

AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS E O FUTURO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS

JOSMAR CAPPA

Resumo: Neste artigo o processo histórico do desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas – RMC foi recuperado para sublinhar o paradoxo entre riqueza e pobreza e a influência exercida pelo município de Campinas na região a partir de sua localização geográfica estratégica. A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos foi analisada como uma especificidade no processo de aprimoramento da infra-estrutura regional existente, com intuito de melhor aproveitar as externalidades positivas geradas pelos aeroportos.

Palavras-chave: Aeroporto Internacional de Viracopos. Políticas públicas contemporâneas. Infra-estrutura de transporte.

Abstract: In this study, the historical process of Campinas Metropolitan Region – RMC development was recouped to underline the paradox between wealth and poverty and the influence exerted by the city of Campinas in the region because of its strategical geographic localization. The magnifying of the International Airport of Viracopos was analyzed as a specificity in the process to improving its infrastructure regional, to make possible the best exploitation of the positive externalities generated by the airports.

Key words: Viracopos International Airport. Contemporary public policies. Transport infrastructure.

A Região Metropolitana de Campinas – RMC é resultante de um processo de urbanização intensificado na década de 1950, que se acelerou nos anos 1970 e 1980 com o aprofundamento da industrialização no país e a interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo.

O processo de industrialização no Brasil ocorreu a partir da transição da economia agrícola para outra predominantemente industrial, com base no padrão de industrialização da Segunda Revolução Industrial, que compreendeu dois períodos:

- de 1933 a 1955, quando o avanço a industrialização foi possível, restringindo-se, porém, a alguns setores produtivos;
- de 1956 a 1962, com o Plano de Metas, quando praticamente completou-se a industrialização por meio da substituição de importações de máquinas, equipamentos, matérias-primas e insumos básicos por produção interna (LESSA, 1978; CARDOSO DE MELLO, 1982; OLIVEIRA, 1985).

Essa experiência de industrialização foi concentrada no tempo e acompanhada pelo crescimento urbano elevado e rápido. Entre 1940 e 1980, quando foi consolidado o padrão da Segunda Revolução Industrial no país, a taxa de urbanização passou de 31% para 65%, conforme o IBGE.

Devido às especificidades do processo de modernização do Brasil, as alterações nas estruturas econômica e demográfica foram seguidas, na maioria dos casos, pela ocupação e pelo uso do solo urbano de forma intensa e desordenada, tornando insuficiente e inadequada a infra-estrutura disponível, bem como implicando elevada demanda social por escolas, hospitais, habitação, transportes, entre outros.

RECUPERAÇÃO HISTÓRICA DO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DA RMC

No âmbito regional, o processo de industrialização foi concentrado especialmente no Estado de São Paulo. Constituído a partir do complexo econômico exportador, com o plantio de café, o Estado realizou importantes transformações em sua estrutura econômica com a introdução de ferrovias (século XIX); depois com a diversificação de sua agricultura e implantação de rodovias (século XX), tendo possibilitado, nesse período, a formação de infra-estrutura urbana qualificada, com a instalação de equipamentos públicos, indústrias, comércio e serviços diversificados (CANO, 1990; SEMEGHINI, 1991; CAPPA, 2004a).

Desde 1919, São Paulo lidera a produção industrial no país, com 31,5% do total, passando, em 1949, para 48,9%, 55,6% (1959) e chegando a 58,2% (1970), durante o auge da concentração industrial no país. Nessa última década, São Paulo concentrava 53% da produção nacional da indústria de bens não-duráveis e intermediários, e 75% de bens de capital e bens de consumo duráveis (CANO, 1985, 1988, 1990).

No interior do Estado de São Paulo, com destaque para Campinas, entre a crise econômica internacional de 1929-1932 e a década de 1960, houve um processo de diversificação da agropecuária, com as culturas do algodão, de alimentos e a pecuária de leite, que dividiu a utilização do espaço rural com a produção cafeeira e depois quase excluiu a presença da agricultura no município.

Paralelamente, a indústria de Campinas acompanhou o desenvolvimento nacional, suprimindo a demanda por bens de consumo corrente e de insumos industriais, além de produzir partes e componentes

ferroviários. A partir do final da década de 1950, essa indústria passou por um processo de diversificação promovido pela descentralização de plantas industriais produtoras de máquinas e equipamentos e de peças para os setores automotivo e elétrico.

Mas foi entre 1970 e 1985 que as repercussões do Plano de Metas tornaram-se visíveis para o interior do Estado de São Paulo devido à desconcentração industrial da capital, especialmente para Campinas, que atraiu grandes empresas estrangeiras, formou uma rede de pequenos e médios estabelecimentos fornecedores de bens e serviços, atraiu fluxos migratórios da metrópole paulista, além de sofrer transformações nos setores agrícola, industrial e comercial. Isso foi possível também devido à execução do II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND, entre 1974 e 1979, que promoveu uma política de desenvolvimento regional no país por meio da descentralização de grandes investimentos produtivos, como hidrelétricas, pólos petroquímicos, rodovias, entre outros (LESSA, 1978).

Com a desconcentração da indústria, a participação de São Paulo no valor de transformação industrial do país, entre 1970 e 1985, foi reduzida de 58,2% para 51,9%, enquanto a participação do interior paulista subiu de 14,7% para 22,5%, com destaque para a produção de bens intermediários. Esta passou de 5,2% para 10,4% do total nacional, ao passo que a produção de bens duráveis e de capital passaram, juntos, de 2,3% do total nacional para 5,9% (CANO, 1985, 1988, 1990)¹.

A execução do II PND intensificou a desconcentração industrial de São Paulo e qualificou a estrutura econômica do interior do Estado, destacando-se as instalações da Refinaria do Planalto – Replan, em Paulínia, e da Refinaria de São José dos Campos, além da ampliação da rede viária, com a duplicação da Rodovia Anhangüera, a construção das Rodovias Dom Pedro, Bandeirantes e Santos Dumont, todas passando por Campinas.

Concomitantemente, implementaram-se uma política de substituição de derivados do petróleo (Pró-álcool) e uma de incentivos às exportações, que fortaleceram a agroindústria. Ambas impulsionaram a economia de Campinas e da região. Ademais, a agri-

cultura municipal diversificou-se, com ênfase para cana-de-açúcar, laranja, avicultura, horticultura, fruticultura e rebanho leiteiro.

Não menos importante é a extensa rede de pequenas e médias empresas instalada em Campinas, que permite sinergia entre as diversas atividades econômicas e gera benefícios intangíveis decorrentes das economias de aglomeração. Além disso, contribuiu para a reorganização da produção e da gestão da força de trabalho, especialmente das grandes empresas, devido à introdução de novas tecnologias no padrão de industrialização da Segunda Revolução Industrial.

Nos anos 1980, a interiorização do desenvolvimento paulista permitiu a consolidação de uma estrutura econômica regional integrada e diversificada formada pelos setores agrícola, agroindustrial e industrial, neste caso com destaque para as áreas de mecânica, metalurgia, transportes, química, farmacêutica e telecomunicações, acompanhada por uma infra-estrutura complexa e por uma rede de comércio e de serviços diversificados de dimensão macrometropolitana (PACHECO, 1997; CANO; BRANDÃO, 2002; CAPPA, 2002b; 2003).

Parte expressiva dessa rede de comércio e de serviços diversificados está instalada em Campinas, que ocupa posição de destaque no atendimento às demandas regionais por meio de grandes bancos, hospitais, serviços médicos especializados, grandes shopping centers (Galeria, Iguatemi, D. Pedro), importantes universidades (PUC Campinas, Unicamp) e centros nacionais e estaduais de pesquisa e desenvolvimento (IAC, Itai, CenPRA, etc.). Tal rede fornece apoio a diversas atividades produtivas como, por exemplo, armazenamento, transportes, comercialização, exportação, importação, finanças, comunicações, propaganda, publicidade e consultorias diversas, atraindo significativo fluxo de pessoas, mercadorias e movimentação financeira.

Quanto aos fluxos migratórios, em 1980, a Região Metropolitana de São Paulo – RMSP continuava como pólo de atração populacional, mas não de retenção desse contingente: os fluxos de Minas Gerais e Paraná decresciam e o retorno de nordestinos chegou perto de 400 mil pessoas, sendo a maioria para os Estados de origem.

Pelas razões citadas, enquanto na RMSP o ritmo de crescimento populacional diminuía, o interior do Estado de São Paulo configurava-se como espaço de retenção desses fluxos migratórios vindos da metrópole, destacando-se Campinas como novo pólo de desenvolvimento econômico e de atração populacional.

Conforme o Censo 2000, do IBGE, Campinas apresentou nas últimas décadas taxas de crescimento populacional inferiores à média da RMC (1,79%) e decrescentes, ao passar de 2,24%, nos anos de 1980, para 1,42%, na década de 1990, de forma que sua população passou de 664.566 para 847.595 habitantes nesse período e chegou a 967.921 habitantes em 2000 (Tabela 1).

Hoje, apesar de continuar aglutinando indústrias de alta tecnologia, Campinas não atrai novos fluxos migratórios como nos anos anteriores. Na década de 1970, a migração representava 65,3% do crescimento de Campinas (188.596 pessoas); na década de 1980, passou para 17,4% (31.986 pessoas) e chegou, nos anos 1990, a 11,6% (14.102 pessoas). Por conseguinte, atualmente seu crescimento populacional deve-se basicamente aos nascimentos, sendo que apenas um em cada dez novos habitantes vem de outros lugares; diferenciando-se dos anos 1970, quando a cada dez novos habitantes seis eram migrantes.

A tendência atual é de crescimento populacional nas cidades instaladas no entorno de Campinas, como se pode observar na Tabela 1. Com exceção de Santa Bárbara d'Oeste, todos os demais municípios da RMC apresentaram taxas de crescimento populacional substancialmente acima da de Campinas. Ênfase deve ser dada para Artur Nogueira, Hortolândia, Indaiatuba, Monte Mor, Santo Antonio de Posse e Vinhedo, que apresentaram taxas superiores a 4% entre 1996 e 2000, bem acima, portanto, da de Campinas.

Esses indicadores são preocupantes porque permitem antever um futuro similar ao de Campinas quanto às sérias questões urbanas como, por exemplo, violência, desemprego elevado, déficit habitacional, precariedade no atendimento à saúde, à educação e ao transporte coletivo.

Tabela 1

Área, População, Taxa Anual de Crescimento e Dívida
Região Metropolitana de Campinas – 1996-2000

Municípios	Área (km ²)	População Total (2000)	Taxa Anual de Crescimento 1996/2000 (%)	Dívida em 1999 (R\$)
Total	3.654,6	2.333.022	(1) 1,79	1.782.600.000
Americana	133,9	182.084	2,04	8 milhões
Artur Nogueira	178,2	33.089	6,19	não divulgada
Campinas	797,6	967.921	1,59	1,5 bilhão
Cosmópolis	155,1	44.367	2,70	25 milhões
Engenheiro Coelho	110,1	10.025	3,50	400 mil
Holambra	64,4	7.231	2,10	não divulgada
Hortolândia	62,4	151.669	7,00	18 milhões
Indaiatuba	311,3	146.829	4,76	30 milhões
Itatiba	323,3	80.884	3,10	não tem
Jaguariúna	142,8	29.450	3,77	2 milhões
Monte Mor	241,4	37.111	4,73	3,7 milhões
Nova Odessa	73,5	42.066	2,97	não divulgada
Paulínia	139,7	51.242	3,63	225 milhões
Pedreira	110,0	35.242	2,53	14,5 milhões
Santa Bárbara d'Oeste	272,2	169.735	1,32	37 milhões
Santo Antonio de Posse	154,5	18.145	5,05	2 milhões
Sumaré	153,4	196.055	3,93	52 milhões
Valinhos	148,9	82.773	2,63	65 milhões
Vinhedo	81,9	47.104	5,09	não tem

Fonte: IBGE. *Censo Demográfico 2000*; *Fórum Campinas 2010*; Cano e Brandão (2002).

(1) A taxa média anual de crescimento populacional do Brasil foi de 1,38% entre 1991 e 1996.

REALIDADE SOCIOECONÔMICA ATUAL DA RMC

A interiorização do desenvolvimento econômico contribuiu para elevar o montante de recursos financeiros, gerar emprego, renda e intensificar a urbanização. Porém, esse processo esteve vinculado à industrialização do país, realizada de forma concentrada no tempo e com urbanização intensa, devido ao crescimento populacional elevado e ao êxodo rural significativo. Isso resultou numa ocupação desordenada do solo e na precariedade da qualidade de vida, que tornaram a gestão de problemas urbanos complexa.

Essa situação foi agravada pela inflexão do processo de interiorização do desenvolvimento econômico e pela crescente precariedade do poder público no país, provocada, principalmente, pela estagnação econômica persistente entre os anos de 1980 e 1990, com taxas médias de crescimento anual do PIB, respectivamente, de 2,9% e 1,8%.

Na década de 1980, a inflexão do desenvolvimento econômico relacionava-se ao esgotamento do II PND e de outros programas, como a construção de rodovias, além da contenção da produção de álcool, no âmbito do Pró-álcool, e da redução dos investimentos públicos e privados. Ademais, houve instabilidade econômica provocada pelo agravamento da dívida externa e constantes ameaças de crises fiscal e cambial, que dificultaram a geração de crescimento econômico sustentável (TAVARES, 1993; CANO, 1993; PACHECO, 1996; CAPPA, 2000).

Nos anos 1990, a política econômica neoliberal provocou a inserção subordinada do Brasil no comércio internacional, explicitada pela vulnerabilidade de seu balanço de pagamentos, manutenção de taxas de juros elevadas e taxa cambial sobrevalorizada. Isso se deu num período de importantes mudanças no mercado externo, como reestruturação econômica comandada pelas empresas transnacionais, países reunidos em blocos econômicos (Nafta, bloco europeu, Mercosul e Ásia), além das implicações do mercado mundial de capitais, que tornaram vulnerável o balanço de pagamentos, especialmente dos países periféricos (TAVARES, 1993; CANO, 1993; PACHECO, 1996; CAPPA, 2000).

Na RMC, os efeitos principais da precariedade do poder público foram:

- debilidades fiscais e dívidas elevadas, conforme a Tabela 1;
- fragilidades na execução de políticas públicas e dificuldades para manutenção da infra-estrutura urbana e de equipamentos públicos;
- dissimulação da guerra fiscal, que permitiu evasão de recursos públicos sem, entretanto, diminuir o desemprego;
- privatizações do sistema ferroviário e dos serviços de manutenção das rodovias, resultando na multiplicação de praças de pedágios, que foram majorados; e do serviço de distribuição de energia, que passa por dificuldades devido à redução de investimentos públicos para ampliar a geração.

Para Campinas, a principal cidade da RMC, os efeitos da estagnação econômica no país entre os anos 1980 e 1990 não foram diferentes e expressam um paradoxo. A cidade é conhecida como “Vale do Silício”, uma referência à região do Estado da Califórnia, EUA, por seu nível de renda, por concentrar indústrias de alta tecnologia (informática, telecomunicações, química fina e biologia molecular) e pelos seus centros de ensino e pesquisa, que, ao lado de sua localização estratégica, asseguram elevado potencial de desenvolvimento econômico.

O dinamismo atual de Campinas é evidenciado pela sua capacidade de atrair investimentos produtivos diversificados, especialmente os de maior complexidade tecnológica, como equipamentos para telecomunicações, informática e eletrônica para autopeças. Entre as razões principais manifestadas pelas empresas de alta tecnologia para a instalação em Campinas estão a existência de infra-estrutura importante, com destaque para a posição de entroncamento rodoviário e a presença do Aeroporto Internacional de Viracopos,² projetado para tornar-se o maior centro cargueiro na América Latina, além de instituições de ciência e tecnologia e mão-de-obra qualificada disponível (PACHECO, 1997; CAPPA, 2002b, 2003).

Entre 1995 e 2000, Campinas foi a região que mais atraiu investimentos no Estado de São Paulo (US\$ 7,567 milhões ou 31,4% do total de US\$ 24,125 milhões), segundo a Secretaria de Ciência, Tecno-

logia e Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo. Em seguida, ficaram a Grande São Paulo (22,4% do total), e os RAs de São José dos Campos (21,5%), Sorocaba (8,3%) e Santos (3,4%).

Ademais, a região de Campinas tornou-se o segundo pólo industrial do país, ao elevar sua participação relativa no total da produção industrial de 4,8% para 6,2%, entre 1996 e 2000, e está entre as dez principais regiões do Brasil, perdendo apenas para a RMSP, que manteve a liderança, apesar de recuar de 19,5% para 13,9%, conforme a Pesquisa Industrial Anual, do IBGE.

Porém, esse potencial foi acompanhado por uma situação urbana fragmentada e espacialmente segregada, caracterizada pela maior dimensão dos problemas sociais e pelo baixo padrão de vida na periferia, ao que se denominou “caos urbano”. O Parque Oziel, considerado a maior ocupação na América Latina, pode ser apontado como o melhor exemplo.

Alguns dados relevantes expressam o paradoxo de Campinas:

- o número de assassinatos mais que dobrou entre 1990 e 2000, ao passar de 203 para 517;
- os desempregados são cerca de 90 mil (19% de sua PEA), a maioria com idade entre 22 e 40 anos;
- segundo o IBGE, o número de favelas em Campinas passou de 74 para 117, entre 1991 e 2000, onde moram cerca de 160 mil pessoas (16,5% de sua população), levando a cidade da oitava para a sexta colocação em número de favelas no país;
- em 1999, a Secretaria Municipal de Habitação identificou a existência de 121 invasões, com cerca de 22 mil famílias, aproximadamente 88 mil pessoas vivendo em áreas ocupadas ilegalmente;
- o total entre favelas e ocupações, portanto, chegou a 238 e envolveu cerca de 248 mil pessoas (25,6% de sua população). A essa situação somam-se os graves problemas com transportes, saúde, educação e infra-estrutura, notadamente lixo, água e esgoto.

Para o conjunto dos demais municípios, a situação parece não ser diferente, principalmente considerando-se as restrições impostas pela Lei de Responsabilidade Fiscal, pela dimensão de suas dívidas, pelos recursos que o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do

Magistério – Fundef retira dos municípios médios e grandes da região e pela tendência atual de crescimento populacional nas cidades instaladas no entorno de Campinas, conforme a Tabela 1.

CARACTERÍSTICAS JURÍDICAS E POLÍTICAS DA RMC

Do ponto de vista jurídico, a constituição da RMC está fundamentada na Lei Complementar Estadual n. 870, de 19 de junho de 2000, sendo composta por 19 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

Esses municípios constituem estruturas econômica e social equivalentes às de países da América Latina, na medida em que compõem um espaço urbano de aproximadamente 3.700 km², onde vivem mais de 2,3 milhões de habitantes, resultando numa densidade demográfica de 630 hab./km². O total da população da RMC representa 1,4% do país e 6,3% do Estado de São Paulo.

A maior parte da população da RMC (cerca de 42%) se encontra em sua sede, Campinas, que possui pouco mais de 1 milhão de habitantes. Na RMC predominam, portanto, municípios de tamanho médio, com destaque para Sumaré, Americana, Santa Bárbara d'Oeste e Hortolândia. Considerando-se o conjunto de cidades entre 50 mil e 500 mil habitantes, somente sete municípios somam 975 mil habitantes e apresentam taxa de urbanização de 98,43%, próxima à de Campinas, que é de 98,34%. Apenas Santo Antonio de Posse, Engenheiro Coelho e Holambra (15,7% do total) possuem menos de 20 mil habitantes.

A RMC constituiu um PIB estimado de US\$ 26,2 bilhões em 2001, o que representa 12,5% do PIB do Estado de São Paulo e 5,6% do PIB nacional. A participação relativa da sede regional é de aproximadamente 2,5%, no PIB industrial, e de 3,5%, no de serviços.

A Lei Complementar n. 870 estabelece também a estrutura de gestão pública da RMC, fundamentada: no Conselho de Desenvolvimento Econômico; no Conselho Consultivo; na criação de uma agência de

desenvolvimento (autarquia para integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum); e na constituição do Fundo de Desenvolvimento da RMC.

O Conselho de Desenvolvimento Econômico tem caráter normativo e deliberativo. É composto por 19 prefeitos das cidades que integram a RMC e por 12 membros indicados pelo Poder Executivo do Estado, nomeados pelo governador através do Decreto sem número de 29 de junho de 2001³.

Essa lei assegura a paridade de 50% entre os votos dos prefeitos e dos membros do Estado no Conselho de Desenvolvimento Econômico da RMC. Por isso, nas votações de qualquer matéria as seguintes situações podem ocorrer: os membros do Poder Executivo Estadual, que sempre votam em conjunto, fazem prevalecer a sua decisão se tiverem o apoio de apenas um prefeito de qualquer partido político; ou há empate, no caso de os prefeitos votarem juntos.

A legislação que instituiu a RMC reforça, portanto, a centralização política e administrativa no âmbito do Estado de São Paulo em detrimento das prefeituras. Assim, reafirma as tradicionais divisões administrativas e governamentais e contraria os anseios por uma descentralização regional que desse mais autonomia aos municípios por meio da instituição de regiões metropolitanas, ampliando sua capacidade de obtenção de financiamentos internos e externos e de reivindicação junto a entidades públicas e governamentais.

Além de ser a sede e o principal município da RMC, Campinas é também a sede da Região Administrativa de Campinas – RAC, que por sua vez reúne sete Regiões de Governo (Bragança Paulista, Jundiá, Limeira, Piracicaba, São João da Boa Vista, Rio Claro e a própria Região de Governo de Campinas – RGC), totalizando 90 municípios, com pouco mais de 5,4 milhões de habitantes (Tabela 2).

A RGC abrange 22 municípios e cerca de 2,5 milhões de habitantes, divididos entre os municípios da RMC (menos Itatiba) e mais Itapira, Mogi Guaçu, Moji Mirim e Estiva Gerbi, permitindo supor algumas semelhanças no comportamento agregado dos dois conjuntos territoriais (RMC e RGC).

De todo modo, a atuação do Conselho de Desenvolvimento da RMC caracterizou-se, até o momento, pela burocratização. Em 2001, prefeitos e membros do Estado de São Paulo definiram e aprovaram o Regimento do Conselho de Desenvolvimento da RMC, instituído no final desse mesmo ano pelo governo do Estado de São Paulo. Em 2002, o mesmo conselho instituiu dez câmaras temáticas e formalizou o Conselho Consultivo, com seus respectivos regimentos internos, para cumprir a Lei Complementar n. 870.⁴ Em 2003, as reuniões mensais do Conselho de Desenvolvimento da RMC foram pautadas, na maioria das vezes, pela exposição de secretários do governo estadual, que procuraram fazer balanços de seus trabalhos.

Tabela 2

População, por Sexo e Situação de Domicílio
Estado de São Paulo – 2000

Região	Total	Sexo		Situação de Domicílio		Número de Municípios
		Homens	Mulheres	Urbana	Rural	
Estado de São Paulo	36.966.527	18.104.696	18.861.831	34.529.142	2.437.385	645
RA de Campinas	5.385.489	2.675.428	2.710.061	4.999.201	386.288	90
RG de Campinas	2.530.194	1.252.437	1.277.757	2.454.211	75.983	22
RM de Campinas	2.333.022	1.153.269	1.179.753	2.264.665	68.357	19
Município de Campinas	967.921	471.424	496.497	951.824	16.097	1

Fonte: IBGE. *Censo Demográfico 2000*.

O Conselho Consultivo da RMC é composto por representantes dos Poderes Legislativos Estadual e Municipal, escolhidos entre seus pares, e representantes da sociedade civil organizada. Esse conselho pode elaborar propostas para análise e deliberação pelo Conselho de Desenvolvimento, bem como propor a instituição de câmaras temáticas para discutir assuntos de interesse da sociedade e sugerir projetos para solucionar problemas comuns à própria região.

A Agência de Desenvolvimento (autarquia prevista na Lei n. 870) tem a função maior de integrar a organização, o planejamento e a execução das citadas funções públicas de interesse comum da RMC. Essa autarquia será responsável ainda pela gestão do Fundo de Desenvolvimento da RMC, que será supervisionado por um Conselho de Orientação composto por seis membros: quatro do Conselho de Desenvolvimento e dois diretores da autarquia.

A institucionalização da autarquia e do Fundo de Desenvolvimento da RMC é uma atribuição que depende do Poder Executivo Estadual. Quanto à autarquia, em 2003, o governador do Estado de São Paulo encaminhou um projeto de lei à Assembléia Legislativa, que originou a Lei Complementar Estadual n. 946, de 23 de setembro de 2003, denominando a autarquia de Agência Metropolitana de Campinas – Agemcamp (SÃO PAULO, 2003).

Quanto ao Fundo de Desenvolvimento da RMC, a Lei n. 870 não especifica a forma de compensação financeira entre municípios e Estado. Todavia, entre 2001 e 2004, não houve debate efetivo sobre essa questão, que é imprescindível para viabilizar o planejamento e financiamento a fim de solucionar problemas comuns entre as cidades da região.

Então, o funcionamento da Agemcamp e a constituição do Fundo de Desenvolvimento da RMC permanecem indefinidos. São questões que comprometem a gestão efetiva dos problemas comuns da RMC, na medida em que:

- dificultam a execução de ações integradas que desenvolvam a região a partir das citadas funções de interesse comum;
- impedem a contratação de financiamento junto às instituições bancárias nacionais ou internacionais como, por exemplo, Banco Nacional de Desenvol-

vimento Econômico e Social – BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, e dificultam, por exemplo, a formação de parcerias e consórcios intermunicipais, bilaterais ou multilaterais.

AÇÕES INTEGRADAS PARA DESENVOLVER A RMC

Considera-se que a RMC está por ser consolidada do ponto de vista político e socioeconômico. Trata-se de um processo complexo, que exige articulação política suprapartidária e ações integradas que viabilizem as melhores alternativas técnicas, socioeconômicas e ambientais aos problemas da metrópole, considerando-se as qualidades e as assimetrias de cada município. Essas soluções devem ser compartilhadas entre municípios e o Estado de São Paulo, levando em conta que, embora cada cidade tenha suas principais carências, algumas são comuns às várias localidades, de forma que uma política de gestão urbana permitiria ações compartilhadas no âmbito da metrópole (COSTA SANTOS, 2001a, b; LAROCHELLE, 2002; INDA, 2002).

As ações integradas representam, então, a síntese da cooperação entre prefeitos e o governo do Estado de São Paulo para promover o desenvolvimento da RMC. É preciso aprimorar a infra-estrutura urbana, com o intuito de corrigir ou atenuar distorções do processo desordenado de ocupação e uso do solo como, por exemplo, o saneamento ambiental (tratamento de água, esgoto e lixo), o déficit habitacional, além de questões sobre saúde, educação e os meios de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo (COSTA SANTOS; CAPP, 2001c; CAPP, 2002a).

Para isso é necessário analisar o conjunto do território da RMC, procurando:

- identificar tendências, gerais e específicas, do desenvolvimento econômico e urbano local e regional;
- integrar políticas públicas para conferir eficácia às alterações na estrutura física das cidades e nos paradigmas de gestão pública;
- buscar as melhores soluções compartilhadas que gerem resultados consistentes para problemas comuns ou de características metropolitanas;

- a partir de esforços coletivos, buscar recursos, nacionais e internacionais, para financiar a execução de projetos e resolver problemas análogos entre os municípios conurbados na região (ROCHEFORT, 1998; COSTA SANTOS; CAPPA, 2002).

Tal análise se justifica, em primeiro lugar, porque a Lei Complementar n. 870 não contempla os novos papéis das grandes cidades em regiões conturbadas e interdependentes, diante da introdução de novas tecnologias no padrão da Segunda Revolução Industrial, acompanhadas pela maior divisão do comércio internacional com os países reunidos em blocos econômicos e pelo mercado mundial de capitais. Por isso, a produção industrial tornou-se mais fragmentada e permitiu novas formas de organização do território que ultrapassam a fronteira dos países, das metrópoles e das grandes cidades, possibilitando o crescimento dos setores de serviço e de comércio.

As mudanças citadas modificaram os papéis das grandes cidades e as formas de gestão de problemas urbanos em regiões metropolitanas. Alteraram também os critérios de localização industrial, na medida em que decisões empresariais podem ser tomadas em bolsas de valores de países do centro ou da periferia do capitalismo. Também ganharam maior importância as exigências por infra-estrutura integrada, estruturas econômicas diversificadas em grandes cidades ou regiões metropolitanas e disponibilidade de mão-de-obra qualificada.

Em segundo lugar, a análise é necessária porque a disputa política em regiões metropolitanas acirra adversidades individuais ou de grupos políticos e, assim, dificulta a busca de soluções consistentes e inovadoras. Ou seja, sem articulação política suprapartidária, fica comprometida a cooperação entre prefeitos e o governo do Estado de São Paulo na busca das melhores soluções compartilhadas para os graves problemas comuns da RMC, como desemprego elevado, violência urbana, saneamento ambiental, déficit habitacional, transporte intermunicipal, saúde pública, educação, entre outros.

Historicamente, a organização das metrópoles com base na concepção tradicional, que tem nas grandes cidades o centro polarizador e irradiador do desenvolvimento econômico, também não foi sufi-

ciente para resolver problemas semelhantes aos vividos hoje na região.

Ademais, as mudanças econômicas e políticas atuais, citadas no item anterior, exigem uma cultura metropolitana associada a novos paradigmas de gestão urbana, que considerem funções diferentes na prestação de serviços, demandas diversas por infraestrutura urbana e rural, além de novas competências relacionadas ao desenvolvimento econômico, social, cultural e às recentes formas de inserção das cidades tanto no âmbito regional quanto internacional.

No caso particular da RMC, a ampliação de Viracopos representa um novo elemento no debate sobre o desenvolvimento de Campinas, envolvendo pouco mais de cinco milhões de pessoas na macro-região. Podem existir duas possibilidades:

- Viracopos pode servir-se de Campinas e região; situação em que “estaria de costas para Campinas e região” porque prevaleceria a busca pela maior rentabilidade econômica com as atividades aeroportuárias e não-aeroportuárias;
- Viracopos pode servir a Campinas e região; situação em que “estaria de frente para Campinas e região” porque com ações integradas seriam ampliadas as potencialidades de desenvolvimento dos municípios devido às externalidades positivas oferecidas pelos aeroportos como, por exemplo, benefícios socioeconômicos gerados em termos de emprego, renda e tributos com a atração e expansão de distintas atividades econômicas.

Ambas as situações dependem especialmente de como Viracopos estará inserido no meio urbano de Campinas e região, o que depende das interfaces com outros meios de transporte, como rodoviário e ferroviário, do planejamento urbano no entorno do aeroporto e das atividades econômicas que poderão ser desenvolvidas a partir de sua ampliação.

VIRACOPOS E A IMPORTÂNCIA DE AÇÕES INTEGRADAS PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Até 2015, Viracopos deverá tornar-se o maior centro cargueiro da América Latina, com 17 km² de extensão e capacidade para receber anualmente de 470 mil a 510 mil aeronaves e 720 mil toneladas de carga,

atender a uma demanda prevista de 45 a 50 milhões de passageiros e empregar cerca de 7 mil trabalhadores diretos, conforme a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO, 1998).

A ampliação de Viracopos está em andamento desde 1995 e, segundo a Infraero, deverá fazer conexões com os Aeroportos de Guarulhos e Congonhas. Nesse caso, podemos admitir a constituição de um complexo aeroportuário paulista com capacidade para receber a cada ano cerca de 1,1 milhão de toneladas de cargas (Tabela 3).

A constituição do complexo aeroportuário paulista, tendo Viracopos como maior centro cargueiro da América Latina, projetará Campinas como porta para o comércio internacional no Brasil, porque reafirmará sua localização geográfica privilegiada no continente e intensificará suas vantagens competitivas nas relações comerciais com outros Estados e países.

A localização geográfica privilegiada de Campinas marcou toda a história de seu desenvolvimento, bem como sua influência sobre os demais municípios da região. Pelo Caminho das Minas dos Goyases, transportava-se parte do açúcar do Sudeste para a metrópole portuguesa, no final do século XVIII. Por meio das ferrovias, Campinas conquistou posição de entroncamento no século XIX, por onde passava todo o café do interior do Estado de São Paulo para o Porto de Santos. Essa posição foi reafirmada com a abertura de rodovias paulistas no século XX, ampliando a conexão com o interior e grandes capitais do país. Os novos papéis exercidos pelos aeroportos como cidades aeroportuárias, centro de negócios e

serviços e aeroporto-indústria, além das relações com as cidades onde estão inseridos, tendem a requalificar a localização geográfica de Campinas no século XXI (JARACH, 2001; MARQUES, 2002; COSTA SANTOS, 2002; CAPP, 2004a).

A noção de cidade aeroportuária está relacionada à necessidade de expansão dos aeroportos para atender ao intenso fluxo de pessoas que demandam seus serviços e ao elevado volume de mercadorias transportadas. Isso implica aeroportos localizados no meio urbano e integrados a ele, devido a necessidade de interface com outros meios de transporte (rodoviário, ferroviário e fluvial). Além disso, compreendem arquiteturas de grande dimensão física e necessitam de infra-estrutura por vezes superior à de muitas cidades brasileiras quanto ao consumo de água potável e de energia elétrica, além do tratamento de lixo e esgoto (SILVA; COCCO, 1999; PALHARES, 2001; CAPP, 2004b).

O centro de negócios e serviços se desenvolve no interior da cidade aeroportuária, expressando maior crescimento das receitas não-aeroportuárias – RNA diante das receitas aeroportuárias – RA. Constitui atividades comerciais diversificadas: de cafeterias a espaço para banho de sol, como no aeroporto de Miami, além de salas para teleconferências, lojas (de flores, artigos esportivos, artesanato local, discos, antiguidades, jóias e pedras preciosas), restaurantes, lanchonetes, *free-shops*, espaços publicitários, bancos, casas de câmbio, locadoras de automóveis, barbearias, cabeleireiros, livrarias, bancas de jornal, bem como serviços diversificados (aluguel de armários, malas

Tabela 3

Movimento de Aeronaves, Passageiros e Carga, por Aeroportos
Estado de São Paulo – 2015 (1)

Variáveis	Aeroportos		
	Guarulhos	Congonhas	Viracopos
Movimento anual de aeronaves	270 mil	220 mil	510 mil
Movimento anual de passageiros (embarque + desembarque)	49 milhões	15,7 milhões	45 a 50 milhões
Carga transportada (tonelada/ano)	390 mil	34 mil	2 milhões

Fonte: Reinher (2002).
(1) Previsão.

e bolsas, agências de viagens, correios, telefônicas, reservas de hotéis, transportes, engraxates), hotéis, farmácias, cinemas, salas para conferências, reuniões, salas vip, piscinas e quadras de tênis.

O público-alvo envolve os trabalhadores do aeroporto (empregados de empresas aéreas, agentes de cargas e aviação em geral – táxi aéreo e aeronaves privadas –, funcionários da administração aeroportuária, das lojas, dos restaurantes ou demais prestadoras de serviços), passageiros e seus acompanhantes, visitantes, além de residentes, comerciantes e industriários estabelecidos no entorno do aeroporto.

O aeroporto-indústria envolve um arranjo econômico entre Infraero, a Receita Federal e a Câmara de Comércio Exterior – Camex porque representa um entreposto aduaneiro na zona primária dos terminais aeroportuários. Com isso, uma área é destinada para a instalação de empresas, especialmente as que operam no sistema *just-in-time*, permitindo agregar valor às mercadorias, visto que peças, partes e componentes importados passam por um processo de montagem para se transformarem em mercadorias disponíveis para a venda interna ou externa.

A partir dos conceitos de cidade aeroportuária, centro de negócios e serviços e aeroporto-indústria, considera-se que Viracopos tende a tornar-se um importante indutor de expansão urbana em sua direção (região sul), devido ao intenso fluxo de passageiros que poderá atrair, ao elevado volume de mercadorias transportadas do aeroporto para outros municípios da região e bairros de Campinas, além dos serviços não-aeroportuários que poderá oferecer.

Viracopos deverá, portanto, constituir um novo centro para o desenvolvimento de Campinas e região, cujo impacto socioeconômico pode ser estimado, por exemplo, pelo significado das universidades e dos centros de pesquisa na região de Barão Geraldo, no norte da cidade. Desse modo, o aeroporto poderá contribuir para integrar as regiões periféricas sul (onde esta instalado) e sudoeste (Ouro Verde, onde vive mais de um quinto da população campineira) ao conjunto das demais áreas do município. (CAMPINAS, 1995). Mas isso implica a necessidade de integrar Viracopos a outros meios de transporte, como rodoviário e ferroviário, para permitir agilidade e eficiência no

acesso e na saída do aeroporto, possibilitando melhores condições para que ele sirva a Campinas e região (concepção de aeroporto de frente para Campinas e região), conforme citado anteriormente (SERRA, 1979; SILVA; COCCO, 1999; CAPP, 2004c, d).

A integração socioeconômica das regiões periféricas citadas é possível tanto pelo significado da ampliação de Viracopos para Campinas e região, quanto pelo fato de os leitos férreos, os edifícios das antigas ferrovias e suas áreas de entorno terem sido declarados bens de utilidade pública destinados para implantação de sistema viário, com prioridade para o transporte público, e para execução de plano de urbanização e de projetos sociais, culturais e educacionais por meio do Decreto n. 13.659, de 11 de julho de 2001, promulgado pelo prefeito Antonio da Costa Santos (CAMPINAS, 2001)⁵.

A reativação dos leitos férreos permite integrar Campinas nos sentidos norte – sul e leste – oeste, possibilitando conectar sua área central com as demais áreas urbanas e rurais, tendo presentes os impactos socioeconômicos gerados pela ampliação de Viracopos, seja no seu entorno, seja inserido no meio (CAMPINAS, 2000; OLIVEIRA, 2003).

Os leitos férreos disponíveis, que, no passado, impulsionaram o desenvolvimento de Campinas, representam, por conseguinte, no século XXI e no contexto da ampliação de Viracopos, condições para que se combata o problema da fragmentação urbana e da organização espacial descontínua caracterizada pela existência de duas cidades: uma rica, no norte, e outra pobre, no sul do município.

A partir da ampliação de Viracopos é possível, portanto, abordar o debate sobre o que fazer com os leitos férreos disponíveis em Campinas por meio de uma nova perspectiva de análise, que é ampla e integrada porque passa a ser tratada como problema de planejamento estratégico do desenvolvimento da cidade.

Viracopos representa, ainda, caso esteja “de frente para Campinas e região”, a possibilidade histórica de ampliar a inserção das cidades da região no comércio internacional, na medida em que cada município pode intensificar suas potencialidades específicas aproveitando-se da proximidade geográfica com o aeroporto, considerando-se que será o maior centro

cargueiro da América Latina e que fará interfaces com os aeroportos de Guarulhos e Congonhas para constituir um grande complexo aeroportuário paulista.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo histórico do desenvolvimento da RMC foi recuperado para destacar, de um lado, a influência que a sede exerce na região a partir de sua localização estratégica e, de outro, para apontar o paradoxo entre riqueza e pobreza existente em Campinas e região, especialmente diante da estagnação econômica no país desde os anos 1980. Em seguida, a legislação que instituiu a RMC foi analisada para sublinhar que

essa região ainda está por ser consolidada do ponto de vista econômico e político, e que a referida lei não contempla os novos desafios para as grandes cidades na gestão de problemas urbanos em regiões conurbadas e interdependentes.

Finalmente, destacou-se a importância de ações integradas para desenvolver Campinas e região, aproveitando-se, inclusive, das externalidades positivas que serão geradas pela ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos e pelos novos papéis exercidos pelos aeroportos no mundo, como cidade aeroportuária, centro de negócios e serviços e aeroporto-indústria, tendo em vista elevar as especificidades locais de desenvolvimento de cada município.

Notas

1. Em 1980, o interior do Estado de São Paulo respondia por 41,4% da produção industrial paulista, a Região Administrativa de Campinas – RAC por 15,4% e Campinas por 2,5%. E entre 1989 e 1999, esses percentuais passaram, respectivamente, a 19%, 20% e 3,3% (PACHECO, 1997).
2. A partir daqui denominado apenas Viracopos.
3. Esse conselho é dirigido por um presidente e um vice-presidente eleitos pelos seus pares para mandato de um ano, além de contar com uma secretária executiva (SÃO PAULO, 2000).
4. As câmaras temáticas foram criadas com base nas funções públicas de interesse comum da RMC, conforme segue: planejamento e uso do solo; transporte e sistema viário regional; habitação; saneamento básico; meio ambiente; desenvolvimento

econômico; saúde e educação. Duas câmaras temáticas foram criadas em caráter especial: a de segurança pública, no início de 2003, e a da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, no final de 2004. Todavia, os membros das câmaras temáticas não apresentaram propostas para solucionar problemas comuns que pudessem ser apreciadas pelo Conselho de Desenvolvimento da RMC.

5. Outros decretos foram promulgados pelo poder público municipal para proteger os leitos férreos disponíveis: Decreto n. 6.536 de 17 de julho de 1981, cuja eficácia cessou em 1983; reeditado pelo Decreto n. 9.641, de 4 de outubro de 1988, que perdeu sua validade em 1993 (CAMPINAS, 1981; 1988). Atualmente, Campinas possui 44 km dos leitos férreos oriundos das antigas companhias Mogiana e Sorocabana, que se encontram subutilizados ou desativados para transporte de passageiros (CAMPINAS, 2000).

Referências Bibliográficas

CAMPINAS. Decreto n. 13.659, de 11 de julho de 2001. Declara de utilidade pública e autoriza a desapropriação de área destinada à execução de plano de urbanização e de projetos sociais, culturais e educacionais, Campinas, SP, Prefeitura Municipal de Campinas, 2001.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. *Leitos Férreos*. Campinas, SP, Prefeitura Municipal de Campinas, 2000.

_____. *Plano diretor*. Campinas, SP, Prefeitura Municipal de Campinas, 1995.

_____. Decreto n. 9.641, de 4 de outubro de 1988. Declara de utilidade pública e autoriza a desapropriação de área destinada à implantação de sistema viário para transporte rápido e a execução de plano de urbanização, Campinas, SP, Prefeitura Municipal de Campinas, 1988.

_____. Decreto n. 6.536, de 17 de julho de 1981. Declara de utilidade pública e autoriza a desapropriação de áreas destinadas

à implantação de sistema viário para transporte rápido de massa e a execução de plano de urbanização, Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas, 1981.

CANO, W. *Reflexões sobre o Brasil e a nova (des)ordem internacional*. Campinas: Unicamp, 1993.

_____. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1990.

_____. *A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo, 1920-1980*. São Paulo: Fundação Seade, 1988. (Economia Paulista, 3 v.).

_____. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Global, 1985.

CANO, W.; BRANDÃO, C.A. (Coord.). *A RMC: urbanização, economia, finanças e meio ambiente*. Campinas: Unicamp, 2002.

CAPPA, J. A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos como estratégia de desenvolvimento local para Campinas. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL: O DESENVOLVIMENTO LOCAL NA INTEGRAÇÃO: ESTRATÉGIAS, INSTITUIÇÕES E POLÍTICAS, 1, 2004. Rio Claro, Unesp, 2004a. 1 CD-ROM.

_____. Ampliação de Viracopos: desenvolvimento para Campinas. *Jornal Correio Popular*, Campinas, 13 fev. 2004b. Opinião, p. 3.

_____. Desenvolvimento econômico com ampliação de Viracopos. *Jornal Correio Popular*, Campinas, 21 maio 2004c. Opinião, p. 3.

_____. Viracopos e a geração de emprego e renda. *Jornal Correio Popular*, Campinas, 16 ago. 2004d. Opinião, p. 3.

_____. *Diferenciais de competitividade e política de atração de investimentos para Campinas*. Campinas, SP, Prefeitura Municipal de Campinas, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Trabalho, jun. 2003. 1 CD-ROM.

_____. Energia, desenvolvimento e cidadania. *Jornal Correio Popular*, Campinas, 7 jun. 2002a. Opinião, p. 3.

_____. Campinas e região: características e tendências de desenvolvimento econômico. In: SIMPÓSIO BINACIONAL DE INTERCÂMBIO COMERCIAL E TECNOLÓGICO CAMPINAS – TORINO, 2002. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas – Câmara Ítalo-Brasileira de Comércio e Indústria de São Paulo, nov. 2002b. 1 CD-ROM.

_____. *Passado e presente do sistema de relações de trabalho no Brasil*. São Paulo: LTr Ed., 2000.

CARDOSO DE MELLO, J.M. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

COSTA SANTOS, A. *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: Unicamp, 2002.

_____. Construir a RMC de forma suprapartidária. *Jornal Correio Popular*, Campinas, p. 3, 17 maio 2001a.

_____. Formar consenso para sucesso da RMC. *Jornal Correio Popular*, Campinas, p. 3, 15 jul. 2001b.

COSTA SANTOS, A.; CAPPA, J. Campinas integra a rede mercocidades. *Oculum – Ensaio. Revista de Arquitetura e Urbanismo*, Campinas, FAU/PUC Campinas, jan. 2002.

_____. Água e o futuro das cidades. *Jornal Gazeta Mercantil*, Campinas, p. 2, 23 ago. 2001.

INFRAERO. Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária. *Aeroporto Internacional de Viracopos: revisão do plano diretor*. Campinas: jul. 1998.

INDA, N. Montevideu e os desafios para o século XXI. In: URBIS – FEIRA E CONGRESSO INTERNACIONAL DE CIDADES, 2002. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, jun. 2002.

JARACH, D. The evolution of airport management practices: towards a multi-point, multi-service, marketing-driven firm. *Journal of Air Transport Management*, n. 7, 2001.

LAROCHELLE, C. A reorganização municipal na região metropolitana de Montreal. In: URBIS – FEIRA E CONGRESSO INTERNACIONAL DE CIDADES, 2002. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, jun. 2002.

LESSA, C. *A estratégia do desenvolvimento (1974 - 1976): sonho e fracasso*. 1978. Tese (Doutorado) – FEA, UFRJ, Rio de Janeiro, 1978.

MARQUES, W. O negócio aeroportuário e o serviço público. In: *Anuário da Economia Portuguesa*, 2002.

OLIVEIRA, O. *Uma contribuição ao debate das questões territorial e ambiental*. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, ago. 2003.

OLIVEIRA, C.A.B. *O processo de industrialização: do capitalismo originário ao atrasado*. 1985. Tese (Doutorado) – IE, Unicamp. Campinas, 1985.

PACHECO, C.A. *Perfil econômico da região e do município de Campinas*. Campinas: Convênio Prefeitura Municipal de Campinas/Procen 1997. Mimeografado.

_____. (Coord.). *A questão regional brasileira pós-1980: desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional*. 1996. Tese (Doutorado) – Unicamp, Campinas, 1996.

- PALHARES, G.L. *Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento socioeconômico*. São Paulo: Aleph, 2001.
- REINHER, N.S. Ampliação do Aeroporto de Viracopos. In: SEMINÁRIO: A EXPANSÃO DO AEROPORTO DE VIRACOPOS E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA A REGIÃO DE CAMPINAS. 2002. *Anais...* Americana: Unisal, 2002.
- ROCHEFORT, M. *Rede e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo: Hucitec, 1998.
- SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar n. 946, de 23 de setembro de 2003. *Cria a Agência Metropolitana de Campinas*. São Paulo: Assembléia Legislativa, 2003.
- _____. Lei Complementar n. 870, de 19 de junho de 2000. *Cria a Região Metropolitana de Campinas*. São Paulo: Assembléia Legislativa, 2000.
- SEMEGHINI, U.C. *Do café à indústria: uma cidade e seu tempo*. Campinas: Unicamp, 1991.
- SERRA, G.G. *A cidade e o aeroporto*. Dissertação (Mestrado) – USP, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 1979.
- SILVA, G.; COCCO, G. (Org.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP & A, 1999.
- TAVARES, M. da C.; FIORI, J.L. *(Des)ajuste global e modernização conservadora*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

JOSMAR CAPPÀ

Doutor em Economia pela Unicamp, Professor e Pesquisador da PUC Campinas na Faculdade de Ciências Econômicas.
(josmar.cappa@puc-campinas.edu.br)

Artigo recebido em 9 de junho de 2006.

Aprovado em 12 de setembro de 2006.

Como citar o artigo:

CAPPÀ, J. Aeroporto Internacional de Viracopos e o futuro da Região Metropolitana de Campinas. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, Fundação Seade, v. 20, n. 3, p. 106-119, jul./set. 2006. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br>>; <<http://www.scielo.br>>.