

O terminal de passageiros em aeroportos urbanos como “terceiro espaço”: o caráter local e público a partir de uma leitura ilustrada dos processos de transformação dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont

The passenger terminal in urban airports as “third space”: the public local character from an illustrated reading of the transformation processes in Congonhas and Santos Dumont Airports

La terminal de pasajeros en aeropuertos urbanos como “tercero espacio”: el carácter local y público a partir de una lectura ilustrada de los procesos de transformación de los aeropuertos de Congonhas y Santos Dumont

Kassio Massaiti Maeda, Mestrando em Arquitetura e Urbanismo, bolsista CAPES/PROEX, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

E-mail: kassiomassa@outlook.com  ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7999-7189>

Valter Luis Caldana Junior, Doutor em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

E-mail: valter.caldana@mackenzie.br  ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5351-4537>

Para citar este artigo: CALDANDA JUNIOR, V. L.; MAEDA, K. M. O terminal de passageiros em aeroportos urbanos como terceiro espaço: o caráter local e o público a partir de uma leitura ilustrada dos processos de transformação dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 22, n.1, p. 151-170, 2022. DOI 10.5935/cadernospos.v22n1p151-170

Submissão: 2021-04-01**Aceite:** 2021-09-10**Resumo**

A partir de uma leitura histórico-urbana do sistema formado pelos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, estudou-se a interface entre o *lado-ar* e o *lado-terra* em terminais aeroportuários urbanos (ou centrais). Em uma das etapas desta investigação, analisou-se as potenciais convergências de uso dessa interface – público/privado, veloz/lento – como *terceiros espaços* indutores de urbanidade local, em posição crítica à noção de aerotrópole predominantemente atrelada aos novos grandes aeroportos periféricos. Entende-se que, embora contemporâneos entre si e com vocações complementares, esses espaços tomou rumos próprios na rede de conexões aéreas, o que originou distintas, ou até contrastantes, relações de urbanidade. A metodologia teórico-empírica, que abrangeu revisão bibliográfica, análise de projeto e pesquisa iconográfica dos espaços virtual, teve como objetivo um comparativo entre ambos os casos, entendendo, por fim, se ou como a cidade os apropriou ou reivindica relações amistosas destes equipamentos.

Palavras-chave: Aeroporto central; Terminal de passageiros; Terceiro-espaço.**Abstract**

From a historical-urban reading of the system formed by Congonhas and Santos Dumont airports, this paper aimed to study the interface between 'airsid' and 'landside' in urban (or central) airports passenger terminals and their potential for convergencies bwtween public and private, or fast and slow uses, as local scale urbanity inducing 'third-spaces', in a critical position to the notion of aerotropolis frequently tied to the new peripheral large airports. It started from the problem that, although contemporary with each other and sharing complementary vocations, their role in the air connections network took distinct directions, which originated different – or even contrasting – urban relations. The theoretical-empirical methodology, which covers bibliographic review, project analysis and iconographic research (and reading) of the spaces, digitally, seeked to compare both cases, so understanding whether or how the city appropriated themselves or seeks to claim a friendly relationship from these equipments.

Keywords: Central airport; Passenger terminals, Third-space.**Resumen**

A partir de una lectura histórico-urbana del sistema formado por los aeropuertos de Congonhas y Santos Dumont, se estudió la interfaz entre el 'lado-aire' y el 'lado-tierra' en las terminales aeroportuarias urbanas (o centrales) y sus potenciales convergencias entre lo público y lo privado, o lo veloz y lo despacio, como 'terceros-espacios' indutores de urbanidad local, en posición crítica a la noción de aerotrópolis comumente asociada a los nuevos grandes aeropuertos periféricos. Se partió del problema de que, aunque

contemporáneos entre sí y con vocaciones complementarias, su papel en la red de conexiones aéreas tomó sus propios rumbos, lo que originó relaciones urbanas distintas – o incluso contrapuestas. La metodología teórico-empírica, que incluye revisión bibliográfica, análisis de proyectos e investigación iconográfica (y lectura) de los espacios, de forma digital, se hizo una comparación entre ambos casos, entendiendo si y cómo la ciudad se apropió de ellos o reclama relaciones amistosas de estos equipos.

Palabras Clave: Aeropuerto central; Terminal de pasajeros; Tercero-espacio.

INTRODUÇÃO

Fundamentação teórica

Este artigo evoca uma leitura e entendimento do terminal aeroportuário central de passageiros a partir da categorização do conceito de *terceiro-espaço*, cunhado por Ray Oldenburg (2001) e ampliado por Michel Lussault (2017) na forma do *hiperlugar*, entendido, por sua vez, a partir da exacerbação do lugar comum e braço da *hipermodernidade* trabalhada por Gilles Lipovetsky (2004).

No aeroporto contemporâneo em transformação, as noções de escala, tempo, conectividade e experiências de uso do espaço põe-se entre o *não-lugar* de Marc Augé (2012), – entendido como um *superspaço*, gerado pelo sistema capitalista, genericamente internacionalizante, despersonalizado, e voltado à velocidade dos fluxos e relações comerciais –, e à *aerotrópole* de John Kasarda e Greg Lindsay (2012). Embora este verse sobre o desenvolvimento urbano integrado, diversificado e multidisciplinar, catalisado pelos aeroportos, o termo é, na prática, usualmente associado a novos grandes aeroportos *hub* construídos na forma de *cluster* alheio à cidade existente.

Orientando-se pelo rico trabalho historiográfico de Claudia Musa Fay (2017; 2018), tal contraponto se fez a partir do recorte dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, dois terminais centrais já consolidados no tecido urbano que os abraça. Lançou-se mão, também, de fontes complementares, tais como artigos e referências de autores que os respaldam e discutem, além de ampla pesquisa cartográfica e iconográfica de época e atual.

Justificativa

O artigo configura-se como subtópico e estudo de caso dentro da linha de pesquisa empreitada pelos autores acerca das Orlas Aeroportuárias Urbanas e a relações contemporâneas entre aeroportos e cidades. Esta investigação explora o papel do aeroporto central atualmente, retoma o seu processo de dispersão e expansão dos aeroportos junto à mancha urbana, especialmente nas grandes cidades. Os aeroportos de Congonhas e Santos Dumont justificam-se pela condição central nas duas maiores cidades brasileiras, e pelas peculiaridades que apresentaram no tempo e nos desafios à sua permanência em meio ao espaço urbano.

Por fim, o destaque ao desenho autoral na construção narrativa deste trabalho visa não apenas a contribuição visual no respectivo campo de conhecimento e na ampliação da biblioteca iconográfica dos aeroportos aqui estudados, mas um despertar lúdico no leitor para com tais objetos de discussão.

Objetivos

Visa-se melhor compreender o papel do aeroporto central na cidade contemporânea numa visão crítica ao conceito de aerotrópole que tem pautado majoritariamente os novos aeroportos internacionais. Realiza-se, assim, um estudo de caso conjunto e comparativo entre os aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, aqui entendidos como um sistema aéreo, verificando-se suas peculiaridades e respectivas relações com as cidades que os abrigam, tanto pela dimensão histórico-evolutiva, quanto pelos processos contemporâneos inerentes e relativos ao modal aéreo.

Problema

Procura-se entender quais elementos, sejam materiais e imateriais, projetuais e temporais, qualificam os terminais de passageiros dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont como exemplos práticos do conceito de 'terceiro-espaço' – e, por conjuntura, de 'hiperlugar' –, e que tipo de urbanidade tais equipamentos têm propiciado em seu perímetro de influência direta.

Procedimentos metodológicos: uma narrativa pelo desenho

Recorrendo à metodologia de desenho interpretativo já ensaiada (MAEDA; FIGUEIREDO; MARCONDES, 2021), a ilustração à mão livre servirá como ferramenta de leitura e compreensão do espaço arquitetônico, bem como de consolidação narrativa, respaldando-se no entendimento de dois autores acerca da importância das representações gráficas na arquitetura e no urbanismo. Rossi (2014) entende que o desenho possibilita uma leitura não linear que ultrapassa a linguagem individual de cada um, sendo, portanto, uma percepção mais próxima da coisa ou da ideia representada, em contraste com a língua falada e escrita. A acessibilidade e a ampla utilização do desenho em praticamente todas as disciplinas culturais e artísticas deve-se, segundo Perrone (1993), à sua natureza gestual, ágil, flexível, logo, objetiva e acessível.

Posto isso, este trabalho estruturou-se segundo os seguintes procedimentos:

a) revisão bibliográfica e fundamentação teórica; b) busca de referências complementares; c) pesquisa iconográfica e cartográfica histórica e atual; d) leitura e interpretação dos projetos originais e da evolução dos terminais; e) reconhecimento dos espaços interno e externo dos terminais, a partir de visitas anteriores e pesquisa de imagens, com registros fotográficos e ilustrações de aspectos notáveis, recorrendo às plataformas Google Maps e Google Street View para passeios virtuais, uma vez que o contexto pandêmico dificultou visitas a campo; f) curadoria e edição das informações coletadas e peças gráficas produzidas; g) análise comparativa dos estudos de caso e considerações.

Os aeroportos e os tempos da metropolização

Uma das possíveis definições de 'urbanidade', segundo Lussault (2017), retoma a ideia de que a cidade seria um meio propício a certas formas de sociabilidade, ou seja, o

‘viver junto’, o coabitar, em um cenário tipicamente liberal de suavização das relações. Nesse paradigma, evita-se, sobretudo, a polemização dos conflitos inerentes à diversificação do território urbano, levando a um caminho de inovação e trocas promissoras ao desenvolvimento mútuo, num ‘processo civilizador’, como observado por Norbert Elias (1996), empreitado pelo capitalismo.

Em palestra ministrada em 2017, Elias (1996) ponderou sobre os fatores impeditivos para que essa urbanidade fosse construída em sua plenitude. Para além das tensões, da desigualdade social e das conjunturas políticas – que fazem das cidades não apenas um espaço de encontros, mas essencialmente de conflitos – o estudioso exemplifica essa consideração com o fenômeno da suburbanização, ocorrido com maior expressividade nas grandes metrópoles norte-americanas e europeias no pós-guerra, com a expansão rodoviária que gerou vastas regiões-dormitório e bolsões unifamiliares da ampla classe-média.

Lussault (2017) cita Victor Gruen como crítico desses subúrbios, tidos como lugares de anomia social, e um preconizador dos *malls* originais nos Estados Unidos; empreendimentos concebidos como espaços de sociabilidade orientados pelas dinâmicas do comércio em torno de uma praça central, uma antítese ao quadro observado. Jane Jacobs (2011), ao criticar a monocultura, ou a monotonia de usos e funções, pontua que, do urbanismo funcionalista em voga, derivaram grandes projetos, equipamentos e complexos calcados na priorização das dinâmicas do consumo, da fluidez e da velocidade, em detrimento da diversificação das atividades e defendidas pela autora como elemento central da ‘vida’ das cidades.

Aerportos na fuga da cidade

A partir dos anos 1950, assistiu-se a ascensão de uma segunda geração de aeroportos, com a chamada ‘era do jato’, em que aviões cada vez maiores e movidos por motores a reação foram desenhados e construídos. Em avanço aos, então, propelidos por hélices, essas aeronaves passaram a cobrir distâncias maiores em intervalos de tempo incrivelmente menores, exigindo, por sua vez, infraestruturas mais robustas, pistas de decolagem mais extensas, instalações de apoio e manutenção, e novas tipologias de terminais e acesso.

Se, para esse fim, os novos aeroportos foram erigidos cada vez mais distantes dos centros tradicionais, os aeroportos construídos no período do entre-guerras, a serem modernizados, viram-se engolfados pela mancha urbana que os cercava, evidenciando entraves à sua expansão e originando conflitos, sobretudo, quanto à incomodidade, ao ruído e à segurança operacional.

Kasarda e Lindsay (2012) observam que, tal como os grandes nós metroferroviários modernos em contraste às monumentais gares ferroviárias centrais de outrora, a primazia cada vez maior do trato ao aeroporto como ‘*hub*’ não mais previa e ainda não prevê as suas cidades-sede como origem-destino, mas como local de trânsito – em detrimento da noção transversal e permeável de chegadas e partidas, com terminais robustos e de fluxos internos e longitudinais (portão a portão), voltados a conexões entre rotas aéreas em aeroportos estratégicos.

Assim, o autor sinaliza a estreita relação entre a aviação e a nova e atual fase da globalização marcada, cada vez mais, pela instantaneidade cotidiana, acompanhada pela difusão dos meios de comunicação digitais, o aprimoramento das tecnologias da informação e, especialmente, a massificação da internet. Neste atual momento, aliás, as pessoas alienam-se das noções de distância geográficas e temporais em função de um novo tipo de mensuração, isto é, conforme Lindsey (2014), o acesso aos fluxos de informações.

Tais sobreposições, muitas vezes ambíguas, ampliaram-se proporcionalmente à sofisticação tecnológica e logística do próprio modal aéreo, e às consequentes questões relativas à segurança do espaço aéreo e às reativas de controle fronteiriço e alfandegário adotadas pelos países, situação agravada com os atentados ocorridos em 11 de setembro de 2001.

A conflituosidade do terminal aéreo, que impacta diretamente no tempo do passageiro em seu trajeto entre a rua e a aeronave, e na apazibilidade do visitante cada vez menor, tende a ser gerenciada mediante intervenções de natureza privatizante, monofuncional e monocultural (JACOBS, 2011) em seus espaços intermediários. Por sua vez, esses espaços também se sofisticaram, de centros comerciais de nicho e *duty free shops*¹ a grandes centros de entretenimento, hotéis, parques temáticos, pólos institucionais e industriais, espaços de convenções e complexos empresariais entre outros.

Nesse sentido, os irmãos Güller (2003, p. 11) consideram que os aeroportos “tornaram-se a infraestrutura de transportes mais crítica para a transformação da área metropolitana”, adotando um modelo de desenvolvimento referido por Kasarda e Lindsay (2012) como ‘aerotrópoles’, com alto grau de autonomia técnica a partir de dinâmicas próprias. Essa concepção alinha-se à definição de ‘cidade vanguarda’ (GARREAU, 1992), fortemente orientada aos transportes, configurando-se, assim, como um polo potencial na plataforma multi e intermodal entre as dimensões urbano-metropolitano-regional e global.

Aeroportos: do não-lugar à exacerbação do espaço

Rem Koolhaas (2010) indica como os aeroportos tornaram-se alguns dos exemplos máximos de ‘não-lugar’, conceito cunhado originalmente por Marc Augé (1992), entendido como espaços transitórios e residuais, vazios periféricos desprovidos de um senso de pertencimento e identificação, isolando-se, tal como já faziam os *shopping centers* e outros espaços confinados, em uma espécie de simulacro da própria metrópole genérica (KOOLHAAS, 2010) do século XXI; em contraste com o modo como os terminais glamurosos eram concebidos nos períodos anteriores e iniciais da era do jato. Koolhaas (2010) respalda uma tendência recente ao resgate de programas aeroportuários que atendem não só às novas demandas tecnológicas e logísticas, mas também o aspecto humano e a cidade, tão importantes quanto.

Em um contraponto, Lussault (2017) considera que os aeroportos, o que inclui as novas aerotrópoles (Figura 1), são potenciais exemplos do que Oldenburg (2001) chamou de ‘terceiro-espaço’, isto é, o lugar do ‘comum’, das atividades e dinâmicas que

¹ Lojas e áreas comerciais francas situadas no ‘lado ar’ dos terminais internacionais.

extrapolam uma visão infraestrutural, utilitarista e corporativa do equipamento. Esse espaço também pode ser definido como um gerador de 'significados', já que, conforme Mehta (2014), são influenciados por experiências individuais e coletivas que ajudam a construir um senso de pertencimento a identificação afetiva, na medida que este dota de uma gama de atividades, ícones e símbolos materiais e imateriais (como acontecimentos históricos) e usos diversificados que o tornam de algum modo 'útil' na maior parte das ocasiões.

O terceiro-espaço é intrínseco aos já antigos aeroportos centrais e revela relações de proximidade, ainda que por vezes conflituosas ou reprimidas, são potencialmente promissoras. Essas relações se beneficiam da escala, ou demanda, consideravelmente menor, da transversalidade e permeabilidade do edifício, do tempo do percurso – menos apressados e obstruído, do passageiro em solo –, além do contato simbólico e lúdico entre a rua e o mundo da aviação, e do congelamento temporal de seu limite físico.

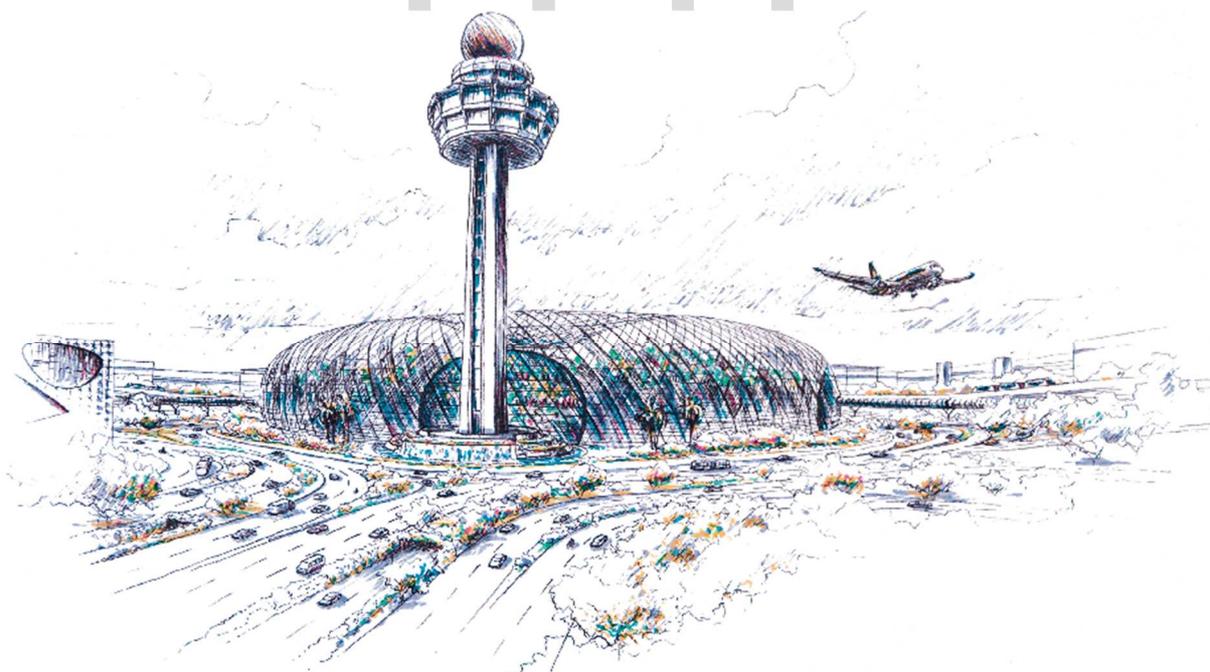


Figura 1: Complexo aeroportuário Changi, em Singapura. Nota-se como a força expressada pela arquitetura e pela atmosfera tecnológica agrega valor ao conjunto, como o espaço comercial e lúdico em forma de domo, batizado de 'Jewel', inserido em meio e conectado aos terminais. Fonte: Desenho autoral, 2020.

Congonhas e Santos Dumont: o caso de dois aeroportos centrais

Fay (2017) relembra, a partir de Roseau (2012; 2017), como os primeiros grandes aeroportos estiveram relacionados a espetáculos e eventos de impacto social e histórico, tais como a Expo de Paris, sediada no aeroporto Le Bourget, em 1937; os 700 anos de Berlin, celebrada no, então, recém-construído aeroporto Tempelhof; e a

World Fair, ocorrida em 1939, próximo do terreno do então futuro aeroporto La Guardia. Havia um tom de novidade e inovação tecnológica associado, de modo geral, aos grandes aeroportos, que atraía a atenção da população, fazendo desses locais opção de lazer.

Os contemporâneos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont – surgidos entre os anos 1930 e 1940, em substituição aos já precários campos de aviação – precederam os aviões a jato e, portanto, marcaram um período inicial da consolidação da aviação como meio de transporte comercial.

Com o crescimento e evolução do modal, os aeroportos tornaram-se as principais vias de entrada por ar do país, estimulando a criação, em 1959, da Ponte Aérea, serviço que firmou a conexão (ultra-)rápida entre as duas metrópoles, em um sistema aéreo duradouro na história e com constante demanda, transformado e ressignificado no curso das décadas. Ainda que tenham se conformado como terminais exclusivamente domésticos,² dados expostos pelo jornal *The Economist*³ informam que, apenas na rota Rio-São Paulo, trecho com menos de 1h de duração, foram transportados quase 8 milhões de passageiros em 2011.

Santos Dumont e uma urbanidade que resiste

Alfred Agache, urbanista francês encarregado de elaborar o plano de remodelação e embelezamento da área central do Rio de Janeiro, previa adequar a geografia e pré-existências às necessidades do momento (Figura 2a). Intervenções predatórias no relevo e em construções antigas foram empreitadas de modo a se liberar eixos e grandes avenidas, à semelhança de planos como o de Haussmann, em Paris.

Segundo Fay (2017), o Plano Agache para o Rio, apresentado entre 1927 e 1930, lançava mão das possibilidades de ‘ver’ a cidade a partir do ar, recurso trazido pela aviação e a aerofotografia. Agache propunha um jardim para a região de aterro (Figura 2b), denominada Ponta do Calabouço, gerando conflito de interesse com o Departamento de Aviação Civil, que já almejava construir o aeroporto Santos Dumont no local (Figura 2c), o que acabou por ser definido e executado mediante concurso. Venceu o projeto⁴ elaborado por Marcelo e Milton Roberto, em 1937, cuja versão, finalmente construída, em 1944, preservou a essência da primeira proposta, estabelecendo o terminal como um portal (PEREIRA, 2003), constituído pelo volume sobre pilotis de livre trânsito, formando, assim, uma grande galeria longitudinal ao longo da qual se dispunham os saguões de passageiros, alas de partidas e chegadas e facilidades variadas. Os pisos superiores destinavam-se tanto a alas operacionais e administrativas, quanto para usos mais exclusivos, como restaurante e terraço voltados para o pátio de aeronaves.

2 Acompanhando o fim das operações de hidroaviões, os voos internacionais foram transferidos do Santos Dumont, ainda na década de 1940, para a Base Aérea do Galeão, que viria a se transformar no aeroporto internacional de fato da cidade (Galeão/Tom Jobim) nos anos 1970; em São Paulo, a inauguração, em 1983, do Aeroporto Internacional de Cumbica, em Guarulhos, absorveu os voos internacionais de Congonhas, e grande parte dos que já operavam em Viracopos (Campinas).

3 Disponível em: <https://www.economist.com/graphic--detail/2014/08/15/top-flights>. Acesso em: 28 set. 2020.

4 Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-144652/classicos-da-arquitetura-aeroporto-santos-dumont-slash-marcelo-e-milton-roberto>. Acesso em: 19 nov. 2020.



Figura 2a: Ponta do Calabouço, relevo original (Morros do Castelo e do Santo Antônio) a ser alterado; Figura 2b: intervenção prevista pelo Plano Agache; Figura 2c: conjunto executado – Aterro do Flamengo e Aeroporto Santos Dumont. Fonte: Desenhos autorais com base em Agache (1930), Fay (2017) e foto de satélite do Google Maps (2021).

O terminal como portal e o aeroporto-parque em pleno centro urbano

No contexto de um artigo que pauta intenções recentes para com o Parque do Flamengo, Oliveira (2006) possibilita entender o Aeroporto Santos Dumont como parte de um complexo urbanístico maior, calcado na centralidade do parque urbano e no uso público como matriz de urbanidade e articulação do território da cidade, então, em expansão.

Ao resgatar a historicidade do lugar, o autor infere que, desde o Plano Agache, de 1930, o arquiteto Affonso Eduardo Reidy, esboçava, no Departamento de Urbanismo, ideias para o urbanização da área que viria a ser o Aterro do Flamengo; base para o parque homônimo, concebido, enfim, em 1961. O projeto foi concretizado devido aos esforços entre o já mencionado departamento com o Departamento de Parques da Secretaria Geral de Viação e Obras e com a Superintendência de Urbanização e Saneamento (SURSAN), sob gestão, à época, de Maria Carlota de Macedo Soares (Lota), indicada pelo, então, governador⁵ Carlos Lacerda.

A equipe partiu da premissa de se ter, no parque urbano, um vetor estruturante da consolidação da cidade rumo à orla da Zona Sul, que já vinha se adensando. O plano envolvia, portanto, a estruturação de avenidas de fluxo rápido e corredores, como a Avenida Perimetral, e intervenções de grande impacto como o Túnel Rebouças e a derrubada do Morro Santo Antônio.

O desenho resultante foi o de uma orla artificialmente construída, na qual o parque público passou a integrar pontos de interesse e equipamentos culturais e institucionais expressivos que foram implantados, como o Museu de Arte Moderna, projetado, também por Affonso Eduardo Reidy, para ser um porticado que cria vãos abertos, prevendo a liberação do térreo, a Marina da Glória e o próprio Aeroporto.

Como o crescimento do tráfego aéreo, protagonizado pela consolidação da rota aérea entre as capitais carioca e paulista, e pela importância, especialmente, turística

⁵ Em 1960, com a fundação de Brasília, o Rio foi renomeado para Estado da Guanabara, funcionando como unidade federativa com governador próprio. Contudo, em 1975, voltou a integrar o Estado do Rio de Janeiro na condição de capital.

e cultural da cidade, viu-se a necessidade de ampliação da estrutura física do aeroporto, tendo como evento decisivo um incêndio ocorrido em 1998 no edifício terminal e sua decorrente recuperação – sem retomar o seu *status* original –, visando um fluxo anual médio atual de 9,9 milhões de passageiros.

Em 2004, o aeroporto passou a contar com uma nova edificação, destinada a operações de partida, com saguão para *check-in* e pisos comerciais superiores, ficando o edifício histórico com os fluxos de chegada. A área de embarque e desembarque ganhou um *pier* (*concourse*) próprio, cuja arquitetura transparente proporciona vista de todo o aeródromo e da Baía de Guanabara.

Relações de proximidade e a mobilidade central da cidade

No tocante aos projetos de revitalização da área central da cidade e da região portuária – que visavam, em especial, os megaeventos de 2014 (Copa do Mundo FIFA) e 2016 (Jogos Olímpicos) –, a Operação Urbana Porto Maravilha atuou como um relevante instrumento de criação de novos pólos turísticos e de desenvolvimento urbano, baseado na transformação e redesenho dos espaços públicos articulado pela mobilidade urbana, associados à criação de equipamentos âncora de cunho cultural.

O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), modal proposto nesse escopo e construído em três etapas (com sua fase final inaugurada em 2019, totalizando 28 km de trilhos), passou a conectar diretamente o aeroporto a distintos pontos do centro, à rede de metrô e trens metropolitanos, às barcas para Paquetá e para a cidade de Niterói, e ao terminal rodoviário Novo Rio.

Concomitantemente, o edifício anexo ao terminal do Santos Dumont, antigo prédio administrativo utilizado por companhias aéreas, passou por uma remodelação, convertendo-se no Complexo Santos Dumont, um conjunto misto entre hotel (*Prodigy*), escritórios (*SDU Corporate*) e *shopping center* (*Bossa Nova Mall*), com ampla fachada ativa em seu térreo, bem como integração interna com o aeroporto, via calçada. Sua cobertura, que compartilha a área de lazer do hotel e restaurantes do centro comercial, oferece, ao público, um novo terraço (Figura 3) com vista para a orla do Flamengo e, no horizonte, os contornos do Corcovado e do Pão de Açúcar, complementando os mirantes mantidos no complexo aeroportuário.



Figura 3: Composição fotográfica panorâmica da vista para a Baía de Guanabara a partir do terraço de acesso público do Complexo Santos Dumont. Fonte: Acervo fotográfico dos autores, 2017.

Na mesma linha, em 2020, uma recente reconfiguração interna do MAM possibilitou que este fosse aberto à paisagem externa novamente, com a remoção de anteparos que deixavam as suas fachadas opacas, instalados outrora sob a premissa de se

preservar o acervo ali exposto. Para Costa (2012; 2013), tal intenção acarretou uma dicotomia errática, que coloca o diálogo entre os espaços internos do museu e a vista do parque como antagônicas e inconciliáveis, crítica testada com a atual intervenção.

No âmbito do próprio terminal, nota-se que mesmo as obras de expansão do conjunto mantiveram a permeabilidade transversal almejada no projeto original. Criando vistas panorâmicas, para maior abertura em seu terceiro piso, a nova ala de partidas conta com trecho de fachada em vidro que abriga uma área ampla e coberta. O *concourse* de embarque e desembarque assume um caráter escultórico, avançando no pátio, mas sem obstruir o grande plano de vidro do *hall* principal original, criado pelos irmãos Roberto na ala antiga, que aproveita o pé-direito duplo, deixado pelos pilotis.

Este amplo e monumental saguão (Figura 4) – ornamentado não só pela vista direta das aeronaves, um espetáculo paisagístico-tecnológico (PEREIRA, 2003), mas também por painéis temáticos que remontam a conquista dos ares e o busto de Santos Dumont – é acessível ao público, tendo uma de suas frentes voltada diretamente para a rua de acesso, característica, hoje, rara até mesmo em outros aeroportos de menor dimensão ou centrais.

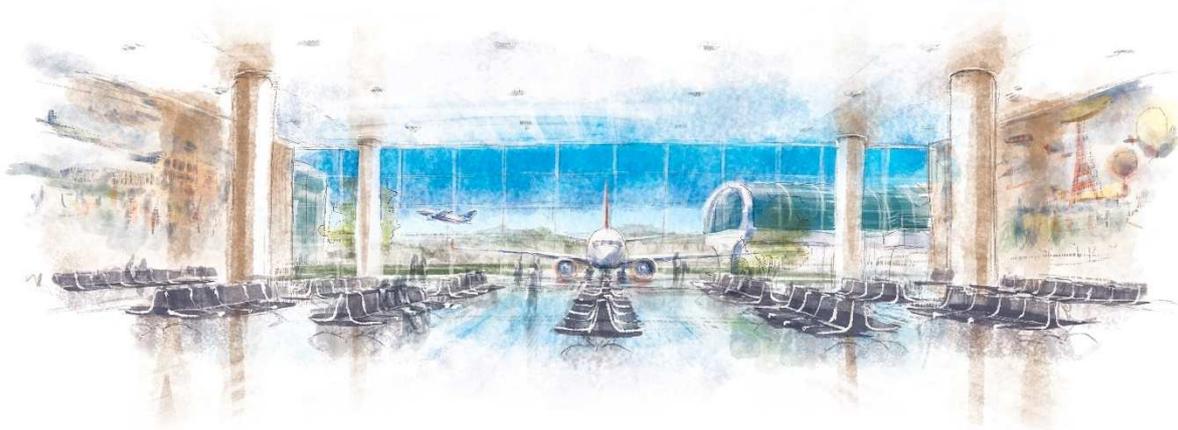


Figura 4: Vista, no contexto atual, do saguão monumental original preservado, de acesso público e com vista para o aeródromo. Vê-se também o extremo do novo pier de embarque e desembarque. Fonte: Desenho autoral com auxílio de passeio virtual, 2021.

Aeroporto como evento: bem-vindos a São Paulo – Congonhas

Com projeto pragmático, embora dotasse de uma monumentalidade típica, o terminal de Congonhas era, originalmente, formado por um edifício central com amplo saguão de chegada interceptado por uma marquise-terraço que delimita o limite do pátio e da rua de acesso, por sua vez, assentada no desenho topográfico daquela área.

Os mirantes e a instalação de restaurantes requintados, bares e cafés, associados à vista espetacular das movimentações aéreas, fizeram deste complexo um ponto de encontro e lazer, lembrado por Fay (2018) como ‘a praia do paulistano’, criando uma cultura de fruição do aeroporto, ainda que restrita às classes médias e mais abastadas, fortalecida com a expansão dos serviços internacionais e da Ponte Aérea, responsáveis pela vinda de aeronaves mais robustas e variadas

A descaracterização do aeroporto e a metrópole dos conflitos

O crescimento do aeroporto, como um processo inerente, também apontado por Kasarda e Lindsay (2012), fez de Congonhas um dos principais centros de conexão nacionais, *status* ameaçado pela concorrência com o Aeroporto de Guarulhos, inaugurado em 1983, e pela crise do setor de aviação nos anos que se seguiram – retomado a partir da década de 1990 com novas reformas, normativas e a recuperação econômica impulsionada pelo Plano Real (FAY, 2018).

Nos anos 2000, o aeroporto atingiu seu esgotamento operacional, com o salto, em sua demanda anual, de 12 milhões de passageiros, em 2003, para 18.4 milhões, em 2006, superando Guarulhos, em relação a voos domésticos, naquele período. Segundo dados da Infraero, o volume de passageiros, em 2018, foi de 21.7 milhões, dado que atestou a necessidade de uma segunda grande expansão de seu terminal, cujo resultado arquitetônico, apresentado em 2006 e descrito pela autora, tolheu grande parte de sua apazibilidade.

O *concourse* construído obstruiu completamente a relação visual entre as áreas públicas, transitórias e o pátio, inutilizando e esvaziando os antigos terraços. A marquise original, cada vez menos relevante, definitivamente, assumiu-se como um mero elemento de fachada para a rua de acesso do aeroporto; concomitante e diferentemente, a referência do térreo se diluiu de forma parcial, com a criação de um nível dotado de rua própria junto ao saguão de chegadas (Figuras 5a a 5d).

Em suma, o que se viu foi uma suplantação de uma permeabilidade transversal entre os lados ‘terra’ e ‘ar’, cidade e aeroporto, à semelhança do que se vê até hoje em Santos Dumont, visando um fluxo restritivo e longitudinal (‘portão a portão’) voltado às conexões entre voos. Com essa modificação, Congonhas, envolto por bairros verticalizados e/ou residenciais como Moema e Jabaquara, transformou-se em um centro doméstico de alta densidade, porém com limitada capacidade de expansão, num esforço a fim de assumir uma escala típica dos novos *hubs* aeroportuários para qual não foi planejado.



Figuras 5a a 5d (da esquerda para a direita): Vistas do terminal de passageiros após as ampliações: nota-se os contrastes de tempos e perda da referência térrea e da permeabilidade transversal e visual. Fonte: Acervo fotográfico dos autores, 2017.

Da tragédia à busca por uma nova urbanidade

A caracterização de Congonhas como um local de passagem, impessoal e massificado, atingiu seu ápice na metade da década de 2000, com os sucessivos eventos que se alastraram pelos aeroportos brasileiros, conhecidos como ‘o caos aéreo’ – período marcado por falhas sistêmicas associadas ao controle do espaço aéreo e à operacionalidade dos próprios aeroportos entre outros problemas associados.

Fay (2018) remonta que tais falhas ocorreram, não bastando, no intervalo entre dois trágicos acidentes aéreos em território nacional, sendo um deles ocorrido no o aeroporto paulistano, em 12 de Julho de 2007, o qual, por conta de pouso mal-sucedido de uma aeronave operada pela TAM, extrapolou o limite da cabeceira 17L (pista principal), em direção à avenida Washington Luís, colidindo com um edifício administrativo da própria companhia.

Nesse período, voltou à tona uma discussão sobre o futuro do aeroporto e da viabilidade de obras de melhorias no asfalto das pistas de pousos e decolagens ou mesmo de sua expansão. Com esse fim, obras foram feitas pontualmente nos anos seguintes, destacando-se o recapeamento feito em 2020 e as novas áreas de escape com a tecnologia EMAS, executadas em 2021. Como consequência desse levante, o terreno do edifício da TAM, uma vez liberado após a remoção dos escombros, foi alvo de um projeto para a construção, no lugar, de uma praça batizada em homenagem ao ocorrido: Memorial 17 de julho (Figura 6a). Seu projeto destaca-se pela óbvia proximidade com as cabeceiras, com um desenho de piso dotado de pontos de luz, cuja quantidade faz referência ao número de vítimas fatais do acidente.

Apesar das circunstâncias em que foi criado, o Memorial inaugurou um ciclo de retomada do aeroporto pela cidade, transformando-se em um *spotter point* e em um novo espaço público para a vizinhança local. Desde então, especialmente a partir de 2018, surgiu uma quantidade considerável de estabelecimentos e intervenções ao longo da Avenida Washington Luís, em seu trecho aeroportuário. Estabelecimentos estes majoritariamente impulsionados por um valor agregado potencial vindo da apropriação comercial⁶ do aeroporto e (do fascínio) da aviação como elementos simbólicos e contemplativos.

A exemplo disso, por muitos anos, apenas o *Shopping Ibirapuera* (Figura 6b) possibilitava, ainda que informalmente, esta possibilidade, como o *Blacklist Bar*, que aproveita o terraço de cobertura de um dos edifícios fronteiros ao terminal aéreo, e o anúncio da intenção de se transformar a antiga torre de controle em um museu do tráfego aéreo.

⁶ Nesses empreendimentos, dada sua natureza, a permanência das pessoas está atrelada estritamente ao consumo.



Figuras 6a (acima) e 6b (abaixo): Vista da Praça Memorial 17 de julho junto às cabeceiras e do terraço-estacionamento do Shopping Ibirapuera. Fonte: Desenhos autorais, 2020.

Em um espaço remanescente dos antigos terraços do aeroporto, a única breve vista possível foi redescoberta e recebeu uma unidade do Bonsenso Café, franquia iniciada como uma lanchonete voltada a atender funcionários no aeroporto de Guarulhos. Ainda em 2018, uma nova passarela de conexão sobre a avenida larga foi feita, enfatizando a relevância que tem ganhado os equipamentos no lado oposto do aeroporto.

Quanto á mobilidade urbana, está em implantação a futura Estação Aeroporto-Congonhas da Linha 17-ouro (monotrilho), que, quando for inaugurada, entre 2022 e 2024, nas projeções atuais⁷, marcará a histórica ligação direta entre o aeroporto e a malha metroferroviária de São Paulo, reafirmando, assim, seu caráter central e aproximando-o ainda mais tanto das centralidades tradicionais quanto dos polos e eixos empresariais do quadrante Sudoeste da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante dos desafios atuais quanto à urbanidade que a cidade lhes impõe, este estudo de caso visou entender o impacto do processo de desenvolvimento dos aeroportos centrais abordados. Enquanto Congonhas se desenvolveu como o 2º maior *hub* do sistema aéreo doméstico – somente atrás de Cumbica-Guarulhos, fragilizando ainda mais sua relação de escala e inserção na cidade que o engolfou –, Santos Dumont, projetado para avançar sobre as águas da Baía de Guanabara, permaneceu visto muito mais como um destino prático de chegada ao Rio de Janeiro, integrando-se ao sistema nacional, principalmente como o "aeroporto da Ponte-Aérea".

O valor do encontro e do evento nesses aeroportos foi, mais ou menos, desfigurado com as suas sucessivas ampliações em função da evolução e sofisticação do modal aéreo. O Santos Dumont foi marcado desde o início pela simbolismo do projeto arquitetônico específico, atrelado ao emblematismo e à força do desenho urbano e paisagístico da orla do Flamengo e da área central da então capital brasileira. Em Congonhas, a permeabilidade transversal, outrora proporcionada pelos terraços e pelo contato visual entre rua e pátio, deu lugar à velocidade como fim, ao fluxo longitudinal interno (portão a portão), e à perda parcial da referência da calçada térrea de chegada, aspectos incompatíveis com sua escala originalmente pensada.

Ambos os terminais aéreos, manifestam seus potenciais terceiros-espacos, que preservam ou ativam vontades e dinâmicas diversas em sua área de influência imediata. A urbanidade do uso diversificado no aeroporto carioca (Figura 7a) não apenas se manteve em elementos oriundos do projeto original, como foi ampliada pelas intervenções posteriores, gestadas pelo ou integradas ao plano aeroportuário – com um ideal de continuidade e de satisfatório convívio entre empreendimentos privados anexos, espaços, subjetiva (MEHTA, 2014) e objetivamente, públicos do aeroporto, e sua acessibilidade urbana.

No cenário paulista (Figura 7b), o movimento de recuperação da costura aeroporto/cidade dá-se a partir de fatores majoritariamente externos e/ou ocasionais, não respaldados ou previstos pela gestão do aeroporto, mas na apropriação privada

7 Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/metro-pode-renomear-estacao-que-atendera-o-aeroporto-de-congonhas/>. Acesso em: 9 set. 2021.

dessa urbanidade. Tais empreendimentos, cuja permanência do visitante condiciona-se ao consumo, beneficiam-se do valor agregado que a relação amistosa com o aeroporto lhes pode propiciar, não garantindo, assim, uma vitalidade duradoura ou progressiva de tais costuras.



Figuras 7a (à esquerda) e 7b (à direita): Diagramas interpretativos e críticos da situação urbana observadas nos aeroportos Santos Dumont e de Congonhas, respectivamente. Fonte: Desenhos autorais, 2021.

REFERÊNCIAS

- AEROPORTO SANTOS DUMONT. *Monolitho ensaios arquiteturas*. Votuporanga, São Paulo, 11 out. 2009. Disponível em: <https://monolitho.wordpress.com/2009/10/01/aeroporto-santos-dumont/>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- AUGÉ, M. *Não-Lugares - introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. [1992]. Lisboa, Editora Letra Livre, 2012.
- BETING, G. Ponte Aérea: quarenta anos de história da maior invenção da aviação comercial brasileira. *Flap Internacional*. São Paulo: Editora Flap, 2007. Disponível em: www.aviacaocomercial.net/flap/ponteareea.pdf. Acesso em: 25 nov. 2020.
- BORGHETTI, G.; ZMITROWICZ, W. *Avenidas 1950-2000: 50 Anos de Planejamento da Cidade de São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2009.
- COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO Urbano da Região do Rorto do Rio de Janeiro. Veículo Leve sobre Trilhos. *Porto Maravilha*. Rio de Janeiro. [s. d.]. Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/veiculolevesobretrilhos/>. Acesso em: 19 nov. 2020.

- COSTA, A. A. de C. *A luz natural na linguagem arquitetônica: O Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro e o diálogo interrompido*. Rio de Janeiro: PROARQ/UFRJ. 2012.
- COSTA, A. A. de C. *A real preservação do MAM Rio*. Curitiba: X Seminário Docomomo Brasil. 2013.
- ELIAS, N. *O processo civilizador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor. 1996.
- FARIAS, F. Infra assina ordem para obras de segurança na pista de Congonhas. *Aeorin*. [s. l.], 11 fev. 2021. Disponível em: <https://www.aeorin.net/minfra-assina-ordem-para-obras-de-seguranca-na-pista-de-congonhas/>. Acesso em 9. set. 2021.
- FAY, C. M. A cidade do Rio de Janeiro e a construção do Aeroporto Santos Dumont (1933-1938). *Cadernos De História*, Belo Horizonte – Minas Gerais, v. 18, n. 28, p. 203-227, 13 maio 2017. Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/cadernohistoria/article/view/P.2237-8871.2017v18n28p203>. Acesso em: 25 out. 2021.
- FAY, C. M. *Congonhas: entre a terra e os céus de São Paulo* [recurso eletrônico]. Porto Alegre: Editora Fi, 2018. Disponível em: https://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/14671/2/Congonhas_entre_a_terra_e_os_ceus_de_Sao_Paulo.pdf. Acesso em: 25 out. 2021.
- FRACALOSSO, I. Clássicos da Arquitetura: aeroporto Santos Dumont / Marcelo e Milton Roberto. *ArchDaily*. [s. l.]. [s. d.]. Disponível: <https://www.archdaily.com.br/br/01-144652/classicos-da-arquitetura-aeroporto-santos-dumont-slash-marcelo-e-milton-roberto>. Acesso em: 19 nov. 2020;
- GARREAU, J. *Edge City: Life on the New Frontier*. Nova Iorque: Anchor Books, 1992.
- GÜLLER, M.; GÜLLER, M. *From airport to airport city*. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2003.
- INFRAERO. Anuário 2018. Distrito Federal – Brasília, [s. d.]. Disponível em: http://www4.infraero.gov.br/media/677124/anuario_2018.pdf. Acesso em: 25 nov. 2020.
- INFRAERO. Características do Aeroporto do Rio de Janeiro – Santos Dumont. Distrito Federal – Brasília, [s. d.]. Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-do-rio-de-janeiro-santos-dumont/sobre-o-aeroporto/caracteristicas/>. Acesso em: 19 nov. 2020.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes. 2011.
- KASARDA, J. D.; LINDSAY, G. *Aerotropolis: The way we'll live next*. Nova Iorque: Farrar Straus Giroux, 2012.
- KOOLHAAS, R. *Três textos sobre a cidade: grandeza, ou o problema do grande; a cidade genérica; espaço lixo*. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2010.

- LOYOLA, V. Conhecendo o aeroporto de Congonhas em São Paulo. *História para viajar*. [s. l.], 16 ago. 2017. Disponível em: <https://www.historiasparaviajar.com/2017/08/conhecendo-o-aeroporto-de-congonhas-em.html/>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- LUSSAULT, M. *Hyper-lieux. Les nouvelles géographies de la mondialisation*. Paris: Le Seuil, coll. La Couleur des idées, 2017.
- MAEDA, K.; M.; FIGUEIREDO, B. A. de; MARCONDES, F. O Metrô de São Paulo e o Desenho Interpretativo: estações, tipologias e a cidade em cinco décadas. In: ENANPARQ, 6, 2020, Brasília. *Anais eletrônicos* [...]. Brasília: UnB, 2020. Disponível em: <https://enanparq2020.s3.amazonaws.com/MT/22573.pdf>. Acesso em: 25 out. 2021.
- MEHTA, V. Evaluating Public Space. *Journal of Urban design*, [s. l.], v. 19, n. 1, p. 53-88, 2014. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13574809.2013.854698>. Acesso em: 25 out. 2021.
- MEIER, R. STM simula como será experiência do passageiro na Linha 17-Ouro. *CPTM*. São Paulo, 17 jul. 2020. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/stm-simula-como-sera-experiencia-do-passageiro-na-linha-17-ouro/>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- MEIER, R. Metrô pode renomear estação que atenderá o Aeroporto de Congonhas. *CPTM*. São Paulo, 17 jul. 2020. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/metro-pode-renomear-estacao-que-atendera-o-aeroporto-de-congonhas/>. Acesso em: 9 set. 2020.
- MENAI, T. O milagre na gestão... No MAM do Rio, um guardião da cultura tenta seu segundo ato. *Brazil Journal*. Weekend. Rio de Janeiro, 11 out. 2020. Disponível em: <https://braziljournal.com/o-milagre-da-gestao-no-mam-do-rio-um-guardiao-da-cultura-tenta-seu-segundo-ato>. Acesso em: 20 nov. 2020.
- NEVES, L. Conheça o Blacklist, bar que oferece uma incrível vista do aeroporto de Congonhas. *Contato Radar*. [s. l.], 26 out. 2020. Disponível em: <https://contatoradar.com.br/2020/10/conheca-o-blacklist-bar-que-oferece-uma-incrivel-vista-do-aeroporto-de-congonhas/>. Acesso: 20 set. 2021.
- OLDENBURG, R. *Celebrating the Third Place: inspiring stories about the great good places at the heart of our communities*. Nova York: Marlowe & Company, 2001.
- OLIVEIRA, A. R. de. Parque do Flamengo: instrument de planificação e resistência (1). *Arquitextos*, São Paulo, ano 7, n. 079.05, dez. 2006. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/288>. Acesso em: 25 out. 2021.
- PAULO BARUKI Arquitetura. *Complexo Santos Dumont*. Rio de Janeiro, [s. d.]. Disponível em: <http://paulobaruki.com/pt/complexo-sdu>. Acesso em 19 nov. 2020.
- PEREIRA, C. C. P. O Pórtico Clássico como Terminal Aéreo: os projetos dos irmãos Roberto para o Aeroporto Santos Dumont. *Arqtexto*, Porto Alegre, n. 3-4, p. 122-135, 2003, p.122-135. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/22156>. Acesso em: 25 out. 2021.

PERRONE, R. A. C. *O Desenho como Signo da Arquitetura*. 1993. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo - SP, 1993.

REFORMA DA PISTA central do Aeroporto de Congonhas é concluída em São Paulo. *G1*. São Paulo, 3 set. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/09/03/reforma-da-pista-central-do-aeroporto-de-congonhas-e-concluida-em-sao-paulo.ghtml>. Acesso em 9 set. 2020.

ROSEAU, N. *Aerocity: Quand l'avion fait la ville*. Marseille: Éditions Parenthèses, 2012.

ROSEAU, N. Dal megaevento alla megastruttura, L'aeroporto emblem della città globale. *Le Culture Della Técnica*, Torino, v. 25, p. 183-200, 2014. Disponível em: <https://hal-enpc.archives-ouvertes.fr/hal-01291308>. Acesso em: 25 out. 2021.

ROSSI, M. C. de B. *Bi para Tri: as conexões perspectivas*. 2014. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2014.

SANTOS, R. R. dos. *Aerportos: do campo de aviação à área terminal*. São Paulo: Editora Contar, 1985.