



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

O desembarque ruidoso das “Aerotrópolis” como pólos de rearticulação dos atuais territórios metropolitanos

The noisy arrival of " Aerotropolis " as re-articulation poles of today's metropolitan areas

El aterrizaje ruidoso de las “ aerotrópolis “ como polos de re- articulación de los actuales territorios metropolitanos

SANTOS JUNIOR, Wilson Ribeiro dos

Doutor em Arquitetura e Urbanismo USP. Professor do Programa de Pós Graduação em Urbanismo e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC Campinas, wilson@puc-campinas.edu.br

MACIEL, Cristiano Ferrari

Doutorando do Programa de Pós Graduação em Urbanismo(POSURB) da PUC – Campinas, cfmaciel@uol.com.br

PROENÇA, Anderson Dias de Almeida

Doutorando do Programa de Pós Graduação em Urbanismo(POSURB) da PUC – Campinas anderson.dap1@puc Campinas.edu.br

RESUMO

Este artigo aborda a emergência do conceito de “Aeroporto Cidade” ou Aerotrópolis como vem sendo chamada esta nova modalidade de intervenção territorial presente no urbanismo contemporâneo, em implantação em diversos países, identificando os potenciais dos aeroportos de nova geração como importantes modais de transporte, juntamente com a função que os mesmos desempenham na requalificação dos territórios metropolitanos nos quais estão inseridos. Os megaprojetos aeroportuários contemporâneos estão refletindo uma tendência mundial ao remodelar a função dos aeroportos tornando-os pólos geradores de negócios, fomentando o desenvolvimento de uma gama significativa de serviços não aeronáuticos. Analisa, também, os impactos que estes mega projetos de infraestrutura acarretam nas regiões onde estão instalados, sendo apresentados como um dos principais desafios para as conexões urbanas, para a gestão pública e para o planejamento urbano-regional nas próximas décadas. Atualmente, os aeroportos se apresentam como os deflagradores de desenvolvimento econômico regional e as interlocuções entre o potencial econômico dos setores comercial, industrial e serviços, envolvendo as cidades e as regiões conectadas em redes, constituem o debate que, talvez, encontre na tríade “cidades - aeroporto – economia” os fundamentos conceituais das Aerotrópolis.

PALAVRAS-CHAVE Aerotrópolis. Megaprojetos. Requalificação dos territórios metropolitanos. Planejamento Urbano e Regional.

ABSTRACT

This article discusses the emergence of the concept of "Airport City" or "Aerotropolis" as it is being called this new mode of territorial intervention present in contemporary urbanism, being built in several countries, identifying the potential of the new generation of airports as important modes of transportation together with the role that they play in the rehabilitation of the metropolitan areas in which they find themselves. The contemporary airport mega projects are reflecting a global trend to reshape the role of airports making the business drivers poles, fostering the development of a significant range of non-aeronautical services. It also



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

analyzes the impacts that these mega infrastructure projects entail in the regions where they are installed, being presented as a major challenge for urban connections, for public management and urban-regional planning in the coming decades. Currently, airports are presented as the regional economic development triggers and dialogues between the economic potential of commercial, industrial and services, involving cities and regions connected in networks constitute the debate that maybe find the triad "cities - airport - economy" the conceptual foundations of Aerotrópolis.

KEY-WORDS (3 a 5): Aerotrópolis . Megaprojects . rehabilitation of the metropolitan areas..Urban-regional Planning.

RESUMEN

Este artículo aborda el surgimiento del concepto de "Aeropuerto Ciudad" o "Aerotrópolis" como se le ha llamado esta nueva modalidad de intervención territorial presente en el urbanismo contemporáneo, que se construye en varios países, identificando el potencial de la nueva generación de los aeropuertos como importantes modos de transporte en conjunto con el papel que desempeñan en la rehabilitación de las áreas metropolitanas en las que se encuentran. Los megaproyectos aeroportuarios contemporáneos están reflejando una tendencia mundial de remodelar el papel de los aeropuertos como polos conductores comerciales, fomentando el desarrollo de una gama importante de servicios no aeronáuticos. También analiza los impactos que estos megaproyectos de infraestructura implican en las regiones donde se instalan, que se presentan como un gran desafío para las conexiones urbanas, para la gestión pública y la planificación urbana-regional en las próximas décadas. Actualmente, los aeropuertos se presentan como los disparadores del desarrollo económico regional y los diálogos entre el potencial económico de comercial, industrial y de servicios, con la participación de ciudades y regiones conectadas en redes constituyen el debate que tal vez encontré en la tríada "ciudad - Aeropuerto - economía" los fundamentos conceptuales de las "Aerotrópolis."

PALABRAS-CLAVE: Aerotrópolis. Mega proyectos. Rehabilitación de las áreas metropolitanas. Planificación Urbana y Regional.

1 INTRODUÇÃO

Os megaprojetos aeroportuários contemporâneos estão refletindo uma tendência mundial ao incorporar novas funções além dos serviços aeroportuários tradicionais tornando-os pólos geradores de negócios, fomentando o desenvolvimento de uma gama significativa de serviços não aeronáuticos. Constituem-se em elos fundamentais da economia globalizada e pólos de transformação do urbanismo nos territórios metropolitanos, locais geográficos onde as tendências atuais do capitalismo se expressam com maior vigor.

Contribuem, para ampliar a influência das cidades que nucleiam esses territórios metropolitanos, interligadas em redes de produção e consumo com alcance no mercado mundial e que desempenham um papel econômico importante nas fronteiras regionais e viabilizam mecanismos através dos quais a integração econômica mundial alcança maior conectividade .

(...) No início de 1960, a organização da atividade econômica entrou em um período de pronunciada transformação. As mudanças foram expressas na alteração da estrutura da economia mundial e também assumiu formas específicas em determinados lugares. Muitas destas alterações são por agora familiares: o desmantelamento dos outrora poderosos centros industriais nos Estados Unidos, no Reino Unido, e mais recentemente no Japão; a aceleração do processo de industrialização em vários países do terceiro mundo; a rápida internacionalização da indústria em uma rede mundial de transações financeiras. Cada uma dessas mudanças alterou as relações entre as cidades na economia internacional. (SASSEN, 2001, p.3).

Saskia Sassen analisa, portanto, o movimento que se iniciou nas últimas décadas do século passado

pelo qual os países desenvolvidos reestruturaram suas capacidades produtivas e de organização do Estado, preparando os países para um reposicionamento formal dentro das escalas regionais, nacionais e globais impulsionando o processo de desnacionalização das cadeias produtivas e a conexão em redes entre as cidades .

Nos seus primórdios o século XXI está se revelando como o século da conectividade em escala global, através da evolução da tecnologia, principalmente a da informação, possibilitando diversas formas de comunicação e alterando de maneira significativa os meios de produção, com a expansão das relações entre as diferentes nações.

Em geral, argumenta-se que a globalização estrutura o espaço contemporâneo nos termos de uma dicotomia na qual o global sujeita o local: capitais, capazes de grande mobilidade, vagam pelo planeta e eventualmente capturam forças localizadas. Essa dicotomia global-local é acentuada pela "guerra entre lugares", isto é, a disputa pela atração dos benefícios que acompanham os capitais que transitam nos circuitos globais. Globalização implica, assim, urn reordenamento do espaço mundial, uma nova e instável geografia da produção e circulação da riqueza, na qual se assiste ao crescimento econômico de algumas cidades e regiões e ao declínio de outras. (LIMA JUNIOR; 2010;p.25)

Neste contexto apresentado, a velocidade com que as relações humanas operam dentro de uma escala global produz reflexos não apenas na forma como nos relacionamos, mas, também, na maneira como este processo se expressa na construção das nossas cidades. Os novos arranjos, refletem a velocidade da integração entre os elos, núcleos, ou nós configurando-se centralidades urbanas como é o caso dos distritos aeroportuários.

2. OS NOVOS MEGA PROJETOS DE AEROPORTOS E OS TERRITÓRIOS METROPOLITANOS ATUAIS.

Os investimentos em novos modais de transporte vêm ditando a dinâmica da sociedade contemporânea através da busca pela eficiência nas relações comerciais e na interação entre as pessoas. Assim, de certa maneira, podemos prever que a tecnologia da informação aliada a um meio de transporte rápido e eficiente como o transporte aéreo, moldará as formas de convívio da nossa sociedade neste século.

Nas últimas décadas a flexibilização do modo de produção capitalista propiciou o surgimento de novos espaços mais propensos à produção e à acumulação flexível.

O sistema flexível altera a configuração urbana das cidades, na medida em que a produção e os serviços tornam-se cada vez mais autônomos em relação à localização das instalações físicas das empresas e estas se tornam independentes das grandes aglomerações populacionais como eram as grandes plantas industriais fordistas, situadas no interior do tecido urbano das grandes metrópoles. Se, durante o período da cidade industrial, a produção era geograficamente concentrada, a urbanização contemporânea se dá de forma dispersa e fragmentada, assim como a produção contemporânea (...). A maior velocidade dos transportes e dos meios de comunicação e informação - formando o crescente ramo do comércio e das relações empresariais virtuais - permite e incentiva a dispersão dos locais de produção pelo território. A atividade logística converte-se então numa atividade central no atual estágio do sistema produtivo, garantindo o rápido funcionamento das redes de conexão de produção, montagem e abastecimento dos mercados consumidores. (SANTOS JUNIOR, W. R. ; PROENÇA, A. D. A, 2014, pag. 16)



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

Destaca-se e ganha importância crescente no interior desses novos processos econômicos e de reorganização do território o papel da logística enquanto componente estratégico. Entendida anteriormente como uma estratégia interna à racionalização dos processos produtivos industriais, começa a ser compreendida atualmente como uma das alavancas da própria produção econômica contemporânea atual. Assim, o âmbito da logística, condição indispensável da organização industrial globalizada, vem contribuindo fortemente para o redesenho do território e impulsiona a dispersão e expansão urbana.

A logística, enquanto técnica de racionalização produtiva, ainda é geralmente identificada territorialmente com a capacidade e presença (ou ausência) de infraestruturas instaladas, notadamente aquelas destinadas aos sistemas de circulação e transportes intermodais de mercadorias. Porém o que se observa atualmente é que são as infraestruturas existentes que produzem as logísticas territoriais e que novos investimentos setoriais em infraestruturas e transportes como os aeroportos, portos, ferrovias, etc., poderão resultar inócuos caso não estejam comprometidos e integrados aos programas de desenvolvimento local e regional.

Segundo Georges Benko no livro *Economia, Espaço e Globalização* (1999), há alguns fatores preponderantes na concentração da atividade inovadora em uma determinada região - caracterizada pelo autor como "tecnópolis". Seriam estes a disponibilização de forças de trabalho (especialmente na quantidade de mão-de-obra especializada); quantidade de universidades e institutos de pesquisa, atrativo da paisagem, infraestrutura de transporte, serviços e clima político de negócios e a localização referente às tradicionais economias de aglomeração. Tais fatores não compareceriam necessariamente equilibrados, a primazia de alguns fatores perante outros estaria relacionado à especialização da região numa determinada atividade inovadora específica (SANTOS JUNIOR, W. R. ; PROENÇA, A. D. A, 2014, pag. 15).

Neste sentido, uma das indagações deste artigo é verificar de que forma a implementação de mega projetos, grandes equipamentos e infra estruturas como os novos sítios aeroportuários bem como a logística e as iniciativas que dela decorrem, podem contribuir para o desenvolvimento local e regional.

A dispersão da produção não significa, porém, a independência do espaço, assim como o crescimento dos meios virtuais não se traduz no enfraquecimento da necessidade de circulação e transportes físicos. É preciso se atentar para o fato de que a flexibilização do sistema produtivo não é a realização de um novo modo de produção, mas sim uma nova fase do modo de produção capitalista, superando a crise da organização fordista e permitindo maiores níveis de produção e acumulação de capital. (...) Altera-se a escala; se antes a concentração se dava num ambiente urbano altamente denso e numa área menor, agora se espalha pelos amplos territórios metropolitanos freqüentemente estruturado ao longo de um eixo de transporte - como no caso do objeto de estudo deste artigo. (SANTOS JUNIOR, W. R. ; PROENÇA, A. D. A, 2014, pag. 16)

Neste caso, especificamente, abordaremos os mega projetos desenvolvidos em algumas cidades reconhecidas como grandes centros econômicos, e o processo de reconfiguração nas áreas localizadas em torno de grandes aeroportos, as chamadas Aerotrópolis.

Estes novos aeroportos desempenham um papel importante em garantir a capacidade logística de conectividade, ampliando o fluxo de pessoas e as relações comerciais, partindo-se da premissa de que, atualmente, o desenvolvimento econômico de um território está estreitamente ligado à sua

acessibilidade.

As autoridades públicas enfrentam, assim, o desafio de organizar o território para se antecipar aos movimentos de concentração das atividades econômicas, de infraestrutura e de pessoas, dentro e ao redor das zonas aeroportuárias, a fim de qualificar as cidades para a economia baseada na alta conectividade.

3. “ AEROTRÓPOLIS”: OS AEROPORTOS – CIDADES.

Atualmente, os aeroportos de nova geração se apresentam como os deflagradores de crescimento econômico, compondo diversas cadeias produtivas relacionadas às funções de logística, que além de operar no tráfego de passageiros e mercadorias, servem também como promotores de um intercâmbio comercial, industrial e de serviços.

No cenário mundial, algumas cidades começaram a empenhar esforços e diretrizes para transformar as áreas aeroportuárias em pólos de desenvolvimento urbano, compreendendo o potencial significativo dos aeroportos para a economia local tornando-os geradores de um novo impulso para a cidade e, principalmente, para a região na qual estão inseridos.

Com a busca por novas áreas para a expansão urbana e a abertura de novos bairros nas cidades, tornou-se premente a necessidade de se planejar a ocupação territorial ao redor dos aeroportos. O conceito de Aerotrópolis surge neste processo identificando uma nova forma urbana ligada ao desenvolvimento urbano e aos aeroportos, conceito este que tem sido recentemente adotado na literatura acadêmica e, principalmente, nos setores da construção civil, aviação, logística e comércio exterior.

O termo, cunhado pelo norte americano Dr. John D. Kasarda, professor de administração e estratégia empresarial, é um modelo de centralidade urbana desenvolvida a partir da influência de um aeroporto na cidade. Este autor analisa o potencial dos aeroportos como dinamizadores do desenvolvimento urbano contemporâneo, situando o papel deles para o século XXI assim como as rodovias foram para o século XX, as ferrovias para o século XIX, e os portos marítimos para o século XVIII (Kasarda, 2011).

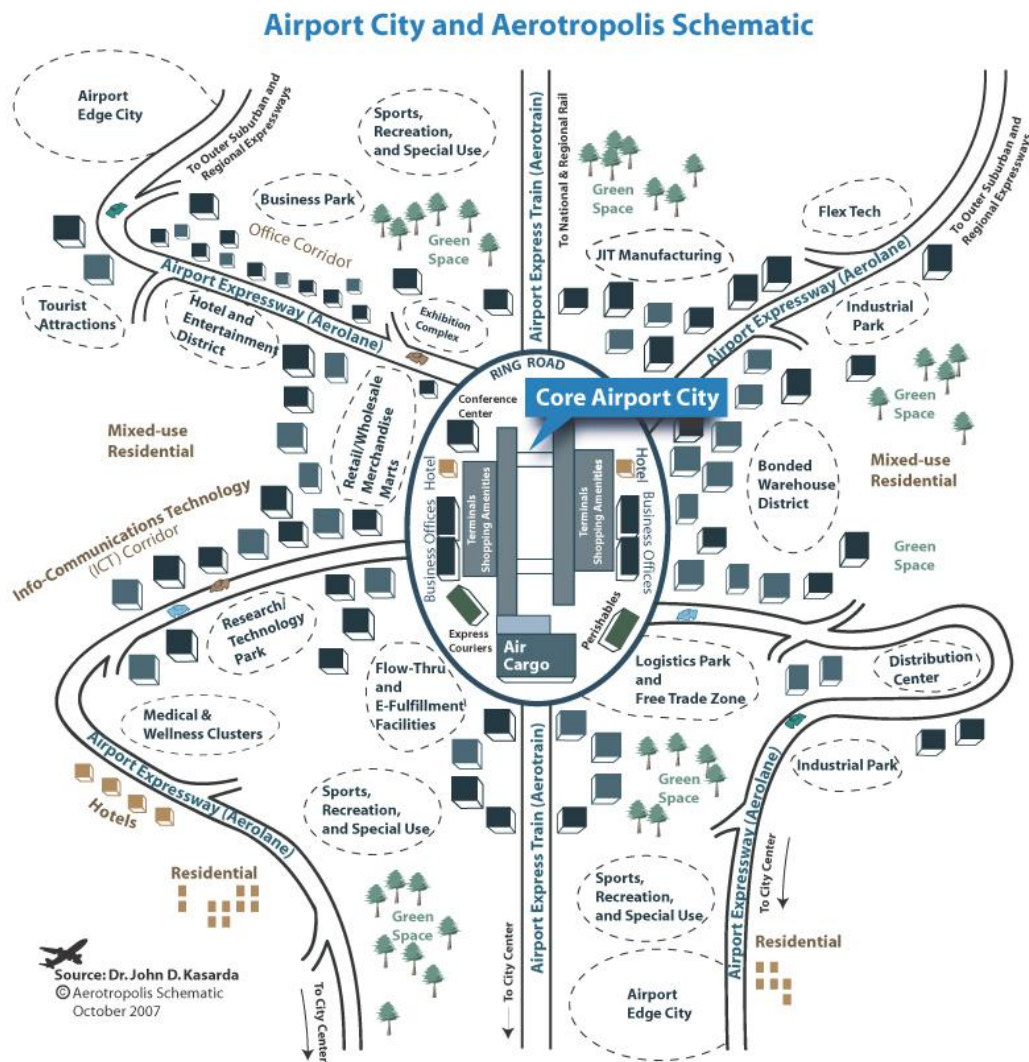
Kasarda (2013) avalia a evolução do meio de transporte aéreo e da infraestrutura correlacionada como fatores preponderantes no modo como as cidades poderão ser repensadas ao longo das próximas décadas. No decorrer de suas análises, promove uma reflexão sobre a forma de desenhar e consolidar uma área urbana ao redor de um aeroporto e aponta que esta organização territorial já é realidade em diversos países, principalmente na Ásia, na Europa e nos Estados Unidos.

Atualmente, alguns dos principais aeroportos internacionais já operam como Aerotrópolis, conglomerando empresas de aviação, suporte aeroportuário, logística e suprimentos industriais de alta tecnologia ao longo de corredores que se ramificam a partir da área central aeroportuária.

O modelo de desenvolvimento urbano proposto (Figura 1) pode ser entendido como um poderoso vetor de desenvolvimento econômico local, com alcance regional, ao atrair empresas de alta tecnologia, de comércio eletrônico, indústrias não poluentes, além de empresas exportadoras,

gerando um centro de atividade com a vivacidade semelhante à das antigas áreas centrais, comerciais e bancárias das grandes cidades, chamados de corações urbanos (Kasarda, 2011).

FIGURA 1 – Modelo esquemático da Aerotrópolis



Fonte: <http://www.Aerotropolis.com>

Este modelo esquemático da Aerotrópolis ilustra como pode ser essa ocupação territorial anexa ao aeroporto. O entorno da zona aeroportuária (Core Airport City) é moldado para servir à região, fomentando a interação de indústrias, serviços de comércio eletrônico e tecnologia da informação, telecomunicações, serviços de entretenimento, hotel, complexos comerciais, complexos hospitalares, centros de exposições, escritórios, clusters de parques empresariais, parques logísticos



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

e centros de distribuição, situados ao redor do aeroporto e ao lado dos corredores de transporte que irradiam a partir deles. Porém, conforme Kasarda (2013) alerta, para que o conceito seja aplicado na prática, em sua totalidade, é necessário que ocorra a integração do planejamento aeroportuário, junto aos modais terrestres (ferrovias e rodovias) e ao planejamento do uso e ocupação do solo das cidades.

Aplicações deste modelo de ocupação em torno da zona aeroportuária estão sendo desenvolvidas em diversas localidades do mundo, incluindo países emergentes e periféricos, como uma alternativa para alavancar a economia, além de potencializar o desenvolvimento a partir da entrada desses países em contato direto com a cadeia global de produção, conectando-se à rede, como mencionado anteriormente.

No Brasil, até recentemente, a expansão das cidades que possuíam um aeroporto dentro de seu território parecia ocorrer sem que este equipamento fosse levado em conta, talvez pelo fato de pertencer a outras esferas do poder público. Os planos locais de desenvolvimento urbano, quando existiam, pouco se atentavam para a importância de incluí-lo na gestão do uso e da ocupação do solo. Muitas vezes, estes sítios aeroportuários estavam localizados em áreas periféricas e nas franjas das cidades, em regiões limítrofes de características rurais, ou ocupadas por assentamentos humanos irregulares, com baixa qualidade habitacional, sem maior atenção por parte dos governantes .

O caso recente da ampliação em andamento do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP) merece atenção.

O Aeroporto Internacional de Viracopos, foi inaugurado em 1960, sob a justificativa de suas condições climáticas serem pertinentes para a implantação de um aeroporto internacional, porém apesar desta vantagem operacional o aeroporto era ainda considerado distante da capital e por tramas políticas foi inaugurado o Aeroporto Internacional de São Paulo, em Cumbica no município de Guarulhos. Viracopos passou a progredir no decorrer dos anos e se estabelecer como um dos principais locais de movimentação de carga no país. Além do benefício do clima, Campinas se destacava por seu pólo tecnológico reconhecido em todo o país. O aeroporto de Viracopos passou a atrair indústrias para o município, que se instalaram nas rodovias próximas à área aeroportuária e se tentou, inicialmente, constituir um Distrito Industrial nas margens do aeroporto para que houvesse concentração intensa de indústrias e facilidade para importar e exportar produtos. Porém, na década de 70 quando se instalou o Distrito, ainda não havia uma cultura de transporte aéreo como principal mobilidade de carga e portanto sua proximidade ao aeroporto não era relevante naquele momento. (STEINBERG, F. F. ; SANTOS JUNIOR, W. R. SANTOS JUNIOR, pag.24)

A Concessionária Aeroportos Brasil, vencedora da concessão do aeroporto - previsto para se tornar o principal portal aéreo latino americano nas próximas décadas (Figuras 2) - pretende transformá-lo numa nova Aerotrópolis.

Figura 2 - Simulação Ampliação do Aeroporto de Viracopos



Fonte: Divulgação/Aeroportos Brasil Viracopos

O Aeroporto Internacional de Viracopos é atualmente o maior pólo atrativo e o que mais gera mudanças na configuração da forma urbana, pois cada vez mais exige maior infraestrutura em seu entorno e influencia diretamente as regiões de desenvolvimento. Para o município de Campinas é necessário instituir uma política de gestão aeroportuária, com o intuito de coordenar e integrar ações entre seus órgãos e a Concessionária Aeroportos Brasil para evitar futuros obstáculos ao desenvolvimento, manter condições de mobilidade urbana e fluidez nos deslocamentos de pessoas e mercadorias. O objetivo é inserir Viracopos na dinâmica urbana e econômica de Campinas e região, tornando-se compatível com uma economia em redes mundiais e projetando-o como uma “porta de conexão” internacional para o comércio no Brasil (CAPPAS, Josmar, 2012) e desta forma conferir maior desenvolvimento para a cidade. (STEINBERG, F. F.; SANTOS JUNIOR, pag.24)

Os aeroportos que desenvolveram este modelo acima exposto com sucesso e que se tornaram exemplos de Aerotrópolis no mundo são: Aeroporto Internacional de Incheon, Seul; Aeroporto Internacional de Hong Kong, Chek Lap Kok; Aeroporto Internacional de Kuala Lumpur, na Malásia; Aeroporto Internacional de Dallas-Fort Worth, EUA; Dubai World Central, Emirados Árabes Unidos; e Aeroporto Internacional de Schiphol, Amsterdã (Kasarda, 2008).

Além destes, encontramos em processo de consolidação outras Aerotrópolis nas cidades de Memphis, Chicago, Dallas, Miami, New York, Washington, Los Angeles, Londres e Paris. Estes aeroportos começaram a se desenvolver no final do século passado como propulsores da economia e protagonistas de um modelo de gestão territorial (Kasarda, 2011).

Uma característica comum encontrada em todos os modelos de ocupação territorial, ao redor dos aeroportos citados acima, diz respeito à diversidade de conexões entre os aeroportos, as vias rodoviárias e as linhas ferroviárias, configurando-se um ambiente com grande potencial para o desenvolvimento econômico e urbano, fomentando a instalação de uma variedade de empreendimentos na região aeroportuária, com reflexos em todas as cidades vizinhas.

Observa-se o crescimento exponencial da influência dos aeroportos neste começo de século no tocante às respectivas articulações com o desenvolvimento econômico de uma cidade e, por conseqüência, de uma região.

Os novos aeroportos ao alcançarem, hoje, uma situação de maturidade de megaprojetos, alavancam transformações no cotidiano destes territórios metropolitanos acima mencionados, que extrapolam fronteiras e geram ressonâncias no planejamento regional, favorecendo a economia e formando uma aliança entre as cidades que se reconfiguraram para atender e usufruir desses aeroportos (Kasarda, 2000).

A previsão para as próximas décadas dos estudiosos do tema e dos corpos técnicos envolvidos é que os aeroportos continuarão a impactar as decisões de localização empresarial, bem como o crescimento urbano e a forma de ocupação de determinadas regiões nas cidades (Kasarda, 2008). Portanto, a compreensão do conceito da Aerotrópolis pode nos ajudar a explicar melhor a intensa aglomeração de indústrias com produtos de alto valor agregado, sensíveis aos prazos, ou tempo de deslocamento (tanto no recebimento da matéria prima, como na entrega dos produtos), refletindo nas atividades de transporte e de logística em torno dos aeroportos que atendem, principalmente, os mercados metropolitanos mundiais. Desse modo, as disponibilidades de boas rodovias ligadas às malhas ferroviárias eficientes, aos empreendimentos portuários e às infraestruturas aeroportuárias, favorecem a inserção, em escala global, da economia regional junto às diversas cadeias de produção mundial.

Porém, um dos desafios que se apresentam para os gestores públicos que tratam das questões relacionadas ao planejamento urbano, em especial, ao planejamento das áreas ao redor da zona aeroportuária nas cidades, é a necessidade de instituir um diálogo entre as partes envolvidas no processo da organização territorial.

Assim, desenvolver a sinergia entre o interesse da região, principalmente da cidade onde o complexo aeronáutico está situado e as companhias aéreas e a administração do aeroporto será, sem dúvida, um dos fundamentos para se posicionar a cidade e, por conseqüência, a região impactada pela presença do aeroporto, dentro da dinâmica das cadeias produtivas globais.

Esta sinergia implica em ouvir e garantir no processo de constituição da Aerotrópolis a participação da população que habita, circula, trabalha no perímetro anexo ao aeroporto e, também, aqueles que usufruem dos serviços aeroportuários. A articulação de um conjunto de atores sociais tanto da população, como das autoridades locais e regionais, além de ponderar os impactos positivos e negativos, configura-se em um importante roteiro de gestão que merece ser estudado ao longo das próximas pesquisas acerca das experiências internacionais sobre a aplicação do conceito Aerotrópolis.



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

7 REFERÊNCIAS

KASARDA, J.D. Logistics & the Rise of Aerotropolis. Real Estate Issues. 2000. Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/2001_Winter_LogisticsAndTheRiseOfAerotropolis.pdf> Acesso em: 17 de outubro de 2014.

KASARDA, J.D, LINDSAY, Greg. Aerotropolis: the way we'll live next. London Penguin, 2011.

KASARDA, J.D. Airport Cities: The Evolution. Airport World Magazine. 2013. Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/AirportCities_TheEvolution.pdf> Acesso em: 17 de outubro de 2014.

LIMA JUNIOR, Pedro de Novais. Uma estratégia chamada "planejamento estratégico": deslocamentos espaciais e a atribuição de sentidos na terapia do planejamento urbano. Rio de Janeiro. Letras. 2010

SANTOS JUNIOR, W. R.; PROENÇA, A. D. A. . FORMAÇÃO DO CORREDOR URBANO CAMPINAS-SOROCABA: RECONCENTRAÇÃO PRODUTIVA E ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO. Cadernos de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (Mackenzie. Online, 2014.

Sassen, S. (2001). The global city: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press. 2d ed., original 1991.

SASSEN, Saskia. As diferentes especializações das cidades globais. Arqtextos, São Paulo, ano 09, n. 103.00, Vitruvius, dez. 2008 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/09.103/87/pt>>.

STEINBERG, F. F.; SANTOS JUNIOR, W. R.. A CONSTITUIÇÃO DA FORMA URBANA NO EIXO ESTRATÉGICO ANHANGUERA: A URBANIZAÇÃO DISPERSA, OS SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES E OS EQUIPAMENTOS DE GRANDE PORTE. Relatório de Pesquisa de Iniciação Científica. Campinas SP: PUC-Campinas, 2014.