



Capa do livro "Aerotropolis: the way we'll live next" de John D. Kasard, edição de 2012. Fonte: <http://www.aerotropolis.com/airportCities/publications>. Acesso em: mar. 2017.

Arquitetura e cidade na era do capital financeiro: os espaços aeroportuários

Bianca Feliz Okamoto¹

Orientadores: Profa. Dra. Marianna Boghosian Al Assal (EC) e Prof. Ms. Guilherme Moreira Petrella (EC e USJT)

Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida junto ao projeto Contracondutas entre junho de 2016 e janeiro de 2017

Resumo

Este artigo procura se aprofundar no estudo da Aerotrópolis, não só em seu significado, mas também em sua simbologia e implicações. Primeiramente, procuraremos contextualizar o objeto, fazendo um esforço de interpretação dos processos de urbanização do século XXI. Entende-se aqui o urbano como um campo privilegiado de absorção do capital excedente, subordinado à reprodução capitalista e seguindo a dinâmica do capital financeiro, tornando-se uma mercadoria. Como consequência, a arquitetura e o planejamento urbano são obrigados a ser o mais rentáveis possível. A aerotrópolis é um bom exemplo dessa realidade, uma vez que a ideia da produção do espaço como mercadoria alcança o seu extremo, pois o centro da cidade passa a ser estabelecido por uma infraestrutura, que se transforma por meio do consumo.

Palavras-chave

aerotrópolis; capital financeiro; u banismo

Architecture and city in the era of financial capital: airport spaces

This article intends to deepen the study of Aerotropolis, not only its meaning, but also its symbology and implications. This research will first contextualize the object, making an effort to interpret the process of urbanization of the 21st century. The urban is understood here as a privileged field of absorption of surplus capital, subordinated to capitalist reproduction and following the dynamics of financial capital, becoming a commodity. As a consequence, the architecture and urban planning are bound to be as profitable as possible. The aerotropolis is a good example of this reality, since the idea of the production of space as a commodity reaches its extreme, because the center of the city is established by an infrastructure, which is transformed by consumption.

Keywords

aerotropolis; financial capital; urbanism

Arquitectura y ciudad en la era del capital financiero: los espacios aeroportuario

Este artículo pretende profundizar el estudio del Aerotropolis, no sólo su significado, sino también su simbología y sus implicaciones. Esta investigación primero contextualizará el objeto, haciendo un esfuerzo para interpretar el proceso de urbanización del siglo XXI. El urbano se entiende aquí como un campo privilegiado de absorción del capital excedente, subordinado a la reproducción capitalista y siguiendo la dinámica del capital financiero, convirtiéndose en una mercancía. Como consecuencia, la arquitectura y la planificación urbana están destinadas a ser lo más rentables posible. El aerotropolis es un buen ejemplo de esta realidad, ya que la idea de la producción de espacio como mercancía llega a su extremo, porque el centro de la ciudad se establece por una infraestructura, que se transforma por el consumo.

Palabras-clave

aerotropolis; capital financiero; urbanismo

1 Introdução

“Olhe para o terminal de trem mais lotado de ontem e verá que hoje é centro urbano. Olhe para o aeroporto mais lotado e verá o centro urbano de amanhã” (KASARDA, 2008, s.p.). Neste excerto, John Kasarda se refere à cidade do futuro e relata uma tendência que ele identificou. O autor elabora *Aerotrópolis* – termo que ele próprio criou e que alude a uma urbanização, caracterizada por ter o aeroporto como centro urbano, dispondo de infraestruturas ao seu redor e que pretende suprir quase todas as necessidades dos passageiros (consumidores). Assim, o aeroporto se torna o elemento estruturador desse urbanismo. Qual a importância, porém, de se pensar a cidade do futuro? Por que é necessário se pensar no novo planejamento urbano das novas cidades?

Para explicar os aspectos simbólicos da *Aerotrópolis*, este artigo se baseou em diversos autores e foi estruturado em três partes: a primeira apresenta a contextualização do objeto de pesquisa – a *Aerotrópolis* – e uma das hipóteses que explicam sua concepção. Para isso, inicialmente, se discute o urbanismo relacionado ao capital financeiro, utilizando-se as contribuições de David Harvey (2011, 2016) e Raquel Rolnik (2015). O primeiro explica a forte relação do urbanismo com o excedente de capital, sua absorção e reprodução; a segunda, complementa e aprofunda a relação do urbano com o capital e seus principais conflitos. Após ter esclarecido esta relação, procurou-se localizar o papel das infraestruturas no cenário atual da produção de espaço e, mais especificamente, do aeroporto, ressaltando suas novas funções programáticas. Outros autores contribuíram para esta leitura, como Otilia Arantes, Rem Koolhaas, Andrei de Almeida. Esta parte tem como objetivo contextualizar o leitor sobre as especificidades mais relevantes da atual fase em que estão inseridas as grandes infraestruturas, e como esse contexto afeta o urbano, de modo a fazer com que seu extremo seja a *Aerotrópolis*.

A segunda parte busca aprofundar-se no objeto de estudo: o significado e as características da *Aerotropolis*, seu criador e sua concretude. Por último, há um esforço em explorar as implicações e aspectos simbólicos de se ter o aeroporto como centro de uma cidade. Toda proposta de planejamento, afinal, apresenta um discurso por trás, o qual, para que possamos entendê-lo com mais profundidade, é preciso

compreender o que levou à realização da proposta, quem são os beneficiários, em qual contexto está inserido e o que há por trás disso. Os autores que guiaram o estudo para a interpretação feita na última parte foram, principalmente, Henri Lefebvre, Otilia Arantes, Rem Koolhaas e Lewis Mumford.

Pretende-se também relacionar as reflexões feitas neste artigo com o projeto *Contracondutas*. Dessa forma, nos propomos aqui a analisar o Terminal 3 do Aeroporto de Internacional de Guarulhos, a partir de uma abordagem voltada à escala global e relacionada aos conceitos de *Aerotrópolis*. Apesar de o aeroporto de Guarulhos não ser considerado uma *Aerotrópolis*, ele apresenta algumas características comuns a ele, ligadas ao contexto da era do capitalismo financeiro.

2 O urbano e o capital financeiro

Na história recente do capitalismo, podemos observar uma relação íntima entre o urbano e a absorção de capital. Há três períodos que tornaram explícita esta ideia: a primeira no século XIX, a segunda no século XX, e a última, no século XXI. As transformações urbanas ocorridas em Paris, com o plano de Haussmann, com seus bulevares, monumentos e largas avenidas, são uma característica da relação entre o capital e a produção do espaço do século XIX, como podemos ver no trecho a seguir:

Haussmann entendeu claramente que sua missão era ajudar a resolver o problema do capital e mão de obra excedentes por meio de urbanização. A reconstrução de Paris absorveu enormes quantidades de trabalho e de capital para os padrões da época e, juntamente com o autoritarismo, acabou com as aspirações dos trabalhadores de Paris e foi um importante veículo de estabilização social. (HARVEY, 2012, p.137)

Nos EUA, na década de 1940, Robert Moses rasgou Manhattan com viadutos e se empenhou na construção de gigantes infraestruturas, contribuindo também para a absorção do excedente de mão de obra (HARVEY, 2012). Atualmente, na China (que em trinta anos produziu uma industrialização que o mundo ocidental havia levado duzentos anos para conseguir), bairros inteiros foram reconstruídos, os maiores edifícios dos mundos foram levantados – obras nas quais quase metade do cimento

mundial foi consumido – de modo que as cidades chinesas pareciam um grande canteiro de obra. (ARANTES, 2011). Como consequência, a absorção do capital excedente a partir da produção das cidades chinesas têm sido significativa para a economia global: “o Chile cresceu graças ao elevado preço do cobre, a prosperidade da Austrália, até mesmo da Argentina e do Brasil tem sido recuperada em partes pela forte demanda chinesa de matéria-prima” (HARVEY, 2012, p.79). Assim, parece ser óbvia a relação da produção do espaço e o capital: extração de matérias-primas, provisão de incorporação e infraestruturas; é importante ressaltar, porém, que em cada caso, essa relação se deu de forma diferente, em contextos diferentes, e este artigo pretende esmiuçar essas particularidades no século XXI e algumas consequências desse processo nos dias de hoje.

Nos dias atuais, uma das principais características do capital é que ele não é somente absorvido, como também pode ser reproduzido pela urbanização, que, aliás, se tornou uma das mais importantes mercadorias. Segundo Harvey (2011; 2016), o capital precisa crescer para sobreviver, e cresce “infinitamente”, e o urbano aparece, portanto, como agente privilegiado que o excedente de capital investe. O fenômeno se torna global, pois, está inserido em um contexto no qual há uma predominância de redes de mercados financeiros globais, de forma que a rapidez na circulação de capital pelo mundo alcançou seu extremo, sendo feito de forma instantânea. Rolnik (2015) ressalva que, apesar de o fenômeno do urbano como mercadoria ser global, generalizado no planeta, é também específico, pois seus agentes, economia local, ritmos e contexto são diferentes.

O fenômeno urbano apresentado se tornou global, pois o mundo nunca esteve tão conectado, a globalização nunca foi tão intensa. Para Harvey, as cidades, a fim de se inserir no mundo globalizado, passam a participar de uma concorrência global. O excerto apresentado a seguir retrata na prática a concorrência entre os países. A China, por exemplo, com o objetivo de se afirmar para o mundo, encontrou a oportunidade de fazê-lo nas Olimpíadas de Pequim (2008), momento em que o mundo inteiro voltava os olhos voltados para ela.

o trunfo estratégico numa corrida em que é preciso gerar, por assim dizer, estupefação de massa.

Encontra-se neste extraordinário crescimento urbano, a presença de megaeventos como as

Olimpíadas de Pequim e exposição Mundial de Xangai. Assim, com diversos dados “delirantes” desse crescimento desenfreado, fica evidente que a China como tentativa de se inserir no mundo globalizado ela se torna “*much bigger*”, “*extra-lar-ge*” (ARANTES, 2011, p.75)

Evidencia-se, assim, que a China, a fim de mostrar seu poder, investiu em uma hiperurbanização² com hiperespaços,³ tornando-se “*much bigger*”.

Ideologias que pregam uma inevitável globalização e inserção nessas lógicas de concorrência prevalecem no mundo contemporâneo. Uma das consequências da competição entre as cidades consiste no fato de que elas, para se afirmar e se inserir no mundo, se homogeneízam, ou seja, apontam para leituras que o arquiteto Rem Koolhaas classifica como “cidades genéricas”. Este termo, cunhado pelo próprio Rem Koolhaas, defende que as cidades da contemporaneidade possuem sua autenticidade incessantemente evacuada: ao se tornarem genéricas, sua identidade e história desaparecem. Koolhaas afirma que as cidades passam por diferentes fases e que são superadas e abandonadas, de forma que vão surgindo camadas e suas histórias esquecidas. “A cidade genérica perpetua a sua própria amnésia (o seu vínculo com a eternidade?). A sua arqueologia será, portanto, a prova de seu esquecimento progressivo, a documentação da sua evaporação” (KOOLHAAS, 2014, p.102).⁴

As infraestruturas aparecem na cidade genérica como entidades funcionais que, cada vez mais, se tornam competitivas e locais. Assim, as grandes obras de infraestruturas aparecem nesse cenário como fundamentais propulsoras da concorrência, pois são usadas como armas estratégicas para se inserirem no mundo de hoje, ou seja, não são mais construídas por uma necessidade, mas como uma resposta à competição. O trecho de Koolhaas sobre as infraestruturas deixa claro esta ideia:

um porto X não se amplia para prestar serviços a um território interior de consumidores frenético, mas sim para eliminar / reduzir as hipóteses de sobrevivência do porto Y até ao século Y. Numa única ilha, a metrópole meridional Z, ainda na sua infância é dotada de um novo sistema de metro para fazer com que a metrópole W, já consolidada a norte, pareça pouco fluida, congestionada e antiga. (KOOLHAAS, 2014, p.102)

Nesta lógica de competição, as infraestruturas também estão submetidas à lógica do capital,

de forma que a arquitetura é obrigada a se tornar mais rentável. Consequentemente, as infraestruturas também se tornam homogêneas, e não é mera coincidência que todas as cidades sejam muito parecidas, genéricas. Os aeroportos são as infraestruturas mais emblemáticas desse cenário, pois não só representam a conectividade mundial, a globalização, como também são um aspecto muito marcante das cidades genéricas.

Ao tentar se inserir nesse contexto, os aeroportos mudam suas funções e programas, passando a não “fazer mais sentido” que eles tenham apenas a função de transportar pessoas e mercadorias. As áreas aeroportuárias se tornam progressivamente maiores, incorporando cada vez mais passageiros por dia, chegando ao ponto de não somente exercerem o papel de deslocamentos e fluxos de passageiros, mas também de oferecer os mais diversos serviços e comércios. Koolhaas retrata essa mudança funcional dos aeroportos como característica da cidade genérica: “os aeroportos transformam-se em sinais emblemáticos, gravados no inconsciente coletivo global, com selvagens manipulações dos seus atrativos não aeronáuticos” (KOOLHAAS, 2014). Em entrevista ao projeto *Contracondutas*,⁵ o arquiteto Andrei Almeida, que participou da obra do Terminal 3 de Guarulhos, reforça a ideia retratada por Koolhaas, de que os aeroportos ganham outros programas, além da mobilidade.

Andrei Almeida: Inclusive, eu brincava com meus colegas que, quando estava fazendo o projeto, me perguntava se era assim mesmo que se faz, pois é um aeroporto, não é uma outra obra que já tínhamos feito. Eu responderia, hoje em dia, que é tudo igual, tudo com cara de shopping center. Você entra em um aeroporto, ou em uma sala de concerto, e você não sabe o que vai ser. A experiência de usuário, que esse pessoal de negócio coloca, é mais ou menos a mesma. Eles te obrigam a fazer um percurso que parece lógico, que tem que estar exposto a propagandas, lojas. Serve para você ir “jogando dinheiro” pelo caminho.

Marianna Al Assal: E vai tornando cada vez mais real a ideia de aerotrópolis. (ALMEIDA, 2016).

Há, portanto, uma transformação das características funcionais e programáticas deste espaço: o fluxo aeroviário dá lugar a uma maior inserção do consumo e da permanência. Kasarda retrata o novo modelo aeroportuário não como um desvio mas como inserido na lógica mundial.

Para muitos, que não estão familiarizados com a

nova realidade do aeroporto, o modelo Airport city pode parecer um desvio da norma. Mas, de fato, ele está se tornando o novo modelo internacional de gerenciamento aeroportuário. [...] Essas novas estruturas operacionais demonstram que os aeroportos estão evoluindo de infraestruturas aeronáuticas básicas para empresas complexas, servindo tanto às necessidades aeronáuticas quanto ao desenvolvimento comerciais. (KASARDA, 2008, s.p.)⁶

É importante notar que o aeroporto é visto tanto como consequência como causa da mudança da dinâmica da produção do espaço. A partir destas noções, reconhece-se a importância do aeroporto no mundo atual, de forma que a Aerotrópolis aparece como uma previsão e uma tendência para o novo planejamento urbano, no qual o aeroporto se encontra no centro da cidade.

3 Aerotrópolis: fundamentos

O termo Aerotrópolis foi cunhado por John Kasarda, autor do livro *Aerotropolis: the way we will live next* (2012). Kasarda é diretor do centro de comércio aéreo da Universidade da Carolina do Norte, e, surpreendentemente, presidente do *Aerotropolis Institute of China*, além de ter oferecido consultoria em logística aérea, desenvolvimento de comércio aéreo de aeroportos para muitos executivos, como Boeing, Airbus, Lufthansa, Bank of America.

A etimologia da palavra *Aerotropolis* diz muito a respeito do termo, que significa “cidade mãe do ar”. O vocábulo coloca o aeroporto como uma das principais engrenagens do mundo globalizado. Desse modo, todas as necessidades de *empresários* e *turistas* (em detrimento dos cidadãos) são supridas em edifícios a menos de 15 minutos de distância dos aeroportos, de modo que uma imensa infraestrutura é construída ao seu redor. Basicamente, Kasarda acredita em uma abordagem que integre o aeroporto, planejamento urbano, regional e de negócios para que o Aerotrópolis se desenvolva com mais eficiência econômica, social e ambientalmente sustentável, criando, assim, uma nova urbanização, que seria mais competitiva. Segundo o próprio Kasarda, as principais características da Aerotrópolis são:

Caminhos especiais exclusivos para caminhões devem ser adicionados às vias expressas do aeroporto, com o objetivo de reduzir o congestionamento. A acessibilidade tempo-custo

entre os nós-chave deve ser a principal métrica de planejamento do aerotrópolis, em vez da distância. As empresas devem ser orientadas na proximidade do aeroporto com base na sua frequência de uso, reduzindo ainda mais o tráfego, e melhorando ao mesmo tempo o acesso de custo-tempo. As atividades relacionadas às mercadorias na área aeroportuária, como a produção, armazenagem e transporte rodoviário, devem ser segregadas espacialmente das instalações de serviços de colarinho branco e dos fluxos de passageiros nos aeroportos. As áreas comerciais e residenciais sensíveis aos ruídos e às emissões devem situar-se fora das vias de alta intensidade. A orientação dos caminhos devem ser reforçadas por características arquitetônicas. (KASARDA, 2008, s.p.)

Os bairros residenciais e comerciais de uso misto, que são habitados por trabalhadores da área aeroportuária e viajantes aéreos frequentes, devem ser desenvolvidos com fácil traslado e projetados para a escala humana, fornecendo serviços locais e senso de vizinhança (KASARDA, 2008).

Ao notar as características da Aerotrópolis disponibilizadas no próprio site de Kasarda sobre o tema, percebe-se que não há grandes inovações acerca do urbanismo em si, pois as características apresentadas são muito genéricas. A única grande mudança de fato é o aeroporto como centro urbano.

A questão, segundo Kasarda, não é se as cidades vão crescer ao redor dos principais aeroportos – certamente vão –, mas se a Aerotrópolis vai se desenvolver e crescer de forma inteligente, minimizando problemas e trazendo grandes retornos para o aeroporto, seus usuários, negócios e a comunidade local. O que faz crer, porém, que esse será o futuro? Quais indícios mostram isso? Ao se referir aos aeroportos, pensa-se no tráfego aéreo, mas atualmente os grandes aeroportos desenvolveram um programa comercial e de serviços que não se relaciona diretamente com programas aeronáuticos (é o caso de boutiques com marcas famosas ou restaurantes de prestígio, por exemplo). Estes programas chegaram a se desenvolver a tal ponto, que lojas dentro dos aeroportos vendem, hoje, quatro vezes mais do que lojas nos centros das cidades e em alguns shoppings centers. Consequentemente, grande parte da receita dos aeroportos vem desses programas não aeronáuticos, de modo que eles

se tornaram essenciais para sua lógica, dinâmica, modernização e competitividade.

Ao levar em consideração a mudança de papel dos aeroportos e sua importância no mundo globalizado, fica evidente que a proposta de Kasarda é de levar ao extremo as características já presentes, realidade esta que não está distante, dado que já é possível notar sua manifestação nos seguintes exemplos:

- em Beijing, na China, estão construindo uma capital *Airport City*, com *master plan* que prevê a apropriação de funções como shopping, educação, habitação, entre outros;

- o aeroporto internacional *Sky City*, de Hong Kong, possui um milhão de metros quadrados destinados a escritórios, hotel, complexo de entretenimento ao lado do terminal de passageiros;

- o aeroporto internacional de Bangkok, na Tailândia, possui um *master plan* que inclui o desenvolvimento de uma *Airport City*, a qual inclui, dentro das fronteiras do aeroporto, um centro comercial internacional, salas de conferência, centro de exibição, shopping center, prédio de escritórios, hotel, estacionamento restaurantes e uma parte residencial;

- Shiphol, Holanda, dedicou-se, por uma década, ao desenvolvimento de sua área comercial, a qual inclui complexos de escritórios, convenções, hotel, entretenimento, shopping, logística de estacionamento, entre outras atividades comerciais relacionadas com a marca do aeroporto. Além disso, 58 mil pessoas são empregadas por ele, em serviços que incluem transportes multimodais, shopping de varejo, entre outras atividades que tentam integrar a economia do polo.⁷

Não se pretende aqui discutir se a Aerotrópolis será o futuro das cidades aeroportuárias, nem se a previsão de Kasarda é verdadeira. Pretende-se, antes, entender quais as implicações e o que significa, no mundo contemporâneo, esse tipo de planejamento urbano. O próximo tópico, assim, centrou-se na apresentação e discussão das questões atreladas ao nosso objeto de estudo.

4 Aerotrópolis: simbologia e o problema da centralidade

No livro “A revolução urbana”, publicado em 1979, Henri Lefebvre tem um cuidadoso trabalho ao relatar o *fenômeno urbano* (LEFEBVRE, 1999, p.51), analisando a influência do sistema

econômico capitalista no espaço urbano. Uma das características discutidas nesse trabalho é a centralidade:

Tomemos a questão do centro e da centralidade. Não existe cidade, nem realidade urbana, sem um centro [...]. Não existem lugares de lazer, de festas, de saber, de transmissão oral e escrita, de invenção e criação, sem centralidade. (LEFEBVRE, 1999, p.93)

Neste fragmento, Lefebvre retrata a importância e as consequências das centralidades, citando algumas atividades relacionadas ao centro. O que significa ter o aeroporto (e, nesse sentido, refiro-me ao aeroporto não só como infraestrutura de mobilidade, mas como centro de consumo) como centralidade? Ao nos concentrarmos no centro da Aerotrópolis, percebemos que este deixa de se estruturar a partir de fatores históricos ou uma praça cívica, e passa a apontar para questões financeiras, tendo o aeroporto e o *Duty Free* como centros dessa nova urbanização. Assim, a questão abordada por Harvey e Rolnik passa a ser reforçada, e confirma a ideia de que o urbano é ditado pelo capital financeiro, tornando-se uma mercadoria. Neste contexto, o aeroporto ganha outro significado e passa a representar não mais apenas uma infraestrutura de mobilidade; a centralidade, neste caso, passa a mostrar o consumo como agente essencial na estruturação do novo urbanismo, contrapondo-se à ágora, na Grécia antiga, que era o centro, o lugar de encontro (os cidadãos ali se reuniam para discutir questões sobre a *pólis*, um lugar aberto, de propriedade pública e que pode ser ocupado por finalidades comuns). Segundo Munford:

Essa função social do espaço aberto persiste nos países latinos: *plazas, campo, piazza, grand-place* descendem diretamente da ágora; pois é no espaço aberto, com seus cafés e restaurantes em volta, que os encontros, conversas, discussões face a face, bem como os encontros fortuitos têm lugar, não formalizados mesmo quando habituais. (MUNFORD, 1998, p.168)

Neste sentido, Munford e Lefebvre evidenciam a noção do centro como lugar aberto e de convivência de seus *cidadãos*. A partir dessas noções do centro, como espaço público de encontro, é evidente que na Aerotrópolis o “direito à cidade” se dissolve.

Na verdade, somente depois que o automatismo e a impessoalidade do supermercado foram introduzi-

das nos Estados Unidos, na metade do século XX, as funções do mercado como centro de transações pessoais e entretenimento social foram inteiramente perdidas. (MUNFORD, 1998, p. 167)

Neste trecho Munford destaca que a noção de comércio como “entretenimento social”, como acontecia na Grécia Antiga, foram abandonadas. Hoje o consumo, que é tratado na Aerotrópolis, é individualista, sem nenhuma noção de coletivo. Esta exacerbada individualidade acontece porque os interesses econômicos de alguns grupos são postos como prioridade. Lefebvre alerta que a centralidade sucumbe sempre a relações de proveito, destacando seu caráter dialético. No caso da Aerotrópolis é evidente que o grupo interessado visa obter o máximo lucro. O “direito à cidade”⁸ converte-se em “direito ao consumo”. Consequentemente, o centro passa a ser destinado não mais a qualquer cidadão, e se foca nos empresários e turistas, de modo que a urbanização volta-se para o bem-estar deste grupo, desde hotéis, shopping centers e os mais diversos programas acessíveis a menos de 15 minutos do aeroporto. Assim, há a privatização do centro, que se torna um espaço privado para consumo e não mais para o encontro coletivo de socialização urbana.

Na forma de um drama – o que não falta são palcos, cenários e sobretudo a encenação do envolvimento da massa consumidora como o público desse teatro na escala global – algo como uma cerimônia ritual de apaziguamento e controle por meio da inoculação de doses colossais de aura e carisma na vida ordinária das multidões anestesiadas pelo sentimento da própria insignificância. (ARANTES, 2011, p.75)

Este trecho é pródigo em mostrar o fenômeno do consumismo como uma forma de “anestesiado o sentimento da própria insignificância”. Nota-se também que a autora usou “palcos”, “cenários” e “encenação” para se referir aos espaços em que a massa consome, como se eles não passassem de um teatro, uma história fictícia, uma mentira para continuar com o incessante ciclo consumista que move o mundo capitalista. Essa história contada é repetida pela mídia, como se o consumo trouxesse felicidade, e a comunicação face a face, por sua vez, sendo cada vez mais escassa.

Outra consequência de ter como centro o aeroporto consiste na ideia de “cidade genérica” ser cada vez mais evidente. No próprio texto de Koolhaas, constata-se a importância do aeroporto, e faz-se até mesmo uma referência à

Aerotrópolis: “os aeroportos estão agora entre os elementos mais singulares e característicos da cidade genérica [...]. Tendo em conta a totalidade dos seus (aeroporto) serviços, são como bairros da Cidade Genérica, sendo mesmo por vezes a sua razão de ser (o seu centro?) (KOOLHAAS, 2014, p.40). O arquiteto apresenta o aeroporto como um pródigo elemento da cidade genérica, e como vimos, no mundo contemporâneo. Para Koolhaas, a cidade se tornar genérica é inevitável, de modo que os aeroportos apenas confirmam e reforçam esta tendência.

É importante também notar que a “cidade genérica” é um processo global, sendo este também um dos motivos que colaboram para o aeroporto ganhar tanta visibilidade. “A cidade genérica é uma espécie de germe do que está para acontecer, ela se reproduz em diversos cantos do globo criando simultaneamente sua perenidade descartável” (KOOLHAAS, 2014, p.40). Assim como Koolhaas, Lefebvre, ao tratar da escala mundial, ressalta a homogeneização:

o urbano se define como lugar onde as diferenças são conhecidas, e ao serem conhecidas, postas a prova. Portanto, confirmando-se ou anulando-se. Os ataques contra o urbano consideram, fria ou alegremente, o desaparecimento das diferenças, não raro identificadas ou confundidas com as particularidades folclóricas. A ideologia industrial, tecnocrata e ou individualista, é homogeneizante. (LEFEBVRE, 1999, p.90)

Além de Koolhaas (sobretudo em “Três textos sobre a cidade”), Otilia Arantes (em seu “*Chai-na*”) também se relaciona com esta visão de Lefebvre. Arantes defende que a máquina de crescimento é a urbanização e o motor da competição entre as cidades, a fim de que elas possam se reafirmar para o mundo. E o objeto aqui estudado, a Aerotrópolis, mostra uma urbanização genérica, na qual a cidade, por meio do seu aeroporto e das megainfraestruturas de seu entorno, tenta se inserir no mundo globalizado, tornando-se genérica, sem uma identidade.

Nesta nova fase, as concepções de arquitetura e urbanismo, apreendidos pela expressão do “contemporâneo”, ganham um novo sentido como objeto de reflexão. Assim, visa-se também, como objetivo pontual, aprofundar as possibilidades de leitura e compreensão dos espaços aeroportuários contemporâneos. Este artigo tem como objetivo levantar perguntas sobre o futuro das cidades ao redor dos aeroportos, trazer à luz ferramentas para que a discussão possa ser

enriquecida. Nota-se que a discussão proposta e a análise feita são apenas uma das diversas visões possíveis a respeito do tema.

Referências bibliográficas

- ALMEIDA, Andrei. Entrevista concedida à equipe de pesquisa do Contracondutas. São Paulo, 17 de julho de 2016.
- ARANTES, Otilia. *Chai-na*. São Paulo: Edusp, 2011.
- BRUECKENER, Jan K. *Lectures on urban economics*. London: The MIT Press, 2011.
- CHESNAIS, François (org.). *A finança mundializada*. São Paulo: Boitempo, 2005.
- HARVEY, David. *O enigma do capital: e as crises do capitalismo*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- _____. O direito à cidade. *Revista Lutas Sociais*, n.29, p.73-89, 2012. Disponível em <<http://www4.pucsp.br/neils/downloads/neils-revista-29-port/david-harvey.pdf>>. Acessado em out. 2016.
- KASARDA, John. *Airport City and the Aerotropolis*. 2006. Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/2006_07_airportcities.pdf>. Acessado em dez. 2016.
- _____. *The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis*. 2008. Disponível em: <<http://www.aerotropolis.com/files/evolutionChapter1.pdf>>. Acessado em dez. 2016.
- _____. *Aerotropolis: The way we will live next?* Interview with John Kassarda. Atlantis Magazine for Polis / Plataforma for urbanism (dez. 2011). Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/2012_Atlantis223UrbanEconomy.pdf>. Acessado em dez. 2016.
- _____. *Aerotropolis: the way we will live next*. New York, Farrar Straus Giroux, 2012.
- _____. *About the Aerotropolis* (2011). Disponível em: <<http://www.aerotropolis.com/airportcities/about-the-aerotropolis>>. Acessado em nov. 2016.
- _____. *Airport Cities: The evolution*. *Airport World Magazine*, v.18, n.2, p. 24-27, abr-mai 2013. Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/AirportCities_TheEvolution.pdf>. Acessado em nov. 2016.
- JAMESON, Frederic. A lógica cultural do capitalismo tardio. In: _____. *Pós-modernismo*. São Paulo: Ática, 2007, p.27-79.
- KOOLHAAS, Rem. *S, M, L, XL*. Rotterdam: 010 Publ. [u.a.], 1995.
- _____. *Três textos sobre a cidade*. Barcelona: Gustavo Gili, 2014.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- MARQUES, Rosa Maria; NAKATANI, Paulo. A finança capitalista: a contribuição de François Chesnais para a compreensão do capitalismo contemporâneo.

Economia Ensaios, vol.24, n.1, 2009.

MUNFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ROLNIK, Raquel. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo, 2015.

Notas

1. Aluna de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade.
2. “Hiperurbanização” é termo empregado por Otília Arantes (2011) para se referir à urbanização chinesa. “Pelo menos na acepção que encontrei empregada pela primeira vez, por Graham e Marvim, para designar ‘espantoso processo de urbanização jamais visto no planeta’ referindo-se, sobretudo, à reviravolta na tradição de ‘desenvolvimento comunal no planejamento de infraestrutura’ em favor de um furioso empreendedorismo local, conduzido por novas e poderosas municipalidades em associação com corporações internacionais de infraestrutura e consultoria, num ambiente de intensa competição entre as cidades” (ARANTES, 2011, p.70).
3. “Hiper-espaço” é uma acepção descrita por Fredric Jameson (2007) em seu famoso ensaio, de 1984, sobre “A lógica cultural do capitalismo tardio”. Jameson afirma que “na lógica pós-moderna, a última transformação do espaço – o surgimento do hiperespaço – fez com que o ser humano perdesse a capacidade de se localizar corporalmente e de organizar, através da percepção, o espaço que o circunda e, por extensão, de reconhecer cognitivamente sua posição num mundo físico. É um ponto de separação – entre o corpo humano e o ambiente construído – que pode servir como analogia para a nossa incapacidade mental de mapear a enorme rede global e multinacional de comunicação em que nos encontramos presos” (JAMESON, 2007, p.23).
4. O termo “cidade genérica” (*generic city*) foi definido por Rem Koolhaas, ao elaborar uma espécie de catálogo da produção do seu escritório, o *Office Metropolitan Architecture* (OMA), selecionando os projetos a partir da escala de inserção no território, sendo *S, M, L, XL* (1995) seu segundo livro de grande impacto.
5. Entrevista realizada em 17 de julho de 2016, na Escola da Cidade.
6. No original: “*To many not familiar with the new realities of airport, the Airport City model might appear to be a deviation from the norm. But it is in fact becoming the new model of international airport development management. [...] these new operational structures offer testimony that airports are evolving from basic aeronautical infrastructure into complex, multifunctional enterprises, serving both aeronautical needs and commercial development.*” (KASARDA, 2008, s.p.)
7. Informações extraídas do site <<http://www.aerotropolis.com>>
8. Referência ao texto de David Harvey, originalmente publicado

na *New Left Review*, em 2008. Neste artigo, o geógrafo britânico defende a unificação das lutas do direito à cidade, tanto como lema operacional quanto ideal político, justamente porque ele enfoca a questão de quem comanda a conexão necessária entre a urbanização e a utilização do produto excedente. A democratização deste direito e a construção de um amplo movimento social para fortalecer seu desígnio é imperativo, se os despossuídos pretendem tomar para si o controle que, há muito, lhes tem sido negado, assim como se pretendem instituir novos modos de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo deste termo, ou nada mais” (HARVEY, 2012).