



Acessos ao painel de controle.
Fonte: ilustração do autor, 2016.

Arquitetura e capital – um exercício comparado de dois espaços aeroportuários

Gabriel de Paula Biselli¹

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

O presente artigo pretende discutir dois espaços aeroportuários da cidade de São Paulo à luz das questões levantadas pelo Projeto Contracondutas. A análise relaciona o Aeroporto de Congonhas (1936) com o Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos (2014), entendendo tratar-se de dois desenhos de arquitetura diferentes, que se relacionam de maneiras também distintas com a cidade, em dois momentos políticos, mas que, juntos, permitem esboçar uma leitura mais profunda das dinâmicas e mudanças desse tipo de empresa ao longo do período recortado. O objetivo da estratégia comparativa é, portanto, entender como o espaço edificado do Terminal 3 se relaciona com os processos econômicos contemporâneos.

Palavras-chave:

aeroporto; capital; arquitetura

Architecture and capital – an exercise of comparing two airport spaces

This article intends to discuss two airport spaces in the city of São Paulo enlightened by the issues raised by the Contracondutas project. The analysis relates the Congonhas Airport (1936) with the Terminal 3 of the International Aviation Port of Guarulhos (2014), understanding that they are two different architectural designs, which are related in different ways with the city, in two political moments but, when together, allows a deeper reading of the dynamics and changes of this type of enterprise over the selected period. The objective of the comparative strategy is, therefore, to understand how the built space of Terminal 3 is related to the contemporary economic processes.

Keywords

airport; capital; architecture

Arquitectura y capital – un ejercicio comparado con dos espacios de aeropuerto

Este artículo pretende discutir dos espacios aeroportuarios en la ciudad de São Paulo, bajo la luz de las cuestiones planteadas por el Proyecto Contracondutas. El análisis pone en relación el Aeropuerto de Congonhas (1936) y el terminal 3 del Aeropuerto Internacional de Guarulhos (2014) – entendiendo que los dos tienen diseños arquitectónicos distintos, que representan también diferentes formas de relacionarse con la ciudad, en dos momentos políticos, aunque en su conjunto sea posible esbozar una lectura más profunda de la dinámica y de los cambios de este tipo de empresa durante el período seleccionado. Por tanto, el propósito de la estrategia comparativa es entender cómo el espacio construido del Terminal 3 se relaciona con los procesos económicos contemporáneos.

Palabras-clave

aeropuerto; capital; arquitectura

1 Introdução

Resultado de uma pesquisa de iniciação científica,² o artigo que se segue partiu da análise por comparação, contraste, analogia, semelhanças e diferenças de outro espaço aeroportuário brasileiro, o Aeroporto de Congonhas, relacionando-o direta ou indiretamente ao Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Tem a finalidade de propor um embate significativo da forma como tais espaços operam e se relacionam com a cidade e enquanto projeto de arquitetura – o desenho e suas relações internas e externas ao objeto – e seus variados agentes – quem são, como atuam e quando aparecem – responsáveis pelos investimentos em obras infraestruturais dessa ordem. Busca-se assim, como objetivo mais amplo, abordar certo período, procurando identificar, explicar e discutir as principais inflexões e tensões ocorridas no campo da arquitetura e do urbanismo, bem como a maneira como dialogam com aspectos socioculturais ou debates teóricos que extrapolam os limites definidos pelo campo profissional.

Esse trabalho se concentrou, portanto, em algumas das principais temáticas que cabem à disciplina: a análise dos espaços construídos por meio do desenho, a fim de historicizá-lo e, sobretudo, identificar os agentes envolvidos – desde os arquitetos e outros profissionais, aos órgãos públicos e privados, às agências reguladoras, entre outros – responsáveis pelas obras escolhidas. Assim, dentro do campo da arquitetura, a pesquisa teve como objetivo levantar, analisar, debater, problematizar e comunicar, de forma abrangente, a situação atual da indústria da construção civil, refletindo sobre seus rebatimentos na produção da arquitetura e do planejamento urbano de infraestrutura na escala do território nacional.

Dessa maneira, o objetivo principal do artigo é avaliar o desenho e o resultado espacial do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos não como resultado de uma relação direta entre causa e consequência, mas como parte integrante de processos econômicos correntes: a pergunta se dá na medida em que o resultado formal está vinculado ou não à uma proposta “final” de arquitetura. Para isso, a estratégia comparativa com outro espaço aeroportuário, elaborado em um período distinto, nos permite traçar paralelos e distâncias entre ambos os casos. Assim, buscou-se

entender as maneiras pelas quais os próprios objetos arquitetônicos escolhidos foram concebidos – desde seus processos de elaboração, concorrência e legitimação legal do projeto, suas eventuais alterações, até sua execução.

A análise do Terminal 3, em relação aos processos econômicos contemporâneos, foi elaborada à luz de novas dinâmicas organizadoras do espaço relacionadas, sobretudo, ao que François Chesnais classificou como “capitalismo financeiro” (CHESNAIS, 2005) – sendo esta a sua fase mais contemporânea. Segundo David Harvey, as cidades do século XXI passam a se inserir em uma concorrência global na atual fase do capitalismo dominado pela esfera do financeiro, em que as grandes obras de infraestrutura aparecem nesse cenário como as principais propulsoras dessa concorrência (HARVEY, 2013), e os aeroportos são um exemplo disso.

Ao transferir essa análise para o campo da arquitetura, esse estudo, enquanto pressuposto metodológico, preocupou-se com a maneira de ler e analisar os espaços arquitetônicos mediante seus atos paradoxais – tanto como representação, também entendida aqui como aspecto simbólico, como construção (AURELLI, 2011). Apropriando-se, então, da leitura que Henri Lefebvre estruturou em “A revolução urbana” (LEFEBVRE, 1999), a análise das dinâmicas em questão foi dividida em três níveis diferentes: o imediato, que coube às análises propriamente dos objetos edificados; o global, que diz respeito às lógicas em que operam o capitalismo financeiro; e, por fim, o total, que discute, no campo simbólico da cultura e do conhecimento, os impactos e transformações geradas por grandes obras de infraestrutura. Esse artigo analisa, especificamente, o nível imediato, sem se desvincular de leituras mais amplas que, de uma forma ou de outra, atravessam os outros níveis.

Como o levantamento bibliográfico dos autores de referência se deu mediante a particularidade e a estruturação de cada nível de análise, coube ao nível imediato a leitura, organização e formulação de um histórico e linha do tempo da trajetória dos edifícios, em grande medida, por meio de fontes primárias, tais como artigos e notícias de mídias especializadas, entrevistas e consultas aos escritórios envolvidos no percurso da construção (no caso do Terminal 3), e também a alguns manuais de arquitetura, a fim de localizar os casos na história da disciplina.

Em nível global, reservou-se a leitura de autores ligados ao campo da economia e da

geografia, tais como (os já citados) François Chesnais e David Harvey. Além de uma breve introdução e iniciação a uma bibliografia mais específica, a leitura desses autores trouxe à luz a maneira pela qual alguns fluxos reais e outros virtuais impactam as cidades contemporâneas e fazem parte de um “complexo imobiliário-financeiro”, em que o espaço é apropriado como mercadoria e grandes obras de infraestrutura, tais como os aeroportos, funcionam como força motriz para a financeirização e a monetização das estruturas econômicas correntes.³ Essa reflexão fez o estudo considerar a autonomia e a independência que os espaços aeroportuários contemporâneos passam a assumir em relação ao tecido urbano em que estão inseridos, e como esses se estruturam a partir de lógicas econômicas autossuficientes.

Para o nível total, coube a seleção daqueles autores que discutem essas questões por meio do campo da cultura e do simbólico, entre eles, Otília Arantes (2012), Henri Lefebvre (1999), Rem Koolhaas (2014) e Frederick Jameson (1984). A leitura de alguns textos da filósofa Otília Arantes, nos quais ela analisa alguns estudos de casos específicos, permitiu entender como as estruturas financeiras passam a “investir” nas cidades, na virada do século XX para o XXI, com o domínio da cultura, deixando muitas vezes de lado aspectos fundamentais e infraestruturais de lado, e ainda como grandes eventos de exceção – como a Copa do Mundo FIFA de Futebol ou as Olimpíadas – fomentaram grandes obras civis, acentuando sua *particularidade*.

Assim, foi possível compreender o espaço construído do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos dentro de lógicas mais amplas e inseri-lo em discussões que envolvem uma esfera global relacionando o campo econômico ao campo simbólico e representativo da arquitetura. Essa pesquisa busca evidenciar como as transformações das características funcionais e programáticas, pelas quais os espaços aeroportuários têm passado, se relacionam, por um lado, com as dinâmicas do capital financeiro globalizado e, por outro, se materializam em espaços, tais como os definidos por Rem Koolhaas, como “homogêneos” e “genéricos” (KOOLHAAS, 2014).

O presente artigo foi assim organizado da seguinte forma: serão feitas as apresentações e descrições espaciais de ambos os casos, localizando-os em seus momentos específicos, expondo seus discursos e suas questões internas

e externas ao campo arquitetônico; em seguida, será desenvolvida breve comparação e análise dos espaços aeroportuários sob alguns parâmetros, procurando entender, a partir deles, seus aspectos de sociabilidade e a relação com a cidade que cada edifício apresenta; e, por fim, serão feitas algumas considerações finais que retomam os resultados obtidos.

2 Dois estudos de caso: o desenho e seus principais agentes

A escolha dos aeroportos em questão tem o objetivo de confrontar dois espaços aeroportuários da cidade de São Paulo, considerando que cada um deles corresponde a um determinado momento histórico (político, econômico, urbanístico e estético), que eles estabelecem diferentes relações com a cidade, mas que, postos lado a lado, permitem traçar uma leitura mais profunda das dinâmicas e mudanças desse tipo de empresa ao longo do período recortado. São eles o Aeroporto de Congonhas (1936) e o Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos (2014).

2.1 Aeroporto de São Paulo – Congonhas, 1936

O Aeroporto de Congonhas é construído em um período em que os espaços, as cidades e os edifícios do país se encontravam não só em formação, mas também em busca de uma autoafirmação. Esse aeroporto atendeu expectativas do início da metrópole, que se desejava moderna. No entanto, uma historiografia corrente nos alerta da importância em se “reconhecer os múltiplos rumos e os processos na gênese dessa produção”. Nesse sentido, este item tentará, de maneira breve, “investigar relações externas e internas dos arquitetos e da cultura arquitetônica do período”, localizando historicamente, portanto, o edifício na disciplina, além das motivações para a construção desse empreendimento, e seus respectivos agentes envolvidos (SEGAWA, 2002).

A construção de Congonhas envolveu dinâmicas entre o poder público federal e as grandes obras de infraestrutura. Nesse momento, por exemplo, as obras destinadas a transformar “Congonhas no maior aeroporto da América do Sul, colocando-o entre os melhores do mundo em capacidade e eficiência” (AEROPORTO DE CONGONHAS, 1955) estavam a cargo da Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Viação (D.O.P.). Em *Arquitetura e identidade*

nacional no Estado Novo: as Escolas Práticas de Agricultura do estado de São Paulo, Marianna Al Assal (2013) aponta que as obras desenvolvidas pelo D.O.P. atribuíam ainda autoria⁴ aos arquitetos – concebidas, em sua maior parte, pelo engenheiro-arquiteto Hernani do Val Penteado, protagonista desse projeto – de maneira mais explícita que outros órgãos (AL ASSAL, 2013).

Logo após a ascensão do presidente Getúlio Vargas, as grandes cidades brasileiras “experimentaram uma proposta de reformulação da área educacional, reflexo das transformações preconizadas pelo discurso dos revolucionários de 1930”. Esses esforços resultaram na “reelaboração de modelos de edifícios escolares”, embora houvesse uma extensa produção concomitante a esse período, vinculada a discursos neocoloniais:

as linhas geometrizaras foram características da arquitetura escolar dessa época. Todavia, não se tratava somente de uma preocupação estética. Isso se depreende do trabalho que a Secretaria de Educação de São Paulo (1936) desenvolveu com a Diretoria de Obras Públicas do Estado de São Paulo: uma série de tópicos funcionais, programáticos e pedagógicos – orientação do edifício, e desenho de janelas, organização do programa mínimo de dependências, acabamentos – foram destacados como elementos determinantes para um novo modelo de prédio escolar. (SEGAWA, 2002, p.69)

No entanto, como se sabe, o D.O.P. – com as devidas especificidades em cada estado – não se limitava à elaboração de edifícios escolares. De alguma maneira, algumas orientações à maneira *déco* se estenderam a outras repartições públicas: àquelas relacionadas às áreas do Transporte, da Saúde e ao Departamento de Correios e Telégrafos.

O afastamento entre o que se convencionou chamar de *art déco* – “que tomou emprestado e multiplicou os artifícios decorativos do lado próspero da cultura europeia” –, diante de uma modernidade de vanguarda,⁵ está na ausência de um engajamento político-ideológico, cujo programa contava com a eliminação do supérfluo, entrando em conflito com manifestações “otimistas e frívolas” do *déco* (SEGAWA, 2002). Por outro lado, ainda que houvesse diferenças entre essas manifestações, diferentemente do que aponta Segawa, ambas possuíam caráter utilitário e funcionalista sob o mesmo pressuposto da “necessidade de exprimir ideias novas, de tentar ser moderno mesmo sem que se pudesse esclarecer o que isso significava” ou de

como se chegar a essa condição.

O *art déco*, ao lado de outras tantas manifestações desse mesmo período, foi então um dos suportes formais para inúmeras tipologias arquitetônicas que se afirmavam a partir dos anos 1930. O cinema, e por associação alguns teatros – e aqui tomo a liberdade para incluir também alguns terminais de transporte, mais precisamente os aeroportos, que são nosso objeto de pesquisa –, assim como emissoras de rádio (ou seja, os espaços que traziam a grande novidade, o arrojo e a velocidade dos tempos modernos), figuravam em São Paulo, e algumas outras capitais, “verdadeiros monumentos *déco*”:

Na segunda metade dos anos de 1930, as arquiteturas “cúbicas” e *art déco* disseminavam-se entre [...] várias regiões do Brasil. [nas principais revistas de arquitetura da época: *Arquitetura e Urbanismo* (RJ) e *Acrópole* (SP), havia uma convivência pacífica entre circunspectas obras tradicionalistas, exóticas casas neocoloniais e geométricas construções modernizantes em suas ecléticas páginas, mas com leve predominância das linhas modernas – ampliando esse domínio ano a ano, mais nos programas de âmbito coletivo – prédios comerciais, terminais de transporte, mercados, clubes etc. (SEGAWA, 2002, p.69)

Mas tudo isso sem um ideal estético oficialmente definido: adeptos das “linhas mais simplificadas” se apropriavam e reinterpretavam, à sua maneira, os pressupostos *déco*. É nesse contexto que, em tom positivista, atestando certa defasagem das instalações aeroportuárias mediante os equipamentos maquinário do período, o memorial de projeto do Aeroporto de Congonhas afirmava que

São Paulo, grande capital, de há muito vem se ressentindo pela falta de um moderno aeroporto, compatível com o movimento vertiginoso das grandes empresas de transporte aéreo e o número sempre crescente de passageiros. (...) O que não passava de um ensaio (...) hoje é uma imposição do progresso (AEROPORTO DE CONGONHAS, 1955, p.3).

Clara menção à antiga estação localizada nesse sítio: à época e a mando das autoridades locais, foi feito um croqui que partia da estação existente, mas que se mostrou “ilógico”, segundo os arquitetos, para com a cidade. Havia a insistência em se fazer algo inteiramente “novo” e “moderno”.

Sua implantação encontra-se hoje em um tecido urbano consolidado e, relativamente,

central à cidade de São Paulo. Inaugurado em meados dos anos 1930, então em área descampada, logo foi envolto pela malha urbana e se tornou um aeroporto de referência – atualmente atende a grande São Paulo com voos domésticos nacionais e regionais.

Ainda sobre sua relação mais franca com a cidade, o memorial descritivo anunciava, por exemplo, “uma estação e um embarcadouro de ônibus” (AEROPORTO DE CONGONHAS, 1955, p. 3) no subsolo do corpo central. No entanto, são os automóveis e suas vias de acessos que compõem o desenho das rés do chão: a marquise de concreto para o desembarque de passageiros e a baía de estacionamento, associada à garagem e às companhias de gasolina (bombas de combustíveis, máquinas de lavagem e secagem), são quem articulam a fachada principal.

No começo dos anos 2000, o aeroporto de Congonhas sofreu ampliações e reformas. Hoje, o aeroporto possui também áreas com interesse dos órgãos de patrimônio graças a algumas dessas particularidades “estilísticas” em seu desenho arquitetônico.

2.2 Terminal 3: Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos, 2014

Do lançamento do edital da Infraero para o Terminal 3 do Aeroporto Internacional, em 2009, até a conclusão da obra, em maio de 2014, o Terminal passou por uma série de eventos significativos, que modificaram tanto o resultado quanto os processos de realização do edifício.

Em entrevista,⁶ o arquiteto Andrei Almeida, envolvido na realização da obra, relatou alguns aspectos internos ao desenvolvimento do projeto, em que as relações do canteiro com suas dinâmicas próprias ficaram claras – foi nesse momento que as transformações das características funcionais dos espaços aeroportuários contemporâneos brasileiros ficaram mais evidentes.

De maneira breve, serão destacadas aqui algumas conexões e concatenações entre os episódios mais decisivos, e será apresentado o resultado do objeto arquitetônico em si: foi no final de 2009 que o Consórcio MAG venceu a concorrência e, logo no ano seguinte, o escritório Biselli+Katchborian Arquitetos Associados desenvolveu o projeto básico para o Terminal. No entanto, em 2011, enquanto o escritório estava em vias de definir o projeto executivo, esse processo tomou novos rumos: houve o decreto CND nº11⁷ e, em seguida, o lançamento de um novo edital (nº2/2011) de concorrência

para os aeroportos de Brasília, Campinas (Viracopos) e para o Terminal 3 de Guarulhos. Ou seja, à medida que se trocou o cliente a demanda também se alterou e, conseqüentemente, o *objeto desejado*: o projeto anterior foi, então, abandonado.

Em maio de 2012, com a mudança de gerenciamento dos espaços aeroportuários – antes de responsabilidade da Infraero e, a partir de então, para os novos ganhadores do consórcio: Inverpar+ACSA⁸ – o projeto passa a ser de autoria da construtora Grupo OAS, associada a um grupo de investimentos da cidade do Rio de Janeiro, a Interpark, que, por sua vez, é formado pelos fundos de pensão de três grandes empresas estatais.⁹ É dessa maneira, então, que o projeto executivo, mais uma vez, é terceirizado, agora a cargo da empresa Engecorps, parte do Grupo TYPASA, de Madri.

Foi em setembro de 2013 que o Ministério Público fez o resgate dos 111 trabalhadores encontrados em situação análoga a trabalho escravo. Após um breve período de paralisação, a obra foi tida como *finalizada* em maio de 2014, embora alguns ajustes e modificações tenham se estendido em relação a esse prazo – segundo informação de Andrei Almeida.

O edifício do aeroporto hoje em atividade – segundo análise do material original do projeto executivo cedido ao projeto Contracondutas pela empresa Engecorps – encontra-se da seguinte forma: dividido, basicamente, em três níveis mais subsolo, o aeroporto se desenvolve a partir de um corpo principal, de planta retangular mais expressiva, associado a um corpo anexo, mais longilíneo (que a nomenclatura do projeto define como *dique*), destinado ao estacionamento das aeronaves e ao conseqüente embarque e desembarque dos passageiros.

O nível do subsolo, tanto do corpo principal como do dique, é praticamente restrito às instalações mecânicas do edifício e às áreas de serviço, tais como o core hidráulico (tanques de água potável, não potável, água cinza e de reuso, laje sanitária associada aos vestiários), o elétrico (salas de ventiladores, máquinas pressurizadas, sistemas de alimentação ininterrupta e salas de telecomunicações; quanto áreas para lixo e resíduos e a distribuição vertical e *escaneamento* das bagagens e distribuição das mercadorias por meio de empilhadeiras, no perímetro interno, e por caminhões, no externo).

O nível térreo restringe-se, sobretudo, às chegadas dos passageiros (desembarque). Nesse

momento há uma sequência bem clara e conhecida: o sujeito, ao desembarcar, passa por uma vistoria do passaporte e, imediatamente, encontra-se com as áreas de shopping – segundo a legenda dos desenhos, mas que são, metonimicamente, conhecidas por *Duty Free*¹⁰ – e, só então, passa pelo recolhimento de bagagem e pela alfândega antes de deixar o edifício. A parte norte do corpo principal delimita o trânsito nacional, enquanto o corpo do dique concentra as zonas de espera e os portões/*gates* de partida (embarque).

É no primeiro pavimento do corpo principal que ocorre a divisão do trânsito nacional e internacional – fachadas norte e sul do corpo principal, respectivamente –, enquanto ao dique cabe a distribuição das chegadas dos passageiros, no plano da circulação horizontal (esteiras rolantes), e da partida, no plano da circulação vertical (escadas rolantes e elevadores).

O segundo pavimento, esse com pé direito mais generoso – duplo, pois associado a ele há um mezanino que abriga a praça de alimentação, sobretudo nas áreas das principais circulações verticais e que permitem relações visuais com pequenas áreas de jardins ornamentais – e ampla iluminação zenital, destina-se (da fachada norte para a sul): o acesso principal, conectado ao edifício por meio de ponte, seguido do saguão para *check-in*, vistoria do passaporte, *scanner*; nesse momento, o passageiro é, necessariamente, obrigado a atravessar um espaço circundado por shoppings, na extremidade da fachada sul para, enfim, chegar ao dique onde se concentram as zonas de espera para embarque.

A desvinculação com tecido urbano desse aeroporto é também uma característica marcante: localizado entre a Serra da Cantareira e o Parque Ecológico do Tietê, o Aeroporto de Guarulhos tem suas principais vias de ligação com a capital e o interior por meio das rodovias Presidente Dutra e Ayrton Senna. Em outras palavras não há qualquer ligação (seja ela férrea ou metrorviária), senão a rodoviária, com o resto da região metropolitana e a cidade de São Paulo.

3 Os edifícios, seus aspectos de sociabilidade e suas respectivas relações com a cidade

Durante a análise do material levantado, notaram-se algumas particularidades nos aspectos de sociabilidade que, possivelmente, provêm do desenho arquitetônico e, segundo alguns resultados apontados pela pesquisa, da tipologia aeroportuária. Por exemplo: parte do

projeto modernizante da cidade de São Paulo, o Aeroporto de Congonhas, nas palavras dos autores do projeto, previa uma atmosfera de luxo que “além de preencher as finalidades básicas de funcionamento, fará do local um ponto de atração e de orgulho para S. Paulo” (O NOVO AEROPORTO DE CONGONHAS, 1949, p.5). Esse compromisso também é encontrado no discurso da Construção do Terminal 3; no entanto, é manifestado de forma diferente: enquanto em Congonhas isso se dá por intermédio de alguns aspectos da arquitetura, como veremos em seguida, associados à presença de algumas obras de arte ou à mobília, no Terminal 3 isso dá lugar a uma arquitetura que é cuidadosamente pensada para abrigar lojas de alto padrão – muitas delas, inclusive, inéditas na cidade de São Paulo ou na América Latina. Se ambas possuem aspectos de monumentalidade, sejam eles atingidos pelos amplos saguões, repetições de formas e mobiliário requintado ou nobres materiais de revestimento, a experiência social parece diferente. Enquanto uma promovia o encontro, o ver e ser visto, a outra se destina, na maior parte do tempo, ao consumo de bens que representam esse requinte, como veremos a seguir.

Entre uma série de elementos, destacam-se no Aeroporto de Congonhas – utilizando ainda o vocabulário dos autores – no piso térreo do corpo central: “a monumentalidade do amplo *hall* com seus 7 portais para pátio [sic] e nobres escadarias”; a decoração de autoria do eng. H. Do Val Penteado em materiais nobres, como o mármore travertino e Vidrotil (marca de pastilhas de vidro); obras de arte de importantes nomes da cena artística e cultural da época – havia duas telas de Di Cavalcanti e um mural intitulado “Festa de Dionísio”, de Romeu K. Storch, no fundo do bar desse mesmo piso.

Ainda no corpo central do edifício de Congonhas, mais precisamente no seu primeiro pavimento, um grande restaurante deveria tornar-se um dos melhores centros de atração de São Paulo, em conjunto com um salão de danças e palco seguidos do terraço:

[...] dum ambiente distinto e de fino acabamento se descortinarão, para todos os lados através de grandes janelas envidraçadas, os movimentos dos aviões no páteo [sic passim], os panoramas longínquos da cidade (O NOVO AEROPORTO DE CONGONHAS, 1949, p.5).

Não obstante, todo o discurso acerca do edifício foi difundido dessa maneira:

[...] toda a estação, desde o extremo da ala N até o final da ala SE é percorrida por um terraço superior, de onde os curiosos e os visitantes poderão descortinar variado panorama, percorrendo-o nos seus 450 m de extensão (O NOVO AEROPORTO DE CONGONHAS, 1949, p.5).

Tudo isso é bem diferente da condição encontrada no Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos onde, por outro lado, o saguão principal destina-se apenas ao *check-in*, à circulação e ao consumo dos passageiros. O arquiteto Andrei Almeida afirma:

[...] falando do desenho em si, tem essa modificação do cliente, vem uma demanda já naquela fase do pré-leilão. O próprio desenho já é transformado em função de alguma coisa. Neste sentido é um desenho funcionalista, mas a função muda, não é o uso do aeroporto, mas sim a receita que vai ser gerada. [...] A função era bem funcional, no sentido de tudo que se podia fazer, mas não podia mexer no Duty Free, porque o preço por metro quadrado que se vende para Duty free, paga-se o aeroporto inteiro. (ALMEIDA, 2016).¹¹

Resultado de um período em suposta transição – após o pragmatismo difundido no latente intervencionismo militar dos anos 1980, que tem como representante o Terminal 2 de Guarulhos,¹² onde, por exemplo, o fluxo de passageiros na área de embarque é restrito a um estreito e longo corredor, seguido de alguns ambientes de consumo adjacentes (*fast foods*, cafés, lojas de conveniências, *souvenirs* e presentes, entre outras), que desemboca nas áreas de espera dos portões de embarque –, o Terminal 3 possui uma nova proposta de percurso. Os espaços de consumo, marcados, sobretudo, pela figura do *Duty Free*, funcionam como grandes atrativos, que acabam por definir a rota dos passageiros. Além de forçarem o transeunte a passar no coração desses diversos estandes e lojas, há, nesse caso específico, uma espécie de rampa em Carrefour que se assemelha justamente a essas rotatórias do sistema viário, muitas vezes confusas e sem sentido.¹³

Dessa forma, o desenho desse espaço passa a apresentar diferenças em relação àquele do século XX: há certamente, nos termos do arquiteto Rem Koolhaas, uma espécie de efeito *default* da (pós-)modernidade (KOOLHAAS, 2014). Torna-se razoável lembrar aqui o conceito de hiperespaço,¹⁴ descrito por Frederick Jameson em seu célebre ensaio de 1984, “A lógica cultural do capitalismo tardio”, para o entendimento de

mais uma afirmação do arquiteto Andrei Almeida, a respeito do desenvolvimento do projeto do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos:

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. Com o aumento das exigências de segurança, porque hoje o sujeito tem que chegar 4 horas antes do embarque, o que ele vai fazer é gastar dinheiro. Então, essa questão de segurança deu um alento, porque o cara gasta no embarque, muito mais que no desembarque. No embarque, quanto mais problema você põe para ele (agora se tem que chegar 1 hora e meia antes do voo doméstico também) mais pode ser rentável. Isso faz com que o cara passe mais tempo dentro do aeroporto. Então ele já está no «modo viagem»... No voo internacional ele já está pensando em Euro e em Dólar... Ele vai pagar R\$10 por um suco. (ALMEIDA, 2016)

Além disso, é curioso notar a diferença dada ao trato das imagens que ambos os aeroportos veicularam – ou não. O Aeroporto de Congonhas, como consultado em seu acervo de desenhos originais, possuía delicados desenhos de apresentação, cujas perspectivas, feitas à mão, a lápis ou em aquarela, pelo próprio arquiteto autor do projeto ou sua equipe, ilustravam a atmosfera desejada por meio de um esmero encontrado, por exemplo, nos trajés, nas bagagens e na miríade de funcionários à disposição dos passageiros – claramente em uma demonstração da posição social que esses usuários ocupavam. Por outro lado, o Terminal 3 teve seu material iconográfico, por muito tempo, erroneamente atribuído a *renders* executados pelo escritório Biselli+Katchborian Arquitetos Associados para publicar o projeto anterior – normalmente perspectivas aéreas, enquanto aquelas feitas pela equipe de Hernani tinham seu ponto de vista das rés do chão, ou seja, exacerbavam o objeto arquitetônico em si, sem demonstrar os usos e a vivacidade dos espaços, além de isolá-lo do entorno imediato. Os desenhos e material

iconográfico do projeto existente **têm** um fim apenas executivo: parece que há, portanto, um desinteresse em representá-lo de maneiras mais acessíveis e abrangentes ao público leigo, mesmo que, paradoxalmente, nesse **último caso**, **haja** um cliente que não o Estado *per se*.

4 Considerações finais

A pesquisa buscou, portanto, analisar os objetos edificados propriamente ditos, as diferenças de porte, de administrações pública e privada, além de situar a discussão na cidade: que tipo de urbanização, ou a falta dela, é produzida mediante obras dessa grandeza, nas diferentes localidades e seus principais embates entre áreas centrais e áreas periféricas. Nesse sentido, é possível, de uma maneira ou de outra, constatar uma análise feita por Hugo Segawa em seu manual, aqui amplamente citado:

O quadro econômico dos anos de 1990 não confirmou as previsões de demanda do equipamento aeroportuário formulado nos anos de 1970. O otimismo exagerado dos tempos do “milagre econômico” superdimensionou o horizonte de realização dos terminais e, além do lento encaminhamento de algumas obras anteriormente empenhadas e das reformas de estruturas antigas, tudo indica que a participação decisiva de arquitetos na concepção dos projetos aeroportuários iniciada nos anos de 1970 encerra-se duas décadas depois com o aeroporto de Brasília. (SEGAWA, 2002, p.71)

O distanciamento entre autoria e objeto construído, entre outras variáveis, tange alguns sinais de quanto o envolvimento político e a postura econômica adotada do período acabam por influenciar todo o processo de um edifício dessa natureza: desde a criação e justificativa de sua demanda, sua concepção projetual, e com isso seus objetivos enquanto desenho de arquitetura, a organização programática, a escolha de materiais e sistemas construtivos – sendo essa última, altamente vinculada a interesses externos da indústria da construção civil, e a materialização disso tudo em espaços de sociabilidade. Dessa forma, é possível afirmar que, acompanhando toda a sua trajetória e comparando-a com a de outro espaço aeroportuário relevante, o espaço edificado do Terminal 3 se modifica, se relaciona e reverbera ecos dos processos econômicos presentes no capitalismo financeiro.

Referências bibliográficas

- AEROPORTO DE CONGONHAS. *Revista Habitat*, n. 20, 1955.
- AL ASSAL, Marianna Boghosian. *Arquitetura e identidade nacional no Estado Novo: as Escolas Práticas de Agricultura do estado de São Paulo*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2013.
- ALMEIDA, Andrei. Entrevista concedida à equipe de pesquisa do Contracondutas. São Paulo, 17 de julho de 2016.
- ARANTES, Otília. *Berlim Barcelona – duas imagens estratégicas*. São Paulo: Annablume, 2012.
- _____. *CHAI-NA*. São Paulo, São Paulo: Edusp, 2011.
- AURELI, Pier Vittorio. The barest form in which architecture can exist: some notes on Ludwig Hilberseimer’s proposal for the Chicago Tribune Building In: *San Rocco, 2 – The even covering of the field*. Milão: Pupilla Grafik, 2011.
- CHESNAIS, François (org.). *A finança mundializada*. São Paulo: Boitempo, 2005.
- HARVEY, David. O direito à cidade. *Revista Piauí*, jul. 2013.
- _____. *O enigma do capital: e as crises do capitalismo*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- FLORENCE, Luiz. Novos aeroportos no Brasil: Projetos recentes apresentam uma nova imagem e programa de atividades para os terminais de passageiros. *Revista AU*, n.238, jun. 2014.
- JAMESON, Frederic (1984). “A lógica cultural do capitalismo tardio” In: *Pós-modernismo*. São Paulo: Ática, 2007.
- KOOLHAAS, Rem. *Três textos sobre a cidade*. Barcelona: Gustavo Gili, 2014.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- O NOVO AEROPORTO DE CONGONHAS. *Revista Acrópole*, n.133, 1949.
- SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil (1900-1990)*. São Paulo: Edusp, 2002.

Notas

1. Aluno de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade.
2. A pesquisa integrou o projeto Contracondutas dentro do eixo homem-mercadoria, à luz de uma reflexão sobre os lugares que a arquitetura e os espaços urbanos desempenham na atual ordem do capitalismo.
3. Essa conclusão foi possível graças à genealogia que David Harvey constrói, em seu texto “O direito à cidade”, por meio da ideia de urbanização como principal absorvedora da produção excedente: “A urbanização, portanto, sempre foi um fenômeno

de classe, uma vez que o controle sobre o uso dessa sobreprodução sempre ficou tipicamente na mão de poucos. Sob o capitalismo, emergiu uma conexão íntima entre o desenvolvimento do sistema e a urbanização. (...) Defendo aqui que a urbanização desempenhou um papel especialmente ativo, ao lado de fenômenos como os gastos militares, na absorção da produção excedente que os capitalistas produzem perpetuamente em sua busca por lucros” (HARVEY, 2013).

4. Ao consultar o acervo de projetos originais do arquiteto-engenheiro Hernani Do Val Penteado, dos quais constavam desenhos de apresentação e divulgação do novo aeroporto – entre eles, duas perspectivas (uma a lápis, outra em aquarela) do Projeto da Nova Estação – foi notável observar a importância que o nome do autor obtinha no carimbo do desenho, tanto em relação ao espaço ocupado quanto ao cuidado tipográfico (tamanho e desenho das letras).

5. Seja ela representada pelas principais vertentes à época, tais como: o futurismo, o anti-irracionalismo, o antissubjetivismo, o neoplasticismo holandês, o construtivismo russo, o purismo francês ou a Bauhaus alemã. Segundo Segawa, “a modernidade de inspiração europeia [...] era apenas uma vertente entre tantas outras que se formularam no imediato pós-Primeira Guerra. Modernidades que caracterizam as incertezas de uma sociedade instável, recém-saída de uma conflagração da qual emergiram realidades díspares, em que uma Alemanha humilhada e uma França vitoriosa seriam os contextos de diferentes formulações de modernidade arquitetônica”.

6. Entrevista realizada em 17 de julho de 2016, na Escola da Cidade, São Paulo-SP, como atividade do Projeto Contracondutas, TAC-OAS.

7. *Transferência da gestão militar (DAC) dos serviços de transporte aéreo para a gestão civil (ANAC). Em entrevista, o arquiteto Andrei Almeida afirma que a ANAC, quando surge, tem como missão primeira regular somente a parte das transportadoras e das companhias aéreas, passando, depois, para a parte das infraestruturas. Com o tempo, ela começa a intervir na parte econômica, desviando os interesses do mercado. Outra gestora interna de aviação civil criada à época foi a ASAQ: espécie de “braço executivo”, é uma agência reguladora não governamental, teoricamente independente, segundo o arquiteto.*

8. *INVEPAR: Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, no Brasil e no exterior, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos.*

ACSA: Airports Company South Africa é uma empresa estatal sul-africana de aeroportos, equivalente à Infraero.

Segundo Andrei Almeida, essa participação reduzida, de um operador experiente, era o propósito do governo, que queria aportar aqui uma tecnologia que traria maior “conhecimento” para a Infraero. Tratava-se de uma ideia de trazer experiências internacionais para melhorar o nível dos serviços internos. O objetivo era justamente buscar o modelo de negócios internacional. De acordo com Almeida, o Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos não foi a única obra feita nessa fase de investimentos, mas era a principal, apesar de haver outras associadas. Esse

projeto fazia parte do planejamento da Infraero desde os anos 1990: inaugurado o Terminal 2, na década de 1990, a empresa Figueiredo Ferraz teve a iniciativa de fazer a ampliação (os projetos dos Terminais 3 e 4) a partir da reprodução dos Terminais 1 e 2, projeto conhecido em forma de “T”. Pouco tempo depois este projeto ficou engavetado. O projeto seguinte foi o que a Infraero contratou, mas só para o terminal 3. Depois disso, no final dos anos 1990 e começo dos anos 2000, ela contratou outro novamente: o projeto contratado do escritório capitaneado pelo arquiteto Mário Biselli – no entanto, já às vésperas da administração do aeroporto sair das mãos da Infraero.

9. A PREVI (fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil), a FUNSEF (fundo de pensão da Caixa Econômica Federal) e PETROS (Petrobras), correspondendo a 75% do capital do consórcio.

10. Lojas onde os produtos são comercializados com isenção ou redução impostos. No Brasil, os *duty free* são negócios permitidos como forma de concessão pelas administradoras das lojas francas de portos e aeroportos e são regulamentadas pela Portaria 204. Hoje em dia, a gigante multinacional chamada *Dufry* é a empresa que controla 95% do ramo de varejo em viagens em todo o país.

11. De acordo com a entrevista realizada, no aeroporto internacional, o operador privado possui duas fontes de receita: as operacionais e as não operacionais, também conhecidas como comerciais. As operacionais são as taxas de embarque, as taxas dos estacionamentos, que são cobradas da companhia ou dos passageiros. Não se gera caixa com isso, porque são taxas reguladas pelo teto: o preço é administrado, ou seja, há limite de pagamento. Hoje em dia, há interesse do governo em estudar maneiras de liberar a “competição” nessa faixa. São, portanto, as receitas comerciais que fazem crescer o setor privado por meio da exploração de serviços dispostos no espaço aeroportuário.

12. “O Aeroporto de Cumbica, na região metropolitana da cidade de São Paulo, é o maior terminal brasileiro, segundo o sistema de *finger* de atracamento de aeronaves. A concepção básica é de autoria do arquiteto Walter Maffei, funcionário da empresa de projetos IESA – Internacional de Engenharia. O desenvolvimento do projeto executivo envolveu ampla equipe de técnicos e consultores especializados. As obras foram iniciadas em 1979, e o primeiro dos cinco terminais previstos foi inaugurado em 1985” (SEGAWA, 2002).

13. Lembro aqui a célebre cena final do filme *Playtime (Tempo de Diversão)*, título em português) de Jacques Tati de 1967.

14. “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 encontramos presos” (JAMESON, 1984).