIRO, Joana; MOREIRA, Tomás. A política fundiária nos Planos Locais de Habitação: entre a demanda terra e o direito de propriedade. **Ambiente Construído**, Porto Alegre, RS, v. 14, n.4, p.217-232, 2014.

RODRIGUES, Arlete. **Produção e consumo do e no espaço**: problemática ambiental urbana. São Paulo, SP: Editora Hucitec, 1998.

RODRIGUES, Arlete. Produção do espaço e meio ambiente urbano. *In*: SPOSITO, Maria. **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente, SP: Universidade Estadual Paulista, 2001.

RODRIGUES, Arlete. Desigualdades socioespaciais – a luta pelo direito à cidade. **Revista Cidades**, São Paulo, SP, v. 4, n. 6, 2007.

RODRIGUES, Arlete. Políticas públicas: FGTS e Planos Diretores - conteúdos e significados. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, SP, v. 9, n. 16 2013.

ROVÊDO, Thiago. Previsto para junho, BRT não tem prazo para ser entregue. **AcidadeOn**, Campinas, SP, 10 jun 2020. Disponível em <https://www.acidadeon.com/campinas/cotidiano/cidades/NOT,0,0,1523430,previsto+para+junho+brt+nao+tem+prazo+para+ser+entregue.aspx>. Acesso em 21 jul 2020.

ROVÊDO, Thiago. Novo Instituto Federal vai receber aulas ainda em 2019. **AcidadeOn**, Campinas, SP, 20 maio 2019. Disponível em <https://www.acidadeon.com/campinas/cotidiano/regiao/NOT,0,0,1423739,novo+instituto+federal+vai+receber+aulas+ainda+em+2019.aspx>. Acesso em 1 set 2021.

SANTOS, Antonio. **Campinas, das Origens ao Futuro**: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732 - 1992). Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2002.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada**. 2. edição [1ª edição 1978]. São Paulo: Edusp, 2009.

SILVA, Vânia da. **A dinâmica da incorporação imobiliária na produção espacial em Cuiabá-MT**. 2016. 235f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, SP, 2016.

TAVARES, Jeferson. Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na lirsa e na macrometrópole paulista. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 18, n. 37, p. 371-395, 2016.

TRANSURC. **Associadas**. Disponível em:  
<https://www.transurc.com.br/a-transurc/associadas/>. Acesso em 04 out 2021.

VIÉGAS, Rodrigo; PINTO, Raquel; GARZON, Luis. **Negocia o e acordo ambiental**: o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) como forma de tratamento dos conflitos ambientais. Rio de Janeiro: Funda o Heinrich B ll, 2014.

XAVIER, Claudia. Campo Grande terá o segundo maior *shopping* da cidade: início das obras de constru o do empreendimento Parque das Bandeiras Shopping contou com a presença do prefeito nesta quarta. **Prefeitura Municipal de Campinas**, Campinas, SP, 31 de mar 2011. Disponível em:  
<https://novo.campinas.sp.gov.br/noticia/5907>. Acesso em 15 dez 2021,