

IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

O Aeroporto contemporâneo e a sua função como projeto urbano. O caso de Viracopos em Campinas (SP)

SESSÃO TEMÁTICA: Projeto urbano e desenvolvimento local: crise e perspectivas
para a prática e o conceito

Cristiano Ferrari Maciel
Puccamp
cristiano.fm@puccampinas.edu.br

Wilson Ribeiro dos Santos Junior
Puccamp
wilsoncaracol@gmail.com

Anderson Dias de Almeida Proença
Puccamp
anderson.d.proenca@gmail.com

O AEROPORTO CONTEMPORÂNEO E A SUA FUNÇÃO COMO PROJETO URBANO. O CASO DE VIRACOPOS EM CAMPINAS (SP)

RESUMO

O termo Aerotropolis sugere que uma nova forma urbana está surgindo através do desenvolvimento das áreas onde estão localizados os mais recentes aeroportos. Baseado na economia regional e na ideia de que este tipo de forma urbana oferece vantagens competitivas para as cidades, e para a região que o circunda, o aeroporto vem ganhando destaque dentro de outras áreas do conhecimento – como no urbanismo, na geografia e na economia. Neste ínterim, com a evolução do conhecimento científico embasado na interdisciplinaridade do aprendizado, aguça-nos a intenção de aprofundarmos a pesquisa sobre a função do Aeroporto - este servindo não apenas como uma infraestrutura de transportes, mas como um projeto urbano que ultrapassa as divisas administrativas tal qual o poder público está acostumado a gerenciar dentro do planejamento urbano tradicional. Esperamos contribuir para essa sessão temática ao apresentamos uma compreensão sobre a região do Aeroporto Internacional de Viracopos, situado na cidade paulista de Campinas. Segundo cálculos da Prefeitura de Campinas, a região sudoeste da cidade, onde está instalado Viracopos, será a que mais demandará investimentos para suprir as questões de saneamento básico e habitacional devido a intensa urbanização ocorrida nas últimas décadas. Assim, o intuito do artigo, sob o escopo da crítica, é apontar um viés de reflexão para posterior análise sobre a implantação de projetos urbanos em localidades carentes de infraestruturas básicas, repercutindo na ordem social das pessoas que ali habitam e convivem. *[Resumo com 232 palavras]*

Palavras-chave: Aeroporto. Projeto-urbano. Planejamento urbano-regional.

THE CONTEMPORARY AIRPORT AND ITS FUNCTION AS AN URBAN PROJECT. THE CASE OF VIRACOPOS IN CAMPINAS (SP)

ABSTRACT

The term Aerotropolis suggests that a new urban form is emerging through the development of areas where the newest airports are located. Based on the regional economy and upon the idea that this kind of urban form offers competitive advantages for cities and the region that surrounds it, the airport has been gaining attention in other areas of knowledge - such as urbanism, geography and economy. Meanwhile, with the evolution of scientific knowledge surrounding of an interdisciplinarity, sharpens us intend to deepen research on the function of the airport - nowadays not just serving as a transport infrastructure, but as an urban project that goes beyond the administrative management within the traditional urban planning. We hope to contribute to this thematic session to present an understanding of the region from Viracopos International Airport, in Campinas city. According to calculations of local government, the southwest region of Campinas city, where it is installed Viracopos International Airport and its ampliation, will be the most requested for social investments to address issues about housing and sanitation due to intense urbanization that occurred in recent decades. Thus, the purpose of the article, under the scope of criticism is to point a bias for further analysis on the implementation of urban projects in needy areas of basic infrastructure, reflecting on the social order of the people who live there. *[Abstract with 224 words]*

Keywords: Airport. Project-urban. Urban and regional planning.

1. INTRODUÇÃO

Atualmente, o setor de transportes aéreos cumpre um papel fundamental dentro da cadeia de suprimentos e de logística, sendo a aviação uma parte integrante da economia mundial contemporânea, atuando como agente facilitador do comércio internacional, além de conectar as pessoas em todos os continentes. Este protagonismo do transporte aéreo atua como matriz essencial do funcionamento, em rede, das economias globais, encurtando as distâncias, reduzindo o tempo e os custos dos meios de produção.

Em um contexto de integração econômica mundial, as cidades buscam adaptar-se à uma nova organização territorial em torno das redes globais do conhecimento, dos meios de produção e da informação. (Sassen, 2001; Castells, 2000).

Redes são instrumentos apropriados para a economia capitalista baseada na inovação, globalização e concentração descentralizada; para o trabalho, trabalhadores e empresas voltadas para a flexibilidade e adaptabilidade; para uma cultura de desconstrução e reconstrução contínuas; para uma política destinada ao processamento instantâneo de novos valores e humores públicos; e para uma organização social que vise à suplantação do espaço e invalidação do tempo. (Castells, 2000, p. 498).

Neste sentido, torna-se oportuno refletir com um viés multidisciplinar de observação no campo do Urbanismo sobre as transformações territoriais e os processos de requalificação espacial junto aos perímetros aeroportuários e adjacências.

A Aerotropolis¹ se configura, em suma, em uma expressão física urbana e geográfica do processo evolutivo tanto da aviação quanto dos meios de produção. Atua como um entreposto logístico de produtos, mercadorias e serviços, formando corredores de atividades econômicas, industriais e culturais ao redor de um complexo sistema de transporte aéreo. Assim, o aeroporto contemporâneo atua de forma mais ampla no cotidiano da sociedade, tornando-o indispensável para a economia local e regional, ampliando o intercâmbio comercial, industrial e de serviços entre as cidades e regiões.

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) registrou que no Brasil, ao longo do período entre 2004-2013, o volume de pessoas que utilizaram o transporte rodoviário interestadual foi ultrapassado pelo transporte aéreo. Em 2004, o transporte interestadual de passageiros de longa distância feito pelo modal rodoviário representava 69,2% dos passageiros

¹ Termo cunhado pelo Doutor em Sociologia John D. Kasarda. Formado em economia, professor de administração estratégica e sociologia urbana, Kasarda pesquisa formas urbanas, estrutura organizacional, desenvolvimento aeroportuário e crescimento econômico regional.

transportados, e o modal aéreo 30,8%. Em 2013, estes números se inverteram, sendo 60,4% de passageiros transportados via aeroportos contra 39,6% via estradas. Além disso, o mercado de carga aérea demandará maior capacidade operacional, além de bons terminais de pouso e decolagem. Desse modo, a infraestrutura aeroportuária deverá adaptar-se para atender a uma logística mais complexa nos próximos anos (ANAC, 2014).

Até pouco tempo atrás, tomando como estudo de caso a região sudoeste de Campinas, onde se localiza o Aeroporto Internacional de Viracopos, o mercado imobiliário não se interessava pela região circunvizinha ao aeroporto. Esta região não era tida como área de interesse para investimentos - incrustada na área rural do município e local de intensa aglomeração urbana de populações de baixa renda. Os governos local e estadual, por sua vez, raramente se interessavam por incluir essas regiões dentro dos planos de gestão e ordenamento territorial. Mesmo sendo explícitas as precariedades de cunho urbanístico e social encontradas na ocupação das áreas limítrofes ao sítio aeroportuário, desde sempre identificadas como áreas de exclusão social, com problemas sanitários, e formação de núcleos habitacionais sem as mínimas infraestruturas adequadas para a moradia, lazer, além da ausência de equipamentos de educação e saúde.

Nos últimos anos, sob o escopo da resignificação do aeroporto, e da sua importância para a atual dinâmica do setor industrial, e para os interesses do capital privado representado pelo mercado imobiliário, a região na qual o Aeroporto Internacional de Viracopos está inserido passa a ser de interesse para a aplicação de novos projetos urbanos de requalificação territorial. Campinas passa a presenciar ali a elaboração de um modelo de desenvolvimento urbano ao redor do aeroporto – uma morfologia urbana que corresponde à chamada Aerotropolis. (Kasarda, 2011).

Como forma de atender a coerência com a sessão temática escolhida, situaremos a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos no contexto atual da cidade de Campinas, entendendo-o como um projeto urbano, patrocinado tanto pelo capital privado como pelo capital público, dentro de uma proposta estratégica que se articula junto a um conjunto de ações e instrumentos de transformação do espaço em busca do desenvolvimento urbano.

Assim, o intuito do artigo, sob o escopo da crítica, é apontar um viés de reflexão para posterior análise sobre a implantação de projetos urbanos em localidades carentes de infraestruturas básicas, repercutindo na ordem social das pessoas que ali habitam e convivem.

2. O AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS, OS EIXOS DE TRANSPORTE, CIRCULAÇÃO E A DINÂMICA REGIONAL.

O desenvolvimento histórico das infraestruturas de transporte no Estado de São Paulo reforçou o caráter da região de Campinas como localização nodal na rede de circulação de mercadorias e deslocamento inter-regional de pessoas. A construção de rodovias e vias expressas, a partir da década de 1950, seguiu o mesmo desenho territorial que tinham as ferrovias construídas na segunda metade do século XIX. Estas, por sua vez, replicavam a estrutura de circulação das rotas bandeirantes e dos caminhos indígenas que, numa diagonal desde o litoral, atravessavam o planalto e a depressão periférica paulista rumo ao interior do continente

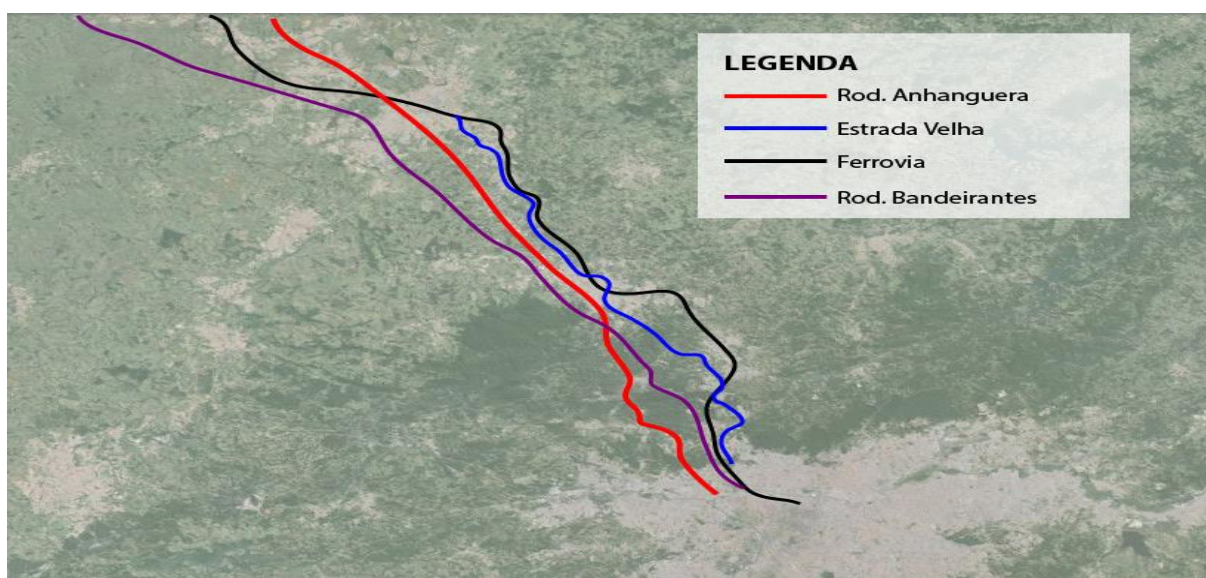


Figura 1 – Trajetos territoriais das infraestruturas de transporte entre São Paulo e Campinas ao longo da história: Ferrovia, Estrada Velha e Rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Fonte: *PROENÇA, 2013*.

Houve, ao longo da segunda metade do século XX, dois períodos distintos em relação a construção de rodovias, que impactam de forma distintas a expansão e a morfologia urbana da região de Campinas. A implantação da primeira geração de rodovias do estado de São Paulo, na década de 1950, da qual fez parte a Rodovia Anhanguera, refletiu um momento de mudança de paradigma no transporte nacional - ainda mais intenso no cenário estadual -, com o transporte rodoviário suplantando as ferrovias na circulação de cargas e deslocamento de pessoas no Brasil, recebendo praticamente todos os investimentos em infraestrutura de

transporte inter-regional desde então. A Rodovia Anhanguera se constituiu, juntamente com a Rodovia Anchieta, construída pouco tempo antes, no primeiro sistema planejado de autoestradas para ligar a produção do interior do estado com o porto de Santos.

A Rodovia Anhanguera teve um alto impacto na organização espacial da expansão do tecido urbano da região de Campinas, constituindo-se num eixo que estrutura o principal vetor de urbanização da região, onde se encontra a maior densidade populacional e o maior volume de deslocamentos intra-metropolitanos da região.

A partir da década de 1970, surgiram as rodovias de “autopistas confinadas”, com poucos acessos transversais no trajeto inibindo o crescimento urbano no seu entorno e permitindo velocidades mais altas para os veículos. Assim, foi implantada a Rodovia dos Bandeirantes (e posteriormente também o Anel Viário de Campinas) que, analisados pela escala interurbana, pouco se relacionam diretamente com a expansão urbana da região metropolitana, mas tem alto impacto na urbanização em escala regional.

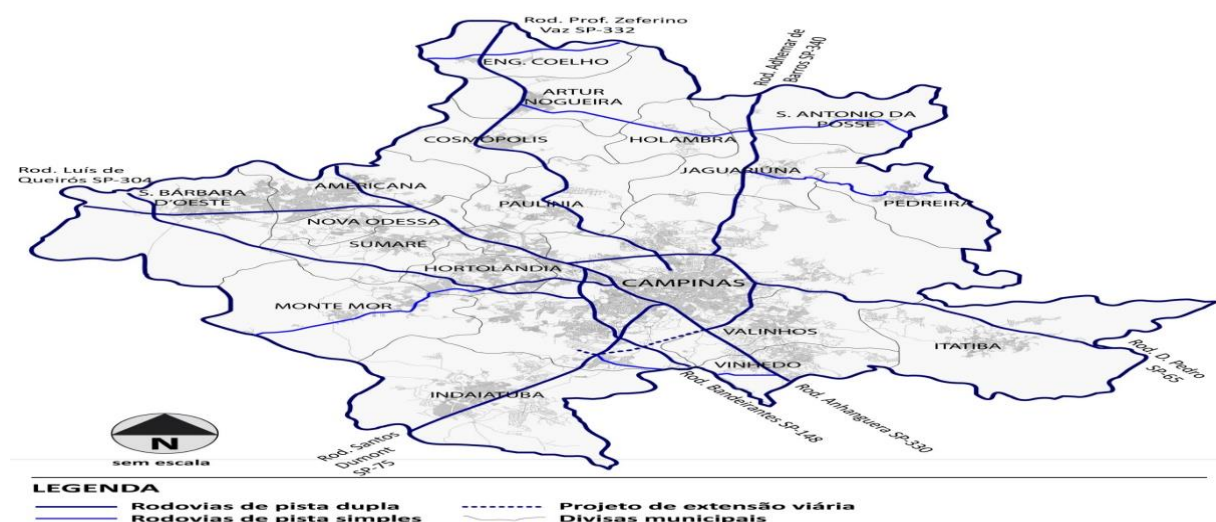


Figura 2 – Rodovias da Região Metropolitana de Campinas. Fonte: PROENÇA, 2013.

O contínuo investimento nas infraestruturas de transporte na região conflui com a expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos que potencializa ainda mais o papel da RMC como polo de conexão e circulação da produção de mercadorias em diversas escalas, as rodovias interligando a produção em escala inter-regional enquanto o aeroporto opera em escala nacional e internacional.

Analisando o vetor sudoeste da Região Metropolitana de Campinas, que receberá maior impacto em escala local devido ao processo de expansão do Aeroporto Internacional de Campinas, a presença das rodovias simultaneamente como impulsionadoras e barreiras da expansão urbana contribuem para a segregação espacial da região com a maior concentração populacional de baixa renda.

Como explicita a imagem abaixo, a Rodovia Anhanguera representa um limite entre as partes mais ricas (a direita da rodovia) e as mais pobres (a esquerda da rodovia) da região.

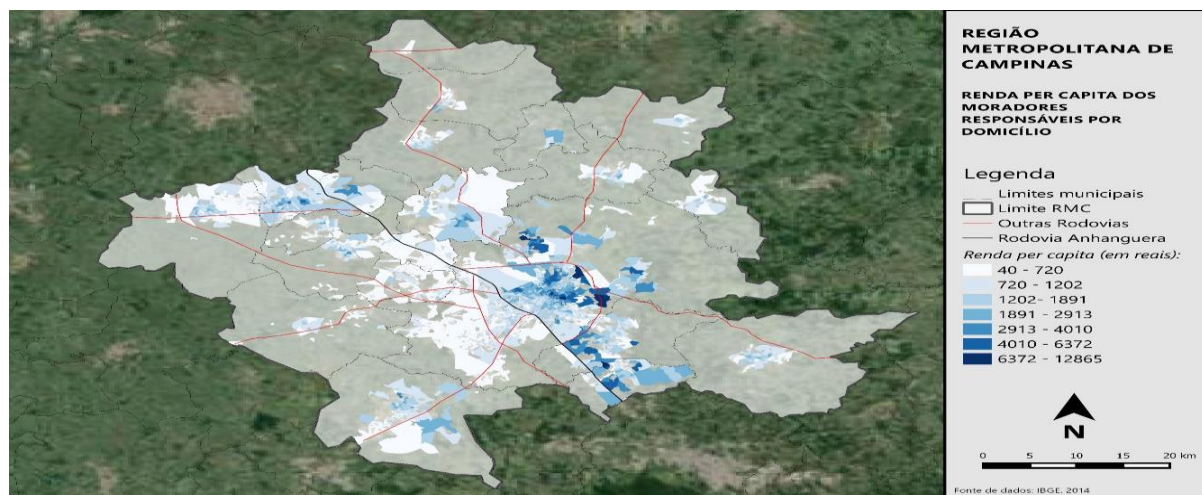


Figura 3 – Renda per capita dos moradores responsáveis por domicílios nos setores censitários. Elaboração: PROENÇA, Anderson. Fonte: Dados IBGE, Censo Demográfico 2010.

Cabe indagar, no âmbito deste artigo, quais serão os impactos que a infraestrutura a ser alocada e concentrada na região -onde se realiza a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos- desencadearão no território local, um ambiente de intensa expansão urbana caracterizado tradicionalmente pela vulnerabilidade social e ambiental.

3. O AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS E A REGIÃO SUDOESTE DE CAMPINAS

Para a compreensão do espaço urbano em Campinas, mais precisamente da região sudoeste do município, é necessário revisitar o período histórico recente de transformação de uma sociedade agrícola para uma sociedade industrial urbana que trouxe consigo uma população migratória em busca de melhores condições de emprego e renda, e que se

estabeleceu nos assentamentos distantes da região central de Campinas, inaugurando as periferias e reivindicando uma nova agenda social para a solução das complexidades e dos problemas causados pela ocupação desenfreada do território.

“(...) a adoção do padrão periférico de urbanização engendrou, a partir das necessidades crescentes postas à reprodução da força de trabalho e, principalmente, pela pressão do capital imobiliário e pelas novas contradições acentuadas pelas políticas urbanas, um processo de construção de conjuntos de casas populares em bairros periféricos. ” (Carvalho, 1991, p.102)

Na segunda metade do século passado ocorreu um intenso processo de transição do perfil territorial da cidade de Campinas com a abertura de novos loteamentos sem um devido regramento e controle no modo de assentamento das famílias, ampliando o perímetro urbano junto às áreas destinadas anteriormente às plantações de café, algodão e cana de açúcar. Surgem, então, as primeiras periferias urbanas de Campinas concomitantemente à ampliação da oferta imobiliária propiciada pela abertura de novas avenidas e conexões viárias interligando centro-periferia, fomentando o crescimento do perímetro urbano e reconfigurando o traçado da cidade.

A Campinas do período emblemático do café, radiocêntrica, passa a se tornar uma cidade urbana e industrial espalhada, tendo como mote propagador a construção de habitações operárias, de zonas destinadas a indústrias , e de corredores urbanos impulsionando os setores de serviços. Este período de transição corresponde à política nacional de desenvolvimento econômico industrial, com destaque para a instalação de indústrias ligadas ao setor automobilístico, máquinas pesadas, e de alimentos, tendo como resultado a destinação de imensas áreas para a instalação de um parque industrial em Campinas na região que compreende o eixo de um conjunto de novas avenidas interligando a região central à região sudoeste do município (Badaró,1986).

Neste cenário de transformação territorial, a cidade de Campinas passa a ser redesenhada e direcionada para vários pontos extremos do seu limite administrativo e político, com destaque para a maneira vertiginosa que se deu a formação de assentamentos precários em direção à região sudoeste, onde foram realizados diversos parcelamentos de extensas glebas rurais, distantes do tecido urbano consolidado, e próximos do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Constata-se assim, um processo de periferização do território liderado pelo ímpeto da industrialização e dos avanços do setor imobiliário resultando no assentamento de uma população (que migra do centro da cidade, devido ao aumento dos custos de moradia, e/ou que migra de outras cidades em busca de empregos no novo parque industrial do Estado de

São Paulo²⁾ que demandava, e segue demandando, ações afirmativas que providenciem maior infraestrutura no espaço urbano habitado.

Resulta deste momento de forte industrialização e de crescimento populacional uma grande segregação sócio espacial em Campinas, alocando a população de baixa renda nas periferias localizadas na região sudoeste do município sob a parcimônia gerencial e administrativa do poder público local, que, aliada ao mercado imobiliário e a especulação das áreas mais valorizadas (devido a qualidade do solo e ao preço da terra ³⁾) situadas na região norte/nordeste da cidade, patrocina a segmentação social em Campinas.

Assim, devido ao crescimento urbano segmentado em uma fração do território com o apoio do setor imobiliário, e outra fração do território deixada à margem da regulação, à espera de investimento público, e atenção aos instrumentos urbanísticos de infraestrutura, diversos vazios urbanos entre novos loteamentos foram ocupados na periferia sudoeste. Destinados originalmente para servirem às indústrias, estes locais receberam assentamentos de populações que não encontraram outra opção de se estabelecer na cidade que não fosse por meio de invasões e abertura de loteamentos irregulares.

Neste cenário descrito, o perímetro urbano sofre constantes alterações ao longo de toda a segunda metade do século passado (1950- 2000) promovendo uma verdadeira transformação das áreas rurais em áreas urbanas e propiciando uma forte dinâmica na abertura de loteamentos com ganhos financeiros para o setor imobiliário, para os proprietários das glebas rurais, sem que a população de baixa renda tivesse acesso a uma política pública que atendesse as suas demandas.

Esta dinâmica pode ser melhor compreendida através dos números encontrados na publicação da Prefeitura Municipal de Campinas, editada em 1998, intitulada “*Sumário de Dados Demográficos de Campinas*” onde analisa a população residente, suas taxas de crescimento e sua distribuição espacial ao longo dos anos 1970/80/90, os quais representam uma síntese sobre a formação da região sudoeste de Campinas e a dinâmica espacial do município em geral.

² A partir de 1960, como segundo polo industrial do Estado, com uma agricultura dinâmica, uma rede urbana desenvolvida e uma malha de transportes eficiente, a região de Campinas passaria a atrair fluxos migratórios crescente, elevando com isso suas taxas de crescimento demográfico. Campinas tornou-se o principal destino da migração estadual, superando todas as demais regiões do Estado, inclusive a Grande São Paulo. (Bernardo, 2002, pg. 26)

³ Coloca-se que, historicamente, o processo de crescimento e expansão das camadas populares de baixa renda não foi estimulado na região norte de Campinas, principalmente devido ao alto valor das terras, decorrente de sua excelente qualidade agrícola. A partir dos anos 2000 intensificam-se a abertura de loteamentos de alto padrão, condomínios fechados e bairros planejados direcionados a população de alta renda. Não é que não ocorre a presença de populações de baixa renda nesta região norte/nordeste que compreende os distritos de Barão Geraldo, Souza e Joaquim Egídio, mas não é preponderante. (Cisotto e Vitte, 2014) <http://www.revista.ufpe.br/revistageografia/index.php/revista/article/viewFile/931/611>

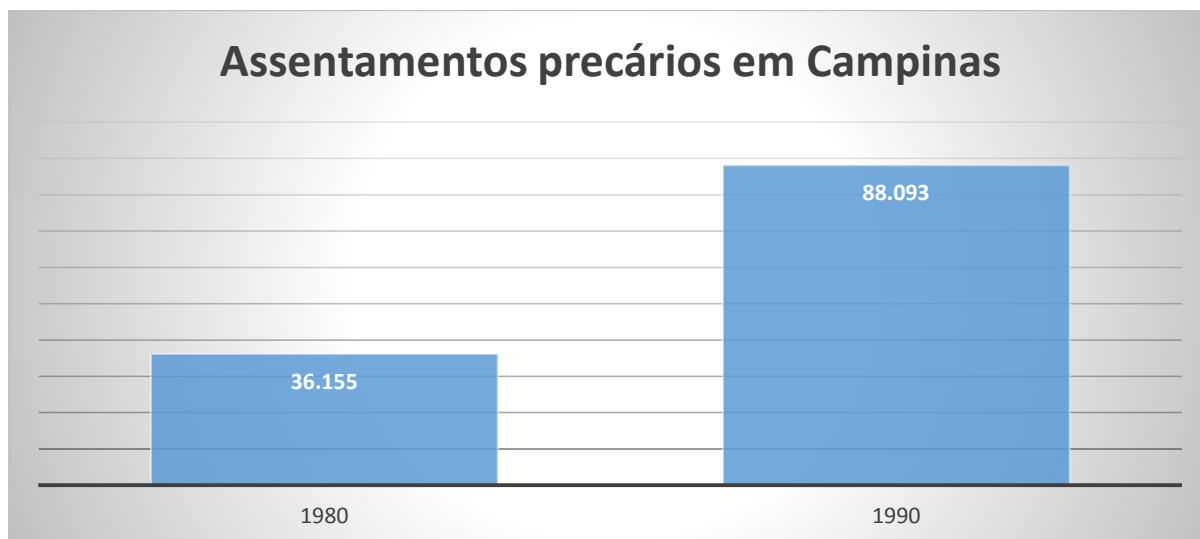


Gráfico 1 –Assentamentos precários em Campinas. Fonte: Sumário de Dados Demográficos de Campinas, 1998. <<http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/cadsumario.pdf>>

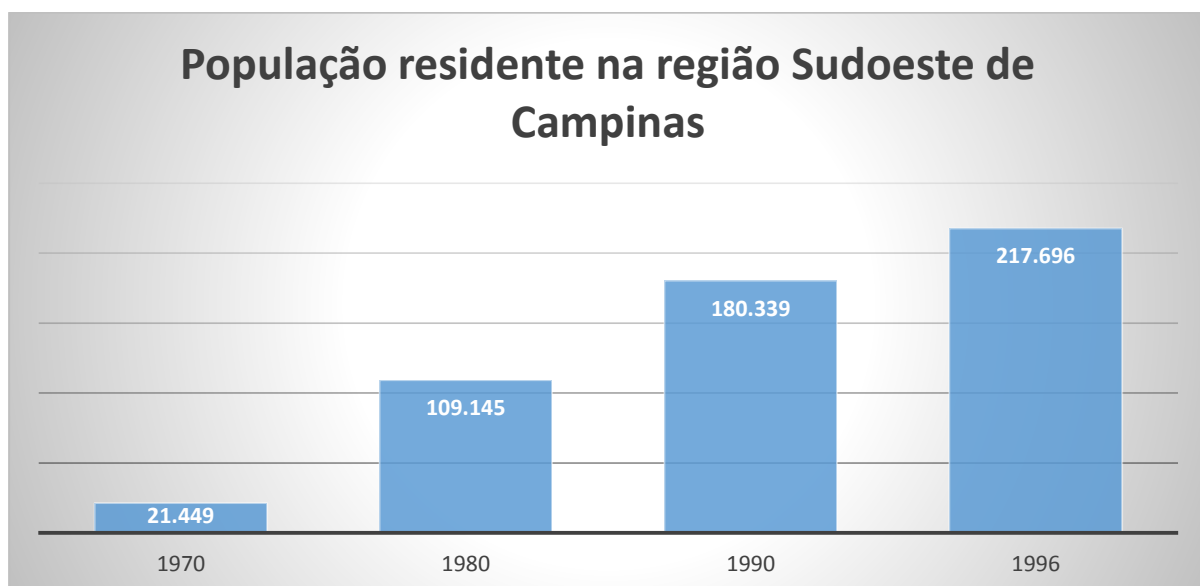


Gráfico 2 – População residente na região Sudoeste em Campinas. Fonte: Sumário de Dados Demográficos de Campinas, 1998. <http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/cadsumario.pdf>>

A partir de 1970, para tentar amenizar a questão da oferta da moradia popular na cidade, a companhia de habitação municipal –COHAB- passa a construir conjuntos habitacionais populares, além de fomentar o surgimento e a consolidação e diversos bairros na região

sudoeste, os quais ficaram conhecidos como *DICs*- uma menção à extensa área onde a municipalidade projetava formar os Distritos Industriais de Campinas, mas que não foram em sua totalidade ocupadas por indústrias.⁴

Assim, é na região circunvizinha do Aeroporto Internacional de Viracopos que ocorre com maior intensidade a ocupação periférica formada, em grande maioria, por uma população de baixa renda, acompanhando a localização das plantas industriais próximas aos trechos urbanos das rodovias Anhanguera, Santos Dummont, e as avenidas John Boyd Dunlop e Amoreiras, tornando-se os grandes eixos de irradiação dos fluxos populacionais que habitam a região sudoeste - representados pelos distritos Ouro Verde e Campo Grande.

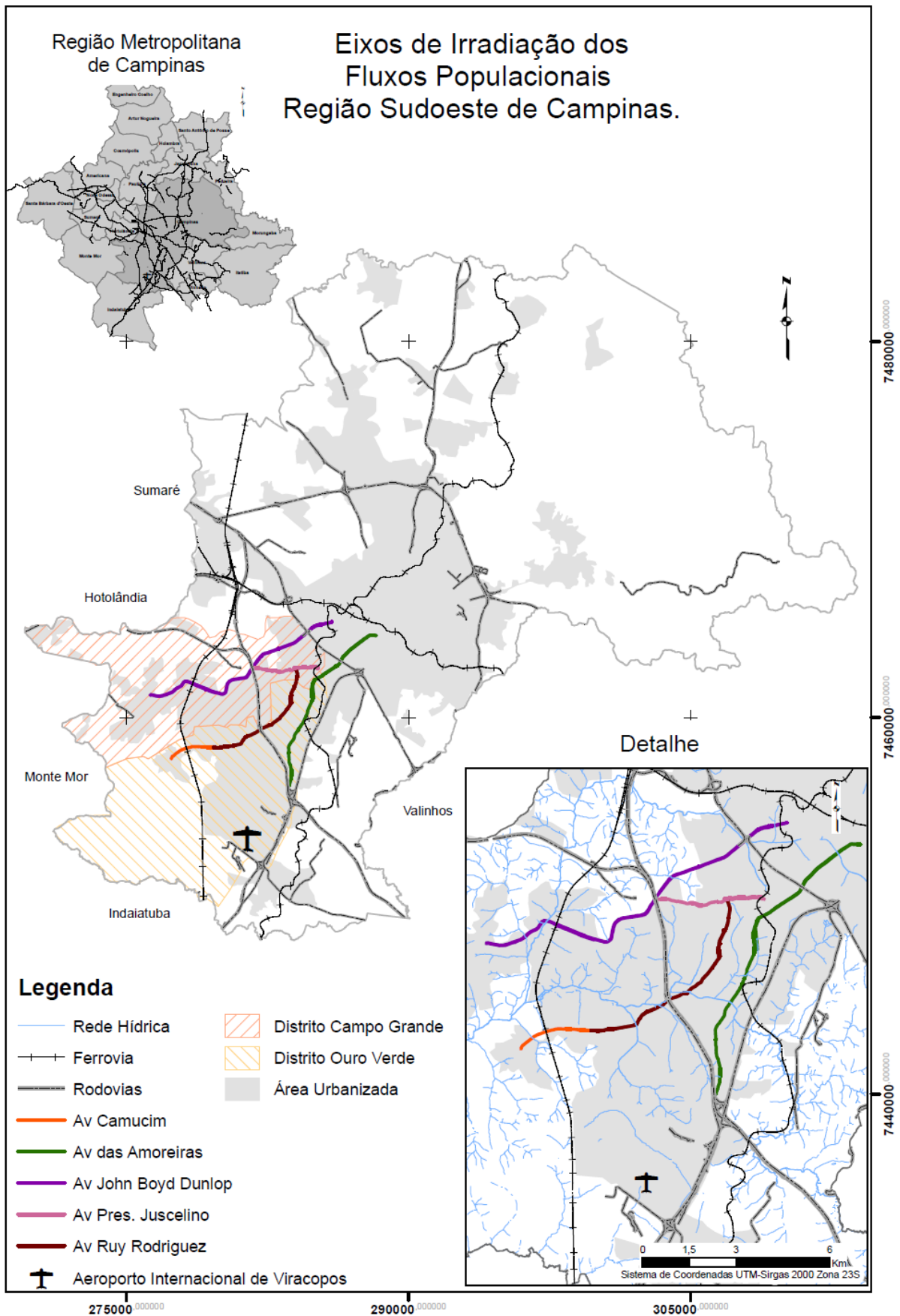
Seguindo este retrospecto, a região sudoeste da cidade será a que mais demandará investimentos para suprir questões de saneamento básico e habitacional devido a intensa urbanização ocorrida nas últimas décadas. O distrito do Ouro Verde reúne 140 bairros e 240 mil habitantes, enquanto que no Campo Grande são 90 bairros e uma população de aproximadamente 190 mil habitantes. As duas regiões, juntas, somam 40% da população total de Campinas.⁵

Neste sentido, é essa região periférica de Campinas, com o predomínio de moradias populares, ocupações irregulares, plantas industriais, guardando ainda um remanescente polo agrícola hortifrutigranjeiro, que passa a atrair as atenções pelo fato desta região ser circunvizinha à um grande complexo aeroportuário em fase de ampliação.

Assim, a região sudoeste de Campinas passa a atrair uma nova dinâmica de desenvolvimento, que incorporará importantes empreendimentos imobiliários, além de uma vasta e complexa rede de serviços advindos da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, sob o conceito Aerotropolis, o qual iremos tratar no tópico seguinte.

⁴ De acordo com a Prefeitura Municipal de Campinas, a região conhecida como o Distrito Industrial de Campinas (DIC) foi resultado da urbanização acelerada ocorrido na região sudoeste da cidade. Foram tornados de utilidade pública 4.400.000 m² de terra, que após a desapropriação passaram a receber infraestrutura e começaram a receber as indústrias e os moradores. (Barbosa, 2012, p.31) <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?down=000866956> (Maio 06, 2016)

⁵ Jornal Correio Popular – “Jonas oficializa criação dos distritos de Ouro Verde e Campo Grande” http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/09/capa/campinas_e_rmc/376469-jonas-oficializa-criacao-dos-distritos-de-ouro-verde-e-campo-grande.html (Maio 10, 2016)



Elaborado: Simone Bandeira de Souza e Cristiano Ferrari, 2016.
 Fonte: Banco de Dados da Pesquisa CNPq (Processo: 306447/2012-6 2013 a 2016), 2016.

4. AEROTRÓPOLIS COMO PROJETO URBANO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS?

O termo Aerotropolis sugere que uma nova forma urbana está surgindo através do desenvolvimento das áreas onde estão localizados os aeroportos. O princípio básico deste novo conceito é baseado na economia regional e na ideia de que este tipo de forma urbana oferece vantagens competitivas para as cidades e para a região que o circunda.

Até pouco tempo atrás, o aeroporto era tratado como um equipamento urbano que servia especialmente à esfera do setor de transportes e, portanto, foi progressivamente instalado em áreas distantes do centro urbano tradicional e do dia-a-dia das cidades.

Conforme os aeroportos, especialmente os mais novos e os que estão sendo ampliados e renovados, ao assumirem um papel de destaque em suas respectivas regiões, pode-se confirmar o roteiro no qual: *“O aeroporto deixa a cidade. A cidade segue o aeroporto. O aeroporto se transforma em cidade”* (Kasarda, 2011, p.21)

Os aeroportos, principalmente aqueles localizados em áreas metropolitanas, aos poucos, vem ganhando destaque em várias áreas do conhecimento – como no urbanismo, na geografia e na economia regional - articulando-se como um projeto urbano local de macro escala com reflexos no ambiente regional.

⁶ Citação criada pelo planejador holandês Maurits Schaafsma, responsável pela gestão do aeroporto internacional de Schiphol (Holanda) – aeroporto reconhecido por Kasarda como a primeira Aerotropolis ao alcançar a plena atividade e eficácia no mundo

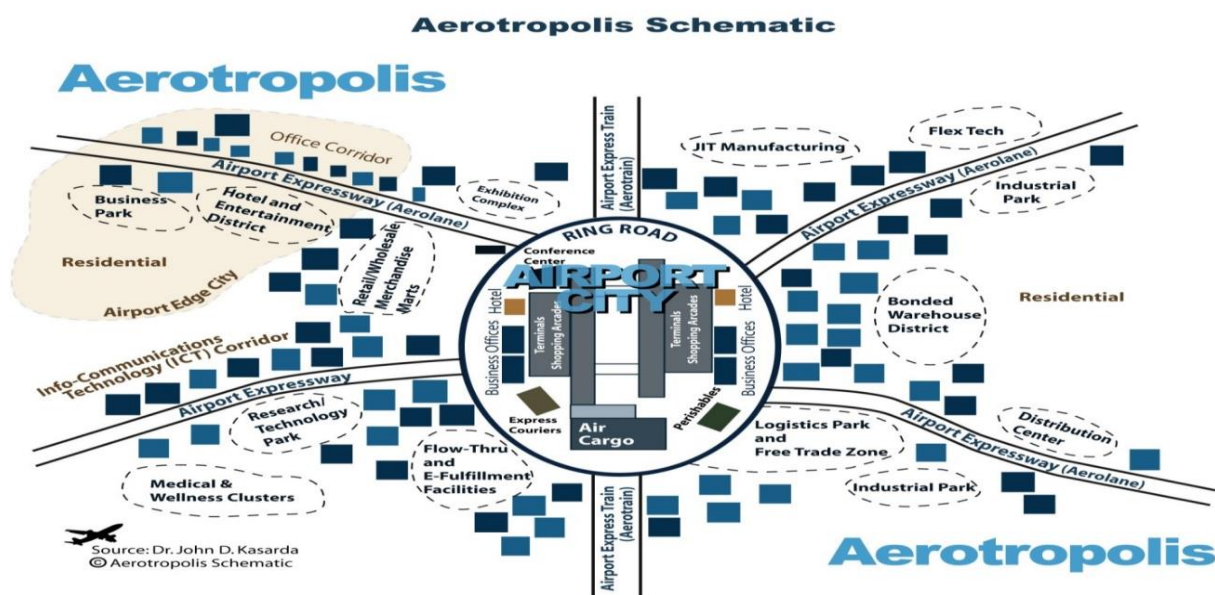


Figura 4 – Modelo esquemático da Aerotropolis. Fonte: <http://www.aerotropolis.com>

O intenso processo de urbanização e a formação de grandes centros urbanos, concentrando riqueza e pobreza sobre um mesmo território, dominou o cenário dos estudos sociais, econômicos e adentrou nas esferas de planejamento urbano a partir da segunda metade do século passado.

Os urbanistas, economistas, geógrafos, cientista sociais, planejadores urbanos, juntamente com os gestores públicos, buscavam uma correção nos rumos do crescimento urbano utilizando-se de planos de intervenção territorial por meio de projetos em larga escala e macrozoneamentos. Não é que este modelo de intervenção tenha se esgotado, mas o modo como se busca atender às necessidades em (re) qualificar o espaço urbano, e, ao mesmo tempo, propiciar a alocação de projetos de cunho econômico e de desenvolvimento para uma determinada região - tais como os dos aeroportos- estão no âmago dos projetos urbanos elaborados atualmente.

Projetos urbanos representam uma alternativa, sensível ao contexto, frente à tradição do planejamento estático que predominou no período anterior. O projeto urbano é considerado também a nova ferramenta flexível do planejamento. Assim, o corpo dos projetos mencionados consegue, em muitos casos, o suporte necessário de diferentes

atores, investidores e interessados para criar momentum nas flexíveis, privatizadas/privativas, e com frequência, fragmentadas economias pós-fordistas. No fim dos anos 80 e princípios dos 90, seguindo a liderança de cidades como Barcelona, Paris ou Londres, o projeto urbano foi adotado como 'bestpractice' e como política urbana explicitamente defendida. (Vescina, 2010, p. 38)

Desta forma, evidencia-se que o planejamento urbano atual parece perder o mote focado nos planos diretores tradicionais visto que o modelo de projeto urbano, praticado hoje, requer uma interconectividade das cidades em escala regional. Portanto, busca-se projetos urbanos que fomentem e possibilitem uma forma de sistemas de redes entre as cidades e as regiões, atendendo a uma ordem econômica das chamadas vantagens competitivas, constituindo-se em um urbanismo das oportunidades. (Porter, 1991).

A respeito das inovações no processo de produção industrial, da ampliação dos serviços bancários/financeiros, da tecnologia da informação impondo um novo ciclo de compreensão do espaço-tempo, somado a uma menor participação dos entes públicos no processo de investimentos em infraestruturas, surge a figura administrativa das parcerias públicas e privadas - onde as cidades se reorganizam em regiões de influência econômica. (Harvey, 1996).

Assim, os atuais projetos urbanos atuam de maneira a preparar a competitividade econômica das cidades a caminho da regionalização e, ao mesmo tempo, capacitá-las para o intercâmbio internacional.

De modo a localizar no tempo e no espaço as diferentes formas de manifestações dos projetos urbanos, emprestamos o exercício pedagógico feito pelo arquiteto e urbanista português Nuno Rodrigo Martins Portas resenhado pela professora e urbanista Lilian Fessler Vaz, no artigo *"Planos e projetos de regeneração cultural: notas sobre uma tendência urbanística recente"*.

Para Portas (1998), que retoma Campos Venuti, as intervenções através de projetos urbanos podem ser divididas em três tipos, denominadas de gerações urbanísticas. A primeira remete aos anos 60, ao fim dos CIAMs, às propostas inovadoras como a do Team X; a segunda, dos anos 70/80, enfatizava os espaços públicos, a diversidade e

as diferenças, a história e a memória, valorizando a arquitetura local e usando como modelos de programa a IBA de Berlim e o SAAL de Portugal; a terceira, dos anos 80/90, se insere num planejamento estratégico e se utiliza de projetos arquitetônicos de grife que contribuem para a formação de uma nova imagem urbana, tendo por paradigma Barcelona. Nos anos 90, os projetos da terceira geração foram também chamados de projetos de “requalificação urbana” e “regeneração urbana”. (PORTAS, 1998 apud VAZ, 2004, p.3)

Percebe-se que a cidade passa a ser tratada sob uma ordem estratégica no escopo de um projeto a fim de alcançar um desenvolvimento inovador em uma determinada área do território e que, por consequência, irradie uma interconectividade entre as demais regiões adjacentes.

Porém, no âmbito da crítica, podemos ressaltar que o referido modelo de projeto urbano de integração econômico- espacial requer a convergência de interesses e necessidades das comunidades impactadas pelo projeto, com foco na gestão urbana, para evitar que haja uma dominação do território pelo mercado imobiliário.

Este processo de urbanização setorizada, pontual, em determinados pontos do território, e a constituição de uma multiplicidade de espaços conectados pelas chamadas redes de fluxos de capital, de pessoas, de mercadorias, elementos culturais e históricos, passa a transformar o tradicional sistema urbano monocêntrico em um conjunto de vários centros urbanos interligados. (Ascher, 2010)

A relação do aeroporto com as áreas que fazem divisa ao sítio aeroportuário merecem especial atenção, e o planejamento urbano e regional torna-se, assim, uma disciplina fundamental no acompanhamento do desenvolvimento do complexo aeroportuário.

“Portanto, a compreensão do conceito da Aerotropolis pode nos ajudar a explicar melhor a intensa aglomeração de indústrias com produtos de alto valor agregado, sensíveis aos prazos, ou tempo de deslocamento (tanto no recebimento da matéria prima, como na entrega dos produtos), refletindo nas atividades de transporte e de logística em torno dos aeroportos que atendem, principalmente, os mercados metropolitanos mundiais. Desse modo, as disponibilidades de boas rodovias ligadas às malhas ferroviárias eficientes, aos empreendimentos portuários e às infraestruturas aeroportuárias, favorecem a inserção, em escala global, da economia regional junto às diversas cadeias de produção mundial. ” (SANTOS JUNIOR, Wilson R. dos; MACIEL, Cristiano F.; PROENÇA, Anderson D. A., 2015

O geógrafo Milton Santos manifesta em suas obras uma frequente preocupação em compreender o processo da urbanização contemporânea brasileira⁷, combinando o fortalecimento das políticas de desregulamentação da economia e a diminuição da presença do poder público na agenda de investimentos em infraestrutura.

Trata-se de uma importante abordagem a análise das dinâmicas territoriais a partir do desenvolvimento do meio técnico-científico informacional, onde a compressão espaço-tempo e a instantaneidade se constituem em um novo modo de viver no mundo contemporâneo. (Santos, 1994)

Santos e Silveira (2001) trazem uma melhor compreensão desta nova geografia urbana desenhada por meio das chamadas zonas de densidade/rarefação, fluidez/viscosidade, espaços da rapidez/ lentidão, espaços luminosos/ opacos.

Chamaremos espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidades técnicas e informacionais, ficando mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos. Entre esses extremos haveria toda uma gama de situações, permitindo-se debater a influência da abundância e da escassez do acesso às técnicas e à informação nos diferentes lugares (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 93).

É neste ambiente que se analisa o processo de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, focando as transformações em curso e a fragilidade dos assentamentos humanos já estabelecidos frente a mercantilização do território - atentando para o espaço apropriado e a relação social do projeto urbano com a comunidade que ali habita e convive (a relação do Aeroporto com a sua vizinhança, com o espaço das horizontalidades, da viscosidade e da lentidão).

Fomentar a interlocução entre os diversos agentes e atores sociais envolvidos neste tema possui um importante valor estratégico para a inclusão das comunidades que venham a ser impactadas pela transformação de uma região aeroportuária em um grande complexo econômico e industrial. Porém, para a obtenção de resultados positivos, as partes interessadas, tanto na esfera local, como regional, têm de estar envolvidas, e, principalmente,

⁷ Segundo Milton Santos, em “A Urbanização Brasileira”, para entendermos a relação homem e o ambiente construído, devemos estudar o espaço habitado pelo ser humano como um território “usado” com os usos e as morfologias construídas. É importante buscar compreender o funcionamento dos espaços dentre os seus mais diversos usos e atentar para os interesses de ordem econômica alocados na construção dos mesmos. (Santos, 2008)

serem ouvidas, no percurso desta nova organização territorial contemporânea - com consequências nos âmbitos urbano e social.

Tomando como irreversível a posição dos aeroportos como os modais de transporte indispensáveis para o desenvolvimento econômico contemporâneo, deve-se atentar para a região onde estão instalados e como a comunidade local e o aeroporto irão coexistir como uma unidade territorial heterogênea, complexa e desafiadora, o que demandará uma ferramenta de governança entre os agentes políticos, econômicos e as comunidades envolvidas.

5. CONCLUSÃO

Uma conclusão a se apontar como mote para uma pesquisa mais aprofundada a se realizar nos próximos estudos, é sobre a fragilidade do poder público em se apoderar de sua competência jurídica e institucional em busca de um planejamento integrado e não fragmentado.

Em um recente artigo intitulado *'El Castillo: territorio, sociedad y subjetividades de la espera'*⁸ os autores apresentam uma abordagem que repercute nesta conclusão sobre uma característica negativa do projeto urbano, quando este aponta para as regiões que, embora aguardem com expectativa não são contempladas no que tange a investimentos e uma urbanização adequada. (Álvarez; Cavieres, 2015)

Torna-se costumeira a marginalização da sociedade urbana desfavorecida economicamente, que é legada ao esquecimento por parte dos agentes públicos que atuam no planejamento urbano. Dentro desta sociedade agrupada em redes e assentada em territórios verticalizados, com baixa interlocução comunitária, cria-se um espaço à margem destes; forma-se uma sociedade com expectativas não atendidas de forma permanente, em um processo de naturalização deste modo de viver em espaços sem infraestrutura.

En síntesis, se trata de un territorio creado por la voluntad de fuerzas políticas, económicas y decretos jurídicos. Un territorio "vacío", distante y desarticulado de la

⁸ Álvarez, Cavieres | El Castillo: territorio, sociedad y subjetividades de la espera. Revista EURE. vol 42. No 125. 2016. pp. 155-174

ciudad, en el cual sus habitantes sienten haber sido depositados como “desechos”.
(Álvarez; Cavieres , 2015, p. 161)

De volta à hipótese, sim, o Aeroporto Internacional de Viracopos possui potencial para articular-se como núcleo de um projeto urbano na região onde está situado. Porém, caso o projeto urbano de ampliação deste equipamento, símbolo da economia globalizada, não se apropriar do território tanto horizontalmente quanto verticalmente, e encaminhar soluções frente às problemáticas sociais, urbanas e ambientais instaladas, configurar-se-á em mais um exemplo das críticas apontadas pelos geógrafos, filósofos, urbanistas e economistas citados neste texto - o projeto urbano não é para a cidade, mas para uma parte privilegiada da cidade.

BIBLIOGRAFIA

Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC. *Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos*. Brasília – DF. 2014. Acessado em 10 de maio de 2016
<http://www2.anac.gov.br/estatística/anuarios.asp>

Ascher, F. *Novos Princípios do Urbanismo /seguido de Novos Compromissos Urbanos* - um Léxico. Lisboa: Livros Horizonte, 2010.

Alvarez, A. M.; Cavieres, H. *El Castillo: territorio, sociedad y subjetividades de la espera*. Revista EURE, Santiago, v. 42, n. 125, p. 155-174, 2016. Acessado em 29 de maio de 2016.
<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612016000100007>.

Badaró, R. de S. C. *O plano de melhoramentos urbanos de Campinas (1934-1962)*. Dissertação de mestrado. USP- São Carlos, SP, 1986.

Bernardo, R. G. *Histórico de ocupação do solo no município de Campinas*. Dissertação de mestrado. USP – São Carlos, SP, 2002.

Borja, J. & Castells, M. *Local y Global: La Gestión de las Ciudades em la Era de la Información*. Madrid: Taurus, 1999.

Carvalho, Edemir. *Crise urbana e habitação popular em Campinas, 1870-1956*. Dissertação de mestrado. Unicamp. Campinas, SP, 1991.

Castells, M. A era da informação: economia, sociedade e cultura. In *A Sociedade em rede*. (p. 411 -439). São Paulo: Paz e Terra, 2000.

Cisotto, M. F.; Vitte, A. C. A natureza e a produção do espaço urbano: o exemplo do entorno da mata de Santa Genebra, Campinas (SP), Brasil. Revista de Geografia (UFPE) V. 31, No. 3, 2014.

<http://www.revista.ufpe.br/revistageografia/index.php/revista/article/viewFile/931/611>

Hall, Peter – *Cidades do amanhã* - Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX, São Paulo, Perspectiva, 1995.

Harvey, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 6 ed. São Paulo: Loyola, 1996.

Kasarda, J.D. *Airport Cities: The Evolution*. Airport World Magazine. 2013. Acessado em 01 de maio de 2016. www.aerotropolis.com/files/AirportCities_TheEvolution.pdf

Kasarda, J.D. & Greg, L. *Aerotropolis: the way we'll live next*. London: Penguin, 2011.

Kasarda, J.D. *Logistics & the Rise of Aerotropolis*. Real Estate Issues. 2000. Acessado em 01 de maio de 2016.

www.aerotropolis.com/files/2001_Winter_LogisticsAndTheRiseOfAerotropolis.pdf

Lefebvre, Henri. *Prefácio: a produção do espaço*. Estudos Avançados, São Paulo, 2013, Vol. 27, No. 79, 123-132, acessado em 05/05/2016. <https://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142013000300009>

Lipietz, Alain. *O capital e seu espaço*. São Paulo: Nobel, 1988.

Porter, M.E. *Vantagem competitiva: criando a sustentando um desempenho superior*. Rio de Janeiro: Campus, 1991.

Prefeitura Municipal de Campinas. *Sumário de Dados População Campinas e Região*. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. 1998. Acessado em 17 de maio de 2016. <http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/cadsumario.pdf>

Sassen, S. *The global city*: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press. 2d ed., 2001.

Sassen, S. *Sociologia da Globalização*. Porto Alegre: Artmed, 2010.

Santos Junior, W. R.; Proença, Anderson; Maciel, Cristiano. *O desembarque ruidoso das Aerotropolis como polos de rearticulação dos atuais territórios metropolitanos*. In: 7º Projetar - originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo: ensino, pesquisa e prática, Natal, RN, 2015.

Santos, Milton. *A urbanização brasileira*. 5. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

Santos, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

Santos, Milton. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico - científico informacional*. São Paulo: HUCITEC, 1994.

Santos, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

Santos, Milton. *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.

Santos, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1988.

Santos, Milton. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel, 1985.

Santos, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: HUCITEC. 1996.

Vaz, L. F. "Planos e projetos de regeneração cultural: notas sobre uma tendência urbanística recente." In: *Seminário da História da Cidade e do Urbanismo*, 2004, Niterói. Rio de Janeiro: PROURB/FAU/UFRJ, 2004. Acessado em 15/05/2015.

<http://unuhostedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1013>

Vescina, L. M. *Projeto urbano, paisagem e representação: alternativas para o espaço metropolitano*. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2010.

<http://pct.capes.gov.br/teses/2010/31001017103P1/TES.PDF>