

# “A CONSTITUIÇÃO DA FORMA URBANA NO EIXO ESTRATÉGICO ANHANGUERA: AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DA FAZENDA SETE QUEDAS, A URBANIZAÇÃO DISPERSA E OS SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES”

**Yuri Bucarechi**

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
CEATEC

[yuri.b@puccampinas.edu.br](mailto:yuri.b@puccampinas.edu.br)

**Prof. Dr. Wilson R. dos Santos Junior**

Grupo de Pesquisa Requalificação Urbana  
CEATEC

[wilson@puc-campinas.edu.br](mailto:wilson@puc-campinas.edu.br)

**Resumo:** *Este Plano de Trabalho de Iniciação Científica teve como fundamento analisar as relações entre os sistemas de espaços livres e a forma urbana em territórios da Região Metropolitana de Campinas. Estudou-se a configuração da forma urbana no Eixo Estratégico Anhanguera, um dos Eixos de Desenvolvimento e Requalificação proposto pela Prefeitura Municipal de Campinas no território compreendido entre os entroncamentos da Via Anhanguera com a Rodovia Santos Dumont e o da Via Anhanguera com o Anel Viário Magalhães Teixeira.*

*Encontram-se na margem esquerda sentido Capital interior da Rodovia Anhanguera que estrutura este eixo intrametropolitano, importantes sistemas de espaços livres remanescentes do parcelamento para fins de urbanização da Fazenda Sete Quedas, extensa fazenda de café de propriedade de Joaquim Bonifácio do Amaral Barão (Visconde de Indaiatuba) que chegou a contar no seus limites com uma colônia alemã e austríaca e com uma estação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.*

*O progressivo desmembramento da Fazenda Sete Quedas, ainda em processo, teve forte repercussão para a configuração da forma urbana no território na medida em que esta resulta dos processos de produção, das formas de propriedade e parcelamento, dos padrões culturais, das desigualdades sociais e das características do suporte biofísico e climático.*

*Pretendeu-se, neste sentido, mapear o processo de desmembramento da Fazenda Sete Quedas, identificando as transformações ocorridas, a destinação pública e privada, bem como os usos atuais do solo visando analisar os impactos causados por estas transformações ao sistema viário e rodoviário existente, aos sistemas de espaços livres e à configuração da forma urbana.*

**Palavras-chave:** *Requalificação urbana, sistemas de espaços livres, forma urbana, transição rural urbano, urbanização dispersa, Região Metropolitana de Campinas.*

**Área do Conhecimento:** *Ciências Sociais Aplicadas – Arquitetura e Urbanismo – CNPq.*

## 1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho se divide em duas fases. A primeira, de cunho histórico, faz um breve resgate da economia cafeeira em Campinas, contexto no qual se insere a extensa Fazenda Sete Quedas, objeto do estudo. A Fazenda Sete Quedas foi uma notável gleba de terra que se estabeleceu ao longo do século XIX e transformou-se numa das maiores fazendas de café de Campinas e região. A fazenda estendia-se pela porção sul do território de Campinas onde hoje se encontra o entroncamento das rodovias Anhanguera e Santos Dumont, próxima ao aeroporto de Viracopos. O progressivo desmembramento da Fazenda Sete Quedas, ainda em processo, teve forte repercussão para a configuração da forma urbana no território na medida em que esta resulta dos processos de produção, das formas de propriedade e parcelamento, dos padrões culturais, das desigualdades sociais e das características do suporte biofísico e climático.



Figura 26 – Fazenda Sete Quedas. Residência do Visconde de Indaiatuba na segunda metade do século XIX. Sobrado implantado à meia encosta. Fachada hipocrita, com o corpo central saliente, assomado elementar neoclássico. Fotografia da equipe.

**Figura 1. Sede da Fazenda Sete Quedas. Fonte: SILVA, Áurea Pereira. Engenhos e fazendas de café em Campinas (séc. XVIII - séc. XX). São Paulo, SP: 2006.**

A segunda fase do trabalho, de natureza crítica e analítica, verifica a atual situação da área a partir da análise de diferentes propostas urbanísticas elaboradas para o local ao longo de quatorze anos (1990 – 2014). Deu-se maior atenção ao concurso público de arquitetura e urbanismo Núcleo Urbano de Campinas.

Frente a necessidade da criação de moradias de interesse social no início da década de 1990, a prefeitura, junto com a Cohab local e apoiada pelo IAB de São Paulo, lançou um concurso nacional para a criação de um novo núcleo urbano em Campinas. A área a ser urbanizada somava 1.600 ha e localizava-se na porção sudoeste de Campinas, próxima ao aeroporto de Viracopos e a 100 km da capital do Estado. A primeira etapa do projeto previa a construção de 10 mil unidades habitacionais e, gradativamente, pretendia-se implantar novas moradias até se chegar à meta de 60 mil unidades para abrigar 300 mil pessoas. Esse núcleo foi pensado como uma área de expansão de Campinas e deveria se integrar à cidade já existente.

A repercussão do concurso foi tamanha que chegou a ser considerado o “fato arquitetônico e urbanístico mais significativo pós Brasília”. (Revista AU, 1991). Participaram do concurso 59 equipes, das quais saíram seis finalistas e nove menções honrosas. Ao fim, foram apontados dois vencedores: as equipes de Marcelo Antoniazzi (SP) e M. Roberto (RJ).

## 1. A FAZENDA SETE QUEDAS E O PROJETO DE FOURNIER (1996)

A Fazenda Sete Quedas foi notável não só pelo seu tamanho, mas também pelos números que atestam alta produtividade nos tempos áureos do ciclo cafeeiro. Em 1885, a fazenda tinha 312.000 pés de café. Em 1900, a produção alcançou a quantia de 17.000 arrobas do produto (248,2 toneladas) e sua área total chegava a 500 alqueires (1.210 hectares). No ano de 1914, eram 400.000 pés de café plantados. O último herdeiro foi Fernão Pompeu de Camargo, parente do Visconde. Em 1949, sob o seu comando, as terras da Fazenda Sete Quedas somavam área total de 1.283 hectares, o equivalente a 530 alqueires (PUPO, 1983).

A Fazenda Sete Quedas esteve nas mãos da mesma família por mais de um século e meio, até parte dela ser adquirida na década de 1970 pelo banqueiro Amador Aguiar, fundador do Bradesco. Ali Aguiar montou uma sede da Fundação Bradesco, instituição educacional destinada a oferecer cursos profissionalizantes a jovens e adultos de baixa renda. Isso levou alguns autores a se referirem à fazenda como “Fazenda Bradesco”, mas devemos lembrar que a propriedade adquirida por Aguiar é somente uma porção da original Fazenda Sete Quedas.

Duas décadas depois, em 1996, a fazenda voltou a ocupar uma posição de destaque, mas dessa vez como o território destinado a abrigar um ambicioso empreendimento imobiliário. Sob o nome genérico de “cidade-bairro”, o empreendimento baseava-se no conceito urbanístico norte-americano das *edge-cities* (GARREAU, 1991) e pretendia implantar um bairro auto-suficiente para até 70 mil pessoas, dotado de estruturas integradas de moradia, serviços, lazer, comércio, indústrias não-poluentes, postos de saúde e escolas. Como compensação, a Prefeitura de Campinas receberia uma área da fazenda de 504 mil metros quadrados onde seria construído um parque público e 172 mil metros quadrados destinados à área institucional. Pelas palavras do arquiteto idealizador do projeto, Henri Michel de Fournier, subentende-se que a intenção dos realizadores na época era a criação de um novo modelo de condomínio fechado, como uma espécie de comunidade auto-suficiente que agregasse num só lugar diversas atividades encontradas na cidade e conformasse uma nova centralidade. “A concepção de condomínios fechados, como guetos, está desgastada”, revelou Fournier em entrevista concedida à José Pedro Martins para o Correio Popular, em 03 de outubro de 1996. “Trata-se de um empreendimento voltado para o futuro, para o resgate de um modelo de convivência humana traduzida na vida de bairro, na integração do homem com o espaço e os recursos existentes no entorno”, acrescentou o arquiteto.

O projeto tomou três anos de desenvolvimento, envolvendo a parceria entre os escritórios Fournier & Associados e a 3P Pesquisa, mas não foi realizado. O prefeito na época, Edivaldo Orsi, chegou até mesmo a assinar um decreto publicado no Diário Oficial do Município que regulamentava a forma de ocupação da “cidade-bairro”. Levantamentos indicaram que o custo das operações de instalação de infra-estrutura ficariam na casa de R\$150 milhões. A densidade demográfica – baixíssima, por sinal – ficou definida em 120 habitantes por hectare, ou um habitante para cada 83m<sup>2</sup>. O projeto teria um prazo de até vinte anos para se viabilizar por completo e estimava-se a geração de 35 mil empregos diretos e 22 mil indiretos. Esse empreendimento seria um marco urbanístico, pois, além de criar uma cidade dentro da cidade, seria a primeira ocupação inteiramente planejada de Campinas.



Figura2. Projeto do escritório de Fournier para a Fazenda Sete Quedas (1996). Fonte: <http://www.defournier.com.br>

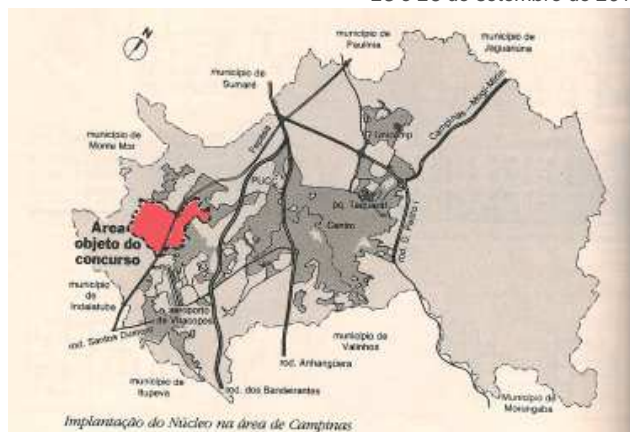
Atualmente a área que correspondeu à Sete Quedas encontra-se sob forte processo de parcelamento e urbanização. Localizada na intersecção de duas importantes rodovias e próxima ao aeroporto de Viracopos, a área se tornou alvo de cobiça para o mercado imobiliário.

Lá coexistem diferentes realidades sociais traduzidas nos tipos de ocupação do solo. Há de um lado o Swiss Park, um condomínio fechado de alto padrão que se expandiu de maneira vertiginosa em poucos anos, do outro, o Parque Oziel, um assentamento popular do MST convertido em bairro e o Parque Prado, hoje uma das áreas que mais crescem em volume de investimentos imobiliários.

### 3. O CONCURSO NÚCLEO URBANO DE CAMPINAS (1990)

O crescimento da Região Metropolitana de Campinas (RMC) foi impulsionado pelos investimentos em infraestrutura, energia e principalmente em transportes, culminando na ampliação da malha rodoviária local. Ademais, os investimentos estratégicos para a região patrocinados pelo regime militar nos anos 1970 possibilitaram a criação de institutos de pesquisa, universidades e dinamizaram a economia regional com a expansão da indústria e diversificação da agropecuária. Essas transformações econômicas tiveram grande impacto sobre o meio urbano de Campinas, que registrou taxas de crescimento recorde e viu sua população crescer de maneira desordenada.

“A partir da década de 1970, o município de Campinas passou por grande expansão urbana, tanto verticalmente, no seu interior, como horizontalmente, no vetor sudoeste, com a incorporação de áreas situadas além da Rodovia Anhangüera, em direção a Sumaré, Hortolândia, Monte Mor e Indaiatuba, formando uma única mancha urbana”. (Secretaria de Planejamento de SP. 2007). Atualmente, no Estado de São Paulo, as três regiões metropolitanas (Região Metropolitana de Campinas, Região Metropolitana da Baixada Santista e Região Metropolitana de São Paulo) concentram 22% do PIB nacional. Apesar de concentrarem a maior parte dos investimentos nacionais, seja de natureza pública ou privada, essas áreas também são notadamente palco de conflitos, degradação ambiental e declínio social. A Região Metropolitana de Campinas, com aproximadamente 2,6 milhões de habitantes e um PIB na casa dos R\$ 17,2 bilhões desponta hoje como uma das mais importantes do país. (MACHADO, 2009)



**Figura3. Delimitação da área do concurso Núcleo Urbano de Campinas (1990). Fonte: Revista AU, 1991.**

No início da década de 1990, Campinas enfrentava um déficit de 60 mil moradias. O intenso desenvolvimento econômico dos anos anteriores rendeu à cidade a condição de importante pólo tecnológico, comercial e de serviços, o que intensificou o movimento migratório. Campinas não foi capaz de absorver satisfatoriamente a crescente demanda por habitação e agravou-se o processo de deterioração da qualidade de vida urbana. À época, Campinas registrava uma concentração de renda tal que 47% dos habitantes do município recebiam até dois salários mínimos. (Revista AU, 1991).

Frente a necessidade da criação de moradias de interesse social, a prefeitura, junto com a Cohab local e apoiada pelo IAB de São Paulo, lançou um concurso nacional para a criação de um novo núcleo urbano em Campinas. A área a ser urbanizada somava 1.600ha e localizava-se na porção sudoeste de Campinas, próxima ao aeroporto de Viracopos e a 100 km da capital do Estado. A primeira etapa do projeto previa a construção de 10 mil unidades habitacionais, e, gradativamente, pretendia-se implantar novas moradias até se chegar à meta de 60 mil unidades para abrigar 300 mil pessoas. Esse núcleo foi pensado como uma área de expansão de Campinas e deveria se integrar à cidade já existente.

A repercussão do concurso foi tamanha que chegou a ser considerado o “fato arquitetônico e urbanístico mais significativo pós Brasília”. (Revista AU, 1991). Participaram do concurso 59 equipes, das quais saíram seis finalistas e nove menções honrosas. Ao fim, foram apontados dois vencedores: as equipes de Marcelo Antoniazzi (SP) e M. Roberto (RJ). O júri, formado por Alberto Botti, Cândido Malta Filho, Fábio Penteado, Tito Lívio Frascino, Alex Abiko e o consultor do IAB-SP, José Carlos Ribeiro de Almeida, determinou que as duas equipes deveriam formar um só grupo de trabalho e elaborar um plano conjunto levando em consideração as qualidades mais marcantes de cada um dos dois projetos vencedores. Ficou decidido que o partido urbanístico do projeto vencedor deveria propiciar um custo/unidade habitacional baixo. Segundo o parecer do júri: “atendem a

esta formulação tanto a proposta da equipe Roberto como a da equipe Antoniazzi, que convergem pelos partidos adotados a uma única solução. Tendo as condições em vista, resolveu sugerir que os elementos das duas propostas sejam agregados entre si, de forma a obter pela colaboração destas duas equipes a melhor solução possível.” (Revista AU, 1991). Da equipe de M. Roberto seria aproveitado sobretudo o sistema viário, enquanto a equipe de Antoniazzi destacava-se pela proposta das unidades de vizinhança diversificadas e divididas em módulos de 1000 habitantes, com ruas tradicionais, casas geminadas, vilas, condomínios horizontais e verticais. Cada módulo possuiria equipamentos comunitários, como escola, creche e áreas verdes.

A equipe de Antoniazzi também levava vantagem em outro critério. A densidade bruta urbana proposta pelo grupo foi de 301 hab/ha, ao passo que a equipe de M. Roberto sugeriu o valor de 200 hab/ha. A razão de 301 hab/ha permitia considerável economia de recursos com os custos de urbanização e diminuía o valor bruto por unidade habitacional.

#### **4. AS OPORTUNIDADES CRIADAS, AS OPORTUNIDADES PERDIDAS**

Essa situação calamitosa desvela a degradação da política e sua incapacidade de oferecer novos cenários e o descaso do poder público, que se ocupa mais com a administração de problemas correntes do que com a elaboração de projetos pensados para médio e longo prazo. Pois foi precisamente essa a preocupação das equipes do concurso: elaborar soluções qualitativas que pudessem perdurar por longos anos.

Em relação ao sistema viário o que vemos hoje é a legítima tradução da insensatez urbana, manifesta na matriz de transportes viabilizada exclusivamente para o uso do automóvel particular em detrimento de sistemas de transporte coletivo. Percebemos com certo atraso que o aumento exponencial do número de veículos rodando nas cidades é precisamente o oposto daquilo que se entende por mobilidade urbana. Na cidade de Campinas, o deslocamento se dá por meio de uma malha viária irracional cujas vias arteriais não são dignas desse título, pois são inadequadas para o fluxo de veículos que recebem diariamente e não conectam pontos distantes da cidade, obrigando o motorista a recorrer ao uso de minúsculas ruas vicinais que invariavelmente acabam congestionadas. Em Campinas, uma das cidades mais ricas do país, o transporte coletivo é sinônimo de ônibus, somente. Em troca de passagens caras para os padrões salariais brasileiros, os ônibus oferecem um péssimo serviço que mal cobre toda a cidade e sempre está sujeito a atrasos, pois inexistente qualquer esforço consistente do poder público para empreender melhorias no sistema, como a criação de corredores exclusivos de ônibus, por exemplo, o que os obriga a trafegar nas mesmas vias irracionalmente e abarrotadas que os automóveis. Andar de ônibus é uma condenação imposta àqueles que não

tem condições de adquirir um automóvel. Nas palavras do sociólogo Manuel Castells em entrevista para a revista Isto é: “os problemas de transporte que tornam a vida nas cidades uma desgraça são consequência da especulação imobiliária, que constrói o município irracionalmente, e de planejamento local ruim, por causa da subserviência dos prefeitos e suas equipes aos interesses do mercado imobiliário (...)”. (CASTELLS, 2013).

As propostas para o sistema viário da equipe M. Roberto, por exemplo, foram concebidas estrategicamente para que as vias arteriais não transpusessem o bairro de uma só vez, mas apenas envoltoriamente. Essa opção por reduzir as vias de acesso e saída tem finalidades específicas: internalizar as porções da cidade, aumentar a segurança dos pedestres e favorecer o contato social dos habitantes da unidade. A fim de estimular o convívio dos habitantes foram propostos *cul-de-sacs* cujas extremidades se transformavam em praças. Trata-se de um sistema viário, mas onde o carro não é senhor absoluto e tem um papel secundário.

Esse simples gesto traz consigo outra concepção de cidade: a cidade deve ser preparada para o usufruto das pessoas, contudo, sem a intervenção predatória sobre o meio-ambiente. Por esse motivo, a maioria das equipes procurou propor situações de bem-estar a partir da oferta de grandes áreas públicas apoiadas em sistemas de espaços livres, parques e áreas verdes que induzissem a população ao exercício da vida coletiva. Muito diferente do que vemos hoje cristalizado nos condomínios privados, onde as “áreas coletivas” são cercadas por altos muros e vigiadas por câmeras de segurança.

Chama a atenção a proposta da equipe de Néelson Saraiva, que além de determinar a criação de um vasto sistema verde de espaços livres, teve o cuidado de incluir no projeto lagoas de estabilização como medida preventiva aos alagamentos decorrentes de torrentes pluviais. Hoje, ao contrário, a “lógica” seguida pelas imobiliárias, as verdadeiras “construtoras” de nossas cidades, é impermeabilizar a maior metragem possível de solo urbano. Aquilo que sobrar, e geralmente não é muito, destina-se aos usos permeáveis.

O canteiro de obras também foi alvo de reflexão por parte das equipes. Pensando em utilizar tecnologias construtivas de fácil execução e que gerassem pouco desperdício de materiais, a equipe de Fernando Cunha e Siegbert Zanettini sugeriu a adoção de uma filosofia de racionalização do canteiro de obras com sistemas construtivos que qualificariam e agilizariam a execução do processo de montagem das habitações.

Além dessas iniciativas, o programa das equipes procurou promover a compatibilização entre equipamentos de comércio, serviços e indústria com a habitação. Pretendeu-se criar uma nova centralidade menos dependente do centro de Campinas, mas que não se isolasse do restante da cidade. *“Provavelmente por falta dessa compatibilização assistimos nas últimas décadas ao crescimento descontrolado de núcleos*

urbanos-dormitório”. (TURKIENICZ, 1991). O professor Benamy Turkienicz, acrescenta ainda: (...) “ Nas sociedades capitalistas, a terra é tratada como mais um objeto-mercadoria e sua exploração é alvo de cobiça das mais diversas estirpes do capital. A expansão de nossas cidades está vinculada à relações de poder e interesses financeiros que fazem da especulação imobiliária do solo urbano uma ferramenta capaz de gerar lucros vultosos. O que está em curso é um processo de apropriação privada da cidade. O geógrafo Milton Santos reitera: “O fenômeno se agrava, na medida em que o uso do solo se torna especulativo e a determinação do seu valor vem de uma luta sem trégua entre os diversos tipos de capital que ocupam a cidade e o campo”. (SANTOS, 2012).

Campinas deixou passar uma excelente oportunidade ao não executar o projeto do concurso Núcleo Urbano de Campinas. A estranha tradição de nossos gestores de fazer as piores escolhas relegou aquela região a uma situação paradoxal onde coexistem realidades opostas: de um lado, o condomínio residencial de alta renda, do outro, assentamentos irregulares carentes de infra-estrutura básica. Essa é a consequência do servilismo do poder público aos caprichos da iniciativa privada. Se realizarmos uma comparação entre o que poderia ter sido e no que de fato se transformou a região do concurso, concluiremos que as oportunidades criadas foram desperdiçadas.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador, Wilson Ribeiro dos Santos Jr. e aos meus amigos e companheiros de iniciação científica, Alexandre Alessio e Filipe Dias pelos momentos de aprendizado, divertimento e amizade.

## REFERÊNCIAS

- [1]CASTELLS, Manuel. Castells diz que Dilma foi a primeira líder mundial a ouvir as demandas das ruas. In:<http://revistaforum.com.br/blogdorovai/2013/06/30/castells-diz-que-dilma-foi-a-primeira-lider-mundial-a-ouvir-as-demandas-das-ruas/>
- [2]Coordenadoria de Planejamento e Avaliação (CPA), Unidade de Assessoria Econômica (UAE). *Região administrativa de Campinas*. In: [www.planejamento.sp.gov.br](http://www.planejamento.sp.gov.br) . São Paulo, janeiro 2007.
- [3]MACHADO, Maria Helena Ferreira. *A relevância das áreas protegidas para a gestão sustentável das metrópoles brasileiras: o caso da região metropolitana de Campinas*. Campinas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, PUC.
- [4] NOBRE, Ana Luiza e WOLF, José. *Habitação e cidadania*. Revista AU nº 34, São Paulo. Fevereiro/março de 1991.
- [5]PUPO, Celso Maria de Mello. **Campinas, município no império**. São Paulo, SP. Imprensa Oficial do Estado S.A. 1983.

[6] SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. Edusp. São Paulo. 2012.

[7]SILVA, Áurea Pereira. **Engenhos e fazendas de café em Campinas (séc. XVIII - séc. XX)**. São Paulo, SP: 2006. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-47142006000100004](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142006000100004)

[8]TURKIENICZ, Benamy. *Vale a pena ver de novo?* Revista AU nº 34, São Paulo. Fevereiro/março de 1991.