

Rafael Kalinoski

Aeroporto de Guarulhos

(mais) um aglomerado supermoderno em São Paulo

Resumo

A academia brasileira tem feito um trabalho notável ao interpretar como o capital financeiro cria paisagens urbanas financeirizadas. Muito tem sido discutido sobre instrumentos como as operações urbanas consorciadas e as parcerias público-privadas e seus impactos no espaço urbano. No entanto, ainda é incipiente a discussão sobre como a concessão de projetos de infraestrutura de transporte a agentes privados também conforma na paisagem homogênea dos principais locais urbanos focados na reprodução do capital, como é o caso da Região Metropolitana de São Paulo. Este artigo toma a metrópole paulista como recorte empírico para desenvolver a ideia de “gradiente de especialização”, definida como a distribuição espacial de aglomerados supermodernos na metrópole, a partir de um “cerne metropolitano”. Ao focar na interpretação do aglomerado produtivo do Aeroporto de Guarulhos, o texto culmina no entendimento de que ele é mais um aglomerado supermoderno na metrópole, com características particulares, dada a especificidade de sua atividade-fim.

Aeroporto de Guarulhos

Supermodernidade

Metropolização

Cerne metropolitano

Gradiente de especialização

Abstract

Brazilian scholars have published notable works on how financial capital creates a financialized urban landscape. Several arguments have been discussed regarding how urban operations or public-private partnerships impact urban space. However, it is an open question how the concession of transportation infrastructure projects to private agents also conforms on such a homogeneous landscape that is typical to urban land focused on capital reproduction, which is the case of São Paulo metropolitan area. This paper takes São Paulo as the object of study to develop the idea of “specialization gradient”, defined as the spatial distribution of supermodern clusters in the metropolis from the “metropolitan core” to its surroundings. By focusing on the cluster surrounding Guarulhos Airport, this paper understands the airport area as another supermodern portion of the metropolis, with particular characteristics, given the specificity of its main activity.

Guarulhos Airport

Supermodernity

Metropolization

Metropolitan core

Specialization gradient

INTRODUÇÃO

Entender a produção da infraestrutura urbana e de transportes é fundamental para compreender o processo de metropolização. A infraestrutura aeroportuária, por exemplo, demanda um conjunto adicional de projetos de infraestrutura viária e de transportes coletivos para possibilitar o escoamento de cargas e de passageiros. O desenvolvimento urbano em torno de sítios aeroportuários apresenta, portanto, um desafio espacial e operacional para planejadores urbanos em função do grande porte físico desses projetos e de sua relevância na dinâmica metropolitana (ZAMBRANO, 2018).

Metrópoles destacam-se no cenário nacional e internacional por seus diferentes graus de especialização, seja em produtos, serviços ou funções que abrigam. Também se destacam pela sua visibilidade e conectividade com o cenário global. É comum, então, seu empenho em marketing urbano para competir com outras metrópoles pela atração de empresas e segmentos de mercado. Essa competição estrutura-se a partir do que seus administradores denominam “planejamento estratégico” (VAINER, 2013).

Nesse contexto, é comum que os aeroportos sejam tratados como uma porta de entrada do capital global na metrópole. Do mesmo modo, são pontos de acesso de turistas, cujos hábitos de consumo integram ações estratégicas que buscam o desenvolvimento econômico de uma região. Os aeroportos são, em síntese, ponto de acesso do mundo à metrópole. Daí o empenho pelo alcance de arquitetura icônica, midiática e vultosa, típica dos grandes aeroportos internacionais e do poder que o capital financeiro tem de homogeneizar lugares. Como resultado, há lugares tão homogêneos, a ponto de a semelhança ser mais surpreendente do que a diferença, numa espécie de negação do lugar onde a metrópole se insere e da história que carrega (LENCIONI, 2011)

Comumente, os terminais aeroportuários bra-

sileiros contrastam com as áreas de seu entorno, já que historicamente localizam-se nas franjas urbanas, distantes do epicentro das funções especializadas das metrópoles. O aeroporto de Guarulhos, que este texto tomará como base empírica para discussão, fica próximo do que poderia ser considerado o espaço periurbano de Guarulhos, entre o centro da cidade e a Serra da Cantareira (figura 1).

As funções especializadas da metrópole, no entanto, tendem a se agrupar em aglomerados centrais. Dois claros exemplos desses aglomerados na metrópole de São Paulo são as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) Faria Lima e Água Espraiada. São porções de território urbano com arquitetura e infraestrutura notoriamente superiores ao conhecido padrão de obras, muitas delas inacabadas, nas cidades brasileiras.

No entanto, os aglomerados a que este texto chama de “supermodernos” são pequenas porções espaciais da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), composta de 39 municípios. Entende-se que seu nível de modernidade está além da cidade como um todo, por localizarem-se em meio a uma imensidão de impasses da gestão metropolitana e da política urbana. Nota-se que, à medida que se afasta do **cerne da metrópole**, há um **gradiente de especialização** em direção às franjas urbanas: de funções mais especializadas no centro da cidade a serviços mais ordinários em suas bordas.

O objetivo geral deste texto é discutir o papel desempenhado pelo aglomerado produtivo do Aeroporto de Guarulhos no contexto metropolitano, utilizando-se de revisão bibliográfica e de observações empíricas. De início, são feitos esclarecimentos conceituais sobre as categorias que a discussão utiliza, de modo a culminar no recorte espacial mais adequado para a análise empírica. Na segunda seção, são explicadas as ideias de “gradiente de especialização” e de “supermodernidade”, propostas para a discussão da espacialização dos aglomerados supermodernos

Figura 1:
Localização
do Aeroporto
de Guarulhos)



na metrópole. Na terceira seção, as características morfológicas do aglomerado produtivo do Aeroporto de Guarulhos são objeto de discussão, de modo a esclarecer como ele quebra com o “gradiente de especialização” e reforça traços do capitalismo global na metrópole.

ESCLARECIMENTOS CONCEITUAIS

Cabe de antemão discutir a diferença entre área metropolitana e região metropolitana (RM) no contexto brasileiro. Firkowski aponta que “tratar o tema da região metropolitana na perspectiva acadêmica é sempre um desafio, na medida em que tendemos a idealizar sua compreensão priorizando o que poderíamos denominar de ‘pureza conceitual’” (2012, p. 21). Em tese, a autora explica que, enquanto a área metropolitana é um processo de natureza espacial, a RM é um processo de natureza institucional.

Inclusive, pode-se afirmar categoricamente que a RM é, atualmente, um recorte institucional trivial no Brasil, pois virou meio de intervenção política no espaço. As RMs têm sido criadas “[...] como única perspectiva da proposição de ações integradas e que extrapolem os interesses de um único município” (FIRKOWSKI, 2012, p. 35), a despeito de outras possibilidades de se resolver problemas conjuntamente, como os consórcios intermunicipais ou a formalização de aglomerações urbanas, microrregiões e Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDES).

Desde a redemocratização brasileira e a delegação da institucionalização de RMs aos estados da federação, a prática parece se apresentar de modo descompromissado com o conhecimento acadêmico sobre dinâmica metropolitana. Para respaldar essa afirmação, cabe destacar que o número de RMs institucionalizadas pelos estados do Brasil é muito maior que o número de áreas urbanas que o estudo da Região de Influência das Cidades (REGIC) de 2007 (IBGE, 2008) considera como metrópoles. Havia 51 RMs institucionalizadas em 2012 (FIRKOWSKI, 2013, p. 37), ao passo que o REGIC caracterizou somente 12 como metrópoles em 2007, categorizadas em “grande metrópole nacional” (São Paulo), “metrópole nacional” (Brasília e Rio de Janeiro) e “metrópole” (Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Alegre, Salvador e Recife).

O REGIC representa, portanto, o esforço necessário para trazer ao campo prático o estabelecimento de critérios fundamentados pelo campo teórico. Nesse cenário, o Estatuto da Metrópole (Lei 13.089/15) apresenta uma tentativa de conter a criação desenfreada de RMs no Brasil, ao

passo que define metrópole como:

espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (Lei 13.089/15, Art. 2º, inciso V).

A área metropolitana, por sua vez, é um conceito que busca resgatar a essência do termo “metrópole”. Refere-se à porção da RM que de fato apresenta características de metrópole, ou seja, apresenta a “pureza conceitual” do termo, pois desempenha funções importantes e está inserida num cenário maior de integração entre cidades, além de abrigar funções de ordem superior em matéria de gestão, direção e decisão. No contexto brasileiro, pode-se dizer que toda área metropolitana integra uma RM, mas nem toda RM compreende uma área metropolitana (FIRKOWSKI, 2012; 2013).

Após apontar a polissemia do termo “metrópole”, Lencioni (2017, p. 201) lista pontos comuns que podem ser seguramente utilizados para caracterizar uma metrópole, quais sejam: ter tamanho expressivo, oferecer gama diversa de serviços de ordem superior, oferecer gama diversa de serviços de ordem superior, constituir-se em lócus privilegiado de inovação, ser ponto de entrada de fluxos de informação e comunicação e, por fim, ser um nó das redes de transporte, comunicação, informação, cultura, inovação, consumo e poder, ou da própria rede de cidades.

Tendo isso como premissa, não restam dúvidas de que São Paulo é representativa do conceito “puro” de metrópole. Afinal, é um nó elementar na rede brasileira de cidades, sendo definida como Grande Metrópole Nacional pelo REGIC (IBGE, 2008). Além disso, São Paulo é o principal nó de conexão entre o Brasil e a rede mundial de cidades, seja pelo fluxo virtual de capital (a única bolsa de valores brasileira fica em São Paulo), seja pelo fluxo físico de pessoas e mercadorias (o maior aeroporto do país também fica na RMSP). A cidade canaliza a entrada de novos produtos e serviços no Brasil e, por bem ou por mal, figura em rankings internacionais que discutem diversas questões metropolitanas, como desigualdades, população, área, trânsito, políticas urbanas ou poluição, denotando sua importância em nível mundial.

No que diz respeito ao transporte aéreo, sabe-se que a maioria dos voos internacionais que conectam o Brasil a outros países tem São Paulo como origem e destino. Aeroportos são, portanto, faceta explícita de uma sociedade urbanizada vivendo em rede. São

agentes da globalização, por permitirem conexão entre metrópoles em quaisquer continentes (FREESTONE & BAKER, 2011). A pandemia do novo coronavírus é uma demonstração clara dessa interligação, já que a circulação de pessoas entre vários países, por viagens aéreas, potencializou a disseminação da doença. O Aeroporto de Guarulhos é apontado, inclusive, como a porta de entrada do primeiro caso registrado no Brasil.¹

Dada a importância do terminal na conexão da RMSP com o mundo, entende-se que, mais do que estar na região metropolitana, o Aeroporto de Guarulhos está na área metropolitana, pois desempenha papel indispensável para caracterizá-la como metrópole, na medida em que contribui com sua consolidação como nó da rede mundial de cidades, por meio de rotas que conectam o Brasil às Américas, à África, à Ásia e à Europa diariamente.

O recorte da RMSP como um todo, com seus 39 municípios, pode não ser, então, o mais adequado para entender o papel de São Paulo num cenário mais amplo, global, posto que as funções administrativas, gerenciais e de comando estatal aparecem concentradas em um recorte muito menor, que aqui será chamado de **cerne metropolitano** (figura 2).

Restringir este texto ao estudo do cerne metropolitano não significa, no entanto, dizer que as áreas industriais mais afastadas não configuram o “fato metropolitano” (FIRKOWSKI, 2012). Afinal, os movimentos pendulares entre áreas industriais, residenciais e gerenciais também são característica do fenômeno metropolitano. Essa restrição significa, apenas, que a discussão se concentrará em um recorte muito menor que a RM, menor inclusive que a área metropolitana: a discussão foca no cerne dessa área. Isso porque busca

compreender algo muito mais específico, que é a localização e o papel dos aglomerados supermodernos, que concentram o comando da metrópole e suas funções mais especializadas, estabele-

¹ Informação disponível em: CHARLEAUX, J. P. Coronavírus: o primeiro caso no Brasil e o risco de pandemia. Nexo, 26 fev. 2020. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2020/02/26/Coronav%C3%ADrus-o-primeiro-caso-no-Brasil-e-o-risco-de-pandemia>. Acesso em: 20 maio 2020.

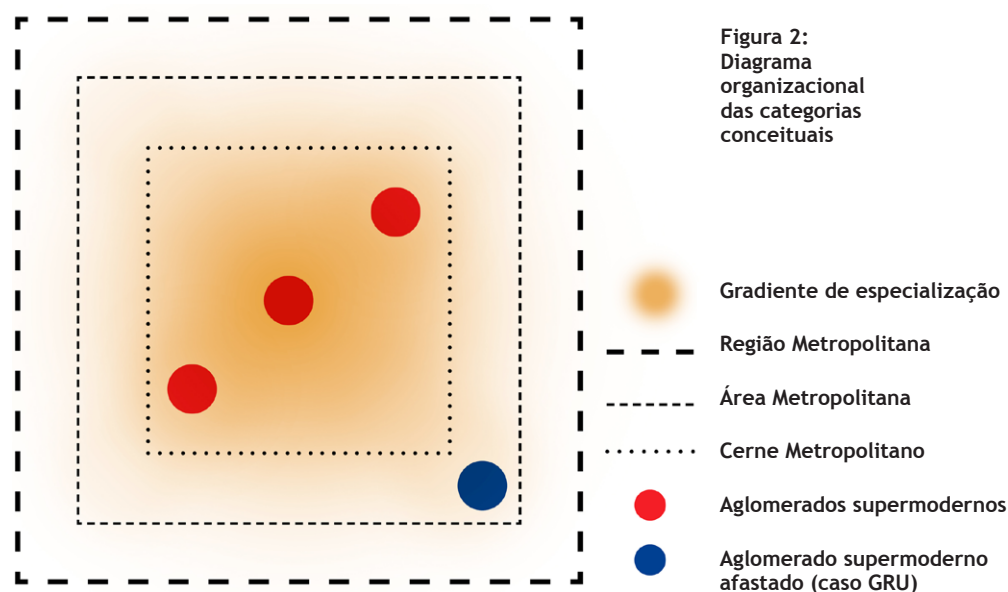
cendo sua interface com o mundo.

A partir do entendimento de que o aglomerado supermoderno em torno do Aeroporto de Guarulhos compõe a área metropolitana, ou seja, é essência da caracterização de São Paulo como um nó na rede mundial de metrópoles, tratar-se-á, a partir de agora, da relação entre esse aglomerado e o cerne metropolitano. Este, um recorte de difícil delimitação, quiçá nem mesmo estática, mas certamente circunscrito na área metropolitana.

Pode-se considerar, com cautela, que a difusão da indústria e a concentração de aglomerados supermodernos que vêm surgindo por vias de instrumentos políticos de intervenção no espaço (como OUCs, PPPs ou concessões), integram o que Lencioni chama de “metamorfose metropolitana”. Entende-se que essas intervenções conformam uma “fase superior da urbanização”, onde a cidade é reconstruída na circunscrição de áreas há décadas densamente urbanizadas, como é o caso do vetor sudoeste de São Paulo e do entorno do aeroporto em Guarulhos. Trata-se de “uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização” (2011, p. 135).

Por ser menos palpável morfologicamente, é difícil, talvez até impossível, determinar onde se inicia e onde finda o cerne metropolitano, pois ele tende a se apresentar como um “fenômeno”, e não necessariamente como um recorte físico. Embora seja possível delimitar aglomerados como sendo áreas que contêm as funções econômicas mais relevantes na tomada de decisões, bem como a gestão de atividades que venham a impactar no território nacional, os limites (se é que assim se pode chamar) do cerne metropolitano são dinâmicos e dissolvem-se pela conubação de municípios da RM. Trata-se, portanto, de um

Fonte: Elaboração do autor (2018).



fenômeno fluido, que se denominou **gradiente de especialização**.

GRADIENTE DE ESPECIALIZAÇÃO E SUPERMODERNIDADE

O gradiente de especialização exibido na figura 2 ocorre porque os aglomerados especializados tendem a se concentrar no centro, ou centro expandido, das metrópoles, inclusive agrupados de acordo com o segmento de atuação (bancos próximos de bancos, sedes de empresas próximas de sedes de empresas). O aglomerado da Faria Lima, por exemplo, tem como foco o mercado financeiro, ao passo que o aglomerado do aeroporto de Guarulhos tem como foco as empresas relacionadas à economia aeroportuária, como o setor hoteleiro, o logístico e o de locação de veículos. Do mesmo modo, as unidades residenciais são, cada vez mais, produzidas de modo a agrupar os iguais, classificando-os pela renda familiar e perpetuando padrões crônicos de segregação urbana.

Comumente, os aglomerados são áreas urbanas que passaram por grandes modificações viabilizadas por novos instrumentos de intervenção do capital financeiro no espaço urbano, como as OUCs, a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), os Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs), as Parcerias Público-Privadas (PPPs) ou as concessões para administração e exploração de serviços públicos. A expansão econômica do Brasil com pico em 2010, quando o PIB cresceu 7,5%, coincidiu, inclusive, com os primeiros estudos (MCKINSEY & COMPANY, 2010) que levaram à adoção do modelo de gestão privada dos aeroportos metropolitanos, política que atualmente se expande para as cidades médias no interior dos estados (KALINOSKI & FARIA, 2019).

Estas intervenções do capital financeiro no espaço urbano fazem com que as áreas “contempladas” não correspondam, necessariamente, à dinâmica da cidade como um todo, pois são espaços muito mais desenvolvidos, com arquitetura diferenciada (Edifícios Classe A, na denominação do mercado imobiliário), infraestrutura plena e comércio altamente especializado de produtos e serviços, voltado para segmentos populacionais específicos. Por consequência, o preço do solo nessas localidades também é mais elevado.

É comum que grandes corporações nacionais e internacionais tenham sua sede brasileira circunscrita nesses aglomerados, cujas incorporadoras costumam alugar por laje, em vez de unidades, dando a essas empresas a liberdade de adequar suas atividades às plantas livres de condomínios empresariais, que dispõem de serviços essenciais como valet, por-

taria, ar-condicionado e fibra óptica centrais, limpeza e segurança (SANFELICI, 2013; SANFELICI & HALBERT, 2019).

Observações de campo permitem identificar que essas grandes empresas têm suas atividades localizadas no interior da OUC Água Espraiada, ao longo das avenidas Berrini e das Nações Unidas (Globo e Vivo como exemplo das brasileiras; Nestlé, Hyatt, Hilton, Allianz, como exemplo das internacionais). Do mesmo modo, os shopping centers inscritos nas OUCs Água Espraiada e Faria Lima (shoppings Morumbi e Iguatemi, respectivamente) são aqueles voltados para consumidores de alta renda e pertencentes a empresas de capital aberto (Multiplan e Iguatemi, respectivamente). Esses centros comerciais buscam alugar seus espaços para as cobiçadas “*signatures*”.² Diversos empreendimentos comerciais destas regiões supermodernas são de propriedade de Fundos de Investimento Imobiliário (FIIs), que também aumentam o lucro extraído do solo por meio da venda de unidades residenciais no entorno da localização de marcas *signature*.

Apesar de aglomerados altamente especializados para segmentos restritos de empresas e consumidores estarem na área de São Paulo conhecida como centro expandido,³ outros aglomerados podem surgir em áreas distantes do cerne da metrópole. Esses novos aglomerados trazem consigo o significado explícito do processo de metropolização do espaço,⁴ já que expandem a área urbana que configura o “fato metropolitano”.

O Aeroporto de Guarulhos é bom exemplo desse fenômeno, pois quebra com o que se denomina “gradiente de especialização”, ao trazer para longe do cerne metropolitano de São Paulo produtos e serviços altamente especializados para o segmento da aviação e seus usuários. Por suas peculiaridades operacionais, demanda vasta área urbana e leva para fora do vetor sudoeste um aglomerado que desempenha papel imprescindível na inclusão da metrópole na rede mundial de cidades.

Localizado próximo do centro do município de Guarulhos, o aeroporto é rodeado por bairros com infraestrutura precária, construções inacabadas, ruas estreitas e córregos malcuidados. Após a concessão do Governo Federal à concessionária *GRU Airport*,

2 Jargão utilizado pelo mercado imobiliário para se referir a marcas de alto padrão.

3 Compreende o vetor sudoeste, que se estende do centro, passando pela Av. Paulista e ao longo do Rio Pinheiros.

4 Não confundir com “região-metropolização” do espaço, referindo-se à inclusão de novos municípios na RM para fins de obter financiamentos específicos do Governo Federal pensados para municípios que integram RMs, ignorando a presença ou ausência do “fato metropolitano”.

em 2014, para a administração e exploração do terminal, o sítio aeroportuário e seu entorno imediato passaram a configurar, mais do que antes, uma área supermoderna da metrópole.

A ideia de supermodernidade foi introduzida no pensamento do espaço urbano a partir de Augé (2005) e sua definição de “não lugares” para descrever espaços transitórios que não possuem significado que lhes permitam ser definidos como “lugar”, na acepção de carregar consigo traços característicos da memória de um povo. Ao contrário do “lugar” e sua carga de significado na vida das pessoas, o “não lugar” é a antítese da vivência urbana, pois é um espaço efêmero de transitoriedade. Como exemplo disso, quartos de hotel, aeroportos, estações de comboio, supermercados ou *fast food* idênticos em todas as cidades ou países. Os “não lugares” são espaços que fomentam a ignorância da utilização do espaço, inviabilizando impressões singulares pelo excesso de referências midiáticas que trazem consigo. Esse excesso de referências midiáticas é muito característico do que Ascher chama de terceira modernidade, ao afirmar que “estamos verdadeiramente modernos e cada vez mais depressa” (2004, p. 30, tradução minha). Essa homogeneização do espaço pelo capital global integra o processo a que se denomina “metropolização”. Assim, é seguro afirmar que as metrópoles e a homogeneidade que lhes é dada pela concentração e centralização do capital são a gênese do não lugar.

A esses mesmos grupos globais com alto poder de investimento e voltados para segmentos muito específicos, convém a localização próxima de aeroportos. Não só por transitarem aí seus potenciais consumidores, mas também pela conectividade física de seus empregados e produtos, que dependem do terminal aeroportuário para sua circulação na rede mundial. Embora a localização de escritórios gerenciais em volta de aeroportos ainda não seja uma prática comum no Brasil (ao contrário do que ocorre nos Estados Unidos), o texto observará, em seguida, que as empresas atuantes no entorno do Aeroporto de Guarulhos são franquias e bandeiras de grandes corporações nacionais e internacionais, e que a infraestrutura pública de acesso aos terminais (além dos próprios terminais) é administrada por concessionárias vinculadas a grandes grupos empresariais especializados na administração de serviços públicos no Brasil.

(MAIS) UM AGLOMERADO SUPERMODERNO

Os modelos de administração privada de aeroportos estimulam sua prevalência como centros de consumo de produtos e serviços e configuram uma paisagem

financeirizada. Inevitavelmente, nos países desenvolvidos, os aeroportos se apresentam como concorrentes aos tradicionais “*central business districts*”, na medida em que atraem para seu aglomerado diversas atividades e empresas que até algumas décadas não considerariam situar-se fora das áreas centrais. Nesse cenário, os aeroportos são uma força de descentralização de atividades nas cidades pós-industriais (FREESTONE & BAKER, 2011).

No cenário brasileiro, o Aeroporto de Guarulhos (GRU) detém quase que hegemonicamente o posto de conexão física com outros países. Para sair do Brasil, é mandatória a conexão em um aeroporto metropolitano, sendo a maior parte das conexões sediadas no GRU, especialmente depois da alta capacidade operacional que lhe foi atribuída com as obras realizadas pela concessionária para a Copa de 2014.

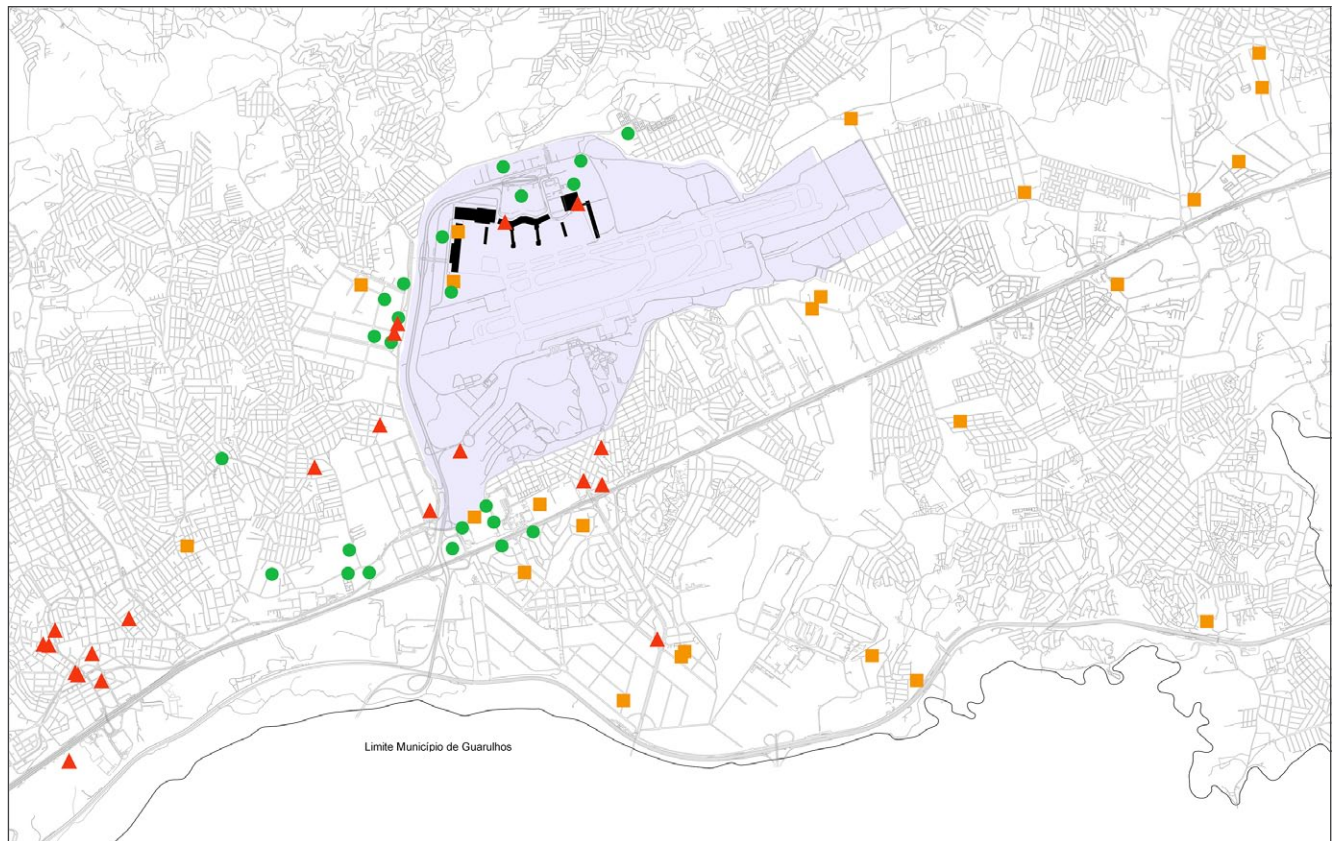
Desde a implantação da administração privada, uma série de mudanças vem ocorrendo no sítio aeroportuário e seus entornos, para adequar os terminais de passageiros do GRU a padrões globais de serviço. Como exemplo, a adequação de toda infraestrutura do lado ar⁵ para receber voos regulares com o maior jato de passageiros do mundo, que opera a rota São Paulo-Dubai diariamente desde 2016.

O aglomerado do GRU ainda é rarefeito (figura 3), com diversos terrenos vazios, compreendidos no “bairro” que o Plano Diretor de Guarulhos denomina como Aeroporto. Isso sugere que essas áreas são especuladas pelo mercado imobiliário, cujas intenções, já se sabe, são de construir um centro comercial próximo dos terminais de passageiros. Essa intenção inclusive já gerou impasses na implantação do acesso ao GRU por trens metropolitanos.

Recentemente, o Governo do Estado de São Paulo inaugurou a Linha 13-Jade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), para conectar GRU à malha ferroviária metropolitana. Com aspecto faraônico e índice inicial baixíssimo de adesão por parte dos usuários,⁶ a linha da CPTM conecta o sítio aeroportuário à Estação Engenheiro Goulart, onde, então, são possíveis baldeações para outras linhas. De qualquer modo, o trajeto até o centro da cidade, fragmentado como é hoje, pode levar mais de uma hora. A nova linha também termina distante dos terminais de passageiros do GRU, já que foi salva uma porção de terra adjacente aos terminais para a

5 Lado ar, na literatura especializada, refere-se à parte dos aeroportos restrita à circulação de aeronaves e funcionários, não acessível aos passageiros, que ficam no “lado terra”.

6 Conforme reportagem de Mariana Zylberkan para a Folha de S. Paulo em 11 de julho de 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/07/trem-de-cumbica-leva-mesmo-numero-de-passageiros-que-onibus.shtml>>. Acesso em 20 maio 2020.



AGLOMERADO PRODUTIVO DO
AEROPORTO DE GUARULHOS

1000 0 1000 m

▲ Hotéis
● Estacionamentos e Locadoras
■ Transportadoras e Carga
■ Terminais de Passageiros GRU
■ Sítio Aeroportuário

Figura 3:
Mapa do
aglomerado
produtivo do
Aeroporto de
Guarulhos

construção do shopping. Hoje, o transporte entre a Estação Aeroporto da CPTM e os terminais é feito por ônibus das concessionárias, fragmentando ainda mais o trajeto centro-aeroporto. Não é objetivo deste trabalho discutir a funcionalidade da nova linha da CPTM, mas, sim, apontar o fato de que o aeroporto, especialmente nesta fase de administração privada, passa a ser um fator de atração de investimentos e obras de infraestrutura, que podem potencializar suas atividades e gerar impasses de gestão metropolitana.

Esse fenômeno de atração de infraestrutura e negócios para seus entornos é chamado por Freestone & Baker (2011) de “corredor aeroportuário”, que conecta o centro da metrópole aos terminais de passageiros. Os autores descrevem essas áreas como uma espécie de “quintal de fundos” da cidade, onde há um vácuo de políticas públicas urbanas, já que comumente envolvem mais de uma municipalidade e fraca gestão regional/metropolitana.

A ideia de *Transit Oriented Development (TOD)* é essencial para compreender o papel dos aeroportos no espaço urbano contemporâneo. Trata-se de uma prática frequente nos países capitalistas centrais, onde novos grandes projetos urbanos de desenvolvimento (ou de especulação imobiliária) possuem um elemento relacionado às redes de transporte como seu

epicentro. Nesse modelo, a constante transitoriedade dos indivíduos cosmopolitas é apropriada como clientela, conformando nos típicos “não lugares” das metrópoles contemporâneas. É cada vez mais comum que grandes estações de trem ou metrô e aeroportos estejam inscritos em um aglomerado de atividades comerciais que visam a extrair renda do fluxo de pessoas que passam por esses locais diariamente. No próprio contexto brasileiro, os shopping centers e os aeroportos já têm uma configuração interior muito semelhante, inclusive compartilhando dos mesmos serviços e “*signatures*”.

Nos Estados Unidos, é típico que terminais aeroportuários sejam cercados pelos projetos midiáticos de hotéis ou centro de convenções de John Portman, conhecido developer que disseminou sua marca de edifícios lustrosos pelo país, um legítimo símbolo de supermodernidade em um país já muito modernizado. Esses efeitos são mais contrastantes em países como o Brasil, onde o capital internacional apenas há poucas décadas adentrou com força na produção do espaço urbano.

Os efeitos de supermodernidade e homogeneização do espaço construído podem ser identificados no GRU desde as cadeiras registradas por Norman Foster, arquiteto britânico, desenhadas especifica-

mente para edifícios aeroportuários, até os *billboards* JCDecaux, que hoje cumprimentam os passageiros em diversos idiomas, ao passo que escondem a precariedade de infraestrutura dos bairros Bananal, Invernada e Taboão, separados da supermodernidade do GRU pelas *billboards* e por um córrego poluído e uma linha de vegetação que serve como barreira visual entre o cidadão global e o cidadão local ao longo da Rodovia Helio Smidt.

Zambrano (2018) propõe uma análise semelhante à deste trabalho para discutir o que chama de “edge city” e como isso fragmenta o espaço metropolitano. A autora descreve as bordas dos sítios aeroportuários como a área onde o local e o global se encontram e discute como o aspecto visível desta área pode não refletir a imagem da cidade na qual o passageiro acabou de pousar, a menos que se considere que a imagem da segregação socioespacial é, de fato, representativa da cidade de São Paulo.

Para fundamentar a tese de que o espaço urbano financeirizado é homogeneizado, tome-se como exemplo as marcas ou bandeiras que atuam no “Bairro Aeroporto” de Guarulhos. No interior do terminal, são franquias de restaurantes e bares que podem ser encontradas em qualquer aeroporto internacional de grande porte (Starbucks, McDonald’s, Subway, TGIFs, Duty Free). No exterior, ao longo da Rodovia Helio Smidt, administrada pela Ecopistas (empresa do grupo de capital aberto EcoRodovias), veem-se grandes franquias de estacionamento (como Fly Park e BR Express Parking), de hotéis (bandeiras como Marriot e Pullman) e de aluguel de veículos (especialmente das marcas Localiza-Hertz, Movida e Unidas, todas empresas de capital aberto). Desse modo, o aglomerado produtivo do aeroporto não reflete necessariamente a totalidade da cidade na qual o visitante acaba de pousar, mas, sim, a presença do grande capital nacional e internacional nessa cidade.

O cenário descrito para Guarulhos corresponde às reflexões de Freestone & Baker (2011) de que os aeroportos conformam áreas urbanas para além dos limites do sítio aeroportuário, emergindo em diversas cidades como uma paisagem genérica e pós-moderna composta por escritórios, hotéis, depósitos, shopping centers e instalações logísticas que impõem importantes questionamentos e desafios para a governança metropolitana. Os autores centram a problemática do “*Airport-Driven Urban Development*” no planejamento (ou na ausência dele) da área onde ocorre a interface entre o terminal e a cidade.

Se Le Corbusier (1987) defendeu, em 1929, que as cidades que atingissem velocidade atingiriam o sucesso, essa afirmação foi levada muito mais a sério na contemporaneidade. A partir de John Kasarda, a ideia de “Aerotropolis” foi introduzida ao plane-

jamento aeroportuário (Freestone & Baker, 2011). Kasarda, economista americano, argumenta que os aeroportos serão chave na produção do espaço urbano contemporâneo, assim como o foram as rodovias no século XX, as estradas de ferro no século XIX e os portos no século XVIII. Portanto, defende a tese de que aeroportos devem estar no centro das atenções do planejamento metropolitano.⁷ Este novo modelo de desenvolvimento econômico acelerado em torno dos terminais emergiu com a ascendência dos jatos como gatilho para essa transformação acelerada das zonas aeroportuárias.

Desse modo, se os aeroportos se apresentam cada vez mais eficientes na conectividade de uma rede mundial de metrópoles, representam também insuficiente atenção para a relação física desses grandes projetos urbanos com as cidades que os contêm. Referendam, assim, a discussão de Vainer de que grandes projetos urbanos podem gerar rupturas institucionais, urbanísticas, legais, imobiliárias, políticas, simbólicas e escalares (2012, p. 16). Rupturas que vão se intensificando em São Paulo, com as rápidas transformações do aglomerado centrado no Aeroporto de Guarulhos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este texto explicou o papel do Aeroporto de Guarulhos como um elemento-chave que caracteriza São Paulo como metrópole. Partiu-se da observação de que as metrópoles contêm aglomerados especializados que, juntos, identificam-na como metrópole *per se*. Discutiu-se que esses aglomerados tendem a se concentrar nas áreas centrais e que o nível de especialização diminui, ou seja, a cidade passa a ser mais ordinária, à medida que se dirige ao periurbano. Esse fenômeno foi chamado de “gradiente de especialização”.

Porém, verificou-se também que esse gradiente pode ser quebrado por aglomerados supermodernos, como aquele constituído em torno do Aeroporto de Guarulhos, que traz a supermodernidade típica dos aglomerados metropolitanos altamente especializados para uma área mais distante do núcleo. Nesse caso, esses aspectos de supermodernidade ocorrem diante da precariedade de alguns bairros guarulhen-

7 A conceituação de Kasarda (2004) sobre “Aerotropolis”, no entanto, trata-se de uma espécie de patente (um serviço de consultoria de planejamento que presta a empreendimentos aeroportuários). Esta nota é importante, pois, em seu website (www.aerotropolis.com), apenas são considerados “Aerotropolis” os aglomerados aeroportuários para os quais prestou consultoria, e não a totalidade de aeroportos com características semelhantes.

ses, reforçando a fragmentação do espaço urbano que decorre da atuação do capital financeiro.

Foi também preciso diferenciar os termos “área metropolitana” de “região metropolitana”, para explicar por que o recorte de 39 municípios que compõem a RMSP não se faz necessário para entender o gradiente de especialização, já que o fenômeno dos aglomerados ocorre num recorte espacial muito menor, que denominou-se “cerne” da metrópole.

Antes de chegar à discussão do aglomerado aeroportuário e suas características morfológicas, o texto buscou entender como o capital financeiro participa do processo de metropolização, sempre referendado por marcos regulatórios que o Estado viabiliza, seja para transferir partes de sua responsabilidade a atores privados (como a própria administração aeroportuária), seja para delegar à iniciativa privada a produção do espaço urbano (como é o caso das PPPs e OUCs).

Este texto catalisa uma lacuna de pesquisa identificada pelo autor, que busca analisar o paradigma de concessão de aeroportos federais a parceiros privados e seus reflexos na urbanização, além de introduzir uma avaliação, com base em observações empíricas, sobre os impactos físico-espaciais e socioeconômicos resultantes da implantação do modelo de administração privada. Espera-se que sirva de subsídio para pensar políticas de concessão menos nocivas ao espaço urbano e com mais atenção às necessidades do cidadão local, impactado por esses grandes projetos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASCHER, F. **Los Nuevos Principios del Urbanismo**. Madrid: Alianza Ensayo, 2004.
- AUGÉ, M. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus (5ª edição), 2005.
- BRASIL. LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015. **Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências**. Brasília: Presidência da República, 2015.
- FIRKOWSKI, O. L. C. F. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são Regiões mas não são Metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n. 122, pp. 19-38, 2012.
- FIRKOWSKI, O. L. C. F. Metrôpoles e Regiões Metropolitanas no Brasil: Conciliação ou Divórcio? In: FURTADO, B. A., KRAUSE, C., DE FRANÇA, K. C. B. (Orgs.). **Território Metropolitano, Políticas Municipais**: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA, 2013.
- FREESTONE, R; BAKER, D. Spatial Planning Models of Airport-Driven Urban Development. **Journal of Planning Literature**. v. 26, n. 3, pp. 263-279, 2011.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Região de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- KALINOSKI, R; FARIA, J. R. V. Brazil Corp.: Panorama da Produção e Administração Privada da Infraestrutura Aeroportuária Brasileira. In: **Anais do XVIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**. Natal: ANPUR, 2019.
- LE CORBUSIER. **The City of To-Morrow and its Planning**. New York: Dover Publications, 1987.
- LENCIONI, S. Impasses da Gestão Metropolitana nas Regiões de Buenos Aires, São Paulo e Santiago. In: **X Colóquio Internacional de Geocrítica**. Barcelona, 2008.
- LENCIONI, S. Reconhecendo Metrôpoles, Território e Sociedade. In: LENCIONI, S. **Metrôpole, Metropolização e Regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.
- LENCIONI, S. A Metamorfose de São Paulo: O anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, pp. 133-148, 2011.
- MCKINSEY & COMPANY. **Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil**. Rio de Janeiro: McKinsey & Company, 2010.
- SANFELICI, D. Financeirização e a Produção do Espaço Urbano no Brasil: uma Contribuição ao Debate. **EURE**, Santiago, v. 39, n. 118, pp. 27-46, 2013.
- SANFELICI, D.; HALBERT, L. Financial market actors as urban policy-makers: the case of real estate investment trusts in Brazil. **Urban Geography**, v. 40, 2019. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02723638.2018.1500246>. Acesso em 26 maio de 2020.
- VAINER, C. et al. Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos metropolitanos. In: OLIVEIRA, F. L. de. et al. (orgs.). **Grandes projetos metropolitanos**: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.
- _____. Pátria, Empresa e Mercadoria. In: ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B.; MARI-CATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2013.
- ZAMBRANO, K. S. The Edge of an Airport City. European Council of Spatial Planners. **Anais Ectp Young Planners Workshop 2018 Submission**, 2018. ■