

## EMPREENDIMENTOS AEROPORTUÁRIOS E SEUS IMPACTOS: O CASO DE VIRACOPOS

Paulo Domingos de Souza, Laura Machado de Mello Bueno

Secretaria de Estado da Educação | Escola Estadual Prof. Élcio Antonio Selmi  
R. Helenira de Souza Nazareth, 175, Residencial Cosmos, 13059-113, Campinas,  
SP, Brasil | Correspondência para/ *Correspondence to*: P.D. SOUZA.  
*E-mail*: [geoped@ig.com.br](mailto:geoped@ig.com.br)

Pontifícia Universidade Católica de Campinas | Faculdade de Arquitetura e  
Urbanismo | Programa de Pós-Graduação em Urbanismo | Campinas, SP, Brasil

# EMPREENHIMENTOS AEROPORTUÁRIOS E SEUS IMPACTOS: O CASO DE VIRACOPÓS<sup>1</sup>

## INTRODUÇÃO

Para discutir a expansão do Aeroporto de Viracopos, é essencial que primeiro se compreenda o espaço em que ele está inserido. Nesse sentido, por ser Campinas um importante centro econômico, científico e tecnológico do país, é necessária uma introdução histórica, a fim de se obterem subsídios para o entendimento do projeto.

A região de Campinas conta com pouco mais de 260 anos de história de urbanização. O surgimento da cidade se deu na primeira metade do século XVIII, como um bairro rural da Vila de Jundiaí. Localizado às margens de uma trilha aberta por paulistas do Planalto de Piratininga entre 1721 e 1730 e que seguia em direção às recém-descobertas minas dos Goiasés, o povoamento do “Bairro Rural do Mato Grosso” teve início com as instalações de um pouso de tropeiros nas proximidades da Estrada dos Goiasés (Campinas, 2006c).

O pouso das “Campinas do Mato Grosso”, erguido em meio a descampados ou campinhos, em uma região de mata fechada, impulsionou o desenvolvimento de várias atividades de abastecimento e promoveu uma maior concentração populacional, reunindo-se nesse bairro rural, em 1767, cerca de 185 pessoas (Tonella, 2004).

No mesmo período, ganhava forma também uma outra dinâmica econômica, política e social na região, associada à procedência de fazendeiros de Itu, Porto Feliz, Taubaté, entre outras cidades. Eles buscavam terras para instalar lavouras de cana e engenhos

de açúcar, utilizando-se para tanto de mão de obra escrava. Foi por força dos interesses desses fazendeiros e do Governo da Capitania de São Paulo, que o “Bairro Rural do Mato Grosso” se viu transformado em “Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso” (1774), depois em “Vila de São Carlos” (1797) e por fim em cidade de “Campinas” (1842). Nesse período, já era comum ver as plantações de café suplantarem as lavouras de cana e, portanto, dominar as paisagens da região (Tonella, 2004).

A economia cafeeira se estabeleceu rapidamente, nascendo do interior das fazendas de cana de açúcar, e em pouco tempo passou a impulsionar um novo ciclo de desenvolvimento na cidade. A partir de então, com a economia cafeeira difundida, Campinas passou a concentrar um enorme contingente de trabalhadores escravos e livres (de diferentes procedências), empregados nas lavouras e em atividades produtivas rurais e urbanas.

O fato marcante que desarticulou em parte o processo de desenvolvimento econômico e demográfico de Campinas está associado às diversas epidemias pelas quais a cidade passou, como a gripe espanhola. A que causou maiores danos, sem dúvida, foi a epidemia de febre amarela que começou em 1889, quando existiam quatro grandes depósitos de lixo na área central da cidade. Segundo Lanaro ([s.d.]), a atual praça Carlos Gomes não passava de um aterro que recebia todos os anos uma nova camada de detritos. Em síntese, a situação sanitária de Campinas era precária, as sarjetas eram escoadouros de água suja das fossas, o que contribuiu para a explosão da epidemia de febre amarela, que dizimou 30% da população. As pessoas que tinham recursos trataram de deixar a cidade com carroças, carros de boi e trens, que paravam o mínimo de tempo na estação. A cidade esvaziou-se em um período de 45 dias, com grande parte da população dirigindo-se às cidades vizinhas e fazendas da região. A cidade naquele tempo possuía uma população aproximada de 35 mil pessoas.

Esse foi um verdadeiro entrave ao processo de desenvolvimento propiciado pela expansão cafeeira. Com efeito, foi a produção de café, base da economia do país à época, que fez de Campinas um importante centro ferroviário: além de sede da Cia. Mogiana, fundada e dirigida por campineiros, a cidade abrigava a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Sorocabana e a Funilense, responsável pelo trajeto até Cosmópolis. Nesse período, a cidade começava a experimentar um intenso percurso de “modernização” dos meios de transporte, de produção e de vida, permanecendo ainda hoje na memória da cidade aspectos relevantes dessas transformações.

Foi somente com a crise<sup>2</sup> de 1929 que a cidade agrária de Campinas assumiu uma fisionomia voltada à indústria e serviços. Merece destaque o novo plano urbanístico da cidade, o “Plano Prestes Maia” (1938), um amplo conjunto de ações voltadas a reordenar sua vocação urbana, sempre na perspectiva de impulsionar velhos e novos talentos, como polo tecnológico do interior de Estado de São Paulo. Nesse percurso histórico, a cidade passou a concentrar uma população mais significativa, constituída de migrantes e imigrantes procedentes das mais diversas regiões do país e também do mundo. As pessoas

chegavam a Campinas, atraídas pela instalação de um novo parque produtivo, composto por fábricas, agroindústrias e estabelecimentos comerciais diversos.

Entre as décadas de 1930 e 1940, no entanto, a cidade passou a vivenciar um novo momento histórico, marcado pela migração e pela multiplicação de bairros nas proximidades das fábricas, assim como pela construção de novos estabelecimentos e grandes rodovias, como a Via Anhanguera (1948).

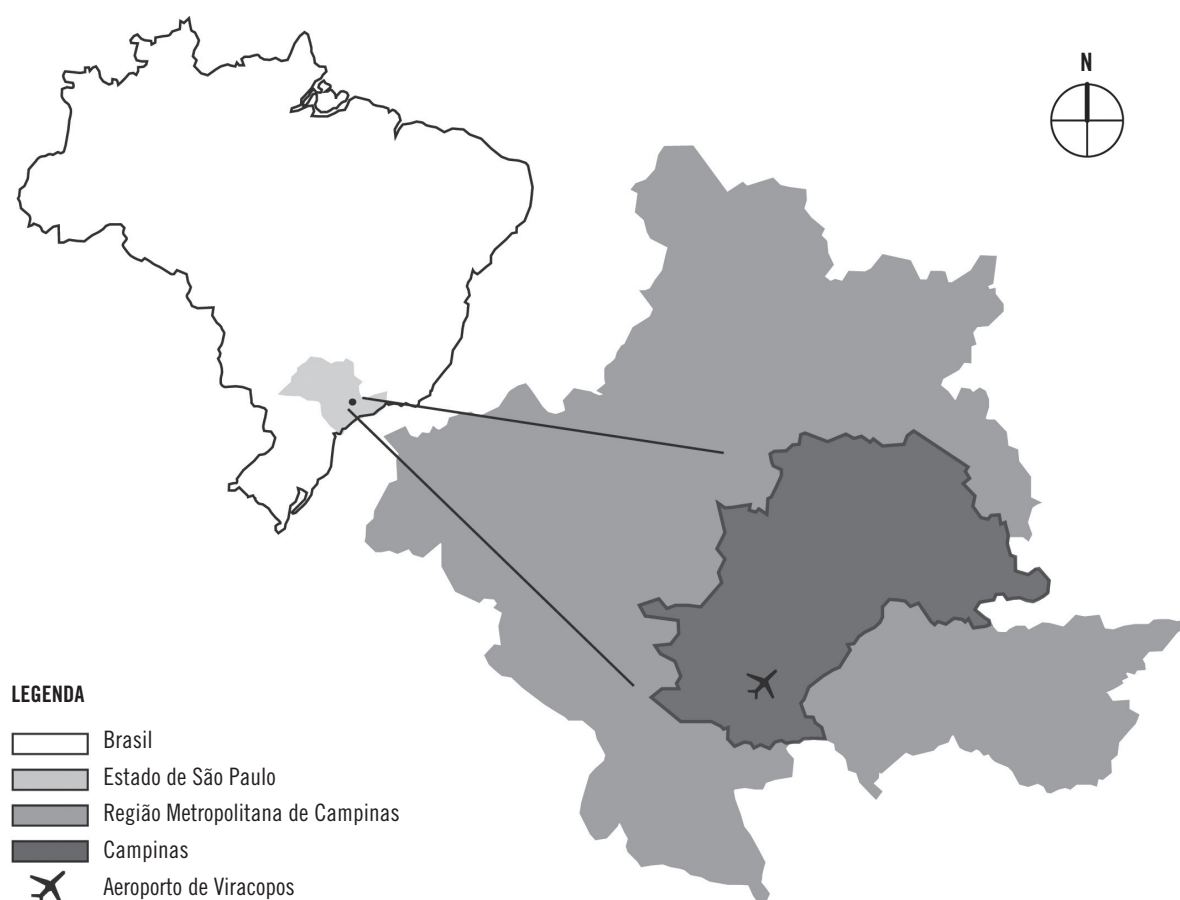
Os novos bairros, implantados originalmente sem infraestrutura urbana, conquistaram uma melhor condição no processo de urbanização entre as décadas de 1950 e 1990, inclusive com a instalação de novas rodovias a cortar a cidade, como a Rodovia Bandeirantes (1979) e a Santos Dumont, na década de 1980. Nesse período o território da cidade aumentou 15 vezes, e sua população, cerca de 5 vezes. Destaque-se que, entre 1970 e 1980, os fluxos migratórios levaram a população a praticamente duplicar de tamanho. (Campinas, 2006c). Na atualidade, Campinas conta com uma área de 801km<sup>2</sup> e com uma população superior a 1 milhão de habitantes. Tal vigor social e econômico, trazido em especial pela ampliação de sua dinâmica produtiva, tem permitido a Campinas constituir-se como um dos principais polos das atividades relacionadas a tecnologia, indústria, educação e ciência dentro do estado de São Paulo. Campinas é hoje a cidade sede da Região Metropolitana de Campinas (RMC), constituída por 19 cidades e com população estimada em 2,4 milhões de habitantes. Na atualidade, à medida que o modelo capitalista de produção se expande, contribuindo para o processo da globalização econômica, Campinas se vê como polo empreendedor e difusor de mecanismos de alta tecnologia, ciência e serviços. Ilustrando os processos históricos aqui relatados, a Figura 1 localiza a cidade de Campinas e sua inserção na RMC e sua relação espacial com o estado e com o País.






## **AEROPORTO DE VIRACOPOS – PROCESSO HISTÓRICO**

O Aeroporto Internacional de Viracopos foi fundado na década de 1930, porém só foi realmente homologado oficialmente em 19 de outubro de 1960.

Existem duas versões curiosas referentes ao nome do aeroporto. A primeira conta que no início do século surgiu um desentendimento entre o pároco do bairro e seus habitantes, numa noite de festa, com bebedeiras e brigas que resultaram na quebra de barracas da quermesse. A palavra usada pelo padre no “sermão” para se referir ao acontecimento, teria sido “Viracopos”. A outra versão conta que, no sítio hoje ocupado pelo aeroporto, havia um bar onde tropeiros se encontravam para “virar copos”, descansar e trocar informações sobre viagens. “Viracopos” deu o nome ao bairro e posteriormente ao aeroporto.

Durante a Revolução de 1932<sup>3</sup>, os paulistas usavam o local como campo de operações aéreas, sendo a pista construída à base de enxadas e picaretas. De lá, partiam para Minas Gerais. Depois de longo período de inatividade, em 1946 foram realizados trabalhos de limpeza e terraplanagem da pista, cuja extensão passou para 1 500m, oportunidade em que o campo de pouso começou a ganhar forma, principalmente com a construção do primeiro hangar, em 1948, e da estação de passageiros em 1950.

**LEGENDA**

-  Brasil
-  Estado de São Paulo
-  Região Metropolitana de Campinas
-  Campinas
-  Aeroporto de Viracopos

**FIGURA 1** – Localização da área de estudo.

Fonte: *Google Earth*.

Em 1957, teve início um profundo trabalho de construção e instalação de todos os equipamentos necessários para um aeroporto internacional, tais como a ampliação da pista para 2 700m X 45m. Em 19 de outubro de 1960, pela Portaria Ministerial nº 756, Viracopos foi elevado à categoria de Aeroporto Internacional e homologado para aeronaves a jato.

Ao longo dos anos, várias reformas foram realizadas para que o aeroporto pudesse acompanhar a evolução da aviação e das necessidades regionais e nacionais. Em 1976, surgiram as primeiras ações para sua ampliação, como será verificado adiante. A partir de 1980, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero) começou a administrar o terminal de cargas e, em 1980, recebeu do Departamento de Aviação do Estado de São Paulo (DAESP) a administração geral do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Durante esse percurso histórico, e em virtude de a ampliação “ficar no papel” desde a década de 1970, desencadeou-se um intenso processo de ocupação de áreas pouco produtivas, contribuindo para os conflitos existentes até a atualidade, os quais envolvem os mais diversos agentes públicos, privados e população local. Na atualidade, as discussões sobre a ampliação do aeroporto têm trazido à tona diversos elementos envolvidos nesse processo: ocupação do solo, especulação imobiliária, infraestrutura, geração de empregos, meio ambiente, inserção das relações globais de comércio e produção.



#### LEGENDA

- — Porção urbana do antigo Decreto de Utilidade Pública, objeto deste estudo
- Rodovias

**FIGURA 2** – Imagem da área urbana estudada.

**Fonte:** *Google Earth*. Elaboração cartográfica pelo autor.

A concretização da ampliação é previsível. O que se coloca são os interesses contraditórios envolvidos nesse equipamento urbano e suas relações locais e nacionais. Interesses diversos são mobilizados, desde o capital especulativo até os movimentos populares e a busca de um mercado formal de trabalho, com o consequente sentimento de cidadania advindo de uma reflexão inclusiva da população do entorno. O espaço onde está localizado o aeroporto e a precariedade a que está sujeita a população local são fatores que apontam a necessidade de se aprofundar a questão e de se discutir como este emaranhado e complexo tecido urbano se formata e abre suas relações com a grande metrópole e seus agentes.

Na Figura 2, é possível verificar a área urbana de estudo próxima ao aeroporto e a complexidade do projeto, assim como estabelecer relações entre o contexto urbano e a inserção do equipamento no local.

A foto representa uma grande área no entorno do aeroporto, que seria desapropriada pelo Decreto Estadual nº 14.031/79 (São Paulo, 1979) e suas respectivas convalidações. A imagem esclarece a complexidade do processo de implementação da expansão do aeroporto (Figura 2).



Posteriormente, esse perímetro foi modificado, em virtude de alterações no projeto de ampliação do aeroporto. Todavia, apesar da mudança de perímetro, com diminuição das desapropriações em áreas habitadas e ampliação em áreas agrícolas, é possível prever as acomodações que serão necessárias para a expansão do aeroporto e a organização da localidade.

## **O AEROPORTO E A CIDADE**

O primeiro objetivo deste trabalho é estabelecer uma investigação sobre o processo de expansão do Aeroporto de Viracopos e de como isso poderá afetar as relações espaciais, econômicas e socioambientais.

Dessa maneira, a localização e as propostas de ampliação na região onde está inserido o aeroporto são essenciais para melhor interpretação das ações a serem desencadeadas pelas políticas públicas e privadas relacionadas ao projeto. Ao identificar esses conflitos, constata-se que a expansão afetará o entorno e a região em que o aeroporto está instalado e, posteriormente, atingirá o nível do município e da RMC. É também evidente o papel exercido por esse equipamento em âmbito nacional e até mesmo em escala mundial, em razão das relações econômicas globalizadas.

Já na década de 1930, existia no local uma pista de terra que foi ampliada em virtude da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), como parte de um sistema de segurança estabelecido entre as Américas. O sítio aeroportuário era considerado de excelente qualidade em virtude das condições climáticas e topográficas da região.

Somente na década de 1950 o aeroporto passou a atender a aviação civil e desde então tem reforçado seu caráter comercial e, portanto, a necessidade de ampliação. Naquela época, quando o transporte aéreo era ainda considerado de pouca importância, o aeroporto estava inserido em área rural, tornando-se então símbolo da modernidade da cidade de Campinas.

Segundo Fernandes<sup>4</sup>, a primeira formação de periferia urbana da cidade se deu nos arredores do aeroporto, com a oferta de diversos loteamentos, em virtude do aproveitamento da estrada municipal das Amoreiras (atual Avenida das Amoreiras) e da rodovia estadual Campinas-Indaiatuba. Somente em 1959 o município disciplinou o parcelamento do solo da região e estabeleceu algumas restrições nas proximidades de Viracopos, fato que tem continuidade até os dias atuais, com o “Plano Local de Gestão”, elaborado pela Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente de Campinas, de acordo com o novo Plano Diretor da cidade.

Naquela mesma época, o Departamento de Estadual de Estradas de Rodagem (DEER) projetou o traçado da Rodovia Santos Dumont, ligando Campinas a Sorocaba. Logo em seguida, o Ministério da Aeronáutica interditou o acesso pela estrada municipal por razões de segurança. Com o início do regime militar em 1964, as políticas públicas ligadas à economia e urbanização produziram as configurações da chamada segunda periferia.

Segundo Fernandes (2004), o Plano Diretor Municipal de 1970 já previa o aumento substancial dos voos e, por consequência, a expansão das cargas aéreas, provocando o primeiro povoamento nos loteamentos do entorno do aeroporto, com evidentes inconvenientes para o processo de urbanização local. Em 1974, já em franco processo de expansão, o município de Campinas desapropriou dezenas de loteamentos até então desocupados, próximos a lateral nordeste do aeroporto, neles implantando o DIC (Distrito Industrial de Campinas).

Nos anos seguintes, ocorreram grandes discussões sobre o aeroporto, cabendo a São Paulo importante papel nesse processo. Era primordial um novo aeroporto para substituir Congonhas, e na época, por diversos motivos optou-se por construir o Aeroporto de Cubicã, em Guarulhos na Grande São Paulo<sup>5</sup>. Viracopos, porém, não saiu das discussões alternativas: em virtude de sua proximidade da capital, do traçado (que estava sendo concluído) da Rodovia dos Bandeirantes e da possibilidade de utilizar a área central dessa rodovia como linha ferroviária, o aeroporto era considerado capaz de assumir o papel de equipamento regional da futura macrometrópole paulista, fato reconhecido nos dias atuais.

A Prefeitura Municipal de Campinas adotou uma divisão territorial baseada em nove macrozonas (Mz). O aeroporto se localiza na macrozona 7, denominada em âmbito municipal como Área de Influência Aeroportuária (AIA). Constituem essa macrozona as Áreas de Planejamento 33 (região do bairro rural Friburgo) e 37 (Unidade Territorial Básica — UTB 65, 66 e 67), além da Área de Planejamento 34, (áreas determinadas pelo Plano Diretor da cidade), compreendendo a totalidade da área do atual sítio do Aeroporto Internacional de Viracopos.

A Mz 7, de acordo com a Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Campinas (SEPLAMA) — possui uma área total de 73.250km<sup>2</sup>, correspondente a 9,19% da área do município, constituído em sua maior parte por zona rural. A população da região, segundo o censo demográfico de 2000, era de 26.728 habitantes, correspondendo a 2,76% dos habitantes do município. Na atualidade, a estimativa da Secretaria de Habitação da Prefeitura Municipal de Campinas é que vivam na área cerca de 34 mil habitantes.

Os índices de vulnerabilidade são determinantes para o entendimento real da área do entorno de Viracopos. Fazendo uma comparação através destes dados, pode-se constatar que áreas extremamente pobres, como a região do Parque Oziel<sup>6</sup>, maior ocupação em área privada de toda a América Latina, possuem dados mais animadores quando comparados aos bairros mais próximos de Viracopos, desprovidos de infraestrutura e com baixa qualidade de vida. Assim, as políticas públicas de ordem social deveriam estar direcionadas em grande parte para o desafio de dotar a região de infraestrutura básica. Não seria admissível considerar o grau de inserção provocado pela expansão do aeroporto e “esquecer” como vivem as pessoas em seu entorno.

Em âmbito municipal, a SEPLAMA considera que a área constituída pelo aeroporto e seu entorno apresenta as seguintes características: está sujeita a impactos das operações aeroportuárias; apresenta parte rural produtiva; possui infraestrutura urbana precária;



tem sistema viário escasso e descontínuo, sendo dividida pela Rodovia Santos Dumont; tem restrições ambientais e dificuldade de captação e esgotamento na Bacia do Rio Capivari Mirim (manancial de abastecimento situado em municípios a jusante — Indaiatuba e Monte Mor), apresentando ainda fragilidade do solo e remanescentes de vegetação nativa.

A SEPLAMA estabelece como diretrizes a serem seguidas para o plano de desenvolvimento local: desenvolver plano local de gestão, considerando as restrições aeroportuárias, as demandas sociais existentes e a importância do Aeroporto Internacional de Viracopos como indutor do desenvolvimento local e regional; estabelecer critérios específicos para a ocupação das áreas urbana e rural, observando as exigências do plano de proteção de voo e das restrições impostas pelas curvas de ruídos do aeroporto; priorizar soluções localizadas para os problemas de saneamento já existentes, de modo a coibir o adensamento e a ocupação; implantar sistema viário e de transportes, de forma a atender aos projetos de caráter metropolitano e regional, previstos em função da ampliação do aeroporto; implantar sistema viário hierarquizado tipo misto (sistema perimetral e radial), de forma a integrar essa macrozona às demais regiões da cidade; preservar os mananciais, matas e cerrados, com a definição de incentivos e recuperação do ecossistema; incentivar a manutenção da produção agrícola com manejo adequado; adequar a infraestrutura dos bairros da área.

Na Tabela 1 é possível verificar as características locais, considerando as propostas de ampliação em virtude do novo redirecionamento estabelecido pelos decretos municipais.

Conforme será apresentado ainda neste artigo, o projeto do aeroporto elaborado nos anos 1970 pressupunha uma ampliação para áreas ocupadas e urbanizadas, havendo a necessidade de grandes deslocamentos humanos e, por consequência, enormes arranjos financeiros e urbanos. Já o projeto atual estabelece nova área de ampliação, evoluindo para zonas rurais, com respaldo nos Decretos Municipais<sup>7</sup> n° 15.378, de 6 de fevereiro de 2006 (Campinas, 2006a), e n° 15.503, de 8 de junho de 2006 (Campinas, 2006b), considerando-se que essas são áreas de utilidade pública e, portanto, deverão ser desapropriadas.

**TABELA 1** – Indicadores Sociais segundo Mapa da Exclusão Social – 2000.

BAIRROS	RESPONSÁVEL DA FAMÍLIA SEM RENDIMENTOS	DOMICÍLIOS SEM REDE DE ÁGUA	DOMICÍLIOS SEM COLETA ADEQUADA DE ESGOTO	RESPONSÁVEL NÃO ALFABETIZADO	TAXA MORTALIDADE INFANTIL DE 0 A 4 ANOS POR MIL HAB.	DEMANDA POR CRECHE
Jd. Fernanda, Campituba, Jd. Itaguaçu	0,38	0,48	0,68	0,12	0,12	-96,19
Jd. São Domingos, Jd. Campo Belo	0,22	0,48	0,79	0,12	0,34	-1,00
Pq. Oziel, Icarai, Jd. das Andeiras, Jd. São José	0,17	0,03	0,28	0,1	0,29	0,92

## O PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL ENVOLVENDO O AEROPORTO DE VIRACOPOS

Diante dos enormes rearranjos urbanos que seriam necessários, a Infraero solicitou junto ao Departamento Estadual para Preservação dos Recursos Naturais (DEPRN) a expedição de Estudos de Impacto da Vizinhança (EIV) e o posterior Licenciamento Ambiental.

Este estudo acompanhou o processo até maio de 2008, analisando a atuação dos órgãos públicos, mediante consulta aos diversos estudos, como o Relatório Ambiental Preliminar, o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (RAP/EIA/RIMA), disponíveis nas bibliotecas do DAIA (Departamento de Análise de Impactos Ambientais) e da CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo), além de entrevistas com agentes envolvidos.

Em 14/05/2003, o DAIA realizou vistoria para analisar as principais intervenções previstas até 2007, relacionadas ao processo de ampliação do aeroporto, dentre as quais se destacam: implantação do primeiro módulo do novo terminal de passageiros, ampliação do pátio de aeronaves, ampliação do terminal de cargas de importação, ampliação do terminal de cargas para exportação, ampliação do terminal de cargas *courier*, ampliação da Estação de Tratamento de Efluentes (ETE), ampliação de área destinada ao tratamento do lixo, complementação do sistema de drenagem, complementação das pistas de táxi D e verificação do processo de desapropriação.

Alguns dias após a vistoria, o Procurador da República José Ricardo Meirelles, através de ofício nº 1.272/03, de 20/05/03, pediu maiores detalhamentos sobre o processo. O fato é que a expansão do Aeroporto acabou envolvendo diversos agentes, tentando resgatar informações ou mesmo interferir de algum modo para que as possíveis alterações do espaço urbano e do meio ambiente fossem de conhecimento público e notório.

A princípio, o próprio empreendedor mostrou interesse em maiores e melhores informações para que pudessem ser tomadas as ações que o caso exige. Nesse sentido, a Infraero enviou ofício ao DAIA em 26/06/03, para que esse departamento desse maiores informações técnicas relativas à implantação do canteiro de obras. No ofício, a Infraero informou ao DAIA que, em relação ao processo de desapropriação, estavam sendo realizadas reuniões com o Governo Municipal e associações de moradores dos 17 bairros atingidos, visando preparar a população para o trabalho de cadastramento social, imobiliário e jurídico.

O trabalho foi realizado com ações integradas entre a Prefeitura, a Infraero e a comunidade atingida. A área aproximada de desapropriação equivale a cerca de 9km<sup>2</sup>, atingindo 8 332 lotes e 42 glebas rurais, segundo levantamento feito pela Infraero no ano de 2000. De acordo com os dados da Companhia de Habitação (COHAB), serão atingidas 4 709 famílias. Considerando a primeira previsão de ampliação, ou seja, que a desapropriação deveria atingir bairros urbanizados, a Prefeitura e a Infraero apresentaram dados conflitantes (Tabela 2).

TABELA 2 – Quadro comparativo: Decreto Estadual *versus* Decretos Municipais.

	DECRETO ESTADUAL 14.031-27/09/79 E CONVALIDAÇÕES	DECRETOS MUNICIPAIS 15.378 E 15.503
Área a ser desapropriada	20km <sup>2</sup>	12km <sup>2</sup>
Domicílios	6 245	3 172 lotes urbanos divididos em 12 loteamentos e 88 propriedades rurais — 320 imóveis.
Habitantes	Secretaria da Habitação — SEHAB 34.000 Infraero 16.016	593 — 191 famílias.
Características locais	Área totalmente urbanizada por ocupações irregulares e precária infraestrutura. Elevada ocupação populacional. Condição socioeconômica abaixo da linha de pobreza.  Quase inexistência de instrumentos públicos de atendimento à população (escola, posto de saúde, infraestrutura básica).  Grande parte da ocupação por imigrantes de origem interna (do país) em busca de “oportunidades”; e parte da ocupação por movimentos populares.  Intensa movimentação e fluxo de veículos automotores, principalmente pela presença da Rodovia SP 324 (Rod. Miguel Melhado Campos), que liga Vinhedo a Campinas (Viracopos).  Composição urbanística típica de periferia de grandes metrópoles; descaso público.	Área composta em sua maior parte por atividades rurais e pequena ocupação populacional. Parte urbana com condição socioeconômica abaixo da linha de pobreza.  Inexistência de bens públicos, exceto 1 unidade escolar de ciclo I (1ª a 4ª série).  Ocupação das áreas rurais constituída em parte por descendentes de imigrantes suíços e alemães. Vínculos afetivos locais há décadas.  Quase ausência de fluxos automotores. Destaque para estrada do Friburgo e proximidade com a Rodovia Santos Dumont na área considerada urbana (Jd. Itaguaçu II).  Composição paisagística típica de áreas rurais, com atividades produtivas e de lazer, exceto no Jd. Itaguaçu II.

Fontes: Pesquisa de área pelo autor, Infraero e SEHAB.

O DAIA aponta também a necessidade das ações ambientais previstas pela Infraero para a ampliação de Viracopos.

Em relação ao ruído produzido, a Infraero dá a seguinte resposta técnica: “O Aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) aprovado pela portaria DAC 102/DGAC de 05/03/99. O plano estabelece as restrições ao uso do solo em função do incômodo sonoro. O plano considera ainda a previsão operacional do aeroporto para um horizonte de 20 anos”.

Durante esse ciclo de considerações, o DAIA, através do Engenheiro Responsável, José Pedro Stech, respondeu ao ofício do Procurador, como segue na íntegra:

Este departamento entende que não são esperados impactos (grifo dos autores) incidentes em recursos ambientais relevantes, ou seja, em áreas florestadas, cursos de água, qualidade do ar, etc. Tampouco haverá alteração nas curvas de ruído definidas pelo PBZR — Plano Básico de Zoneamento de Ruído e que restringem a ocupação no entorno de aeroportos, nem da zona de proteção de aeródromos, que restringem a altura de obstáculos no entorno de aeroportos.

Por oportuno, convém citar que não houve também nenhuma intervenção em áreas ocupadas pela população residente no entorno do aeroporto.

De acordo com as informações encaminhadas pela Infraero, verificou-se que o aumento da área útil de 10 000m<sup>2</sup> para 25 000m<sup>2</sup> não tem relação direta com o aumento do número de voos do aeroporto.

Por seu lado, o DAIA reiterou que as obras para a efetiva ampliação da capacidade do aeroporto, de acordo com o previsto no Plano Diretor, serão objeto de licenciamento ambiental desse departamento.

Diante desse quadro e da exigência, estabelecida pelo DAIA, de apresentação de EIA/RIMA relacionado à expansão, a Infraero questionou sobre a eventual necessidade de elaborar um RAP e sobre quais deverão ser os procedimentos seguintes: Além disso, consultou sobre a necessidade de apresentação de levantamento exigido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), relacionado à contextualização histórica e etno-histórica do local a ser modificado, de acordo com a Portaria n° 230, de 17/12/2002.

Após consultoria jurídica, o DAIA respondeu que, se o empreendedor demonstrava interesse em elaborar um EIA/RIMA, clara ficava a necessidade de dispensa de RAP, tendo em vista que a menção ao EIA/RIMA já indicava a previsão de danos ambientais significativos.

Nesta pesquisa, em que se analisaram os autos processuais até 02/04/2004, constatou-se que a Infraero não protocolara no DAIA nenhum dos relatórios solicitados, nem o EIA/RIMA, nem o RAP.

Depois de estabelecidas as normas técnicas e cumpridos os trâmites oficiais, a Infraero encaminhou ofício para elaboração do RAP, contratando para tanto a empresa Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental S/C Ltda. Em consulta sobre a lei municipal n° 6.031/88, que versa sobre a área do aeroporto (protocolo n° 03/10/62469, perante a Secretaria Municipal de Obras, Coordenadoria de Uso e Ocupação do Solo), a Infraero foi informada que o terreno onde ele se situa é de uso compatível com o zoneamento proposto.

No mesmo período, a SEPLAMA, através dos departamentos de Meio Ambiente e Planejamento, expediu documento listando as seguintes exigências do município para a ampliação do Aeroporto de Viracopos:

*Área Diretamente Afetada (ADA):* Compreende a área patrimonial do aeroporto e as áreas abrangidas pelo zoneamento de ruído e seu entorno, além das áreas declaradas de utilidade pública.

*Área de influência Direta (AID):* No que tange aos estudos do meio socioeconômico, a área afetada não deve ficar restrita à macrozona 7, devendo ser incluída a porção da macrozona 5 compreendida entre a macrozona 7 e o Rio Capivari, bem como as porções das macrozonas 4 e 6 compreendidas entre os limites da macrozona 7 e o Rio Capivari, tendo em vista que essas áreas também sofrerão impactos urbanísticos, com alterações do uso e do fluxo de pessoas em função das atividades direta ou indiretamente ligadas à operação aeroportuária.

*Área de Influência Indireta (AII)*: Deve estender-se não apenas aos municípios de Campinas e Indaiatuba, mas também a Itupeva, Monte Mor, Vinhedo e Valinhos, por sofrerem restrições do uso do solo e por serem afetados pelo sistema viário de acesso ao Aeroporto.

Ressalta-se que os mecanismos acima estão dispostos na Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente — CONAMA 237/97 e na Resolução da Superintendência do Meio Ambiente — SMA 42/94, as quais têm por objetivo obter licença de operação do complexo aeroportuário atual, e licença prévia de ampliação prevista no Plano Diretor do Aeroporto.

## CONCLUSÃO

No Brasil há farta literatura anunciando que a legislação ambiental do país vem sendo aprimorada. Entretanto, quando se analisa o caso dos regulamentos para o impacto ambiental, verifica-se que o processo de desregulamentação, iniciado no governo Collor, modificou o caráter do EIA- RIMA. A Resolução CONAMA n° 1, de 1986, apresentava no artigo 7° que: “O estudo de impacto ambiental será realizado por equipe multidisciplinar habilitada, não dependendo direta ou indiretamente do proponente do projeto e que será responsável tecnicamente pelos resultados apresentados”.

Em 1997, o texto legal foi modificado pela Resolução CONAMA n° 237, passando a exigência do licenciamento ambiental, de modo que a profundidade dos EIA e exigências decorrentes têm sido diminuídas.

Em 2008, com o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) veio à tona o resultado dessa transformação, com a pressão pelo licenciamento ambiental.

A pesquisa realizada possibilitou também uma reflexão sobre a aplicabilidade da lei, a partir de uma visão de justiça ambiental, que considere os impactos e as transformações no uso e ocupação do território socioambiental.

A ampliação do Aeroporto de Viracopos é uma antiga decisão do Estado Brasileiro, já que pelo menos o primeiro decreto é de 1967. Sob diversos aspectos, é considerada necessária e bem-vinda, especialmente no contexto da globalização econômica, mas suscita também questões de intensas trocas culturais e integração humana. A Tabela 3 reflete as previsões para o aeroporto e sua dimensão econômica, fortalecendo o caráter globalizante.

Importa salientar que a ampliação — de aeroporto internacional — foi decidida durante o regime militar-ditatorial, com a visão de que os custos socioambientais seriam repassados aos outros agentes públicos e privados. A Infraero não reconheceu — em um período de 19 anos — os processos humanos de ocupação do trecho para moradia.

Em 2001, com o quadro de retomada de investimentos, a Infraero começou a reacender o projeto, com a solicitação de licença para obras pontuais. A Prefeitura, sob nova gestão, que já considerava os efeitos (positivos) do Aeroporto em seus planos, sabedora das dificuldades que teria e pressionada pelo movimento de moradia, realizou um cadastramento do uso do solo da região. Concretizou-se o passivo socioam-

TABELA 3 – Previsão para Viracopos em números.

	2007	2015	2025
Passageiros	955 mil/ano	9 milhões/ano	<b>61 milhões/ano</b>
Movimento de aeronaves	29 227	105 000	<b>586 000</b>
Movimentação de carga	239 mil/t/ano	105 mil/t/ano	<b>1,9 milhão/t/ano</b>
Resultado econômico *	82 582 milhões	-	-
Valores de cargas movimentadas **	13,81 bilhões	-	-
Estimativa de ICMS no movimento de mercadorias*	1,3 bilhão	-	-

\*Reais; \*\* Dólar.

**Fonte:** Infraero.

biental da urbanização e empobrecimento da população, com milhares de residências, pontos de comércio e serviços presentes na área. Após 5 anos de negociações, a Infraero pareceu reconhecer esse passivo e procurou redirecionar a ampliação para local menos urbanizado.

Como toda estrutura ambiental humana, o Aeroporto requer a erradicação de atributos naturais ou adaptados. Haverá impermeabilização do solo e diminuição das áreas agrícolas de Campinas e região. Os recursos hídricos em diversos trechos (local das instalações de Viracopos e todos os acessos novos previstos entre São Paulo e Rio de Janeiro) serão canalizados, retificados, aumentando as emissões de poluição difusa e o risco de lançamento em esgotos domésticos.

A ausência de exigência ou de relação hierárquica entre as normas de ocupação do solo poderá aumentar a pressão para a urbanização de áreas rurais, o que proporcionará um aumento do risco de ilhas de calor e inversões térmicas. A região metropolitana de Campinas vem passando por uma expansão rarefeita, com alto índice de utilização de transporte rodoviário individual e de caminhões, o que aumenta as emissões. As áreas edificadas e pavimentadas aumentam a amplitude térmica.

Por outro lado, sob o enfoque socioambiental, diminuirão ainda mais as áreas de produção de alimento para consumo da população moradora, com aumento dos preços e do risco alimentar. Haverá aumento de ruído, maior risco (do que antes da duplicação da pista) de acidentes aéreos em função de aterros sanitários, com presença de aves no entorno, aumento dos gases de efeito estufa e poluentes com impacto na saúde humana — sistema respiratório e cardíaco — no entorno do Aeroporto e seus acessos regionais.

O Aeroporto é um polo gerador de tráfego. Quando em funcionamento, ele proporcionará uma diminuição do tempo de viagem de pessoas e mercadorias, em especial se os sistemas ferroviários em estudo forem executados.

Na dinâmica especulativa do mercado imobiliário, o projeto de ampliação já proporcionou ganhos e valorizará as terras e edificações no entorno do Aeroporto e em seus acessos, mas poderá desvalorizar o entorno próximo.



Sua execução criará outros campos de atividades, com as construções para os removidos, e as edificações de acessos viários e redes de dutos. Haverá processos migratórios dos trabalhadores do campo para a construção civil e industrial. Como decorrência, haverá o adensamento dos loteamentos populares e favelas próximas — em direção a Indaiatuba e também à região servida pelo corredor Amoreiras e região sudoeste.

Esse processo desencadeado pelo Aeroporto se dá no contexto de outros processos em curso. Entende-se que uma das deficiências do processo de planejamento e gestão é a falta de estudos de cenário, dentro do EIA/RIMA e dos Planos Diretores municipais, que possam dar concretude e tornar públicas as escolhas possíveis em relação aos investimentos públicos e privados.

### **PROPOSTAS DE DESAPROPRIAÇÃO URBANA DE ACORDO COM DECRETOS MUNICIPAIS**

Em virtude das alterações do plano, as áreas urbanizadas afetadas diminuiram de forma considerável. Na realidade, de acordo com parecer da Infraero, essa porção urbana, composta principalmente por loteamentos com algumas ocupações residenciais irregulares e chácaras de veraneio, estão localizadas no Jardim Novo Itaguaçu e Parque Central de Viracopos, constituindo pequena parcela da ADA (Área Diretamente Afetada).

A previsão de desapropriação é de que 2 598 462,34m<sup>2</sup> estejam em áreas consideradas urbanas, que, mesmo ocupando uma área bastante inferior à rural, concentram volume significativo da população local. Muito embora seja evidente que os impactos ocorrerão, com perda das benfeitorias e equipamentos de uso coletivo, o número de lotes e famílias atingidas é bem menor do que no projeto anterior.

A proposição é que se tenha “dois lados” de desapropriação da área em questão. Como no trecho descrito há a existência de uma linha férrea — Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN) — são apresentadas duas situações. Do lado leste da ferrovia, embora existam 12 loteamentos oficiais, apenas 2 foram oficialmente implantados, o que faz supor que não estejam delimitados nem os lotes nem os acessos públicos, como ruas e avenidas. Já do lado oeste da ferrovia existem casas de veraneio, alguma produção de eucaliptos e criação de cavalos, com propriedades de maior área.

Fato novo é apontado em publicação do jornal Correio Popular de 8/5/2008, assinada por Maria Teresa Costa (Costa, 2008): uma portaria interministerial, publicada no Diário Oficial da União em 7/5/2008, trata da formação de um grupo para coordenar projetos de infraestrutura para ampliação do aeroporto, incluindo o desvio do trecho da ferrovia para a construção da segunda pista para pousos e decolagens. Diferentemente do que está exposto pela Infraero, que incluía a ferrovia no interior da proposta de ampliação e a construção de uma “obra de arte” sobre a linha férrea, esse projeto é novo e ainda necessita de maiores considerações a respeito. A descrição literal de parte da reportagem demonstra com maior clareza essa recente proposta:

O plano diretor de Viracopos, revisto no ano passado, contém todos os projetos de ampliação, incluindo a construção de uma ramal ferroviário dentro do aeroporto, com uma estação próxima à Rodovia Santos Dumont. O plano é preparar a infra-estrutura para a ligação ferroviária Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro pelo trem de alta velocidade, cuja licitação está prevista para o primeiro semestre de 2009, mas que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou que poderá ocorrer em outubro. A ferrovia deverá ser remanejada para fora do sítio aeroportuário (o trajeto ainda será objeto de estudos). Dele partirá um ramal para dar acesso ao transporte de cargas do terminal aeroportuário. A linha férrea vai cortar Viracopos e a intenção é aproveitar o potencial dos dois modais. A idéia é ativar a ferrovia como mais uma opção de entrada e saída de produtos, além de facilitar o trânsito de passageiros. De acordo com o historiador Henrique Anunziatta, a malha férrea a ser remanejada foi construída pela Ferrovias Paulistas S.A. (FEPASA), em 1979, como um trecho de exportação entre Uberaba(MG) e Santos e, em 2002, passou para a concessão da América Latina Logística (ALL) (Costa, 2008).

Mesmo com possível reorganização de proposta com relação à linha férrea, é certo afirmar que, na área abrangida pelos decretos municipais, encontram-se, além dos 12 loteamentos citados, 88 propriedades rurais, nas quais estima-se que vivam 593 pessoas.

É nessa porção que se encontram as únicas ocupações de porte urbano em área a ser desapropriada. Tais ocupações ocorreram a partir da década de 90, em decorrência da declaração da área como de utilidade pública desde 1979 (Decreto Estadual nº 14.031/79) (São Paulo, 1979), com o que os bairros transformaram-se em evidências de descaso do poder público, desprovidos de equipamentos essenciais à formatação de um espaço urbano gerador e atrativo de investimentos. Na região não são encontradas escolas, postos de saúde ou qualquer outro serviço em que se estabeleça vínculo com a ação dos poderes públicos constituídos. Mesmo assim, conforme reportagem no jornal Correio Popular de 22/02/2008 (Canto, 2008), no caderno Cidades, os moradores estão apreensivos. O Sr. José Martins, morador do Jardim Novo Itaguaçu relata: *“Quero permanecer no local onde estou. Eu preferia ficar por aqui e ver todas as melhorias, como asfalto e esgoto chegando para gente”*.

Outro morador ressalta a incerteza sobre seus destinos:

*“Tudo o que sabemos é por jornal ou pela boca dos outros. A gente não tem idéia do que vai acontecer, mas não quero que ninguém dê casa para a gente. Casa eu já tenho! Para sair daqui, quero o dinheiro que gastei na construção da casa e na compra do terreno”*.

Uma moradora confirma o sentimento de receio e falta de perspectivas, porém ressalta: *“Quero todo o dinheiro que saiu do meu bolso. Cada tijolo desta casa é uma gota de suor que pingou do meu rosto”*.

## DESAPROPRIAÇÃO RURAL

Considerando a sequência estabelecida pelo Decreto Estadual, o lado oeste da ferrovia, que “corta” a área de ampliação do aeroporto, constituiu-se como um dos principais polos de produção agrícola da cidade de Campinas. Ele é praticamente todo ocupado por atividades rurais, exceto numa pequena parcela de loteamentos do Jardim Hangar, não implantado, e com sua maior parte na porção leste da ferrovia.

O lado oeste da ferrovia está fracionado em diversas glebas, totalizando 46 propriedades rurais, das quais apenas 12 são produtivas, com destaque para a fazenda Estiva, maior produtora da região a ser desapropriada. De acordo com reportagem publicada no jornal *Correio Popular* de 22/02/2008 (Canto, 2008) no caderno “Cidades”, um dos proprietários da fazenda, Marcos Ming, declara: “Mesmo que a gente receba uma indenização ou outro lugar para morar, nada vai pagar o que vale isto daqui”.

A propriedade está nas mãos da família há 113 anos, tendo sido iniciada pelos bisavós do Sr. Marcos, quando vieram da Suíça. Ele relata ainda que existem outras 10 famílias morando no local, inclusive com gente que nem trabalha na fazenda. Ele ainda acredita que, “se não tiver nada por baixo dos panos, não tem como desapropriar esta área. O meio ambiente é hoje o órgão mais forte que existe e não tem como destruir tudo isso aqui”.

De acordo com a pesquisa da Infraero, foram detectados nesse local 95 imóveis rurais, em sua maioria com uma casa principal e algumas outras destinadas aos trabalhadores rurais. Vivem na área 57 famílias, das quais 28 declararam-se proprietárias.

É nessa porção que se encontram ocupações com aproximadamente 130 anos de história, constituídas por imigrantes alemães e suíços. O bairro Friburgo é a maior expressão dessa característica local e cultural, sendo que desde 1879 ocorre ocupação de alemães que ali fundaram igreja luterana, escola e cemitério (1884). Até os dias atuais permanecem como ponto de encontro da comunidade, sendo que a Sociedade Escolar funciona como entidade beneficente e centro de tradições da cultura alemã.

Nesse sentido, conforme relato do assessor de desapropriações, Osmar Laranjeiras, há uma proposição da Infraero para que permaneça inalterado o espaço ocupado pela colônia alemã, tendo em vista que a área de desapropriação que envolve a região é considerada como área de segurança para se evitar adensamento humano e formalização de edificações. Assim, as atividades culturais não teriam nenhuma relevância para a ampliação do aeroporto. Já para a comunidade restaria conviver com o ruído das aeronaves e com a transformação urbanística e rural de seu entorno, ocasionado pelos processos de expansão e infraestrutura a serem implantados.

Considerando a realidade da ampliação e a impossibilidade de reversão do quadro, ao longo de 2008, a Infraero manteve contato com moradores e levou a conhecimento público o processo de ampliação. A Figura 3 mostra placa informativa, encontrada em diversas regiões a serem desapropriadas, com o intuito de instruir e estabelecer regras, evitando novas ocupações e alertando serem elas sujeitas a desapropriação sem indenização.



**FIGURA 3** – Placa da Infraero informando sobre a desapropriação.  
**Fonte:** Pesquisa de campo pelo autor, em março 2008.

Revelam-se, portanto, as enormes alterações que serão provocadas pelo processo de ampliação.

Ao longo dos projetos de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, houve uma mudança de proposta que parece explicada pela comodidade ou pelo temor de confronto com as pessoas que vivem no entorno. Aos olhos de agora, o projeto anterior parece desenvolvimentista, enquanto o projeto atual parece ser a melhor solução, menos onerosa e menos impactante quando se trata de pensar nas pessoas, já que é infinitamente menor o número de habitantes da nova área.

O que se verifica, portanto, é que a expansão é fato previsto e que as demandas públicas e privadas advindas desse processo ainda são discutidas, fazendo-se necessários maiores aprofundamentos quanto a sua aplicabilidade nas diversas esferas envolvidas.

## NOTAS

- 1 Artigo elaborado a partir da dissertação de P.D. SOUZA, intitulado “Aspectos sócioambientais das propostas de expansão do Aeroporto de Viracopos, em Campinas, São Paulo”. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2008. Sob orientação de Laura Machado de Mello Bueno.
2. Quebra da Bolsa de New York (EUA), configurando uma crise econômica mundial.
3. Com a chegada de Getúlio Vargas ao poder, foi desmontada não só a “política dos governadores”, mas também a de valorização do café. A insatisfação de São Paulo se fez sentir imediatamente, com a união até de partidos oposicionistas, o Democrático e o Republicano Paulista. Em 9 de julho de 1932, São Paulo iniciou sua rebelião contra Getúlio, que ficou conhecida como Revolução Constitucionalista de 1932. Sem terem conseguido a adesão de outros estados da federação e isolados em sua revolta, os paulistas foram derrotados três meses depois.
4. Fernandes (2004) analisa o processo de expansão urbana campineira como caracterizado por três fases, relacionadas a expansão industrial, processos migratórios e atividades especulativas dos proprietários imobiliários, formando assim três anéis periféricos, afetando a área do entorno do aeroporto.
5. Sobre o assunto, ver Machado (2002). O movimento ambientalista de Caucaia do Alto contra a construção do aeroporto Metropolitano de São Paulo. Tese de doutoramento apresentada a FAUUSP — SP.
6. O Parque Oziel, o Jardim Monte Cristo e a Gleba B são bairros nos quais moram 3.000 famílias, em 1.500.000m<sup>2</sup>, representando uma das maiores ocupações urbanas da América Latina. Em 1997, começou a ocupação de loteamentos particulares executados na década de 70 e não comercializados, realizada sobretudo pelos membros do Movimento dos Sem Teto. Disponível em: <<http://www.wezen.com.br/oziel/historia.htm>>. Acesso: mar. 2008.
7. Ambos os Decretos Municipais declaram as novas áreas como de utilidade pública, sujeitando-as a desapropriação para expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos.

## REFERÊNCIAS

- CAMPINAS. Decreto Municipal nº 15.378, de 6 de fevereiro de 2006. 2006a. Disponível em: <[www.campinas.sp.gov.br/bibjuri/dec15378.htm](http://www.campinas.sp.gov.br/bibjuri/dec15378.htm)>. Acesso em: 6 jul. 2011.
- CAMPINAS. Decreto Municipal nº 15.503, de 8 de junho de 2006. 2006b. Disponível em: <[www.campinas.sp.gov.br/bibjuri/dec15503.htm](http://www.campinas.sp.gov.br/bibjuri/dec15503.htm)>. Acesso em: 6 jul. 2011.
- CAMPINAS. Prefeitura Municipal de Campinas. *Plano Diretor Municipal de 2006 e Caderno de Subsídios*. 2006c. Disponível em: <[www.campinas.sp.gov.br/seplama/mpublicacoes/planodiretor2006/pd2006vfinal.htm](http://www.campinas.sp.gov.br/seplama/mpublicacoes/planodiretor2006/pd2006vfinal.htm)>. Acesso em: 6 jul. 2011.
- CANTO, D. Temerosos, donos de terras aguardam decisão. *Correio Popular*, 22 fev. 2008. Caderno Cidades.
- COSTA, M.T. Concessão de Viracopos ganha força. *Correio Popular*, 8 maio 2008.
- FERNANDES, A.V. *Urbanização versus recursos hídricos na Bacia do Piracicaba*. 2004. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2004.
- LANARO, A.C. *Campinas de todos os tempos*. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.guiaviagem.tur.br/htmls/campinas3.htm>>. Acesso em: 7 abr. 2008.
- MACHADO, M.H.F. *O movimento ambientalista de Caucaia do Alto contra a construção do aeroporto Metropolitano de São Paulo*. 2002. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.
- SÃO PAULO. Decreto Estadual 14.031, de 27 de setembro de 1979. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/207117/decreto-14031-79-sao-paulo-sp>>. Acesso em: 6 jul. 2011.
- TONNELA, V.A. *Breve história da evolução de Campinas*. 2004. Disponível em: <<http://www.baraoemfoco.com.br/barao/foruns/oligarquia/wwwboard/messages/46.html>>. Acesso em: 18 fev. 2007.

## RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar os aspectos socioambientais que envolvem as propostas de expansão do Aeroporto de Viracopos, em Campinas, São Paulo. Busca-se, através de uma investigação de políticas urbanas, conhecer a realidade que cerca a expansão de grandes empreendimentos aeroportuários em áreas urbanas e, mais especificamente, o processo de ampliação do referido aeroporto. Dadas as suas dimensões e implicações, este estudo apresenta o processo histórico da cidade de Campinas e do Aeroporto de Viracopos, para, a partir desse contexto, analisar os diversos aspectos que envolvem o projeto, como as questões de gestão urbana, meio ambiente, especulação imobiliária, economia e uso e ocupação do solo. Sendo a ampliação um tema de destaque nacional e impacto nas relações globalizadas, este estudo analisa como ela se insere no contexto urbano e como afeta aquelas relações. Busca-se, assim, entender a cidade de Campinas como um complexo tecido urbano, e compreender como o aeroporto interfere nas políticas públicas em nível local, regional e até mesmo nacional.

**PALAVRAS-CHAVE:** Aeroporto. Gestão urbana. Globalização. Meio ambiente. Metrôpoles. Urbanização.

## ***EXPANSION OF AIRPORT FACILITIES AND ITS IMPACTS: THE CASE OF VIRACOPOS, CAMPINAS, BRAZIL***

### ***ABSTRACT***

*The present article has as an objective the analysis of the social and environmental aspects that involve the proposals of expansion of the airport of Viracopos, in Campinas, São Paulo. We aim, by means of research on urban politics, to understand the reality that involves the expansion of great airports enterprises in urban areas, specifically in this case. Given its dimensions and implications, we try to establish the historical process of the city of Campinas and Viracopos airport, so that from this context we are able to analyze the diverse aspects that involve such design, with relations to urban management, environment, real estate speculation, economy and, finally, use and occupation of the land. As far as we are dealing with a case of national prominence and involving relations with the globalized world, this study analyses how it happens in the urban context and how it affects those relations. We thus search to understand this complex urban issue, in the case of the city of Campinas, and how the airport intervenes with public politics in local, regional and even on a national level.*

**KEYWORDS:** *Airport. Urban management. Globalization. Environment. Metropolis. Urbanization.*