



CONDOMÍNIOS INDUSTRIAIS NA REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPINAS: DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL E NOVAS FORMAS LOCACIONAIS NO ESTADO DE SÃO PAULO¹

Thiago Bueno Saab²
Auro Aparecido Mendes³

RESUMO

Busca-se analisar o processo de instalação dos condomínios situados na Região Administrativa de Campinas, a fim de compreender as lógicas espaciais que envolvem esse fenômeno e as vantagens locacionais desse novo modo de organização industrial, e também no intuito de verificar as contribuições dessa dinâmica para a desconcentração industrial ainda em curso no estado de São Paulo. Desse modo, constitui-se como tese o fato de que os condomínios industriais localizados na Região Administrativa de Campinas e em seu entorno inovador são o novo endereço ou local de implantação de indústrias provenientes da desconcentração industrial no estado de São Paulo, e até mesmo de outros países. Para a coleta e operacionalização dos dados, tanto fontes primárias (entrevistas e questionários) como secundárias (IBGE, MTE/RAIS, SEADE etc.) estruturam a metodologia. No que concerne ao aporte teórico, os principais autores a embasar as considerações teórico-analíticas são, entre outros: Finatti (2009; 2010; 2015) e Mendes (2007; 2014a; 2014b; 2015) – sobre os condomínios industriais; Lencioni (2006) – a respeito do processo de formação e desenvolvimento da cidade-região; Rosa (2009), Santos (2018) e Maciel (2018) – acerca da Região Administrativa de Campinas; e Diniz (1995), Cano (1997), Mendes (2007), Selingardi-Sampaio (2009) e Lencioni (2009; 2011) – no tocante à desconcentração industrial.

Palavras-chave: Cidade-Região, Região Administrativa de Campinas, Desconcentração Industrial, Condomínios Industriais.

RESUMEN

Búsquedas para análisis o proceso de instalación de dos condominios ubicados en la Región Administrativa de Campinas, para comprender las lógicas espaciales que envuelven este fenómeno y las ventajas de ubicación de este nuevo modo de organización industrial, y también para verificar los aportes de esta dinámica a la desconcentración industrial aún en curso en el estado de São Paulo. Así, constituye como tesis el hecho de que los condominios industriales ubicados en la Región Administrativa de Campinas y en su innovador entorno son la nueva dirección o lugar de implantación de industrias producto de la desconcentración industrial en el estado de São Paulo, e incluso de otros países. Para la recogida y puesta en funcionamiento de los datos, tanto fuentes primarias (entrevistas y cuestionarios) como secundarias (IBGE, MTE / RAIS, SEADE, etc.) estructuran la metodología. En cuanto al aporte teórico, los principales

¹ Pesquisa financiada pela CAPES.

² Doutorando do Programa de Geografia da Universidade Estadual Paulista (UNESP), Campus de Rio Claro - SP, thiagobuenosaab@hotmail.com;

³ Docente do Programa de Geografia da Universidade Estadual Paulista (UNESP), Campus de Rio Claro-SP, auro.mendes@unesp.br;



autores que sustentan las consideraciones teórico-analíticas son, entre otros: Finatti (2009; 2010; 2015) y Mendes (2007; 2014a; 2014b; 2015) - sobre condomínios industriais; Lencioni (2006) - sobre el proceso de formación y desarrollo de la ciudad-región; Rosa (2009), Santos (2018) y Maciel (2018) - sobre la Región Administrativa de Campinas; y Diniz (1995), Cano (1997), Mendes (2007), Selingardi-Sampaio (2009) y Lencioni (2009; 2011) - respecto a la desconcentración industrial.

Palabras clave: Ciudad-Región, Región Administrativa de Campinas, Desconcentración industrial, Condomínios Industriais.

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, os condomínios industriais localizados na Região Administrativa de Campinas e em seu entorno inovador têm se constituído como o novo endereço – ou local – de implantação de indústrias provenientes da desconcentração industrial do estado de São Paulo, e até mesmo de outros países. Com o crescimento do meio técnico-científico-informacional, há em curso uma modificação na seletividade espacial das indústrias, de modo que os condomínios industriais se estabelecem como a materialização da “localização ótima” para a indústria.

Vale destacar que esse processo de escolha não leva em consideração os fatores clássicos de localização industrial. No entanto revelam uma nova racionalidade, delineando um processo de desconcentração industrial de indústrias situadas na Região Metropolitana de São Paulo para esses condomínios localizados, notadamente, na Região Administrativa de Campinas. Por conseguinte, esse fenômeno gera uma nova forma de localização fabril completamente diferente das antigas localizações industriais, as quais, frequentemente, privilegiavam as regiões metropolitanas e, mais recentemente, as médias e pequenas cidades como interesse de atuação.

Considerando que a indústria sempre exerceu uma força motriz no desenvolvimento socioeconômico, o presente artigo justifica-se por buscar entender a organização econômica industrial, o que, por consequência, demonstra preocupação com as demandas da sociedade hodierna. Também, possui o escopo evidenciar como o Estado e o setor privado buscam estimular a atividade industrial, visando alcançar o almejado crescimento econômico, a partir das mudanças engendradas pela reestruturação produtiva do capital, a seletividade espacial das corporações é alterada, em específico das indústrias, sendo os condomínios industriais uma nova forma de expressão desse fenômeno contemporâneo.



Assim, no intuito de compreender o papel e a relevância desses condomínios industriais na atualidade, além das vantagens locacionais dessa nova forma de organização do espaço fabril e da sua importância na desconcentração industrial ainda em curso no estado de São Paulo, o recorte espacial neste contempla a grande concentração desses condomínios industriais na Região Administrativa de Campinas, São Paulo, a saber: o Techno Park, no município de Campinas; o Tech Town, em Hortolândia; o Condomínio Empresarial Atibaia (CEA), em Atibaia; e os Condomínios Gaia Ar, Condomínio Gaia Terra e o Complexo Gaia (em desenvolvimento), em Jarinu.

Cabe mencionar que, diferente do que ocorreu em outras épocas, a instalação das indústrias nesses empreendimentos não tem contado com a presença do Estado como indutor, promovendo outra racionalidade do processo de desconcentração industrial assistido no estado de São Paulo, após a década de 1970. Em atenção a essa nova dinâmica socioespacial, o objetivo geral definido para esta análise consiste em demonstrar a importância dos serviços produtivos e das infraestruturas existentes nos condomínios industriais e as vantagens competitivas que essas novas formas de organização do espaço industrial oferecem na atração das unidades produtivas.

Quanto aos objetivos específicos, estes consistem em compreender os processos de implantação dos condomínios industriais na Região Administrativa de Campinas, verificar as relações entre as diferentes formas de associação de capitais (industriais, financeiros e imobiliários) na implantação e administração de tais condomínios, e, ainda, analisar a estrutura produtiva das indústrias instaladas, procurando avaliar os impactos socioeconômicos nos municípios onde estão presentes os condomínios industriais.

Para responder a esses questionamentos, a metodologia empregada consiste na análise de bibliografias de cunho teórico-conceituais, em especial sobre os condomínios industriais e as novas formas de organização industrial em tempos hodiernos, com base em fontes primárias e secundárias. As fontes primárias são entrevistas e trabalhos de campo realizados junto aos administradores dos condomínios industriais selecionados, cuja finalidade é analisar a estrutura produtiva das indústrias ali instaladas, as características e as vantagens locacionais dos condomínios e o poder de atração desses empreendimentos no âmbito da desconcentração industrial no estado de São Paulo.

As entrevistas se estenderam, também, ao poder público, numa tentativa, principalmente, de compreender o papel do Estado na instalação e na permanência dos



condomínios industriais na Região Administrativa de Campinas (RAC), bem como a fim de averiguar as políticas responsáveis pela atração por tais investimentos. No entanto, a despeito das várias tentativas empreendidas – embora, sem sucesso –, ainda não foram realizadas as entrevistas junto às indústrias instaladas nos condomínios, cujo propósito é o de identificar os ramos das indústrias, a origem dos capitais investidos e as principais vantagens da instalação em tais condomínios.

Quanto às fontes secundárias, foram utilizadas as informações disponibilizadas nos bancos de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Ministério do Trabalho e Emprego (MTE/RAIS) para descrever o quantitativo de pessoal ocupado, de estabelecimentos, renda, e outros dados socioeconômicos. Para os dados do Valor Adicionado Fiscal (VAF), foram consideradas as informações do banco de dados da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE).

Ademais, foram consultados os bancos de teses e dissertações da CAPES e das principais universidades que disponibilizam tais pesquisas. Em relação ao referencial teórico-analítico e às categorias teóricas, aqui, arroladas, dentre outros, podem ser citados: Mendes (2007; 2014a; 2014b; 2015), e Finatti (2009; 2010; 2015), que desenvolvem análises sobre o processo de formação dos condomínios industriais, considerando seus impactos na sociedade contemporânea; Lencioni (2006), que discorre sobre o conceito de cidade-região; Rosa (2009), Santos (2018) e Maciel (2018), que tratam da contextualização da Região Administrativa de Campinas; e Diniz (1995), Cano (1997), Mendes (2007) Selingardi-Sampaio (2009) e Lencioni (2009; 2011), que analisam o fenômeno da desconcentração industrial.

Os condomínios industriais na Região Administrativa de São Paulo.

As discussões teóricas realizadas na tese da qual deriva esse artigo – que ainda está em desenvolvimento – corroboram as evidências empíricas (já realizadas in loco) que permitem tecer a afirmação de que é notório que os condomínios industriais representam a localização “ótima” ou “ideal” para as grandes indústrias, desempenhando, mais recentemente, um papel importante na divisão territorial do trabalho e/ou da produção e, conseqüentemente, atraindo unidades produtivas provenientes da descontração industrial ainda em curso no estado de São Paulo.



Acerca dos condomínios industriais, ao compreendê-los como uma empresa, Finatti (2009) sugere que tais empreendimentos podem ser traduzidos como uma ampliação das estratégias da produção imobiliária a partir da segunda metade da década de 1990 – quando começam a ser implantados –, uma vez que sua concepção se dá com base em uma intencionalidade bem definida de mercantilização do solo urbano.

Esse histórico de implantação dos condomínios no Brasil, segundo Finatti (2015), no chamado período de “iniciativas pioneiras”, se deu entre 1994 e 2004, quando então houve o surgimento dos primeiros condomínios empresariais (principalmente condomínios empresariais mistos), resultado de investimento de agentes econômicos que já atuavam no território nacional em outros ramos, alguns dos quais sem envolvimento direto com o mercado imobiliário, porém experimentando suas primeiras apostas nesse nicho de mercado incipiente (principalmente em condomínios de galpões modulares).

No período da acumulação flexível (HARVEY, 1992) que aparecem os condomínios industriais, escopo da presente pesquisa. No Brasil, principalmente a partir de 1990, vários espaços produtivos totalmente integrados na forma de condomínios industriais e consórcios modulares híbridos emergem, organizando as atividades industriais, com ênfase no ramo automobilístico, como, por exemplo, nos seguintes casos:

- GM Gravataí (projeto Arara Azul) – condomínio industrial
- Chrysler Curitiba (Dakota) – híbrido
- VW – São José dos Pinhais (Golf e Audi A3) – condomínio industrial
- Ford Camaçari (subcompacto) – híbrido
- Peugeot Resende (Picasso-van) – condomínio industrial (MENDES, 2020, p. 117).

De acordo com o autor, após esse período inicial, e com a conseqüente consolidação dos condomínios industriais, surgiram algumas marcas de agentes imobiliários, como DVR Participações, Brazilian Business Park, Fulwood, GR Properties, Retha, Bracor, NR. Para Mendes (2007), os condomínios industriais e consórcios modulares têm origem no meio técnico-científico-informacional, com seus atributos construídos historicamente, como uma nova forma espacial, determinando e selecionando as atividades econômicas.

Esse entrelaçamento entre os capitais industriais, imobiliários e financeiros, para Finatti (2015), é o resultado da ação dos promotores imobiliários, cuja ênfase está na lógica da obtenção da renda fundiária ou da renda imobiliária, que, invariavelmente, é a



intencionalidade consubstanciada ao processo de produção dos condomínios industriais.

E

Dessa contradição básica entre fixidez e movimento surge outra camada de dificuldades. Quando as manobras sociais destinadas a facilitar o fluxo de capital (por exemplo, as atividades dos capitalistas comerciais, ou dos financistas, que são ainda mais poderosas) combinam-se com os problemas físicos da fixidez na terra, abre-se espaço para os bens de raiz capturarem uma parte excedente. Essa fração definida do capital extrai rendas e configura investimentos na terra, mesmo que sua impiedosa especulação esteja relacionada à terra, aos recursos naturais ou ao valor da propriedade (HARVEY, 2014, p. 78).

O condomínio industrial é, portanto, uma configuração na qual alguns fornecedores selecionados pelas montadoras ou contratantes (doadora de ordens) se instalam junto às indústrias que exercem a “governança” do sistema produtivo (MENDES, 2020). Com o fito de reduzir os custos em estoques, processos, transporte, facilitando a integração entre os parceiros, a centralização de todas as atividades produtivas e organizacionais junto às empresas diretoras é uma das características fundamentais do condomínio industrial.

A fim de caracterizar a RAC, Mendes (2020) ressalta que na RAC, atualmente, há a existência de eixos logístico-industriais integrando, por conseguinte, os condomínios industriais, os empresariais e os logísticos, os quais estão interligados por importantes rodovias, tais como a D. Pedro, a Anhanguera, Bandeirantes e a Santos Dumont, conectadas, por sua vez, ao Aeroporto de Viracopos.

Assim, na perspectiva de Mendes (2007), em um primeiro momento, o grande capital encontrou em Campinas, Sumaré e Hortolândia – inseridas na RAC - o espaço suficiente e as condições necessárias para a sua implantação e reprodução, proporcionando, assim, a maximização dos lucros e a minimização dos custos de produção, o que é perfeitamente compreensível dentro da lógica capitalista. Trata-se de um espaço integrado e articulado verticalmente, numa configuração espacial produtiva, que caracteriza o interior modernizado.

É possível observar, portanto, que, conforme considera Roxo (2020), transformações urbanas se intensificaram, atingindo toda a região em um evidente processo de metropolização. Atualmente, as rodovias que circundam as franjas do tecido urbano de Campinas, além de facilitarem o aumento da circulação viária, urbana e regional, têm direcionado os fluxos pendulares diários com as cidades vizinhas e também o crescimento urbano, tendo como efeito a conurbação. O processo atinge principalmente



o eixo urbano-industrial do sistema rodoviário Anhanguera-Bandeirantes – conectando os tecidos urbanos de Campinas, Valinhos, Vinhedo e Indaiatuba, ao sul, e Campinas, Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa e Americana, a noroeste.

Vale, ainda, ressaltar o notável papel dos transportes para o desenvolvimento econômico e industrial regional. Além da ferrovia, os três anéis viários concêntricos serviram para interligar o feixe de rodovias em direção a outras cidades da região. Com relativo êxito, Campinas conseguiu direcionar a expansão urbana ao longo das ferrovias e rodovias, a partir da criação de bairros industriais e operários distantes da aglomeração urbana, favorecendo a dispersão dos estabelecimentos e dos trabalhadores (ROXO, 2020a).

No tocante às rodovias, a Anhanguera (SP-330) é a mais antiga que liga Campinas e a RMC à capital paulista. Inaugurada em 1948, em 1953 recebeu a segunda pista, tornando-se a primeira rodovia asfaltada e duplicada do país. Na RMC, essa rodovia conecta os territórios de Vinhedo, Valinhos e Campinas, ao sul, e Hortolândia, Sumaré, Paulínia, Nova Odessa e Americana, ao norte, permanecendo, hodiernamente, como o principal eixo de crescimento econômico da região. A Rodovia Bandeirantes (SP-348), inaugurada em 1978, segue um caminho paralelo ao da Rodovia Anhanguera, sendo considerada mais moderna, e dispendo de um número maior de pistas (cinco), mas a densidade construtiva ainda é bem menor que a da rodovia mais antiga.

Para Mendes (2007), as políticas espaciais implementadas pelo Estado brasileiro, em níveis federal e estadual, foram importantes no processo de desconcentração industrial ocorrido no estado de São Paulo, direcionando os investimentos para outras regiões do país e para cidades médias localizadas no interior do referido estado e dentro do denominado “entorno metropolitano”.

Os fluxos supracitados são viabilizados pelas distintas condições gerais de produção, sobretudo, das redes materiais (LENCIONI, 2007), que garantem a circulação de pessoas e do próprio ciclo de produção e reprodução do capital. Segundo Maciel (2018), os portos, as ferrovias, as rodovias e os aeroportos operam sob o símbolo do tempo, e, cronologicamente, as redes materiais e imateriais que constituem as condições gerais de produção da RMC e da RAC evidenciam que

Campinas e região foram beneficiadas pela construção de uma dezena de rodovias – Rodovia Anhanguera (SP-330 em 1948), Rodovia dos Bandeirantes (SP-348 em 1978), Rodovia Dom Pedro I (SP-65 em 1972) e outras de importância regional como a Rodovia Governador



Ademar de Barros (SP-340), Rodovia Jornalista Francisco Aguirre Proença (SP-101) e Rodovia Professor Zeferino Vaz (SP-332) –, pela inauguração do Aeroporto Internacional de Viracopos em 1960, por uma série de investimentos em telecomunicações, dentre outros, consolidando a região como ponto importante do sistema econômico nacional (SANTOS, 2018, p. 141).

Para Mendes (2020), a localização estratégica da RAC no estado de São Paulo, somada ao aspecto logístico, sistema viário, dentre outros, contribuiu, sobremaneira, para a implantação e concentração de importantes condomínios industriais, empresariais e plataformas logísticas, bem como na configuração da Aerotropolis de Viracopos. Sem dúvida, a relevância dessa área está no VCP, que, conforme destaca Rosa (2009), apresenta o maior terminal de cargas da América do Sul, o Terminal de Logística de Carga de Importação e Exportação, o qual possui uma área de mais de 81 mil metros quadrados, com capacidade de processar até 720 mil toneladas de carga aérea por ano, de modo que a cada três toneladas de mercadorias exportadas e importadas no Brasil, uma passa por Viracopos.

É também um importante centro distribuidor de carga, devido a sua localização geográfica privilegiada – um dos mais importantes polos tecnológicos do país. Mendes (2007) também salienta o papel de destaque ocupado pelo Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas (VCP), o qual possibilita, de maneira eficiente, os intensos fluxos de cargas nacionais e internacionais, disponibilizando todas as infraestruturas logísticas necessárias para atender às demandas das diversas cadeias produtivas envolvidas, contribuindo, sobremaneira, para o desenvolvimento econômico regional e nacional. Portanto, considerando a fluidez territorial e sua importância regional, o Aeroporto Regional ajuda na redução custos com transportes terrestres, instalando as indústrias em áreas próximas ao terminal aeroportuário, se constituindo como um entreposto aduaneiro. Em outras palavras,

o aeroporto age como um deflagrador do desenvolvimento econômico regional, compondo diversas cadeias produtivas relacionadas às funções logísticas que, além de operar no tráfego de passageiros e mercadorias, servem também como promotores de um intercâmbio comercial, industrial e de serviços (MACIEL, 2018, p. 39).

Da maneira similar, Sposito (2007, n. p.) ressalta a importância dos transportes na conformação industrial paulista, observando que,



No Estado de São Paulo, movimentos de desconcentração da atividade industrial produtiva vêm se acompanhando de centralização do capital na metrópole paulistana. Novos padrões de localização industrial denotam a formação de eixos de transporte e comunicações que são escolhidos pelas empresas, constituindo territórios que se diferenciam por sua densidade de investimentos e de implantação de estabelecimentos industriais com fortes componentes tecnológicos. Aglomerações metropolitanas, não-metropolitanas e cidades que desempenham papéis intermediários na rede urbana experimentam completa redefinição de seus papéis, podendo se averiguar, então: - reestruturação urbana, decorrente da alteração das relações entre as cidades paulistas, e entre estas e outras cidades do Brasil e do exterior; - mudanças nas lógicas de organização dos espaços internos dessas cidades, conformando reestruturação da cidade.

Nas palavras de Sposito (2007), a desconcentração espacial de atividades econômicas, sobretudo, produtivas, da aglomeração metropolitana para o interior condicionam a reestruturação urbana no estado de São Paulo, acompanhada da centralização econômica e espacial dessas atividades na principal área metropolitana, a de São Paulo, seguida pela de Campinas. Esse fenômeno evidencia que

as novas centralidades ou as novas áreas de localização de estabelecimentos industriais são valorizadas nas escolhas locacionais de outros estabelecimentos, principalmente nas vias de circulação mais rápida, algumas delas eixos rodoviários interurbanos. Desse ponto de vista, mais um elemento se agrega a uma última conclusão: não se trata apenas de um momento do movimento contínuo de **estruturação** das cidades, mas da redefinição do próprio movimento por fortes transformações, cabendo a atribuição do conceito de **reestruturação** das cidades para melhor qualificar a urbanização que se realiza no período atual (SPOSITO, 2007, n. p, grifos do autor).

Especificamente em relação aos municípios estudados, aponta-se que o município de Campinas, sede da RAC e da RMC, teve na cana-de-açúcar e, posteriormente, no café as atividades que precederam a indústria e, até mesmo, possibilitaram que os capitais excedentes fossem reinvestidos na atividade industrial. Em razão disso, Campinas apresenta um crescimento expressivo na última metade do século XX, sobretudo nos setores de maior intensidade tecnológica.

Por outro lado, o município de Hortolândia é relativamente jovem, surgindo apenas na última década do século XX, mas, desde o início, tem nos ramos de maior intensidade tecnológica a sua maior expressão, com destaque para a IBM. Já a estância turística de Atibaia vivencia, com os condomínios industriais, um desenvolvimento do setor secundário expressivo, quando antes o que predominava eram as atividades



turísticas e agrícolas. Por fim, o município de Jarinu, contíguo à Atibaia, experiência, também com a instalação dos condomínios industriais no município, um *boom* da atividade industrial, sobretudo nos ramos mais intensivos em tecnologia.

Dessa maneira, convém mencionar que as demais questões pontuadas nos objetivos serão melhores explanadas e discutidas no período da defesa da tese, o qual será no início do ano vindouro. Destarte, as discussões e debates aqui realizados são breves e pormenorizados, não sendo possível encerrá-los aqui.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dadas às considerações anteriormente realizadas, é possível concluir que o papel do Estado foi alterado profundamente, passando de condutor para regulador. Ademais, é perceptível a crença, entre os entrevistados, de que a instalação dos condomínios promove mais benesses do que ônus para os municípios onde se instalam.

De modo geral, assiste-se na RAC a constituição de um processo que ainda está em curso, e que culmina nos eixos logístico-industriais, os quais possuem forte vínculo com o VCP e as diversas instituições presentes na área, sobretudo na RMC e em sua sede, o município de Campinas. Portanto, com base nas pesquisas de campo e entrevistas realizadas, é notório que os condomínios industriais representam a localização “ótima” ou “ideal” para as grandes indústrias, desempenhando, mais recentemente, um papel importante na divisão territorial do trabalho e/ou da produção e, conseqüentemente, atraindo unidades produtivas provenientes da descontração industrial ainda em curso no estado de São Paulo.

Referências Bibliográficas

CANO, W. Concentração e desconcentração econômica regional no Brasil: 1970/95. **Economia e Sociedade**, Campinas, n. 8, p. 101-141, jun. 1997

DINIZ, C. C. **A dinâmica regional recente da economia brasileira e suas perspectivas**. Brasília: IPEA, 1995.

FINATTI, R. Condomínios empresariais em áreas metropolitanas do estado de São Paulo: uma nova estratégia imobiliária. **Geosp**, São Paulo, v. 1, Esp., p. 11- 28, 2009.

FINATTI, R. Condomínios empresariais: iniciativas de origem imobiliária e sua expansão no território paulista. In: SPOSITO, E. S. (Org.). **O Novo Mapa da Indústria no Início**



do Século XXI: diferentes paradigmas para a leitura da dinâmica territorial do Estado de São Paulo. Vol.1. São Paulo: Editora da UNESP, 2015. p. 71-105.

HARVEY, D. **17 contradições e o fim do capitalismo.** Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014.

LENCIONI, S. Da cidade e sua região à cidade-região. In: LIMA, L. C.; ELIAS, D.; SILVA, J. B. da. (Org.). **Panorama da Geografia Brasileira I.** Vol. 1. São Paulo: Annablume, 2006. p. 65-76.

LENCIONI, S. A transformação sócio-territorial das principais áreas metropolitanas da América do Sul: Buenos Aires, São Paulo e Santiago. A importância da indústria inovadora e de alta tecnologia no caso de São Paulo e sua relação com as transformações sócio-territoriais. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, Montevideu, n. 13, 2009. **Anais...** XIII Encontro de Geógrafos da América Latina, Montevideu, 2009. p. 1-10.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, p. 133-148, 2011.

MACIEL, C. F. **As aerotropolis e a reestruturação do território metropolitano:** o caso do aeroporto internacional de Viracopos-Campinas (VCP). 2018. 320 p. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2018.

MENDES, A. A. **Quando o espaço determina a indústria: o exemplo do Condomínio Empresarial Atibaia.** 2007. 151 p. Tese (Livres-Docência em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2007.

MENDES, A. A. Condomínios Industriais em Atibaia-SP: o espaço mudando a indústria e as políticas territoriais. **Espaço e Economia**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 4, p. 1-11, 2014a.

MENDES, A. A. Condomínios industriais e empresariais no Brasil. A indústria automobilística e os novos espaços produtivos em Campinas (SP). **Finisterra**, Lisboa, Portugal, n. 97, p. 119- 134, maio 2014b.

MENDES, A. A. Quando o espaço determina as indústrias e as empresas: condomínios industriais e empresariais em Campinas-SP. **Geosul**, Florianópolis, v. 30, n. 60, p. 191-206, jul./dez. 2015.

MENDES, A. A. Condomínios Industriais e Plataformas Logísticas na Região Administrativa de Campinas (SP): eixos logísticos-industriais e os processos de formação da Aerotropolis de Viracopos. In: MENDES, A. A. (Org.). **Dinâmica locacional das indústrias:** fatores, agentes e processos. São Paulo: Blucher, 2020. p. 111-130.



ROSA, L. G. **A dinâmica espacial dos serviços hoteleiros e o turismo de negócios e eventos em Campinas.** 2009. 170. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2009.

ROXO, R. A formação urbana de Campinas (SP): de pouso à margem do caminho do ouro a lugar mundial. **GEOSUL**, Florianópolis, v. 35, p. 38-63, 2020.

SANTOS, R. R. **Indústria, território e desenvolvimento desigual na Região Metropolitana de Campinas:** tendências e modificações recentes. 2018. 324 p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. **Indústria e território em São Paulo:** a estruturação do multicomplexo territorial industrial paulista: 1950-2005. Campinas: Alínea, 2009.

SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e urbana no Estado de São Paulo. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, Espanha, v. 11, n. 245, ago. 2007.