

A CONSOLIDAÇÃO DE UMA AEROTRÓPOLIS EM VIRACOPOS COMO UM INSTRUMENTO DE COESÃO SOCIAL E TERRITORIAL NA MACROMETRÓPOLE PAULISTA

THE CONSOLIDATION OF AN AEROTROPOLIS IN VIRACOPOS AS AN INSTRUMENT OF SOCIAL AND TERRITORIAL COHESION IN MACROMETRÓPOLE PAULISTA

A. RITA M. C. L. COENTRO & B. WILSON RIBEIRO DOS SANTOS JR.

Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Brasil

rita.mclc1@puccampinas.edu.br

wilson@puc-campinas.edu.br

RESUMO

O presente artigo discute o estudo de transformações territoriais em escala metropolitana onde conexões especialmente aeroportuárias irão implicar em mudanças socioeconômicas e nas relações espaciais e urbanas. Buscar-se-á nesta discussão verificar se a emergente proposta de criação de uma Aerotrópolis em Viracopos será capaz de se desenvolver sob as diretrizes do Plano Estratégico do Governo de São Paulo, voltado para a implantação de uma infraestrutura física, eixos de conectividade territorial e desenvolvimento econômico, enfrentar os desafios da ausência de governança, a realidade econômica do país e o descompasso entre a demanda e infraestrutura. Estão sendo considerados aspectos dos desafios hoje presentes na constituição dessa Aerotrópolis como: a desapropriação que garantirá juridicamente a ampliação do sítio aeroportuário e a relocação da população do entorno instalada em situação de vulnerabilidade com insuficiência de infraestrutura local e alta fragilidade ambiental. Como resultados finais pretende-se esclarecer que, para a efetiva interação entre a gestão do aeroporto, agentes econômicos, órgãos governamentais e a participação dos moradores e agricultores da região na consolidação da Aerotrópolis Viracopos e a Macrometrópole Paulista será necessário que esse processo resulte na configuração de um território urbano-regional-inclusivo baseado numa gestão participativa e colaborativa.

Palavras Chave: Aerotrópolis Viracopos, Macrometrópole Paulista, Território.

Linha de investigação: 2: Cidade e projeto.

Tópico: Estudos metropolitanos e territoriais.

ABSTRACT

This article discusses the study of territorial transformations on a metropolitan scale where especially airport connections will imply socioeconomic changes and spatial and urban relations. This discussion will seek to

verify whether the emerging proposal for the creation of an Aerotropolis in Viracopos will be able to develop under the guidelines of the Strategic Plan of the Government of São Paulo, aimed at the implementation of a physical infrastructure, axes of territorial connectivity and economic development, facing the challenges of lack of governance, the country's economic reality and the gap between demand and infrastructure. Aspects of the challenges present in the formation of this Aerotrópolis are being considered, such as: the expropriation that will legally guarantee the expansion of the airport site and the relocation of the population of the surrounding area installed in a situation of vulnerability with insufficient local infrastructure and high environmental fragility. The final results are intended to clarify that, for the effective interaction between the airport management, economic agents, government agencies and the participation of residents and farmers in the region in the consolidation of Aerotrópolis Viracopos and the Macrometrópole Paulista, it will be necessary that this process results in the configuration of an urban-regional-inclusive territory based on participatory and collaborative management.

Keywords: Aerotrópolis Viracopos, Macrometrópole Paulista, Territory

Research line: 2: City and project.

Topic: Metropolitan and territorial studies.

Introdução

O termo “Aerotrópolis” foi definido pelo urbanista Dr. John Kasarda, professor da Universidade da Carolina do Norte Chapel Hill (UNC), experiente consultor e pesquisador dos sistemas aeroportuários, como “uma cidade urbana ligada à aviação constituída por um aeroporto cercado por dezenas de milhares de hectares de espaços destinados a indústrias, escritórios, “mix” de varejo de luxo, acomodações de hotel de classe empresarial, restaurantes, entretenimento, recreação, campos de golfe e residências uni e multe familiares, constituindo verdadeiros distritos comerciais metropolitanos (...) (BEREA COMMUNITY DEVELOPMENT CORPORATION-BCDC,2010).

As atuais Aerotrópolis surgiram devido às vantagens que os aeroportos que as sediam oferecem como catalizadores de ativos econômicos globais e fornecedores de respostas rápidas e flexíveis às demandas produtivas e comerciais.

Objetiva-se com esse artigo estudar e discutir a possível consolidação da Aerotrópolis de Viracopos como um instrumento de coesão social e territorial. Discute-se a reestruturação deste território, nucleado pelo Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, e suas articulações com um corredor logístico regional de grande importância para a Macrometrópole Paulista, identificando os desafios e analisando as possibilidades de progressão deste território que começa a se configurar como um “ambiente de negócios”.

Afirma-se como hipótese que, independente das dificuldades institucionais recentes enfrentadas pela concessionária do Aeroporto e das incertezas quanto ao efetivo comprometimento dos órgãos governamentais com a sua implementação, existem possibilidades concretas de se configurar a Aerotrópolis Viracopos, fortalecendo-se como estratégia: a efetiva implantação da autoridade aeroportuária movida pela estruturação do setor aéreo e o cumprimento das ações de infraestrutura exigidas pelos contratos de concessão e pelo aumento da demanda.

A metodologia se baseou numa revisão bibliográfica de autores que abordam temáticas interdisciplinares, no âmbito da área dos estudos metropolitanos e territoriais, sobre os impactos da implantação dos novos

grandes aeroportos em áreas metropolitanas, principalmente na caracterização dos fenômenos sócio territoriais e urbanísticos, econômicos, políticos e ambientais e teve como foco para a pesquisa de dados o Planejamento Aeroportuário (Plano Diretor 2006/2012) que trata diretamente das transformações e diretrizes para o Aeroporto de Viracopos e o Plano Estratégico do Governo de São Paulo (2013-2040) no que tange à implantação de um Vetor Metropolitano de Desenvolvimento que terá o Aeroporto de Viracopos e o seu entorno como um dos principais elementos de articulação intra metropolitana.

1. Política de Desenvolvimento da Macrometrópole Paulista (MMP)

1.1. Sobre a formação da Macrometrópole Paulista

A Macrometrópole Paulista inicialmente se estruturou a partir de uma “rede de redes”, onde se formou um meio técnico-científico-informacional de alta densidade. Este meio permitiu uma grande fluidez de capitais, mercadorias, pessoas e informações, proveniente da instalação de densas redes de infraestruturas, redes técnicas, tornando-se um espaço de globalização (SANTOS, 1996).

Conforme a SEPLAMA (2015), a MMP se constituiu inicialmente, a partir de 1970, como uma “dispersão concentrada” do parque industrial da Região Metropolitana de São Paulo. Com o crescimento econômico e populacional as regiões administrativas de Campinas, de São José dos Campos, de Sorocaba e da Baixada Santista tornaram-se cada vez mais significativas com a implantação de empresas logísticas, centros técnicos-científicos que contribuíram para que essas regiões se transformassem em regiões metropolitanas.

Esse processo de macro metropolização levou em 2010 à institucionalização das Aglomerações Urbanas (AUs) de Jundiaí e de Piracicaba e à oficialização da Macrometrópole.

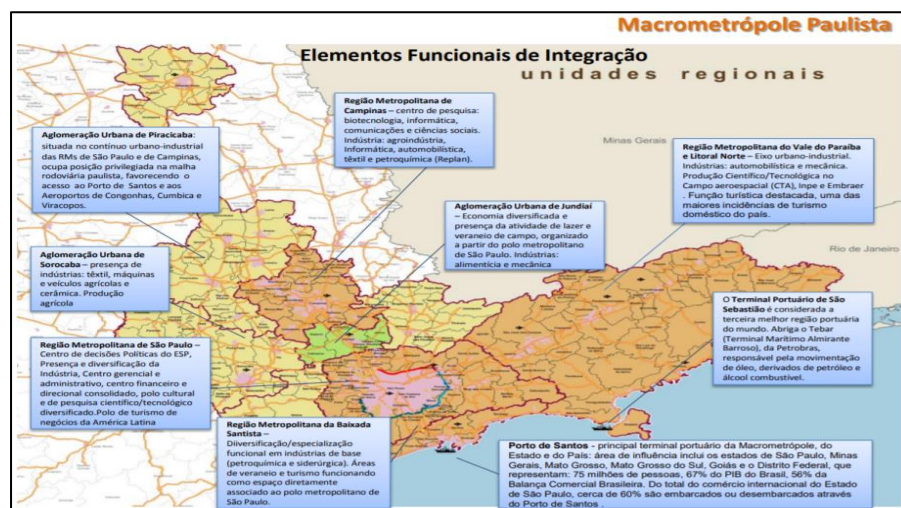


Figura 1: Macrometrópole Paulista, Fonte: EMPLASA 2012

No território da MMP, ocorre a partir de então uma crescente movimentação de mercadorias e pessoas, provocando o surgimento de um território de urbanização extensiva e dispersa, com estruturas policentricas no seu interior e com novos padrões de uso do solo fomentando a descentralização das funções urbanas residenciais e produtivas (EMPLASA, 2015).

Ao estudarmos a Macrometrópole e a RMC, observa-se a fragmentação de manchas urbanas caracterizadas pelos interesses especulativos das empresas privadas na construção de condomínios residenciais e logísticos, loteamentos fechados e centros empresariais em detrimento daqueles do poder público, com equipamentos voltados para atendimento à população. Tudo isso se fortalece com a malha viária existente na região com a intensificação das atividades contínuas do Aeroporto Internacional de Viracopos, por vários hospitais, e grandes shopping centers.

As Rodovias Anhanguera (SP-330), Bandeirante (SP-348), Dom Pedro (SP-065), Santos Dumont (SP-075), Adhemar de Barros (SP-340) e John Boy Dunlop, Francisco Aguirre Proença (SP-101), que ligam a RMC à Região Metropolitana de São Paulo e ao interior do Brasil, servem além de fator de expansão, também como atrativo para empreendimentos de alto padrão com projetos de loteamentos residenciais e logísticos, que formam uma rede urbana densa e articulada de relações comerciais, de trabalho, moradia e de infraestrutura urbana (AGEMCAMP, 2006).

Os padrões sócios espaciais da Macrometrópole Paulista caracterizam-se por áreas mistas e descontínuas: residenciais, comerciais, serviços e industriais, associadas ao setor terciário com predominância da atividade logística, constituída por distritos ou condomínios industriais, por centros tecnológicos, centros de distribuição, atividades de comércio e serviços, e de apoio à indústria. Localizam-se ainda nessa área Polos Tecnológicos que representam áreas de concentração de atividades especializadas, verdadeiros polos produtivos de pesquisa e plantas industriais. (EMPLASA, 2016).

O movimento de cargas e passageiros do aeroporto de Viracopos atingiu em 2018 um crescimento de 18,12% em relação ao ano anterior (241.324 toneladas de carga, 107.627 movimentos de aeronaves e 9.223.074 passageiros) e, por possuir projeções de demanda futura e grandes investimentos em infraestrutura inclusive aeronáuticos, tornou-se necessário planejar a adequação dos acessos, com terminais modais que influenciem na conformação da Macrometrópole Paulista (EMPLASA, 2015).

O Plano de Ação da Macrometrópole (PAM) 2013-2040, traz como premissa que o planejamento futuro deverá garantir a competitividade econômica, o desenvolvimento sustentável da MMP e uma urbanização inclusiva (EMPLASA, 2016).

1.2. O Eixo de conectividade territorial e competitividade econômica.

Com os objetivos de gerar uma combinação de desenvolvimento territorial sustentável e inclusivo integrados e, considerando o Plano Estratégico do Governo de São Paulo (PAM) 2013-2040, foram destacados 3 eixos de desenvolvimento:

Eixo 1 – conectividade territorial e competitividade econômica;

Eixo 2 – coesão territorial e urbanização inclusiva; e

Eixo 3 – governança metropolitana.

A proposta inicial de formação dos eixos de regionalização buscou a distribuição de investimentos com base na lógica produtivista, vinculada à infraestrutura regional, assim teve como instrumento principal os “projetos-âncoras” de infraestrutura (BNDS, 1990).

O Aeroporto de Viracopos encontra-se no Eixo 1, que tem como principal característica uma heterogeneidade estrutural, com potencialidades econômicas, sociais e urbanas que compõem o território em questão. São áreas que possuem um melhor ambiente de investimentos e negócios, onde a inovação dos setores e/ou

atividades de densidade tecnológica e científica vêm crescendo ampliando assim o capital humano para atuar em diversos setores (EMPLASA, 2014).

No âmbito da MMP, o vetor territorial vem desempenhando uma grande influência intra metropolitana nas dinâmicas produtivas e urbanas, que vem se materializando pela implantação de grandes centros de distribuição, condomínios logísticos, futura construção de plataformas logísticas, ampliação das redes rodoviárias, ferroviária e do complexo aeroportuário. A conectividade territorial e competitividade econômica proporcionam as condições logísticas e de infraestrutura produtiva e conseqüentemente a circulação econômica de mercadorias, criando um ambiente de negócios através da concentração de empresas, centros de negócios e instituições financeiras (EMPLASA, 2014).

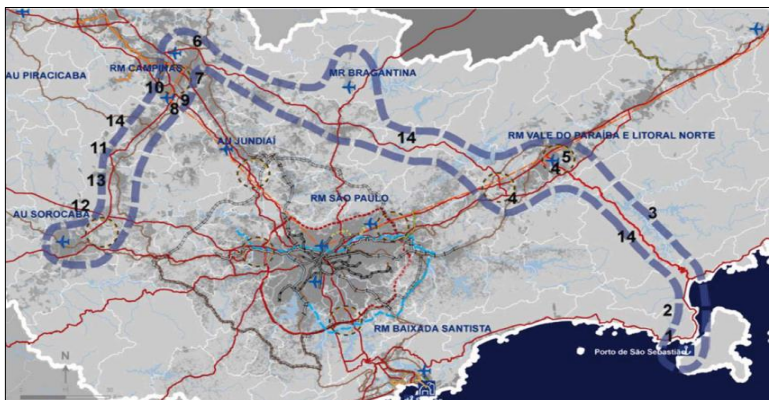


Figura 2: Eixo 1. Fonte: O Futuro da Metrópole - EEMPLASA 2015a. Em: <https://bibliotecavirtual.emplasa.sp.gov.br/AbrirArquivo.aspx?ID=20360>.

As áreas dinâmicas da Macrometrópole correspondem aos principais eixos rodoviários existentes. A região que apresenta dinâmica econômica muito alta é composta pela Região Metropolitana de São Paulo e sua ligação com a Região Metropolitana de Campinas (eixo Anhanguera-Bandeirantes), os eixos das rodovias Castelo Branco (até Sorocaba), Dutra (até São José dos Campos), Santos Dumont (entre Campinas e Itu), além da região de Santos. Dentre as áreas com potencial significativo destaca-se ainda o corredor Dom Pedro I -Tamoios, que liga a Região Metropolitana de Campinas ao Porto de São Sebastião (TAVARES, 2016).

É neste contexto geopolítico e de dinamismo econômico que o Aeroporto de Viracopos se posiciona, estrategicamente, como um HUB de negócios, eixo de conectividade local e internacional.

De acordo com Kuhn (2003):

Os aeroportos podem e devem desempenhar o papel de promotores do desenvolvimento da economia nas áreas circunvizinhas, além das atividades exercidas no interior das suas instalações. Deixam assim de serem vistos como terminais de transferência modal ou simples etapa da cadeia logística, tornando-se verdadeiros geradores de negócios (business multipliers), sob a ótica de aeroporto empresa, multiprovedor de uma ampla gama de serviços (KUHN,2003).

2. O fortalecimento do território e futuros projetos de desenvolvimento.

2.1. Estruturação do complexo aeroportuário como Aerotrópolis

Há um processo inicial de constituição de uma Aerotrópolis a partir do Aeroporto de Viracopos-Campinas, fomentada pelas conexões logísticas crescentes com a Macrometrópole Paulista, pelo aumento de indústrias, comércio, passageiros e carga, do uso de tecnologias e da própria globalização.

Para Kasarda (2012), cinco ondas foram influenciadas pelo uso do modal de transporte predominante, a primeira onda no século XVIII foi marcada pelos portos marítimos, a segunda no sec. XIX pelo modal de transporte fluvial de rios e canais, a terceira no sec. XX com as ferrovias, a quarta com as rodovias e a quinta será moldada no século XXI, onde prevalecerão: aviões a jato de grande porte com suportes tecnológicos avançados, globalização de produtores e consumidores, velocidade (competição baseada no tempo), agilidade (customização e resposta flexível), conectividade (redes corporativas), perecibilidade e turismo nacional e global. Essa conectividade gera prosperidade uma vez que negócios serão realizados em mercados perto e longe, em escala regional, as rotas aéreas serão cada vez mais ampliadas para atender mercados globais.

"A rápida expansão de instalações comerciais relacionadas a aeroportos está abrindo os portões aéreos de desenvolvimento metropolitano do século XXI onde viajantes distantes e locais podem realizar negócios, trocar conhecimentos, fazer compras, comer, dormir e ter opções de entretenimento sem se distanciar mais de 15 minutos do aeroporto. Essa evolução espacial e funcional está transformando muitos aeroportos de cidades em cidades-aeroportos" (KASARDA,2012).

A formação de uma Aerotrópolis pode ser identificada pelo surgimento de aglomerados de complexos comerciais e residenciais ligados ao aeroporto, corredores de transporte do aeroporto até 20 milhas com impacto econômico significativo medido até 60 milhas. E ainda por Parques empresariais, tecnológicos e logísticos com centros de distribuição, complexos de tecnologia da informação e comunicação, complexos educacionais de ensino superior, centros de hotelaria, convenções, turismo e entretenimento e grandes empreendimentos residenciais de uso misto.



Figura 3: Diagrama da Aerotrópolis, Fonte :Kasarda (2012)

Para Canon (2010), Aerotrópolis são cidades construídas em torno dos aeroportos propositalmente projetados para criar o ambiente para empresas que dependem de velocidade e agilidade para serem bem-

sucedidas. Representam uma resposta a demandas contemporâneas em que o ambiente competitivo faz com que as empresas venham a competir não mais por produtos, mas por cadeias de suprimento, determinando que os fatores críticos do sucesso sejam conectividade, previsibilidade e facilidade de fazer negócios num mercado global.

Vale ressaltar que o arranjo da urbanização da Aerotrópolis representa um processo, não um projeto, que interage com fatores administrativos, econômicos e políticos, fornecendo uma espécie de força centrípeta, que além de garantir empregos e investimentos geram maior produtividade e uma considerável competitividade. Assim, atendendo a um novo estágio da globalização, onde os aeroportos internacionais, em especial os de transporte de cargas aérea, passaram a ser equipamentos de infraestrutura urbana de vital importância para os centros econômicos, conferindo um arranjo logístico fundamental ao ambiente urbano contemporâneo (MACIEL,2018).

Neste sentido, a conectividade multimodal eficiente é fundamental para o modelo aerotrópico, por esta razão o Congresso dos Estados Unidos define uma Aerotrópolis como “transporte multimodal planejado e coordenado de passageiros e complexo de transporte que fornece eficiência, custo-benefício, conectividade sustentável e intermodal a uma região definida de importância econômica centrada em um grande aeroporto”.

A Aerotrópolis, muito mais do que um modelo transversal estático, é um conceito dinâmico e voltado para o futuro, onde a forma reflete o desenvolvimento histórico da área aeroportuária. Em áreas expansivas se compõem de novo centro comercial, logístico, industrial e aglomerados residenciais que por vezes se formarão perto do aeroporto ou em seu entorno transformando-se numa cidade estrategicamente localizadas, com infraestrutura de transporte (aéreo, rodoviário, ferroviário e de ligação a portos) conectando negócios a mercados próximos e distantes e, sustentando o futuro local, regional e nacional da Aerotrópolis (KASARDA,2013).

O modelo de desenvolvimento da Aerotrópolis proposto por Kasarda (2010) , sugere que as autoridades públicas terão a responsabilidade por organizar o território antecipando-se aos movimentos de concentração das atividades econômicas, de infraestrutura e de pessoas, dentro do perímetro da cidade aeroportuária e ao redor da Aerotrópolis, com o objetivo de garantir ao aeroporto a capacidade de competir pelos benefícios da economia baseada na alta conectividade. E, tendo como complemento programas urbanos apropriados para garantir habitabilidade e sustentabilidade ambiental além de modernidade.

Marc Augé (2005), defende a tese de que a supermodernidade gera os “não lugares” definidos por:

“Se um lugar pode ser definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir como identitário, nem como relacional, nem como histórico, definirá um não lugar” (AUGÉ, 2005, p.73).

Esses não lugares estão associados a ausência de identidade principalmente por usarem técnicas e materiais que levam a uma indiferença e artificialidade. Essa condição física dos não lugares é apenas resultado, ou então, uma resposta arquitetônica aos condicionantes de pós modernidade que levaram à formulação antropológica do conceito de não lugar (AUGÉ, 2005).

Desta forma podemos destacar como um ponto crítico da Aerotrópolis, a possibilidade de se identificar como um não lugar, onde não seja capaz de superar as limitações decorrentes da homogeneização dos padrões culturais, dos hábitos de consumo, das técnicas e dos materiais de construção e tantos outros fatores que

iriam impedir uma identidade relacionada tanto a fatores sócio culturais, históricos e geográficos, como a características especiais da arquitetura que a credenciem a se constituir em lugar.

Para Tadeu (2010) “a ideia de cidade-aeroporto está relacionada à formação de centros urbanos ao redor dos aeroportos industriais”, permitindo assim uma nova centralidade onde se oferecem serviços que potencializam geração de empregos.

Segundo Mota (2019), vários clusters produtivos contribuem na formação da Aerotrópolis Viracopos, onde se denomina a região como Triângulo Dourado, ou Triângulo Econômico de Ouro-São Paulo-Campinas-Sorocaba, que já possui um PIB Per Capita de US\$ 11.100,00 comparado aos países da América, demonstrando assim a capacidade de estar se configurando o maior aeroporto da América do Sul.

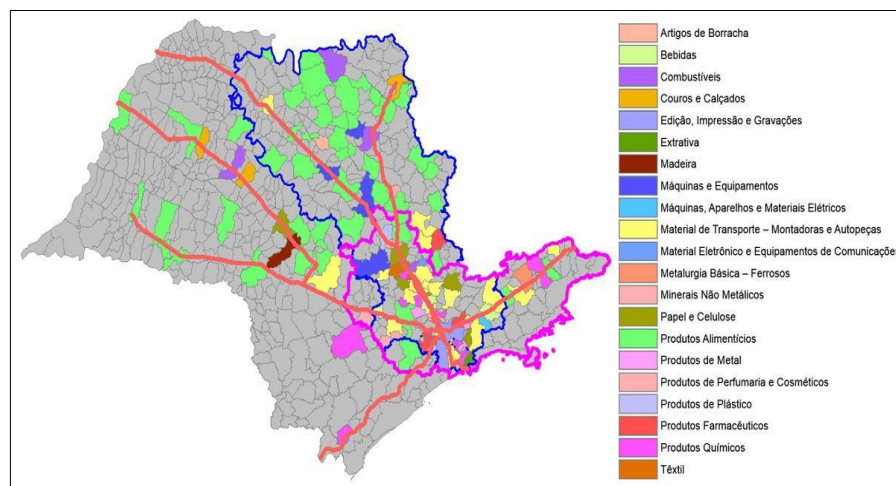


Figura 4: Clusters Produtivos no entorno de Viracopos, Fonte :MOTA (2019)

Algumas características consideradas fundamentais por Kasarda (2012) para o surgimento de uma Aerotrópolis estão presentes no Aeroporto Internacional de Viracopos e seu entorno.

Quanto à disponibilidade de terras acessíveis para atividades comerciais, o sitio aeroportuário hoje conta com 25,9 milhões m², o processo de desapropriação encontra-se com 100% da área ajuizada, 80% emitida posse que representam pequenos terrenos e 20% em andamento que representam grandes propriedades efetivamente de representatividade para o sitio aeroportuário.

Com a ampliação do Terminal de Passageiros em 2013, e o cumprimento das etapas do Masterplan, tais como: a construção do hangar de aeronaves da Azul (em andamento), o aumento das instalações do Terminal de Carga Aérea e a construção de hotéis prevista para 2020, a disponibilidade para garantir a capacidade do aeroporto para aumentar o tráfego de passageiros e carga é ampliada e pode-se considerar, conforme figura abaixo, que esse aumento de passageiros vem ocorrendo ainda aquém do planejado mas acompanhando a instabilidade econômica do país, conforme o Gráfico 1 abaixo :

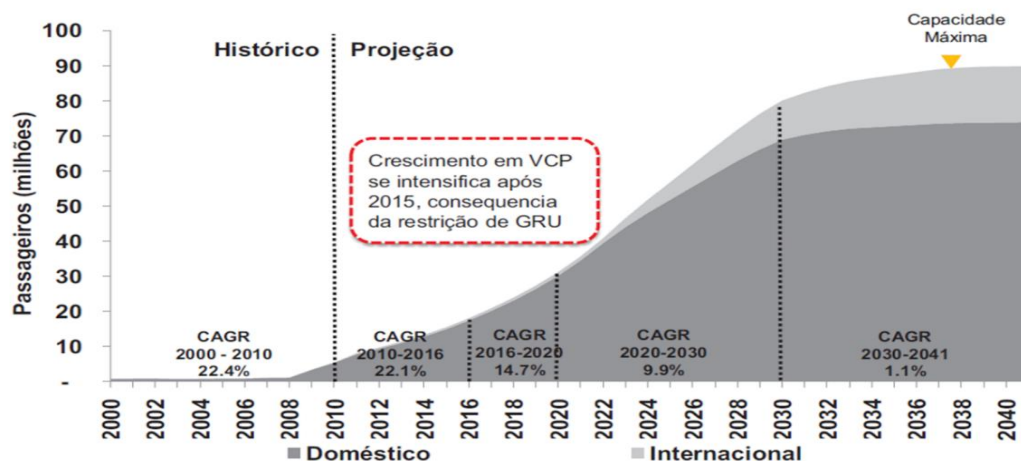


Gráfico 1: Histórico e Projeção 2000-2040, Fonte: MOTA (2019)

A consolidação de um Parque Logístico no entorno do Aeroporto de Viracopos configura um importante catalisador de desenvolvimento regional. Vários são as indústrias e empresas que veem se instalando formando um enorme corredor logístico que se estende no entorno de Viracopos, ao longo das rodovias, Anhanguera e Bandeirante no sentido São Paulo, Porto de Santos e São Sebastião o que fortalece Viracopos como um hub de carga aérea cada vez mais sólido.

O Parque Corporativo Bresco Viracopos, um complexo de condomínios situado no Distrito Industrial Campinas representa um forte exemplo desses empreendimentos que se localizam no entorno de Viracopos.



Figura 5: Parque Corporativo Bresco Viracopos, Fonte: Google

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para que a Aerotrópolis se constitua existem alguns desafios a serem vencidos, apesar de todos os aspectos que estão sendo descritos nesse artigo. As questões relacionadas com a desapropriação e a relocação da população do entorno se por um lado objetivaram garantir o sítio aeroportuário para desenvolver o único aeroporto do Estado de São Paulo que ainda pode se expandir, por outro a desapropriação não tem trazido grandes benefícios à população do entorno.

Pode-se considerar que a partir da edição da lei nº 4.578/1958 do Estado de São Paulo, declarando de utilidade Pública os 20km² do sítio aeroportuário, ocorreu um processo de periferação na região do entorno de Viracopos, que se acentuou com a publicação do decreto 14.031/1979 e dos demais que se seguiram n.º 18.985/1982, 31.910/ 1990 e 40.196/ 1995, sem uma ação real da administração pública intensificando-se cada vez mais o problema urbano de ordem social.

O fato dessa população se encontrar na área a ser desapropriada fez com que o poder público abandonasse a infraestrutura local (saneamento, energia, água, urbanização) e a área abriga uma população de baixa renda que trabalha próximo ao aeroporto, que invadiu a área por questões de moradia.

Por outro lado, temos a questão da governança e a autoridade aeroportuária uma vez que durante a administração da INFRAERO no Aeroporto de Viracopos além das suas atribuições relacionadas à administração, manutenção, operações e segurança, representou um ponto de interação entre órgãos públicos estaduais, municipais e federais, as representações do entorno, e a comunidade em geral.

A concessão do aeroporto ocorreu em 2012, e a empresa vencedora foi o grupo Aeroportos Brasil que, com o valor de R\$ 3,821 bilhões, venceu o leilão realizado no dia 6 de fevereiro de 2012 na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) e arrematou o direito de administrar e explorar comercialmente o Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas por um período de 30 anos, ou seja, até 2042. A administração deste aeroporto foi concedida para a iniciativa privada com o objetivo de acelerar o desenvolvimento do setor aéreo brasileiro e melhorar a infraestrutura deste modal de transporte. O que antes era atribuição do governo federal por meio da INFRAERO, a partir de 2012 passou para a iniciativa privada.

Segundo o Decreto nº 17.847/13, ficou instituída a autoridade aeroportuária, que deverá coordenar ações nos aeroportos, bem como a "solução de questões emergenciais e excepcionais, inclusive em períodos de alta demanda", segundo o decreto federal 7.554/11 que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos, instituiu a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO e as Autoridades Aeroportuárias, que será integrada por representantes da Infraero, pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) da Aeronáutica, da Receita Federal, da Polícia Federal, da Secretaria de Defesa Agropecuária e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). No caso dos aeroportos que serão transferidos à administração privada, o futuro operador também fará parte.

Durante anos Viracopos sofreu com ausência de investimentos em infraestrutura, além de uma série de fatores que influenciaram desfavoravelmente esse desenvolvimento e que terão que ser superados dentre eles : problemas sociais provenientes do crescimento desordenado da região, e ausência de políticas urbana, econômica e social, que não conseguiram até o momento promover um processo de urbanização inclusiva e ainda grande quantidade de ocupações irregulares em especial em áreas ambientalmente sensíveis, inclusive em áreas de risco (TAVARES, 2016).

Observa-se que, a concessão do aeroporto visa garantir esse equilíbrio com o planejamento e investimentos adequados, porém dentre os vários fatores que vêm afetando o futuro desse planejamento ganha destaque a rescisão contratual da atual administradora do aeroporto por questões relacionadas à economia e política do país.

Não se pode deixar de considerar o descompasso entre a demanda e infraestrutura, uma vez que durante cinquenta anos o aeroporto de Viracopos sofreu com ausência de investimentos, problemas sociais provenientes do crescimento desordenado da região, e ausência de políticas urbana, econômica e social, que não conseguiram até o momento promover um processo de urbanização inclusiva.

Na prática, a consolidação de uma governança baseada numa autoridade aeroportuária que colocará na mesma mesa todos os órgãos públicos internos com agentes externos, busca reduzir a burocracia e aumentar a agilidade nas soluções dos problemas e também compatibilizar as políticas públicas dos diversos setores da administração com a ampliação do aeroporto de Viracopos e garantir canais de transparência e amplo acesso à informação pública a respeito das obras e consequências relativas à expansão do Viracopos e da atuação da PMC.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

AEROPORTOS BRASIL VIRACOPOS-ABV, Masterplan- Apresentação Real Estate Viracopos, 2012.
disponível em: <http://www.viracopos.com/institucional/estatisticas-e-publicacoes/> visto em 17/03/19.

AGEMCAMP- Estrutura Econômica da Região Metropolitana de Campinas. Relatório Maio de 2006. São Paulo, 2006. disponível em <http://www.agemcamp.sp.gov.br/midia/estrutura_economica.pdf> Acesso em 21.03.2019.

AUGÉ, Marc. Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Papirus: Campinas, 2005.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL-BNDS, Estudo dos Eixos de Integração e Desenvolvimento, 1990, disponível em

http://www.wisetel.com.br/biblioteca/doc_de_referencia/governo_brasileiro/eixos_integracao_desenvolvimento.htm visto em 22.01.19

BEREA COMMUNITY DEVELOPMENT CORPORATION-BCDC,2010.

BRASIL, lei nº 4.578/1958 do Estado de São Paulo, Declaração de utilidade Pública 20km², São Paulo, 1958.

_____ Decreto 14031/79 | Decreto nº 14.031, declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, imóveis situados no Município de Campinas e Indaiatuba, necessário à ampliação do Aeroporto de Viracopos,1979.

_____ Lei Federal no 7.565/1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, Brasília,1986.

_____ Lei Federal no 7.554/11 que dispõe sobre a coordenação das atividades públicas nos aeroportos.

_____ Constituição da República Federativa do Brasil, Brasília,1988

_____. Decreto Estadual nº 18.985/82, retifica a área desapropriada para 12,77km², São Paulo, 1982

_____. Decreto Estadual nº 31.910/90, declararam de utilidade pública, para fim de desapropriação, imóveis necessários à ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas São Paulo,

_____. Decreto Estadual nº 40196/95, declararam de utilidade pública, para fim de desapropriação, imóveis situados nos Municípios de Campinas e Indaiatuba, necessários à ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos São Paulo,

CAMPINAS, PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, Plano Estratégico do Governo de São Paulo (PAM) 2013-2040.

CANON, M., A, Dubai Case Study Multimodal Logistics Platform, Airport Cities World Conference & Exhibition, Beijing April, 2010

EMPLASA EMPRESA METROPOLITANA DE PLANEJAMENTO DA GRANDE SÃO PAULO S.A., Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013: 2040 - O futuro das metrópoles paulistas. Emplasa/Secretaria Estadual da Casa Civil/São Paulo 2015.

_____. Unidades de Informações Territorializadas - UITs - Região Metropolitana de São Paulo Emplasa/Secretaria da Casa Civil/São Paulo, São Paulo. 2014

_____. Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A, Padrões Socioespaciais da Macrometrópole Paulista São Paulo, disponível em www.emplasa.sp.gov.br/Cms_Data/Contents/Emplasa/Media/publicacoes/documentos/2016/Caderno-PSE_v4_160117.pdf, 2016

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIO, INFRAERO, Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Viracopos Campinas, 2006 E 2012

KASARDA, J. D.; LINDSAY, G., Aerotropolis: the way we'll live next. Lenders: Penguin Books, 2011.

KASARDA, J. D, Airport Cities and The Aerotropolis: The Way We'll Live Next, Denver, Colorado April 26, 2012.

_____. "Airport Cities: The Evolution" Airport World, pp. 24-27, April/May 2013, disponível em: http://www.aerotropolis.com/files/AirportCities_TheEvolution.pdf. Acesso em: setembro/2018.

KUHN.E.L., Impactos da competição entre aeroportos do Brasil, Dissertação de Mestrado, Departamento de Economia, Universidade de Brasília ,2003.

MACIEL, C.F., As Aerotrópolis e a reestruturação do Território Metropolitano: O Caso do Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas, SP,2018

MOTA.M., Apresentação no Fórum de Aviação Civil, A importância estratégica do Aeroporto de Viracopos para o desenvolvimento do Estado, Campinas, 2019.

SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo/razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO E MEIO AMBIENTE – SEPLAMA, Análise e Diagnóstico Técnico, Atualização e Adequação da Regulamentação Urbanística de Campinas, 2015. Disponível em: http://campinas.sp.gov.br/governo/seplama/luos/p3a/p3a_r04_consolidado.pdf visto em 18.03.19.

TADEU, H.; CAMPOS, P.; SILVA, J.; MOREIRA, C.; PEREIRA, A. Logística Aeroportuária: Análises Setoriais e o Modelo de Cidades-Aeroportos. São Paulo: Cengage Learnig, 2010.

TAVARES, J. C., Eixos: novo paradigma do planejamento regional. Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na Macrometrópole paulista, São Paulo, 2016