



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Maio de 2011
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

OS PROJETOS ESTRATÉGICOS E A REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO. CONFLITOS E POTENCIALIDADES NA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS.

Wilson Ribeiro dos Santos Junior (PUC-Campinas) - wilson@puc-campinas.edu.br

Arquiteto. Professor da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, docente do quadro permanente do Programa de Pós Graduação em Urbanismo e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Coordenador atual do Programa de Pós Graduação em Urbanismo

RESUMO:

O objetivo principal deste trabalho é abordar questões atuais da reestruturação do território metropolitano contemporâneo brasileiro. Discute o papel da logística e dos investimentos produtivos articulados com os mercados globalizados e os conflitos e potencialidades que apresentam para a requalificação urbana e para a utilização dos sistemas de espaços livres num contexto de urbanização dispersa e fragmentada. Situa, inicialmente os elementos apontados como a urbanização dispersa e fragmentada, os projetos estratégicos, o sistema de espaços livres e a questão das escalas de intervenção no território. Toma como referência a análise inicial do projeto estratégico em implantação na Região Metropolitana de Campinas baseado no Aeroporto Internacional de Viracopos, registrando as questões suscitadas quanto aos possíveis impactos, conflitos e potencialidades que o empreendimento desencadeará , tanto na escala metropolitana como na escala local, aqui entendida como de transição entre o espaço intra-urbano e o intra-metropolitano.

Palavras-chaves: requalificação urbana, urbanização dispersa e fragmentada, projetos estratégicos, sistema de espaços livres, Região Metropolitana de Campinas.

1. Questões introdutórias

1.1. *a urbanização dispersa e fragmentada*

A urbanização dispersa e fragmentada manifesta-se como um fenômeno característico dos territórios metropolitanos contemporâneos, com forte expressão nas metrópoles brasileiras. Embora cerca de quatro décadas tenham se passado desde os primórdios da reestruturação produtiva e tecnológica da economia internacionalizada e do simultâneo surgimento de transformações que se aprofundariam no âmbito das metrópoles, a discussão sobre a temática dos novos processos de urbanização, mesmo tendo avançado conceitualmente nos últimos 10 anos, permanece ainda relevante e atual.

Autores de vários países e novos conceitos incorporaram-se à busca de construção de um referencial teórico para o entendimento dessas transformações trazendo como aportes: a idéia de “megalópole” (GOTTMAN;1961), a urbanização “linear” (PORTAS;1993) ao longo de eixos rodoviários, a urbanização extensiva - “exópoles” (SOJA, 1996) - sem hierarquização ou predomínio de um centro tradicional, os pólos urbanísticos multifuncionais - “edge cities” (GARREAU,1991) – situados no entorno das metrópoles, as cidades-regiões espalhadas, fragmentadas - “metápoles” (ASCHER, 2001), as metrópoles como cidades globais (BORJA;1997/ SASSEN;1991/ ASCHER;2001, entre outros). Registram-se também as importantes contribuições de autores brasileiros, como a idéia da “macrometrópole”, (SOUZA, 1978), da “megalópole do Sudeste” (QUEIROGA;2002), do “complexo metropolitano expandido” (EMPLASA 2006) e a da urbanização “dispersa” e as novas formas do tecido urbano (REIS, 2006).

A partir das últimas décadas do século XX, o processo internacional de reestruturações no sistema produtivo desencadeado a partir da crise do modelo fordista de acumulação capitalista modificou e reposicionou, com ritmos distintos e simultâneos, as metrópoles atuais no contexto das relações econômicas, políticas e sociais.

Com a diversidade de ajustes na esfera produtiva e os importantes rebatimentos na estruturação física – espacial as metrópoles contemporâneas passaram, via de regra a concentrar em seu território ou no entorno imediato as principais atividades industriais e de serviços de suas respectivas regiões e/ou países. As metrópoles interagem dialeticamente com essas transformações, tornando-se, hoje, com as novas articulações territoriais e espaciais que apresentam, um componente ativo fundamental para a própria reestruturação do processo produtivo. Constituíram-se em núcleos de comunicação e troca de mercadorias

e serviços, em pólos de produção e difusão do conhecimento e tecnologia, em pontos de conexão da região com a economia globalizada. (SANTOS JR:2006).

Nas principais metrópoles brasileiras, do ponto de vista territorial, é importante observar as mudanças nos processos industriais. A industrialização caracterizada como “fordista” privilegiava na organização da produção industrial, os métodos de verticalização da cadeia produtiva e a proximidade de suas instalações, buscando aproveitar ao máximo os efeitos das economias de aglomeração (SINGER;1990). Com a transferência da importância, ainda na primeira metade do século passado, do transporte ferroviário para o rodoviário, a progressiva concentração dos equipamentos produtivos industriais - as cadeias industriais – deslocou-se, das áreas centrais para a periferias dos grandes centros, localizando-se em setores do territórios próximos ou com facilidade de acesso aos sistemas de circulação e transporte. Esta segregação espacial da indústria e serviços correlatos, por sua vez, caracterizou a metrópole moderna identificada com a industrialização capitalista de tipo “fordista” até a metade do século passado, contribuiu para a rápida expansão de novos postos de trabalho, potencializou, nas condições brasileiras, a atração de fluxos de migrantes de grande intensidade e promoveu o adensamento da população, que se aglomerava na forma de urbanização contínua no entorno das metrópoles em expansão.

Com o aprofundamento da reestruturação produtiva e tecnológica a partir da crise econômica, energética e fiscal dos anos de 1970 (PORTAS; 1993) a produção econômica atual impulsionou a fragmentação das cadeias produtivas anteriormente concentradas e o espalhamento dos equipamentos produtivos por amplos territórios. Nesta nova organização horizontal da produção em que os produtos são montados em pontos específicos do território reunindo as partes produzidas em lugares cada vez mais distantes a idéia das linhas contíguas de produção perde importância para as linhas de montagem que buscam se localizar próximas às infraestruturas de comunicações e transportes reduzindo o tempo entre os circuitos de produção e circulação das mercadorias, ampliando a importância da logística para a reestruturação do território e para a mobilidade espacial.

As novas dinâmicas econômicas e sociais expressam - se na ocupação dos territórios através da urbanização dispersa e fragmentada como uma forma atual da configuração urbana metropolitana. O deslocamento de atividades econômicas e de fluxos populacionais por amplas parcelas do território promove , tomando como exemplo as metrópoles brasileiras e latino americanas, o surgimento de novos tecidos urbanos descontínuos e articulados pelo sistema de circulação e transportes. Este processo aprofunda, por sua vez, a segregação espacial das funções urbanas, com o surgimento de novas centralidades identificadas com as atividades da economia e das redes globalizadas, com a proliferação nas periferias de condomínios empresariais e industriais, de condomínios

residenciais fechados de alto padrão aos quais se soma a expansão de extensas áreas habitacionais, favelas, e demais tipos de habitação precárias e sem infra estrutura urbana e serviços adequados.

A paisagem metropolitana atual resulta, assim, da simultaneidade da fragmentação do tecido urbano e social e da disseminação de territórios específicos e desarticulados do contexto urbano com profundas repercussões no esgarçamento do espaço público tradicional e na esfera da vida pública contemporânea.

1.2. A logística, os projetos estratégicos e a reestruturação do território

Destaca-se e ganha importância crescente no interior desses novos processos econômicos e industriais o papel da logística enquanto componente estratégico. Entendida anteriormente como uma estratégia interna à racionalização dos processos produtivos industriais, a logística começa a ser compreendida atualmente como a própria matriz da produção econômica contemporânea atual (SILVA;1993) e enquanto condição indispensável da organização industrial globalizada, vem contribuindo fortemente para o redesenho do território impulsionando a dispersão e expansão urbana.

A logística, enquanto técnica de racionalização produtiva, ainda é geralmente identificada territorialmente com a capacidade e presença (ou ausência) das infraestruturas instaladas, notadamente aquelas destinadas aos sistemas de circulação e transportes intermodais das mercadorias, como os portos, aeroportos, grandes entrepostos, etc.

É comum observarmos na mídia brasileira comentários atuais acerca dos “gargalos logísticos” que impediriam ou dificultariam o desenvolvimento econômico e social do país acompanhados, via de regra, das demandas empresariais de investimentos por parte do Estado em novas infraestruturas e redes logísticas para ampliar a capacidade produtiva. O que parece ser uma compreensão equivocada do problema porque efetivamente são as infraestruturas existentes que produzem as logísticas territoriais e que novos investimentos setoriais em infraestruturas e transportes poderão resultar inócuos caso não estejam comprometidos e integrados aos programas de desenvolvimento local e regional equacionando as novas fronteiras produtivas surgidas neste processo.

Neste sentido, cabe verificar de que forma a logística e as iniciativas que dela decorrem, como a implementação de projetos estratégicos, de novas infraestruturas e equipamentos produtivos e comerciais de grande impacto podem contribuir para o desenvolvimento local e regional.

No âmbito dos estudos econômicos, a questão das relações entre logística e território tem sido abordada a partir da identificação dos traços gerais da globalização progressiva das trocas internacionais a partir de 1970. Do ponto de vista dos estudos urbanos a emergência

das metrópoles e a constituição da rede de cidades globais, enquanto plataformas de serviços e centros de decisão, são apontadas como elementos constitutivos da rearticulação do sistema econômico que se estabelece em escala planetária. (SANTOS JR; 2006/SASSEN:2008)

As escalas de intervenção no território

Para a construção de um modelo teórico e analítico que dê conta da complexidade dos novos fenômenos, especialmente da urbanização metropolitana contemporânea, a questão das escalas de abordagem torna-se metodologicamente relevante, da mesma forma como também o é para a compreensão das diretrizes de atuação dos agentes privados e para a criação de subsídios para a definição de políticas públicas adequadas por parte dos agentes públicos que produzem e intervêm nas configurações do território.

Sassen, no artigo intitulado “*As diferentes especializações das cidades globais*” alerta, no entanto, que é necessário aprofundar a percepção das escalas para o avanço das transformações em curso:

O que se chama de “economia global”, no sentido de uma economia sem fronteira com hierarquias claras, não existe. A realidade consiste em um vasto número de circuitos globais muito característicos: alguns deles especializados, e alguns de nível mundial, além de outros de caráter mais regional. (SASSEN;2008)

A abordagem da escala regional, priorizada no âmbito do Planejamento Urbano e Regional, tem sido freqüentemente focada como uma escala de passagem, de interligação do sistemas de comunicações, de energia, atribuindo pesos preponderantes para os sistemas de circulação e transporte de mercadorias e pessoas e para os fluxos de mobilidade nos territórios metropolitanos.

Nossa hipótese mais geral é que a urbanização dispersa, para ser compreendida e explicada, do ponto de vista dos arquitetos, deve ser estudada em duas escalas ou âmbitos distintos e interligados:

1) a primeira escala é a da área metropolitana, que vem mostrando uma dispersão crescente de núcleos ou pólos, a presença crescente de vazios e uma freqüente redução de densidades de ocupação, no todo e em partes importantes (inclusive em partes do tecido tradicional), formando o que alguns autores chamam de nebulosa (MUNARIN; TOSI, 2001) e Milton Santos (1989) chamou de macrometropolização.

2) a segunda é a do tecido urbano. Entendemos como tecido urbano o modo pelo qual se definem as relações entre espaços públicos e espaços privados (enquanto propriedade ou posse), entre espaços de uso privado e de uso coletivo, sejam estes de propriedade pública ou privada. (REIS;2006;pg. 44)

Villaça enfatiza, por sua vez, no livro *Espaço Intra-urbano no Brasil* que é necessária a abordagem do espaço intra-urbano ou intrametropolitano (VILLAÇA;1998) por ser uma escala que permite a compreensão da estruturação do tecido urbano através da relação entre espaço público e privado e onde se manifesta a dominação de classes através fundamentalmente dos mecanismos da segregação sócio-espacial.

A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral — eventualmente até da mercadoria força de trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho — como no deslocamento casa/trabalho —, seja enquanto consumidor — reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-com-pras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. (...).”(VILLAÇA;1998)

Assim, a análise da escala intra-urbana ou intra-metropolitana contribuiria para melhor identificar e compreender as resultantes das decisões, seja por parte das empresas quanto à localização dos seus equipamentos, seja por parte da ação regulatória do poder público na gestão do território.

As cidades das regiões metropolitanas são agora estruturadas em redes e em fluxos organizados por rodovias, nucleadas por vários centros, permissivas à acessibilidade, locais de informação e comunicação. O desenho urbano atual busca dar conta do modelo de acumulação flexível, que exige instantaneidade e efemeridade, entre outras características. Menos concentrador e com menor densidade que a das cidades “fordistas”, exige um planejamento mais solto e que suporte transformações do modelo formatado pela urbanização fragmentada e dispersa estruturada por redes, nitidamente explicitada na Região Metropolitana de Campinas. (SANTOS JUNIOR, W. R. ; MERLIN; QUEIROGA, E. F.;2009),

A escala intra-metropolitana, por ser a mais adequada à compreensão topológica e morfológica dos elementos constitutivos do tecido urbano, permitirá ainda, avaliar os sistemas de espaços livres existentes e discutir sua destinação enquanto elementos potenciais de requalificação do território.

1.3. os sistemas de espaços livres

O conceito utilizado para definir os sistemas de espaços livres pressupõe a existência de um sistema de espaços livres urbanos incluindo os espaços públicos e privados, gerados por processos formais ou informais, por onde perpassa grande parte do cotidiano da sociedade urbana.

Segundo a definição de Miranda Magnoli (1982), os espaços livres urbanos são os espaços livres de edificação, no qual se incluem, quintais, jardins públicos ou privados, ruas, avenidas, praças, parques, rios, matas, mangues e praias urbanas, ou simples vazios urbanos. Constituem um *“tecido pervasivo”*, (Catharina Pinheiro :2004) que se encontra em toda parte e se insinua pelas cidades, ocupando a maior parte do solo urbano com níveis diferenciados de assimilação e apropriação social.

“Os espaços livres urbanos formam um sistema, apresentando, sobretudo, relações de conectividade e complementaridade. Entre seus múltiplos papéis, por vezes sobrepostos, estão a circulação urbana, a drenagem urbana, atividades do ócio, imaginário e memória urbana, conforto ambiental, conservação e requalificação ambiental, convívio, etc. O sistema de espaços livres de cada cidade apresenta um maior ou menor grau de planejamento e projeto prévio, um maior ou menor interesse da gestão pública em um ou em outro sub-sistema a ele relacionado.(...) (Apresentação do Projeto Temático “Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil” , pg. 13.2007)

A reflexão acerca dos espaços livres pressupõe o trânsito da escala urbana para a escala intra-metropolitana na investigação da configuração de sistemas de espaços livres que extrapolem os limites dos municípios e que apresentem potencial para a articulação dos espaços intra-urbanos (VILLAÇA;1998) com a paisagem metropolitana, que pode aqui ser compreendida como uma dimensão resultante das relações entre processos sociais e processos naturais (MAGNOLI, 1982) ou como a expressão dinâmica da *“acumulação desigual do tempo”*. (SANTOS:1989)

”O referencial teórico tem como um de seus princípios a geografia nova de Milton Santos. Parte-se, portanto, do entendimento do espaço como totalidade, como uma instância social, ao mesmo nível da instância econômica e da instância cultural, ideológica e política; desta maneira a dialética social não se estabelece apenas no espaço, mas se realiza com o espaço. Compreende-se o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Desta postura decorrem os elementos gerais de uma análise espacial dialética e sistêmica: os fixos e fluxos, a paisagem e a sociedade, as horizontalidades e verticalidades, a tecnoesfera e a psicoesfera, os embates entre o lugar e o mundo (SANTOS, 1996), entre as racionalidades hegemônicas e comunicacionais na constituição dos lugares ”.(idem)

2. A Região Metropolitana de Campinas: os projetos estratégicos e os sistemas de espaços livres

A apreensão das leituras realizadas da paisagem e do território urbanizado da Região Metropolitana de Campinas ressaltou a expressiva fragmentação e dispersão urbana onde se apresentam extensas áreas de glebas não parceladas para fins urbanos dentro dos respectivos perímetros urbanos municipais. Revelou a existência, portanto, de um grande estoque de espaços livres não ocupados para fins urbanos que, se não contarem com diretrizes adequadas de intervenção, a continuarem os atuais padrões de crescimento urbano onde se destacam novos empreendimentos públicos e privados, loteamentos e condomínios fechados de baixa densidade, ter-se-á uma forte transformação na paisagem da metrópole campineira com fortes impactos físicos e ambientais e sociais, com a diminuição relativa dos espaços públicos de convívio, segregação sócio-espacial, restrições de mobilidade urbana, e outras.

“Este estoque de áreas livres potencializa a discussão sobre a urgência da definição de políticas públicas voltadas à requalificação urbana a partir dos sistemas de espaços livres – públicos e privados – com repercussões na esfera social - como os espaços de lazer, convívio, e de menor impacto para alternativas de mobilidade urbana - e na dimensão ambiental - permitindo a integração de sistemas de espaços verdes com ganhos ecológico-ambientais – como aumento da biodiversidade, constituição de micro-climas mais agradáveis, drenagens pluviais mais adequadas e econômicas.__(SANTOS JR,QUEIROGA, MERLIN;2009)”

As DIRETRIZES DE DESENVOLVIMENTO ESTRATÉGICO DE CAMPINAS, recentemente divulgadas pela Prefeitura Municipal de Campinas buscam articular projetos com grande impacto local e regional enquanto interfaces dos grandes investimentos logísticos previstos para a Região Metropolitana de Campinas nos quais se incluem a REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ORLA FERROVIÁRIA situada no trajeto do TAV – Trem de Alta Velocidade, os PARQUES DE ALTA TECNOLOGIA DE CAMPINAS (CIATECs) o PARQUE LOGÍSTICO SINGER, vizinho ao Aeroporto Internacional de Viracopos com a REQUALIFICAÇÃO DA FABRICA DA SINGER PARA USOS VINCULADOS À LOGÍSTICA, EMPRESARIAL E HABITACIONAL, entre outros.

Assim, com a delimitação dos territórios da Região Metropolitana de Campinas onde se prevê a implantação destes novos projetos estratégicos que causarão grandes impactos na organização do espaço regional permanece a indagação de como solucionar a construção dos instrumentos democráticos de gestão do território metropolitano para enfrentar os conflitos sociais na apropriação pública e privada destes territórios, para avaliar as potencialidades que apresentam para iniciativas de requalificação urbana permitindo uma adequada inserção dos sistemas de espaços livres pré-existentes nas novas dinâmicas espaciais metropolitanas e nas diversas escalas em que se estas se manifestam.

Outra importante reflexão diz respeito aos limites e contradições dos instrumentos tradicionais de planejamento urbano frente à urbanização dispersa e fragmentada característica dos territórios metropolitanos contemporâneos brasileiros. O entendimento desta nova realidade urbana requer avanços de investigação além dos marcos do atual espectro administrativo marcado pela tradicional divisão dos poderes municipais, estaduais e federal. É necessário repensá-la como a articulação dinâmica de vetores de integração espacial, estruturados pela rede de transportes, pelos fluxos de conexão intra-metropolitanos das atividades significativas distribuídas espacialmente pelo território metropolitano (SANTOS JR; 2006).

As regiões metropolitanas brasileiras no entanto ainda se caracterizam, do ponto de vista político, institucional e administrativo, como espaços territoriais carentes de ações de cooperação que não foram constituídas ao longo do processo de metropolização.

Os problemas observados regiões metropolitanas, como a decadência de áreas centrais das principais cidades, o crescimento desordenado das periferias urbanas,

a obsolescência de setores industriais, o tratamento inadequado dos sistemas de espaços livres, a permanência de tecidos urbanos residuais, a deterioração dos recursos e condições ambientais que extrapolam os limites dos municípios, por suas dimensões e complexidades exigem, para serem enfrentados, repensar sob novo foco a utilização dos novos instrumentos de legislação urbanística pós-estatuto da cidade e a adoção de estratégias eficazes que articulem diretrizes conjuntas de intervenção de caráter local com ações integradas de caráter regional ou intra-metropolitana. (SANTOS JUNIOR, W. R. ; MERLIN ; QUEIROGA, E. F.;2009.

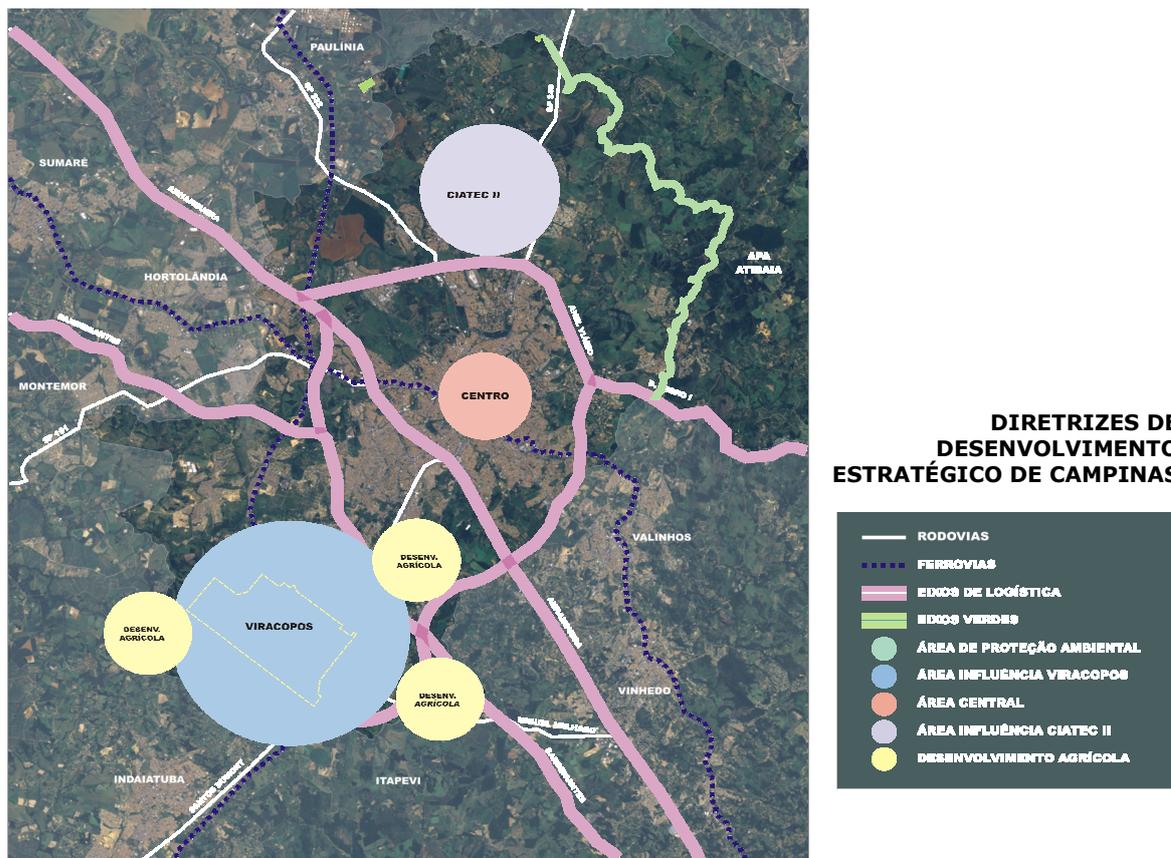
3. A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos e o projeto estratégico POLO AEROPORTO I e II: conflitos e potencialidades

O exemplo da implantação do POLO AEROPORTO I e II– ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO COM USOS EMPRESARIAL, COMERCIAL E HABITACIONAL que tem como pressuposto as transformações do Aeroporto Internacional de Viracopos, , ilustra bem as questões abordadas no presente artigo.

A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, previsto para se tornar em curto período de tempo o principal portal aéreo brasileiro e eventualmente latino americano, tanto no transporte de passageiros quanto na movimentação de cargas, irá desencadear profundas mudanças no território metropolitano que tem Campinas como cidade pólo.

O POLO AEROPORTO I e II, a serem constituídos como partes integrantes da ampliação de Viracopos são previstos como áreas de desenvolvimento local e regional com usos empresarial, comercial e habitacional. Dentro da concepção atual de incorporar os grandes equipamentos e infraestruturas logísticas como apoio para a requalificação de áreas degradadas e para a criação de tecidos urbanos contemporâneos o projeto POLO AEROPORTO I e II busca estabelecer uma forte interface urbana com o novo Portal Aéreo de Viracopos .

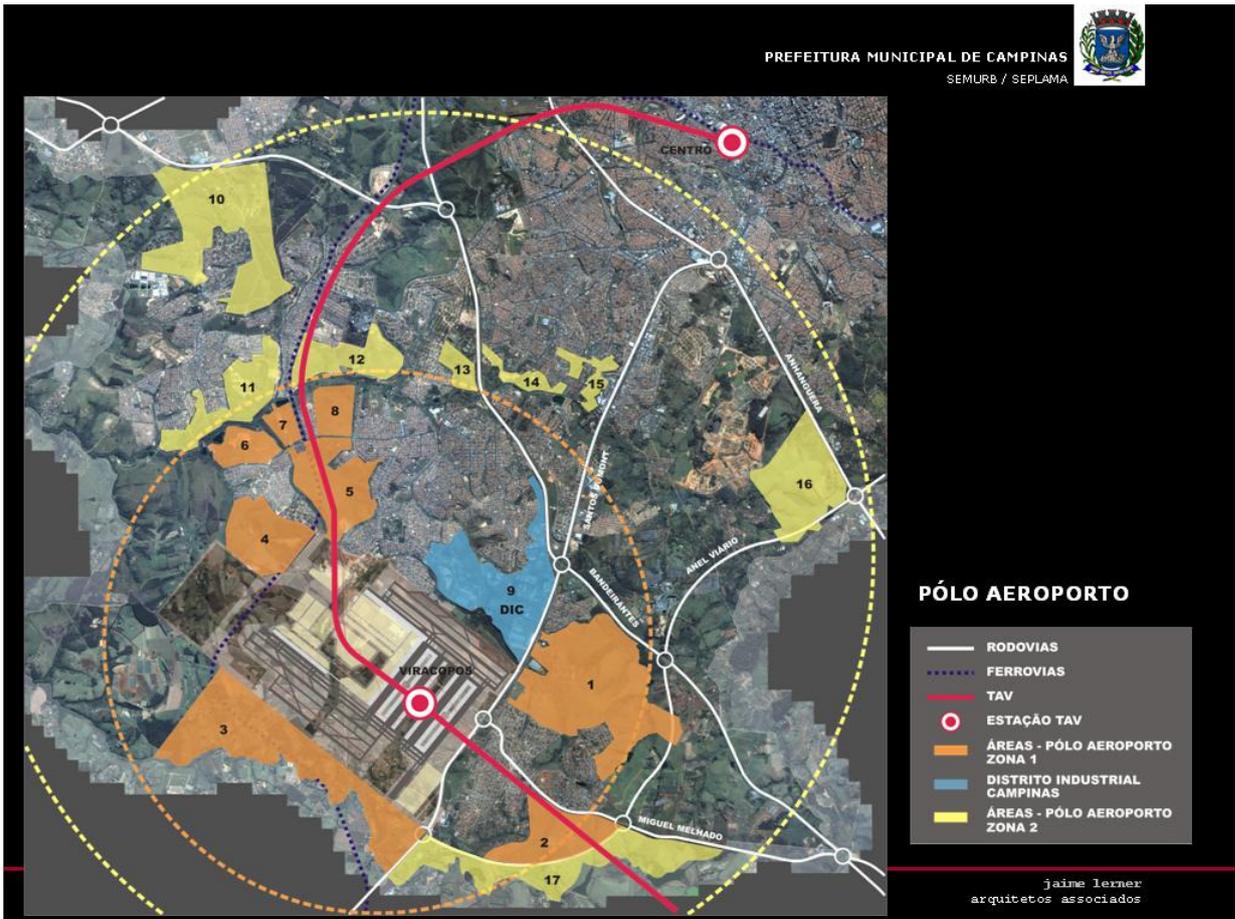
Assim, pretende-se registrar no âmbito deste artigo, as questões suscitadas no início da obras de ampliação do aeroporto com o anuncio do projeto estratégico PÓLO AEROPORTO I e II, tanto no que diz respeito à inserção de um equipamento de tal porte nas dinâmicas espaciais metropolitanas atuais, situando os possíveis conflitos na apropriação pública e privada destes territórios e avaliando as potencialidades que apresentam para iniciativas de requalificação urbana.



Diretrizes de Desenvolvimento Estratégico de Campinas. Fonte PMC.2009

Embora os diversos projetos estratégicos anunciados estejam, inter-relacionados, no discurso oficial, pela logística e infraestrutura atual e futura, tanto do ponto de vista das localizações territoriais quanto da complementaridade de usos e funções urbanas previstas cada projeto estratégico mantém uma singularidade e exigirá concepção e soluções logísticas, urbanísticas e arquitetônicas, especialmente aqueles, como no caso do Aeroporto de Viracopos, tem potencial de impacto e influencia em escala nacional.

O PÓLO AEROPORTO I e II é um projeto estratégico emblemático da concepção contemporânea de intervenção no território metropolitano onde se combinam diversas potencialidades promovidas pela implantação de uma nova modalidade de transporte, o TAV, a ampliação e modernização de uma das principais infraestruturas aeroportuárias do país para fundamentar a introdução de novas centralidades urbanas como pólos de concentração de habitação e serviços.



POLO AEROPORTO I e II. Fonte: PMC. 2009

Somente a presença de um equipamento funcional de grande porte na região como destino de um intenso fluxo de passageiros e cargas, como se prevê para o novo terminal aeroportuário já traria impactos significativos tanto no sistema de circulação e transportes, quanto nas estratégias de localização de equipamentos complementares e serviços.

Na condição de hub airport da América Latina, Viracopos sinaliza para o surgimento de um novo centro para o desenvolvimento de Campinas e da RMC, especialmente devido ao intenso fluxo de pessoas que demandará seus serviços, ao elevado volume de mercadoria transportadas e às possibilidades de atração e expansão de atividades econômicas diversificadas, além do crescimento dos setores de comércio e de serviços aeroportuários, devendo integrar ainda mais o processo de produção e de vendas de mercadorias, insumos, partes e componentes produzidos pelas grandes empresas a partir do apoio logístico que oferece. (STRUCHEL CAPPA, BERNARDO;2008)

No entanto, o projeto de ampliação atual baseia-se numa concepção para o aeroporto ampliado de Viracopos que funcionaria também como uma plataforma de exportação de mercadorias a ser montada numa grande área de produção industrial conectada ao aeroporto.

A troca de mercadorias envolve, portanto, maiores distâncias e necessita de rapidez, segurança e confiabilidade nas entregas. Motivo pelo qual os grandes aeroportos passaram a ter importância estratégica como infra-estrutura de logística integrada às operações industriais para as empresas transnacionais, especialmente a partir dos anos 1990, devido à dinâmica da economia contemporânea, caracterizada por um ambiente de concorrência intenso dado pelas inovações tecnológicas, pelo comércio internacional organizado em blocos econômicos e pelas finanças internacionais com a maior circulação de capitais voláteis. (idem)

A escala do projeto e as novas demandas que dele decorrem – conectividade urbana e regional, deslocamento cotidiano de uma população de milhares de trabalhadores empregados no empreendimento, a infraestrutura e a logística de funcionamento, etc. – impactarão fortemente o entorno como o próprio território metropolitano e as dinâmicas espaciais que nele se observam.

Os impactos com a ampliação do aeroporto são muitos e de várias ordens, desde a remoção das famílias do entorno, os problemas ambientais com o comprometimento das áreas de cerrado e fazendas, a instalação de hotéis e equipamentos de apoio ao aeroporto, o transporte de massa até a reintrodução do aeroporto como um equipamento público, evocando um forte símbolo para o imaginário coletivo da região com repercussão na esfera da vida pública e coletiva.

O entorno atual do Aeroporto apresenta uma composição urbanística típica de periferia de grandes metrópoles com uma área urbanizada por loteamentos clandestinos e ocupações irregulares com precária infraestrutura com uma população em situação socioeconômica abaixo da linha da pobreza. Inexistem, praticamente, equipamentos públicos de atendimento à população como escola, posto de saúde e infraestrutura básica. Constitui-se numa das principais áreas de vulnerabilidade social de Campinas, com forte presença do crime organizado, ocupada por migrantes de outras regiões do país. O restante do entorno do Aeroporto conta com uma área caracterizada por atividades rurais e de pequena ocupação populacional onde se encontram descendentes de imigrantes suíços e alemães.

A polêmica em torno da ampliação do aeroporto também contrapõe as esferas de governo como se pode ver nos decretos municipais e estaduais acerca da área de expansão do aeroporto. O decreto estadual prevê a desapropriação de 20 km² com remoção de aproximadamente 34.000 habitantes. Em contraposição o decreto municipal prevê uma ampliação menor, uma área de 12 km² que abrangeria as propriedades rurais, mananciais e cerrados, e onde o número de habitantes a serem removidos da área diminuiria consideravelmente. A polêmica continua atualmente, envolvidos todos os níveis de gestão pública, com a introdução da discussão da privatização dos principais aeroportos brasileiros em função de demandas surgidas com a aproximação da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016.

A ausência de instrumentos de integração e gestão metropolitana e as dificuldades de articulação política além das fronteiras dos municípios, já expressas nos recentes Planos Diretores Participativos promulgados na Região Metropolitana de Campinas, tem desestimulado a participação democrática na elaboração dos projetos estratégicos e dificultado a discussão das potencialidades que os mesmos apresentam para a solução de questões urgentes na escala local e regional, como a implantação de um sistema de transporte coletivo de massa de perfil metropolitano, a destinação dos terrenos mais adequados para o adensamento habitacional, a criação de uma rede de serviços públicos vinculado às novas infraestruturas, a preservação dos recursos naturais e a criação de parques e espaços públicos de qualidade entre outras.

A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos no contexto da Região Metropolitana de Campinas, portanto, irá se constituir em objeto de estudo privilegiado para o desenvolvimento de pesquisas e estudos em várias escalas pois combina a contemporaneidade do fenômeno de metropolização campineiro que revela a forte presença de processos hegemônicos globais – no campo da ciência, das tecnologias informacionais, da produção e das formas de consumo impostas pela ideologia globalizada – com a dimensão local, com a apropriação pública e privada dos espaços livres, encontrando resistências dos lugares, na disputa entre os agentes econômicos e as populações marginalmente incluídas em seus territórios.

4. Referências bibliográficas

ASCHER, Françoise. “Metropolização e transformação dos centros das cidades”. In:

BORJA, Jordi e CASTELLS, Manuel. - LOCAL Y GLOBAL - LA GESTIÓN DE IAS CIUDADES EN IA ERA DE IA INFORMACIÓN. Madrid: Taurus - Pensamiento, -United Nations for Human Settlements (HABITAT). 1997.

GOTTMANN, Jean (1961). Megalópolis -The urbanized Northeastern Seabord of the United States. 2. ed. Cambridge: M.I.T Press, 1965.

MAGNOLI, Miranda M. E. M. Espaços livres e urbanização: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana. 1982. Tese (Livre-docência) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MEYER, Regina M. P. Atributos da MetrÓpole Moderna. SÃO PAULO EM PERSPECTIVA, Fundação SEADE, SP, 2000, nº 14.

MONIÉ, Frédéric, SILVA, Gerardo (2003). A Mobilização produtiva dos territórios – instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP&A.

PORTAS, Nuno, Tendênciasdo Urbanismo na Europa, revista OCULUM, nº 3 . PUC-Campinas. Campinas.1993.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS - Diretrizes de Desenvolvimento Estratégico de Campinas.2009.

PROJETO TEMÁTICO FAPESP nº 06/56623-2 - "Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil" .2007

QUEIROGA, Eugenio. A megalÓpole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. São Paulo, 2001. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2001.

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

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec. 1996

SANTOS JUNIOR, W. R. . Requalificação de áreas centrais no Brasil: o global e o local. In: 52º Congresso Internacional de Americanistas, 2006, Sevilha Espanha. Simposio A Arquitetura da Cidade nas Américas.Diálogos contemporâneos entre o local e o global.(organização Gilcéia Pesce do Amaral e Silva e Lisete Assen de Oliveira) CD ROM. Florianópolis SC : UFSC/ PGAU-Cidade, Programa de Pós-graduação em Urbanismo, 2006. v. 1.

SANTOS JUNIOR, W. R. ; MERLIN ; QUEIROGA, E. F. . Estatuto da Cidade e Planos Diretores: limites dos instrumentos de planejamento frente à urbanização dispersa e fragmentada. In: XIII ENANPUR Encontro Nacional da ANPUR, 2009, Florianópolis SC. Anais XIII ENANPUR Planejamento e Gestão do Território: escalas, conflitos e incertezas. Florianópolis SC : UFSC, 2009. v. único. p. GT14857222008.

SANTOS JUNIOR, W. R. . A configuração atual, os conflitos e as potencialidades das transformações sócio - espaciais na Região Metropolitana de Campinas.. In: 53^o ICA Congresso Internacional de Americanistas, 2009, Ciudad de México. 53^o ICA Congresso Internacional de Americanistas. Ciudad de México México : Universidad Iberoamericana, 2009. v. CD.

SASSEN, S. The global city. Princeton, Princeton University Press, 1991.

SILVA, G. "Logística e Território: implicações para as políticas públicas de desenvolvimento", in: Gerardo Silva e Frédéric Monié (org.); A mobilização produtiva dos territórios. Instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

SINGER, Paul. Economia Política da Urbanização. São Paulo: Editora Brasiliense.1990.

SOJA, Edward. "O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos E.U.A: virando Los Angeles pelo avesso". In: SANTOS, Milton, SOUZA, Maria Adélia, SILVEIRA, Maria Laura (Orgs.; 1994), Território, globalização e fragmentação. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

STRUCHEL, Andrea, CAPPAL, Josmar, BERNARDO, Rosana. O AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE CAMPINAS – SP EM 2006 In: VII SITRAER - SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO, 2008, Rio de Janeiro. ANAIS DO VII SITRAER - SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO. Rio de Janeiro :, 2008.

VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998.