



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
Programa de Pós Graduação em Geografia

Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França

**O IMPACTO SOCIOESPACIAL DO AEROPORTO
INTERNACIONAL TANCREDO NEVES NO VETOR NORTE DA
REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE**

Belo Horizonte
Minas Gerais
Brasil
2014

Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França

**O IMPACTO SOCIOESPACIAL DO AEROPORTO
INTERNACIONAL TANCREDO NEVES NO VETOR NORTE DA
REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE**

Tese apresentada ao Programa de Pós
Graduação do Departamento de Geografia
da Universidade Federal de Minas Gerais,
para obtenção do título de Doutora em
Geografia.

Área de concentração: Organização do
Espaço

Linha de pesquisa: Produção, organização
e gestão do espaço

Orientador: Prof. Dr. Geraldo Magela
Costa.

**Belo Horizonte – Minas Gerais
Brasil, 2014**

F814i
2014

França, Barbara Lúcia Pinheiro de Oliveira.

O impacto socioespacial do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no vetor norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte [manuscrito] / Barbara Lúcia Pinheiro de Oliveira França. – 2014.

356 f., enc.: il. (principalmente color.)

Orientador: Geraldo Magela Costa.

Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2014.

Área de concentração: Organização do Espaço.

Linha de pesquisa: Produção, Organização e Gestão do Espaço.

Bibliografia: f. 336-356.

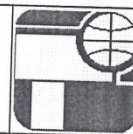
1. Planejamento urbano – Belo Horizonte, Região Metropolitana de (MG) – Teses. 2. Aeroportos internacionais – Belo Horizonte, Região Metropolitana de (MG) – Teses. I. Costa, Geraldo Magela. II. Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências. III. Título.

CDU: 711.4(815.1)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



FOLHA DE APROVAÇÃO

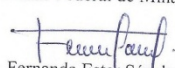
O Impacto Socioespacial do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no Vektor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte

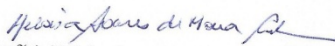
BÁRBARA LÚCIA PINHEIRO DE OLIVEIRA FRANÇA


Tese submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOGRAFIA, como requisito para obtenção do grau de Doutor em GEOGRAFIA, área de concentração ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO.

Aprovada em 05 de agosto de 2014, pela banca constituída pelos membros:


Prof(a). Geraldo Magela Costa - Orientador
Universidade Federal de Minas Gerais


Prof(a). Fernanda Ester Sánchez García
Universidade Federal Fluminense


Prof(a). Heloisa Soares de Moura Costa
Universidade Federal de Minas Gerais


Prof(a). Jupira Gomes de Mendonça
Universidade Federal de Minas Gerais


Prof(a). Jeanne Marie Ferreira Freitas
PUC Minas

Belo Horizonte, 5 de agosto de 2014.

Dedico este trabalho a Jesus e aos amores da minha vida,

Aos meus pais,

Ribamar e Maria José.

Pelo apoio e amor sempre presente.

Ao meu irmão,

André e cunhada Jonáina.

Pelo exemplo de vida.

Aos meus sobrinhos,

Fernanda, Stéfany, Aline, Rafaela, Daniela e Marcelo.

Minhas alegrias.

Às minhas tias,

Wanda, Nercy, Maria Tereza, Edna.

Exemplos de luta e maternidade.

À Malvina.

Pelo encorajamento.

Ao meu filho Enzo.

O meu maior presente.

Ao meu marido Paulo.

Pelo amor e companheirismo incondicional.

Agradecimentos

Agradeço a todos que me fizeram sentir que não estava sozinha durante o percurso da tese. Primeiramente a Deus, por renovar minhas forças a cada dia.

Ao meu orientador Geraldo Magela Costa, pela orientação segura e cuidadosa. Sinto-me honrada, e muita agradecida por sua generosidade e disponibilidade até os últimos minutos da tese. A convivência dupla como bolsista Reuni em suas aulas, reafirmou a admiração intelectual. Seu compromisso com a Universidade como professor-pesquisador crítico, zeloso para com a pesquisa, suas aulas e alunos, me inspiram a continuar a exercer a docência.

À professora Heloísa Soares, pelo acolhimento, questionamentos e sugestões, fundamentais, do pré-projeto de tese à qualificação. Agradeço ainda por ter me apresentado às discussões sobre o planejamento da metrópole como via para a transformação social.

Aos professores da banca de qualificação Fernanda Sánchez, Rogério Palhares, Heloísa Soares, pelo incentivo e comentários que embora incorporados a tese, por sua pertinência e relevância ainda permanecem como desafios. Em especial à prof^a. Fernanda Sánchez pelo incentivo para que eu realizasse o estagio doutoral sanduíche.

Aos professores Sérgio Martins, Doralice Barros, e a amiga Aninha (Ana Carolina), pelo convívio prazeroso e produtivo durante as aulas como bolsista Reuni e nos encontros de preparação para as aulas, formamos um grupo bastante entrosado.

Aos professores do IGC, grandes mestres com quem aprendi a amar a Geografia. Em especial, à professora Márcia Maria Duarte dos Santos por ter me conduzido ao universo da pesquisa, e pelo acompanhamento na monografia e mestrado, os passos que me conduziram até aqui.

Aos alunos do IGC, pela oportunidade de compartilharmos os saberes geográficos durante as aulas e trabalhos de campo.

A coordenação da Pós-Graduação pelas oportunidades proporcionadas durante a realização do curso. Em especial à Maria Paula por sua extrema competência, e à Jéssika Louback pela disposição em ajudar.

Ao reitor da UFMG e atual Ministro da Ciência e Tecnologia, Clélio Campolina Diniz, por ter me recebido com disposição para a entrevista, suas contribuições me acompanharam e reafirmaram que estava no rumo certo.

Aos colegas de doutorado Neto, Leila, Andrea e Gil, o percurso foi muito mais agradável porque compartilhamos nossos desafios. Agradeço também a Livia Cavalcanti e Clarissa Mainardi pela ajuda técnica com os dados da pesquisa.

Ao professor Horácio Capel coorientador no estágio doutoral, por abrir as portas da Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, dando-me todo o suporte necessário à pesquisa durante minha estadia. Agradeço pela oportunidade de participar das reuniões semanais do editorial Geocrítica, um ambiente fértil para a pesquisa. E ainda, por ter confiado a mim a coordenação do Twitter Geocriticando, que nos tornou parceiros apesar da distância. Conhecer sua família e lhe apresentar a minha foi “increíble”.

Aos professores especialistas em transporte aéreo e relacionamento urbano, por abrirem suas agendas para longas conversas e entrevistas para a tese ao longo do estágio doutoral sanduíche, Prof. Pere Suau Sánchez da Universidade de Cransfield, Prof. Xavier Fageda da Universidade Autônoma de Barcelona, Profa. Joana Seguí Pons da Universidade das Ilhas Baleares. Todos foram fundamentais e generosos em compartilhar além de seus conhecimentos, sua produção acadêmica.

Aos amigos da Geocrítica, grupo seletor, da Universidade de Barcelona que me ofereceram além do apoio, a amizade, Carles Coach; Miriam Zahar; Quim Bonastra; Nara Santos que mostrou ser possível romper limites para alcançar sonhos; Paula Garrido pela ajuda nos momentos finais; Geraldo Martinez; Sérgio Nabarro meu companheiro no @Geocriticando; Andrea; Azucena e Monoelito amiguinho do Enzo; Masay; Fabiana Valdski e Paco. Lembrarei para sempre os cafés extremamente produtivos e alegres depois das reuniões.

Aos entrevistados que deram vida e corpo a tese. Aos gestores das Prefeituras de Confins e Lagoa Santa. Em especial agradeço ao Sr. Danilo Colares e Srta. Ana Flávia Souza Ramos, da Subsecretaria de Investimentos Estratégicos (SEDE) pela disposição em nos fornecer os documentos imprescindíveis à pesquisa. A Infraero por nos receber, para a visita técnica, a engenheira ambiental Érica Cristina Borba, Sr. Milton Campos pela conversa rica em detalhes.

Um agradecimento especial aos meus preciosos amigos José Vilar, Lenira, Natália, Patrícia, Ana Paula, Joerly, por entenderem minha ausência. Ao Dr. Marcelo Gomes Girundi minha gratidão eterna pelo apoio tão necessário durante o estágio sanduíche.

À família, novamente essencial, para dar todo suporte necessário, sobretudo nos momentos finais. Aos meus pais pela presença constante, porque incentivaram o meu distanciamento por priorizar a minha formação. Ao meu pai, José do Ribamar, o homem do mundo editorial, que me fez crescer no meio dos livros, me ensinou muito cedo a valorizá-los. Um pai que merece todo meu amor e respeito por dedicar sua vida a nossa família. À minha mãe, Maria José, mulher de fé, corajosa, venceu todos os obstáculos da vida sempre com sorriso nos lábios, exemplo de mãe e esposa, minha melhor amiga e maior incentivadora nos momentos difíceis.

Ao meu amado irmão André, por me ensinar que às vezes a distância se faz necessária para realização dos sonhos, mesmo assim não consigo me acostumar com sua ausência quinzenal. À Jonaína, minha cunhada, pela ajuda de irmã nos momentos finais da tese. Às minhas sobrinhas Aline e Fernanda, meus amores, pela ajuda com as figuras e fotos da tese, que não foram poucas. À Raquel e à minha sogra Márcia pela ajuda na reta final do estágio sanduíche. Aos pequenos Marcelo e Daniela, que enchem minha casa de alegria na bagunça com o Enzo.

Ao meu filho Enzo, amor da minha vida, que assim como o doutorado era um sonho, que se realizou em dose dupla, “entrou” na universidade com 26 dias, tão cedo experimentou o poder da palavra tese e teve que aprender a lidar com mudanças. Ao meu marido Paulo, por ter vivido e realizado este sonho junto comigo, intensamente, companheiro nos trabalhos de campo, por diversas vezes cuidou do Enzo e das minhas tarefas, para que eu pudesse me dedicar integralmente à pesquisa. Muito obrigada!

Por me considerar uma professora em formação continuada, agradeço a Capes e a UFMG por terem proporcionado a oportunidade, no projeto Reuni, de retornar a sala de aula, meu lugar predileto, para acompanhar e aprender com grandes professores e alunos, e pela possibilidade de realizar o estágio doutoral na Universidade de Barcelona, na qual aprofundamos o debate da pesquisa sobre aeroportos e morfologia urbana.

Sou extremamente grata à banca examinadora da tese, Prof^a. Fernanda Ester Sánchez, Prof^a. Jeanne Marie Ferreira Freitas, Prof^a. Jupira Mendonça, Prof^a Heloísa Soares de Moura Costa, Prof^a. Daniela Abritta Cota, Prof^a Doralice Barros Pereira, Prof^o e meu orientador Geraldo Magela Costa, por terem aceitado o convite e dedicado tempo à leitura da tese e reflexão para avaliar a pesquisa e fomentar o debate.

RESUMO

Atualmente o Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte sofre diversas intervenções urbanísticas de grande porte promovidas fundamentalmente pelo Governo do Estado de Minas Gerais. No âmbito das ações de planejamento urbano de caráter logístico em fase de implementação destaca-se a Aerotrópole Belo Horizonte, cujo centro estruturador é a consolidação do recentemente privatizado, Aeroporto Internacional Tancredo Neves e seu Aeroporto Indústria. Diante desse contexto, a problemática deste estudo se insere em uma investigação sobre como as modificações da infraestrutura espacial financiadas pelo Estado impactam e irão alterar a (re)produção do espaço metropolitano. Assim, elege-se como foco principal da pesquisa, a identificação e reflexão sobre como se dão as relações socioespaciais e contradições presentes nesta nova dinâmica. Buscar-se-á estabelecer em diferentes escalas relações e conexões entre fatores/atores globais e locais envolvidos no processo com vistas à compreensão da (re)produção espacial em vias de consolidação. O novo modelo de desenvolvimento aeroportuário da RMBH poderá propiciar, de um lado, o crescimento econômico, associado à apropriação do espaço para reprodução do capital; e, por outro lado, a intensificação das contradições espaciais já existentes, via aprofundamento da segregação socioespacial, pelo processo de homogeneização, fragmentação e hierarquização do espaço, geradas principalmente pela articulação de diferentes agentes. Além disso, procuramos refletir sobre os desdobramentos socioambientais colocados pelo grande projeto Aerotrópole localizado no território da APA Carste Lagoa Santa. Visto que as mudanças propostas pelos novos empreendimentos já estão produzindo modificações na geografia do Vetor Norte, propõe-se uma reflexão crítica que se constitua em uma contribuição para avançar nas discussões sobre a urbanização capitalista com ênfase na atuação do Estado e nas contradições intrínsecas a reprodução social na metrópole. As ações urbanísticas públicas nas periferias metropolitanas contribuem, para aumentar o valor do solo nos espaços intermediários não ocupados de propriedade privada que se revalorizam e passam a ser objeto de interesse de agentes imobiliários. Dessa forma, considera-se que a reflexão através da análise de processos socioespaciais em curso contribuirá para o pensamento crítico sobre a urbanização capitalista.

Palavras-chave:

Planejamento urbano. Processos socioespaciais. Grandes projetos urbanos. Aerotrópole. Vetor Norte. AITN - Aeroporto de Confins.

ABSTRACT

Nowadays the North Vector of the Metropolitan Region of Belo Horizonte undergoes several urban interventions promoted primarily by the State of Minas Gerais Government. Among the actions of urban planning logistical nature under implementation highlights the "Aerotrópole" Belo Horizonte, whose structuring center is the consolidation of the recently privatized, Tancredo Neves International Airport and its industry airport. In this context, the problematic that involves this study is inserted in an investigation about how the modifications of spatial infrastructure financed by the State impact and will change the (re)production of the metropolitan space.

So, is elected as the main focus of research, the identification and reflection on how to give socio-spatial relations and contradictions of this new dynamics. Find up-to establish in different scales relations and connections between global factors/actors and places involved in the process with a view to understanding the spatial (re)production being consolidated. The new model of air and port of the Metropolitan Region of Belo Horizonte will be able to provide on the one hand, economic growth associated with the appropriation of space for playing the capital; and, on the other hand, the intensification of existing spatial contradictions, via deepening socio-spatial segregation, by homogenization, fragmentation and hierarchy of space, mainly generated by the articulation of different agents process. Furthermore, we seek to reflect about social and environmental consequences put by the large project "Aerotrópole" located on the APA Carste Lagoa Santa territory.

As changes proposed by the new ventures are already producing changes in the geography of the North Vector, proposes a critical reflection that it becomes a contribution to advance the discussions about capitalist development with emphasis on the role of the state and the intrinsic contradictions of social reproduction in the metropolis. Public urban actions in metropolitan peripheries contribute to increase the value of the land in the intermediate spaces unoccupied by private property that revalue and become the object of interest of real estate agents. Thus it is considered that the reflection through the analysis of socio-spatial processes contribute to the ongoing critical thinking about capitalist urbanization.

Key-words: Urban planning. Socio-spatial processes. Large urban projects. Aerotropolis. North Vector. AITN - Confins Airport

RESUMEN

Actualmente el sector norte de la Región Metropolitana de Belo Horizonte sufre diversas intervenciones urbanísticas promovidas fundamentalmente por el Gobierno del Estado de Minas Gerais. Entre las acciones de planificación urbana de carácter logístico en fase de implementación destaca el Aerotrópolis de Belo Horizonte, cuyo centro estructurador es la consolidación del recientemente privatizado Aeropuerto Internacional Tancredo Neves y su Aeropuerto Industrial. Considerando lo anterior, la problemática de este estudio se inserta en una investigación sobre cómo las modificaciones de la infraestructura espacial financiadas por el Estado impactan y alteran la (re)producción del espacio metropolitano. Asimismo, se ha elegido como foco principal de esta investigación, la identificación y reflexión sobre cómo se han gestado las relaciones socioespaciales y las contradicciones presentes en esta nueva dinámica. Se buscará establecer relaciones en diferentes escalas y conexiones entre factores/actores globales y locales involucrados en el proceso, con el objeto de comprender la (re)producción del espacio en proceso de consolidación. El nuevo modelo de desarrollo del aeropuerto MRBH puede proporcionar, por un lado, el crecimiento económico asociado a la apropiación del espacio para la reproducción del capital; y, por otra parte, la intensificación de las contradicciones espaciales existentes a través de la profundización de la segregación socio-espacial, por homogeneización, la fragmentación y la jerarquización del espacio, generada principalmente por la articulación de diferentes agentes. Por otra parte, se reflexiona sobre las consecuencias socioambientales que plantea el proyecto grande Aerotrópole ubicado dentro de la Lagoa Santa Karst APA. Considerando que los cambios propuestos por los nuevos desarrollos ya están produciendo modificaciones en la geografía del Sector Norte, se propone una reflexión crítica que se convierta en un aporte para avanzar en las discusiones sobre el desarrollo urbanístico capitalista, con énfasis en el papel del Estado y en las contradicciones intrínsecas de la reproducción social en la metrópoli. Las acciones urbanísticas públicas en las periferias metropolitanas contribuyen a aumentar el valor del suelo en los espacios intermedios que no son ocupados como propiedad privada, por lo que se revalorizan y se convierten en objeto de interés para los agentes inmobiliarios. De esta forma, se considera que una reflexión a través del análisis de los procesos socioespaciales en curso contribuirá al pensamiento crítico sobre la urbanización capitalista.

Palabras Claves:

Planificación urbana. Procesos socioespaciales. Grandes proyectos urbanos. Aerotrópolis. Sector Norte. AITN – Aeropuerto de Confins.

LISTA DE SIGLAS

ABAV	Associação Brasileira de Agências de Viagem
ACM	Associação Comercial Mineira
AITN	Aeroporto Internacional Tancredo Neves
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ASSEMIG	Associação dos Economistas de Minas Gerais
BDMG	Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais
BID	Banco Inter-Americano de Desenvolvimento
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNH	Banco Nacional da Habitação (BNH)
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CED	Conselho Estadual de Desenvolvimento
CEMIG	Centrais Elétricas de Minas Gerais
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e Caribe
CGP	Condições Gerais de Produção
CIAAR	Centro de Treinamento e Capacitação da Aeronáutica
CMBEU	Comissão Mista Brasil-Estados Unidos
CNDU	Comissão Nacional para o Desenvolvimento Urbano
CNPU	Comissão Nacional de Política Urbana
CODEMIG	Conselho de Desenvolvimento de Minas Gerais
CONAERO	Comissão Nacional de Atividades Aeroportuárias
CNF	Aeroporto de Confins (sigla IATA)
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CTA	Comando Geral de Tecnologia Aeroespacial
DAC	Departamento de Aviação Civil
DCTA	Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial
DER MG	Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais
DNER -	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
ELETROBRÁS	Centrais Elétricas Brasileiras SA
EMBRAER	Empresa Brasileira de Aeronáutica
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EUA	Estados Unidos da América
EXIBANK	Export-Import Bank
FAB	Força Aérea Brasileira
FBCF	Formação Bruta de Capital Fixo
FEAM	Fundação Estadual do Meio Ambiente
FMRI	Fundo de Modernização e Reorganização das Indústrias)
FNDU	Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano
GRANBEL	Associação dos Municípios da RMBH
IATA	Associação Internacional de Transporte Aéreo
IEF	Instituto Estadual de Florestas
IGAM	Instituto Mineiro de Gestão das Águas
INDI	Instituto de Desenvolvimento Industrial
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
INPE	Instituto de Pesquisas Espaciais
ITA	Instituto Tecnológico da Aeronáutica

LI	Licença de Instalação
LP	Licença Prévia
LO	Licença de Operação
MARE	Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado
MNRU	Movimento Nacional pela Reforma Urbana
MP	Ministério Público
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
PAEG	Programa de Ação Econômica do Governo
PAEMG	Plano Aeroviário de Minas Gerais
PASEP	Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público
PAX	Convenção do setor aéreo e hoteleiro utilizada para designar passageiros
PDDI	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado
PDRAE	Plano Diretor da Reforma do Aparelho de Estado
PED	Programa Estratégico de Desenvolvimento
PIB	Produto Interno Bruto
PIS	Programa de Integração Social
PLAMBEL	Plano Metropolitano de Belo Horizonte
PLANASA	Plano Nacional de Saneamento
PLU	Aeroporto da Pampulha (sigla IATA)
PMDI	Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
POC	Programa de Operações Conjuntas
PPP	Parceria Público-Privada
PROAERO	Programa de Adequação Ampliação Melhoria e Revitalização da Malha Aeroportuária do Estado de Minas Gerais
PU	Parecer Único
PV	Partido Verde
REFESA	Rede Ferroviária Federal SA
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
SAC	Secretaria de Aviação Civil
SAGMACS	Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais
SALTE	Plano Econômico Saúde, Transporte, Alimentação e Energia
SEDE	Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais
SEDRU	Secretaria Estadual de Desenvolvimento Regional, Política Urbana e Gestão Metropolitana
SEMAD	Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
SEPLAG	Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão de Minas Gerais
SENAM	Serviço Nacional dos Municípios
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SERSE	Secretaria Especial para a Região Sudeste
SETOP	Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas

SFH	Sistema Financeiro de Habitação
SIDERBRÁS	Siderurgia Brasileira SA
SNPLI	Sistema Nacional de Planejamento Local e Integrado
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
SUDECO	Superintendência de Desenvolvimento do Centro Oeste
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
SUDESUL	Superintendência de Desenvolvimento do Sul
SUPRAM	Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável Central Metropolitana
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
TVA	Tennessee Valley Authority
USIMINAS	Usinas Siderúrgicas Minas Gerais
USTDA	Agência de Comércio e Desenvolvimento dos Estados Unidos
VASP	Viação Aérea São Paulo
ZR1	Área Residencial Unifamiliar de Baixa Densidade

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

MAPA 01 - O Vetor Norte na RMBH.....	31
QUADRO 01- Discurso do governador Aécio Neves em encontro com ministro da defesa Nelson Jobim em 14/08/2008.....	39
QUADRO 02- Programas do 1º Plano Quinquenal de Ação do BNDE, 1974-1978.....	112
QUADRO 03- Reportagem publicada na Revista da Fundação João Pinheiro sobre o impacto econômico da construção do Aeroporto Metropolitano, atual AITN, 1980.....	222
QUADRO 04- Governador mostra o AITN e investimentos no Vetor Norte como geradores de desenvolvimento e empregos, 2010.....	224
QUADRO 05- AITN vazio.....	247
QUADRO 06- Anac libera Pampulha, mas Aécio diz que não implementa a medida.....	251
QUADRO 07- Medidas para a implementação da Aerotrópole BH.....	279
QUADRO 08- Empresas estabelecidas e projetos em implementação da Aerotrópole BH.....	281
TABELA 01- Confins, Lagoa Santa e RMBH - Crescimento populacional - 1970-80 / 1980-91 / 1991-2000.....	241
FIGURA 01 - Localização dos empreendimentos no Vetor Norte da RMBH.....	35
FIGURA 02 - Projeção do AITN para 30 anos.....	42
FIGURA 03 -Estratégia Neoliberal de Redesenvolvimento Urbano Relacionamento entre NPE, NPU e PDU.....	153
FIGURA 04 - Atores e Instituições envolvidos na Gestão e Planejamento Metropolitano	184
FIGURA 05- Processo Participativo do PDDI-RMBH	184
FIGURA 06- Morfologia Espacial da Aerotrópole.....	214
FIGURA 07- Aerotrópole e Aeroporto-Cidade no Mundo.....	216
FIGURA 08- Morfologia do entorno aeroportuário do Aeroporto da Pampulha.....	227
FIGURA 08A- Morfologia do entorno do Aeroporto da Pampulha, barragem, 2014.....	228
FIGURA 08B – Morfologia Precária do Aeroporto da Pampulha.....	233
FIGURA 09 - Morfologia do Aeroporto Belo Horizonte Carlos Prates.....	235
FIGURA 10 – Reportagem sobre a localização do aeroporto metropolitano	236

FIGURA 11 - Pontes de embarque da década de 1980 produzidos com tecnologia nacional	239
FIGURA 12 - Linha do Tempo Construção do AITN.....	240
FIGURA 13 - Municípios do Entorno Imediato Aeroportuário do AITN (Confins, Lagoa Santa, Pedro Leopoldo, Vespasiano, São José da Lapa) no Vetor Norte da RMBH, 2013.....	244
FIGURA 14 - Inversão de Vôos Pampulha x Confins na Década de 1990.....	246
FIGURA 15 - Confins x Pampulha	259
FIGURA 16 - Localização do AI no Sítio Aeroportuário.....	266
FIGURA 17 - Municípios pertencentes ao Plano Macroestrutural do Vetor Norte Corredor Multimodal de Tecnologia da Região Metropolitana de Belo Horizonte.....	269
FIGURA 18 - 2º Projeto Estruturador da RMBH- VLT- Ligação Terminal Rodoviário ao AITN Perspectiva de trecho.....	272
FIGURA 19 - Projeção do VLT na LMG 800.....	273
FIGURA 20 - Anel Viário de Contorno Metropolitano Norte.....	274
FIGURA 21 - 1º "Commercial Business District"– CBD da RMBH (perspectiva) Corredor AITN/PLU.....	275
FIGURA 22A - Morfologia do Município de Confins Entorno Imediato do AITN no Vetor Norte da RMBH 2004.....	283
FIGURA 22B- Morfologia do Município de Confins entorno imediato do AITN no Vetor Norte da RMBH 2013.	284
FIGURA 22C - Morfologia do Município de Lagoa Santa Entorno Imediato do AITN no Vetor Norte da RMBH 2007.....	284
FIGURA 23- Morfologia do Município de Lagoa Santa Entorno Imediato do AITN no Vetor Norte da RMBH, 2013.....	285
FIGURA 24- Morfologia dos Condomínios Condado da Lagoa e Estância das Amendoeiras, Bouganville, em Lagoa Santa 2004.....	287
FIGURA 25- Condomínios Condado da Lagoa e Estância das Amendoeiras em Lagoa Santa 2013.....	288
FIGURA 26- Morfologia do novo CIAAR Lagoa Santa.....	289
FIGURA 27 - Projeção Fashion City, Pedro Leopoldo, investimento de U\$100 milhões.....	303
FIGURA 28 - Obras de Terraplanagem LMG 800 e Fashion City, Pedro Leopoldo, 2013.....	304

FIGURA 29 - Morfologia Lagoa Santa.....	310
FIGURA 30 - Condomínios da Aerotrópole Belo Horizonte.....	318
FIGURA 31 - Hotéis Aerotrópole Belo Horizonte.....	321
FIGURA 32 - Projeto CTCA Aerotrópole Belo Horizonte	325
FOTO 01 - Morfologia do núcleo urbano de Confins no município de Lagoa Santa, atual cidade de Confins, no primeiro plano, Lagoa de Confins no segundo plano, e as obras de terraplanagem do Aeroporto Metropolitano, atual AITN, no terceiro plano, 1978.....	221
FOTO 02 - Morfologia Espacial do Aeroporto de Confins Internacional Tancredo Neves, nos municípios de Lagoa Santa e Confins, 2014.....	223
FOTO 03 - Morfologia Espacial da conclusão de 95% da obras de terraplanagem e intervenções na LMG800 e MG 424 no entorno do AITN, sentido Belo Horizonte-Confins, 2014.....	223
FOTO 04 - Fachada do PLU – 2014.....	230
FOTO 05 - Morfologia do entorno do PLU, bairro Aeroporto, Jaraguá e São Luis, vizinhança verticalizada.....	231
FOTO 06 - Angares do PLU cercados pelo bairro Aeroporto e Jaraguá ao fundo-2014.....	205
FOTO 07 - Cabeceira do PLU cercada pela Vila Militar e pela barragem da Pampulha, encontro da Avenida Antônio Carlos com a Avenida Pedro I que dá acesso ao centro da cidade e ao AITN -2014.....	231
FOTO 08 - Morfologia precária do entorno do PLU, Vila São Tomás, aeroporto no segundo plano 1.....	232
FOTO 09 – Morfologia precária do entorno do PLU, Vila São Tomás, aeroporto no segundo plano	233
FOTO 10 - Lagoa Santa – Morfologia da expansão urbana bem próxima ao AITN.....	243
FOTO 11 - AITN - Antes da expansão.....	262
FOTO 12 - AITN - Depois da expansão.....	262
FOTO 13 - Aeroporto Indústria e LMG 800 em obras.....	267
FOTO 14 - Aeroporto Indústria, após a inauguração.....	268
FOTO 15 - CIAAR próximo a cabeceira da pista no Aeroporto da Pampulha, 2014.	288
FOTO 16 - Construção do CIAAR em andamento no município de Lagoa Santa, 2014.....	289
FOTO 17 - Morfologia atual da Lagoa Central de Confins, no município de Confins, com o AITN e o Centro de Manutenção da Gol no terceiro plano em cota altimétrica mais elevada, 2014.....	290

FOTO 18 - Morfologia atual da Lagoa de Confins, bastante assoreada, no município de Confins, campo de futebol localizado no leito seco da lagoa, 2014.....	291
FOTO 19 - Morfologia empobrecida do Município de Confins, 2014.....	298
FOTO 20 - Casas de morfologia precária, Confins, 2014.....	299
FOTO 21 - “Forma do Possível”, casa de autoconstrução.....	299
FOTO 22 - Novo trecho da LMG 800 entre o município de Confins e o AITN 2014.....	302
FOTO 23 - Fashion City da Aerotrópole no terceiro plano da paisagem em Pedro Leopoldo, distante cerca de 1 km da prefeitura do município de Confins 2014.....	303
FOTO 24 - Obras em andamento no Fashion City da Aerotrópole no terceiro plano da paisagem, com as obras da LMG 800 recentemente concluídas, divisa de Confins e Pedro Leopoldo, 2014.....	304
FOTO 25 - Trânsito intenso, principalmente nos finais de semana.....	311
FOTO 26 - Centro Comercial na Avenida Acadêmico Nilo Figueiredo, Lagoa Santa.....	311
FOTO 27 - Vizinho indesejado. A morfologia precária revela a “tensão espacial” e a resistência ao processo de valorização.....	313
FOTO 28 - Apartamentos voltados para a classe média próximo ao CTCA.....	317
FOTO 29 - Condomínio Parque Residencial Vivendas. Considerado irregular de acordo com PRF.....	317
FOTO 30 - Condomínio Parque Residencial Vivendas. Assentamento de parcelamento irregular.....	317
FOTO 31 - Hotel SPA Lagoa Santa, construído e aprovado na orla da Lagoa Santa, depois de polêmica, através de Termo de Ajustamento de Conduta.....	319
FOTO 32 - Hotel Confort Confins, localizado no “Corredor do Aeroporto”, fora da cidade....	320
FOTO 33 - Hotel Ramada, na Avenida Acadêmica Nilo Figueiredo.....	320
FOTO 34 - Verticalização já integra a morfologia do lugar.....	321
FOTO 35 - Obras do CTCA.....	326
FOTO 36 - Placa CTCA.....	326
FOTO 37 - Vista do CTCA para a Lagoa Santa.....	326
FOTO 38 - Entulhos e solo removido pelas obras do CTCA.....	327

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
A Infraestrutura, o Estado e a Cidade.....	18
A metrópole de Belo Horizonte: contextualização do objeto empírico	29
O objeto empírico: o Aeroporto Internacional Tancredo Neves	36
Modelo de redesenvolvimento urbano.....	42
Justificativa.....	44
Questões e Objetivos.....	48
Hipótese orientadora da pesquisa	49
O percurso da exposição	51
CAPÍTULO 1	
O ESTADO COMO PRINCIPAL CONDUTOR DO DESENVOLVIMENTO DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE NO MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA.....	60
A aliança entre o Estado e o Capital por meio da produção das infraestruturas de transporte no ambiente construído.....	60
Notas sobre a formação do Estado e do Capitalismo: relações de complementaridade.....	61
O Estado no Capitalismo e o futuro do Estado Capitalista.....	69
O papel dos sistemas de transportes e do ambiente construído nos circuitos da acumulação capitalista.....	74
O período fordista-keynesiano: o papel do Estado como fomentador da produção das infraestruturas e do ambiente construído.....	79
A infraestrutura de transporte e a urbanização no surgimento da aliança entre o Estado e o capital no Brasil (o período entre 1920 e 1930).....	82
A aliança entre o Estado e o Capital em Minas Gerais forjada através dos grandes projetos associados ao binômio energia e transporte (o período entre 1920 e 1950).....	85
Os grandes projetos de infraestrutura que consolidaram o Estado, o Capitalismo e o Planejamento no Brasil (o período entre 1950 e 1960).....	94
O Estado e os grandes projetos de infraestrutura: a afirmação da expansão capitalista no território (o período entre 1960-1970).....	109

CAPÍTULO 2

O PAPEL DO ESTADO E A INFRAESTRUTURA NO REGIME DE ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL: DA PRESENÇA MARCANTE À EMERGÊNCIA DA MAIOR ÊNFASE AO SEU PAPEL ARTICULADOR (ANOS 1980-2000)129

Estado, neoliberalismo e a financeirização à escala planetária.....	129
A América Latina e o Brasil no contexto neoliberal.....	133
O neoliberalismo e o planeamento regional e urbano.....	135
A escala regional e local e a ação estatal no contexto neoliberal.....	145
A cidade neoliberal como política de espaço.....	150
Região Metropolitana de Belo Horizonte: antecedentes da política neoliberal de espaço.....	167

CAPÍTULO 3

O AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINS TANCREDO NEVES: ESTRATÉGIA PARA A INSERÇÃO COMPETITIVA DO ESTADO.....173

Os Planos Mineiros de Desenvolvimento Integrado e a estratégia neoliberal.....	173
O AITN: estratégia de inserção competitiva nos PMDIs.....	176
O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI RMBH 2011): por uma outra abordagem.....	182
O Vetor Norte e o AITN segundo o PDDI RMBH.....	194

CAPÍTULO 4

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO COMO MOVIMENTO DE INSERÇÃO COMPETITIVA CAPITANEADO PELO ESTADO NO VETOR NORTE DA RMBH: UMA LEITURA CRÍTICA DO GRANDE PROJETO AEROTRÓPOLE E SEUS DESDOBRAMENTOS SOCIOESPACIAIS	202
A Aerotrópole Concebida.....	213
A morfologia da Aerotrópole de Belo Horizonte: antecedentes.....	221
Da Pampulha para Confins.....	226
Do Aeroporto Metropolitano ao AITN: desdobramentos socioespaciais.....	235
O crescimento do AITN como política de espaço.....	245
A morfologia discursiva e a política de espaço da Aerotrópole concebida para o Vetor Norte da RMBH.....	248
A concepção da Aerotrópole da RMBH.....	262
O AITN e sua influência na morfologia socioambiental.....	282
Confins.....	290
Lagoa Santa.....	306
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	328
REFERÊNCIAS	336

INTRODUÇÃO

A Infraestrutura, o Estado e a Cidade

(...) sob o capitalismo, a fonte permanente de preocupação envolve a criação das infraestruturas sociais e físicas que sustentam a circulação do capital. Porém, os sistemas legal, financeiro, educacional e da administração pública, além dos sistemas ambientais não naturais, urbanos e de transportes, para mencionar algumas das organizações chave que tenho em mente, precisarão ser desenvolvidos para sustentar a circulação do capital se for para reproduzir a vida cotidiana efetivamente. (Harvey, 2005, pág.130)

Partimos do pressuposto que o Estado é um importante agente na produção do ambiente construído urbano por meio de planos de redesenvolvimento urbano, projetos de requalificação, ações de dotação ou ampliação de infraestruturas. Nessa direção, o entendimento teórico acerca das transformações socioespaciais em curso no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, decorrentes da reestruturação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, passam pela economia política da urbanização.

Destacamos que a produção do espaço no mundo contemporâneo assemelha-se a um palimpsesto¹, marcada por diferentes etapas das construções geográficas e históricas, que se atualiza diariamente para atender às demandas da sociedade. Por isso, compreender como o espaço se materializa na forma de ambiente construído demanda um significativo esforço² teórico e empírico, pois envolve relações sociais que se desenvolvem no âmbito do modo de produção capitalista que alcançou um patamar de contradições e complexidade mais elevado que todos os outros³ modos de organização da vida social.

Na etapa presente do capitalismo, caracterizada pelo desenvolvimento acentuado das inovações técnicas que possibilitaram grandes aprimoramentos nos meios de

¹ Harvey (1994) compara a cidade contemporânea à forma de um palimpsesto e conclui: “Nos últimos duzentos anos, as camadas parecem ter se acumulado de forma ainda mais compacta e rápida, como reação ao crescimento da população, ao forte desenvolvimento econômico e a consideráveis mudanças tecnológicas.”.

² Como disse Marx “todo o começo é difícil em qualquer ciência”. (Marx, 2011, pág. 15).

³ Como por exemplo, o modo de organização social precedente, mercantilista, no qual os estágios das forças produtivas colocavam outros ritmos e formas na vida social.

comunicações e transportes, observa-se uma ampla defasagem da infraestrutura⁴ física e social em nível mundial. Se por um lado as cidades dos países centrais estão repletas de equipamentos urbanos modernos e caros, por outro lado, há cidades da periferia capitalista que estão desprovidas, ou providas minimamente, do que Castells (1977, pág. 188) denominou, na década de 1970, por *meios de consumo coletivo*.

Assim, o espaço urbano é marcado por contradições inerentes ao sistema capitalista, este modo de produção regido pelo que Marx (2011) denomina *Lei Geral de Acumulação Capitalista*, a qual privilegia a desigualdade, uma vez que concentra a riqueza reproduzida socialmente nas mãos da classe dominante. Entendemos a classe social dominante, a partir da visão marxiana, como aquela que no modo de produção capitalista detém a propriedade dos meios de produção e compra a força de trabalho para a obtenção do lucro. E, ainda, possui o comando sobre o dinheiro e sobre os mecanismos de criação do crédito. David Harvey complementa a elaboração marxista ao afirmar que a expansão capitalista ocorre por meio do *desenvolvimento geográfico desigual*, o que explica em grande medida as vastas diferenças inter e intraurbanas, na distribuição da acumulação da riqueza social.

Soja (1993, pág. 130) corrobora esta concepção ao afirmar que a obra de Lefebvre em seus últimos cinquenta anos foi permeada pela tentativa de explicar que o capitalismo “sobreviveu” e “cresceu” devido à sua capacidade de produção e ocupação do espaço através de um processo difuso e problemático de espacialização. O referido autor sugere ainda, que esse processo é fundamental para própria existência do capitalismo. E que a sua instrumentalização se dá por meio do desenvolvimento geograficamente desigual⁵.

Buscamos na pesquisa uma reflexão sobre a concretização do *desenvolvimento geográfico desigual* no espaço urbano, partimos do entendimento de Milton Santos

⁴ Jean Lojkine (1981, pág. 158) oferece uma ampla tipologia de infraestruturas que formam os bens coletivos urbanos que permitem a evolução econômica.

⁵ “Que é que se torna geograficamente diferenciado? A lista começa pelas taxas de lucro, parâmetro crucial, mas inclui também a composição orgânica do capital, a produtividade do trabalho, os índices salariais, o custo dos materiais necessários à reprodução da força de trabalho, os níveis de tecnologia e mecanização, a organização do trabalho, e a incidência da luta de classes. Esses diferenciais são mantidos através de distribuições geográfica e setorialmente desiguais dos investimentos de capital e da infraestrutura social, da concentração localizada de centros de controle da mão-de-obra e dos meios de produção. Todos eles fazem parte da espacialização complexa e distintiva que tem marcado o desenvolvimento histórico do capitalismo desde a sua origem. (...) Constitui uma fonte primordial da problemática espacial em todas as escalas geográficas, desde o imediatismo da vida cotidiana no local de trabalho, em casa e no meio ambiente urbano construído, até a estrutura mais distante da divisão internacional do trabalho e da economia capitalista mundial.” (SOJA, 1993, pág. 130).

quando propõe que à Geografia cabe, enquanto disciplina, “estudar o conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ação⁶”. Nos sistemas de objetos estão os objetos técnicos, como por exemplo, as cidades e aeroportos, que criam novos objetos ou se realizam sobre os existentes, que formam o espaço e que não podem ser analisados separadamente, porque esta interação o dinamiza e transforma. Segundo o referido autor, o espaço deve ser entendido por um “conjunto de fixos e fluxos”. Os fixos novos ou renovados presentes no solo geram novas morfologias ambientais e sociais. Os fluxos, que são cada vez mais rápidos, diversos e amplos são resultantes das ações e estão presentes nos fixos. (SANTOS, 2008, pág. 63-64)

Acreditamos que a Geografia, entendida como disciplina que, como registrado por Hissa (2002, pág. 276), tradicionalmente busca a síntese espacial; a construção de visões de conjunto; e a integração de uma ampla diversidade de temáticas; será a porta de entrada para o desafio de uma “interação holística” que a análise socioespacial dos fatos geográficos suscitados nesta pesquisa requereu. No entanto, em alguns momentos os limites da disciplina foram ultrapassados nesta tese na direção de um tratamento interdisciplinar que se aproximou mais de “uma síntese global do que para uma especialização setorializada” (Ibidem).

Procuramos refletir sobre a metrópole, situada na periferia capitalista, a partir do entendimento do papel⁷ da produção das infraestruturas físicas que a compõem, particularmente dos aeroportos que integrados às cidades transformam e são transformados pelo espaço socialmente produzido. Entendemos o espaço socialmente produzido como aquele que não apenas resulta das relações de produção, mas que também é parte constituinte⁸ destas relações. Ou seja, um espaço que, na acepção Lefebvriana (2008, pág. 57) revela-se como *espaço abstrato* (estratégico, concebido, conceitual, global), resultado das práticas sociais, principalmente produtivas, e como

⁶ Milton Santos (2008, pág. 63-64) diz que se introduzidos na acepção marxiana o conjunto de objetos, são sinônimo do conjunto das forças produtivas, e se relacionam com o sistema de ações, que corresponde ao conjunto das relações sociais de produção. No entanto, não basta dizer como na interpretação marxista, que são uma consequência da outra, mas sim que cada vez mais uma faz parte da outra.

⁷ Concordamos com David Harvey (2011) quando afirma: “El capitalismo no puede funcionar sin su infraestructura típica: carreteras, puertos y vías, edificios y fábricas. La gran pregunta es cómo se construyen estas infraestructuras y en qué medida contribuyen a la productividad en el futuro. En Estados Unidos se habla mucho de puentes que van a ninguna parte. Hay intereses muy grandes de los lobbistas de la construcción para hacer obras que no van a ser de uso para nada.”

⁸ Para Lefebvre as cidades, não possuem apenas um elo de ligação com as grandes empresas, mas sim fazem parte delas, uma vez que fornecem além da imensa força de trabalho, a logística e os transportes que são indispensáveis a sua existência. “Há na cidade moderna, um verdadeiro consumo produtivo do espaço, dos meios de transportes, das edificações, das vias e ruas”. (Lefebvre, 2008 p. 157)

espaço social, o espaço da apropriação. De acordo com o referido autor, as contradições do espaço, entendidas como advindas do conteúdo prático e social, principalmente do conteúdo capitalista, se revelam principalmente porque existem conflitos inevitáveis entre o espaço abstrato e o espaço imediato, percebido, vivido, despedaçado e vendido.

Assim, concordamos com Costa G.(2003, pág. 454), quando afirma que “trata-se de entender que o espaço produzido tem duas dimensões distintas, de lógicas distintas de organização”, que requerem uma análise centrada em um entendimento, “de práticas e relações sociais, em uma abordagem dialética”. Sem querer cair no erro do raciocínio analógico, ao contrário, utilizamos na reflexão que aqui se propõe, o que Martins (1985) denomina *recurso à analogia* como instrumento para através da experiência de urbanização dos países centrais⁹, possamos dialogar teoricamente sobre a atuação do Estado brasileiro, com ênfase para o Estado subnacional de Minas Gerais e sua atuação na Região Metropolitana de Belo Horizonte, na produção do ambiente construído. Nessa direção, Arantes, Maricato e Vainer (2000) confirmam no livro *A Cidade do pensamento único: desmanchando consensos*, que guardadas as especificidades geográficas e históricas locais, as políticas públicas e o planejamento urbano no Brasil em muito se assemelham e são influenciadas por experiências dos países centrais fundamentadas na ideologia neoliberal ancorada no Consenso de Washington¹⁰.

De igual modo, esperamos nesta pesquisa estabelecer um debate com diversos autores estudiosos da urbanização capitalista no Brasil que têm evidenciado teórica e empiricamente a ação do Estado na dinâmica de produção do espaço urbano na atual fase do capitalismo e colocam ênfase no que Fix (2011) denomina “circuito imobiliário”, com ênfase na questão habitacional, das principais cidades das regiões metropolitanas do país.

Assim, a partir da reflexão teórica aqui proposta quisemos destacar o papel do Estado não com ênfase no “circuito imobiliário”, mas sim parafraseando tal expressão, no circuito das obras públicas, destinadas à produção de infraestruturas de transporte, que possibilitam que a esfera da produção e circulação se realize. Tais obras cada vez mais são utilizadas não só para garantir as condições gerais de produção, mas também para realização do capital financeiro, e ainda como “vacina” contra a crise financeira

⁹ Amplamente discutidas nas obras de Capel, Benévolo, Topalov, Lojkine, Castells, Gottdiener, Harvey e Lefebvre.

¹⁰ Como veremos ao longo da tese.

mundial, ou seja, como política anticíclica. Nesse sentido, Harvey (2011a, pág. 41) destaca que “até mesmo o Estado pode atuar como um capitalista, quando usa receitas fiscais para investir em infraestruturas que estimulem o crescimento e gerem mais receitas em impostos”.

Outras pesquisas¹¹ que tratam da análise e impacto de grandes projetos metropolitanos também foram referências importantes, não só do ponto de vista metodológico, mas como forma de evidenciar e discutir empiricamente as transformações urbanas recentes no Brasil.

Alguns dos referidos pesquisadores mostram que atualmente no Brasil vive-se sob um estado de exceção¹². Além disso, a atuação do Estado em grande medida é facilitadora da implantação de projetos urbanos (Vainer, 2012), por meio da flexibilização da legislação urbanística, do financiamento direto e de renúncias fiscais. Assim, ao invés de priorizar os interesses coletivos o Estado assegura a articulação dos diferentes capitais (financeiro, rentista, comercial, industrial, investidores da bolsa) em escalas local, nacional e internacional. Desta forma, o poder do Estado se revela no espaço, quando no âmbito local o valor de uso do espaço torna-se político ao influenciar diretamente o tempo cotidiano da sociedade, e quando na escala global o espaço adquire um valor estratégico do lucro (Lefebvre, 2008, pág. 57).

Cabe ressaltar, que todas as ações indutoras e facilitadoras do Estado irão repercutir diretamente nos mecanismos de valorização do solo urbano. Esses mecanismos de valorização estão diretamente relacionados à propriedade privada do solo com sua capacidade de gerar renda e lucro. Através de vantagens locacionais, pela presença ou ausência de equipamentos urbanos, o uso do solo se torna na cidade capitalista uma mercadoria disputada por diferentes agentes sociais, agentes imobiliários, especuladores, Estado, proprietários de terras. Dentro dessa dinâmica o papel do Estado está diretamente vinculado ao provimento dos serviços urbanos, e a

¹¹ Nessa corrente de pesquisadores destacam-se diversos trabalhos de Fernanda Sánchez, Carlos Vainer, Geraldo Costa, Rose Compans, Heloísa Costa, Fabrício de Oliveira, Lima Jr., dentre outros.

¹² A nosso ver, o estado de exceção hoje se refere às práticas exercidas pelo Estado que vem se tornando regras, que, amparadas no ordenamento jurídico, destituem a fala porque não observam os direitos humanos, e anulam a política uma vez que não há opção de escolha (aqui faço uso da idéia de Francisco de Oliveira), com o objetivo de legitimar a atuação dos capitais dentro das estruturas do Estado. O estado de exceção utiliza-se da coerção materializada não apenas por meio da força física, mas também quando impõe constrangimentos ao cidadão, como humilhação, expropriação e ameaças. A exemplo das abruptas desapropriações que ocorrem para implantação de grandes projetos urbanos nas metrópoles brasileiras e do recorrente desvirtuamento da legislação ambiental.

determinação das demandas pelo uso de cada área específica, o que provoca contradição, pois a alteração do uso permite a ação dos especuladores e do mercado imobiliário e os preços dos imóveis tendem a se elevar. Assim, atuação do Estado contribui para agravar as disparidades geográficas, econômicas e sociais na organização do espaço urbano. (Singer,1979; Farret,1985; Gottdiener,1993)

Do mesmo modo que o capitalismo sempre funcionou (Harvey, 2005, pág. 75-94) com o estreito e firme envolvimento do Estado, a captura da mais valia por proprietários de terrenos que se favorecem das vantagens locacionais advindas da intervenção estatal também não é recente. Benévolo (1986, pág. 141) registra como um dos problemas originários da urbanística moderna, o benefício da mais valia adquirida pelo terreno urbano, advindas das intervenções, do “artista demolidor” Barão de Haussmann, na Paris do final do séc. XIX. Além disso, o referido autor chama a atenção para a grande importância e influência que o desenvolvimento das infraestruturas de transportes, principalmente da estrada de ferro, tiveram naquele período para a organização e o crescimento das áreas urbanas.

O período pós-revolução de 1848¹³ foi marcado por grandes intervenções urbanas na Europa, garantidas por legislações urbanísticas amparadas no saber técnico, a saber: as obras de Haussmann em Paris; as obras de Jules Anspach em Bruxelas; a ampliação de Florença; as obras de saneamento e a rede ferroviária metropolitana na grande Londres. No entanto, Benévolo (1986, pág. 141) adverte que as obras públicas empreendidas pelo Estado naquele período, buscavam antes de qualquer outro objetivo, a conservação da ordem social, ou seja, promover a estabilidade política.

Este tipo de constatação a respeito da intervenção do Estado permite avançar no tempo para observar o que se passou na França a partir de 1968 em relação a rupturas importantes na análise do fenômeno urbano. A intervenção estatal do Estado francês no ambiente urbano, entre a Segunda Guerra Mundial e a década de 1970, pesquisada por Castells (1977, pág. 167) com riqueza de detalhes, evidenciou também que “a intervenção do Estado no consumo coletivo politiza o conjunto das contradições urbanas, transforma o Estado naquele que ordena equipamentos da vida cotidiana,

¹³ Entre 1848 a 1872, instaurou-se por meio de um golpe de Estado, a Segunda República na França. Napoleão Terceiro, proclamado imperador contratou Haussmann, que como prefeito de Paris reformou radicalmente a área central da cidade, criou grandes boulevares, e fez a cidade antiga desaparecer, bem como seus antigos moradores, com o objetivo de evitar levantes populares e barricadas. A reforma urbana parisiense influenciou decisivamente outras cidades da Europa.

globaliza e politiza os conflitos que surgem nesta esfera”. Nessa direção, de acordo com o Lojkine (1981), o Estado se tornou o centro do processo de acumulação quando intervém sistematicamente sobre os meios de produção, meios de circulação e sobre a reprodução da força de trabalho.

No período anterior a 1968, caracterizado por fracas lutas sociais na França, a política urbana e regional era “totalmente voltada para os interesses econômicos e funcionais dos grandes grupos financeiros privados” (Castells, 1977, pág. 167-170). Segundo o referido autor apesar de possuir certa autonomia perante as classes dominantes, o Estado foi levado pelo grande capital a reduzir fortemente a autonomia local, e negligenciar os canais de participação popular, seguiu sua própria lógica de intervenção na condução dos grandes projetos nacionais, e ultrapassou sua capacidade econômica. Como resultado desta atuação evidenciou-se os limites da urbanização, ou dito de outro modo, os limites da socialização dos meios de consumo coletivos e de produção. Este quadro gerou o acirramento das lutas sociais e urbanas, principalmente dos movimentos reivindicatórios de habitação e transporte. O que culminou na crise da política urbana e na crise do Estado monopolista a partir da década de 1970. (CASTELLS, 1977, pág. 182-183)

Assim, constata-se a indissociabilidade entre a urbanização, a acumulação capitalista e o Estado. É importante destacar que a relação entre a urbanização e acumulação é determinada pela tendência constante do capitalismo a diminuir o tempo de produção e o tempo de circulação do capital.

Para Lojkine (1981, pág. 163-164) a cidade é o efeito direto da necessidade de economizar despesas de produção, circulação e de consumo para acelerar a velocidade de rotação do capital, necessária para a valorização do capital. No entanto, a aceleração da velocidade de rotação do capital encontra seus limites na urbanização quando se depara com a elevação da composição orgânica do capital¹⁴, uma vez que as despesas urbanas desempenham o papel similar ao do capital constante. A elevação do capital constante por sua vez impõe a tendência à queda da taxa de lucro, que igualmente reage como freio ao desenvolvimento das forças produtivas. De igual forma os diferentes agentes de produção no espaço urbano encontram seus limites determinados: pelas leis

¹⁴ Entendida como a proporção entre capital variável e constante. “A composição do capital pode ser considerada de um duplo ponto de vista. Com relação ao valor, acha-se determinada pela proporção segundo a qual o capital se divide em parte constante (o valor dos meios de produção) e em parte variável (o valor da força obreira)”. (MARX, 2008, cap. XXV).

da concorrência capitalista; e pela fragmentação hierarquizada do espaço urbano traduzida pela renda fundiária urbana. Por isso, a cidade capitalista apresenta-se como produto e produtora das condições gerais de produção e ao mesmo tempo do espaço.

Nesse sentido, Henri Lefebvre (2008, pág. 133) acrescenta que não basta retomar apenas seus fenômenos gerais associados ao crescimento das cidades relacionados aos progressos técnicos, mas sim que é necessário mostrar que a condição de monopólio do solo, ou do espaço, traz impactos significativos no contexto do capitalismo monopolista.

Ao contrário da “economia urbana”, fortemente vinculada à economia clássica e à política econômica tradicional, a economia política do *espaço* de Lefebvre, desenvolve-se como possibilidade teórica¹⁵. Assim, o potencial explicativo da economia política da urbanização, pode ser comparado à idéia de Marx (1979, pág. 89) quando diz no *Prefácio à crítica da economia política*, que a “anatomia da sociedade civil deve ser procurada na economia política”. Então, nos arriscamos ao dizer que a “anatomia” da urbanização capitalista pode ser teoricamente encontrada na economia política do espaço.

Dentro das relações de produção capitalistas, a urbanização figura como capital fixo constante que também eleva a composição orgânica do capital. E, as infraestruturas de transporte figuram como um capital fixo de caráter coletivo, ou seja, correspondem a um valor de uso atribuído por uma necessidade social que só pode se efetivar coletivamente. Desta forma, a infraestrutura de transporte é um meio de consumo coletivo que eleva substancialmente a composição orgânica do capital¹⁶.

Harvey em sua obra *Los Limites del Capitalismo* (1990), assim como Lefebvre, Lojkin e Topalov, também se utiliza de várias categorias econômicas como o capital fixo, renda da terra, capital financeiro e amplia as noções do pensamento marxista, ou da economia política, para explicar o que cunhou por desenvolvimento geográfico desigual gerado pela produção do ambiente construído. O referido autor chama a

¹⁵ “(...) a economia política do *espaço* no plano teórico, implica a crítica da realidade exposta, apreendida pelos conceitos, elevada ao nível teórico. Como n’O Capital de Marx, análise crítica da produção das coisas *no espaço*. Essa teoria não revoga os conceitos elaborados por Marx (como valor de uso e valor de troca). Nem seu método, ela os transforma ao transpô-los para uma escala mais ampla, para um outro nível. Pôr acento nas contradições de uma realidade quer dizer que a crítica permanece interna a essa realidade, no sentido de Marx.” (LEFEBVRE, 2008, pág.130)

¹⁶ Lojkin (1981, pág.182). Cf. Harvey (1990).

atenção para a importância do capital fixo na produção de configurações espaciais através da mobilidade do capital e do trabalho.

O capital fixo, diferentemente da visão clássica da economia, é entendido na visão marxiana como capital, ou seja, como “valor em movimento”. Ele é um processo de circulação do capital por meio do uso de objetos materiais, como por exemplo, as máquinas, e de parte da riqueza social, que gera valorização imobiliária. Desta forma, adquire uma forma específica de valorização e rotação dentro do modo de produção. Na esfera da circulação seu valor, entendido por Marx (1979) como uma relação social, está relacionado ao valor de uso e não ao valor de troca, que se estabelece a partir de três elementos: seu preço de compra, a mais valia que ajuda a produzir por meio do consumo produtivo e ao seu custo de reposição.

O valor de uso estabelecido no capital fixo tem grande efeito em seu tempo de rotação, pois diferentes elementos têm diferentes períodos de rotação. Por isso, sua durabilidade está associada a circunstâncias econômicas e ao desenvolvimento material e tecnológico, assim, “el capital fijo se puede crear simplemente cambiando los usos de las cosas existentes. Los primeros industriales adquirieron gran parte de su capital fijo dándoles nuevos usos productivos a las estructuras antiguas (molino, graneros, casas, sistemas de transporte etc.)”. (HARVEY, 1990, pág. 223)

Além disso, o investimento em capital fixo¹⁷ pode ser uma alternativa para o capital e para o Estado, como respostas às crises de super acumulação do sistema, ou seja, como política anticíclica, que está ancorada nos princípios keynesianos de intervenção econômica, como veremos nos capítulos desta tese.

Por outro lado, o problema da baixa rotatividade¹⁸ do capital fixo é resolvido pelo capital financeiro por meio do sistema de crédito, que desempenha o papel de coordenador fundamental da produção e manutenção dos ambientes construídos.¹⁹

¹⁷ “(...) Por tanto, el capital puede responder a corto plazo al exceso de acumulación cambiando a la formación de capital fijo – cuanto más larga sea la vida del capital fijo y más amplia su escala será mejor (por ejemplo, obras públicas a gran escala, presas, ferrocarriles, et). (...) Pero capital fijo también incluye artículos tan diversos como los barcos y los mulles, ferrocarriles y locomotoras, presas y puentes, abastecimiento de agua y sistemas de drenaje, centrales de energía eléctrica, edificios de fábricas, bodegas, etc.” (HARVEY, 1990, pág. 225- 229)

¹⁸ Quanto às dificuldades advindas da muito lenta obsolescência dos produtos, as “infraestruturas, estradas, auto-estradas, *high-ways* e *parkways* etc), ou seja, a tendência à desaceleração da rotação do capital e os problemas de crédito, implicam múltiplos procedimentos, de uma grande complexidade, das quais se ocupam os “agentes”: proprietários, promotores, poderes públicos, coletividades locais, bancos e organismos de crédito, arquitetos etc. Sem esquecer completamente os “usuários”. [...]É preciso sublinhar que essas práticas vão muito longe até construções e destruições inúteis. E isso sobretudo nos centros das

Nesse sentido, segundo a *Lei de Tendência Decrescente da Taxa de Lucro*, o aumento da composição orgânica do capital implica na diminuição da taxa de lucro. Então o capitalista individual não assume este custo, pois isto implicaria na perda do lucro, o Estado então assume (Topalov, 1988, pág. 5-30) o financiamento das condições gerais de produção, incluindo aí os meios de consumo coletivo. Por outro lado, os capitalistas para implantar suas empresas são atraídos pela existência de *vantagens de localização* (Lojkine, 1981, pág. 162), ou seja, dos meios de consumo coletivo concentrados, onde se destacam as infraestruturas como sistemas viários, aeroportos, portos, e as telecomunicações.

Desta forma, através da flexibilização, da oferta de subsídios, das alterações no zoneamento, e da elaboração de planos estratégicos, o Estado influencia diretamente na produção monopolista do espaço urbano porque permite que sejam geradas as condições ideais para a criação da renda monopolista. A valorização imobiliária decorrente produz espaços com forte segregação socioespacial gerada devido à fragmentação, homogeneização e hierarquização espacial. Em recente trabalho, Botelho²⁰ verifica que os ativos financeiros se valorizam não apenas através da produção imobiliária, mas também, e em grande medida, das vantagens locacionais dos imóveis no tecido urbano. De igual modo, o espaço passa a exercer grande importância como valor de uso e de troca, na medida em que a circulação das mercadorias exige um movimento físico no espaço. (Harvey, 1990, pág. 340)

Por isso, a propriedade privada da terra e as questões locacionais, assumem fundamental importância no urbano por conferir um poder exclusivo aos proprietários

idades (Nova York mais ainda que em Paris). A mobilização do espaço torna-se frenética e leva à auto destruição de espaços produzidos. O investimento desenfreado do capital não pode arrefecer sem procurar terrenos, territórios, zonas novas. Ou compensações.” (LEFEBVRE, 2008, pág. 119-120).

¹⁹ Harvey (1990, pág. 287) explica que o conceito de capital financeiro dentro da concepção Marxista se diferencia da escola clássica. “La definición de capital financiero que implica Marx es la de un tipo particular de proceso de circulación de capital que se centra en el sistema de crédito.” Harvey salienta que o capital financeiro deve ser entendido como um processo e como um bloco de poder, principalmente por que é capaz de acelerar a produção e o consumo simultaneamente. Cabe lembrar que o capital financeiro¹⁹ não opera na escala da produção, mas se reproduz de forma ampliada na esfera da circulação. No entanto sua origem é da acumulação que advém da produção de bens e serviços. Botelho (2007, pág. 87) amplia este conceito afirmando que se refere à reprodução do capital que não atravessa o circuito produtivo.

²⁰ “Dessa forma, a renda fundiária compõe os rendimentos pagos aos investidores, na medida em que tais rendimentos em áreas de valorização fundiária urbana teriam uma relação direta com o lugar ocupado pelo imóvel no urbano. (...) Assim, a terra e o ambiente construído podem formar parte do capital fixo, o que não os impede de circular como valor. A propriedade fundiária e a renda que seu proprietário tem o direito de extrair da mais valia global tornam-se, assim, elementos constituintes da acumulação capitalista, seja através da especulação e incorporação imobiliária, seja através da circulação da renda capitalizada no mercado financeiro (hipotecas e títulos imobiliários).” (BOTELHO, 2010, pág. 29-33)

de terras. A acumulação do capital expande o valor não só através do tempo, mas também a partir de uma referência material, por isso estabelece uma relação entre valor de uso e valor de troca no espaço. Assim, os proprietários de terra podem através de uma localização favorecida converter seus lucros em renda da terra. Os atributos espaciais dos valores de uso podem então serem vistos como qualidades criadas socialmente, e se materializam através da renda de monopólio.

A renda de monopólio se expressa no poder monopolista que donos privados detêm em virtude da localização de suas terras. No entanto, esta porção de terra deve necessariamente ter alguma qualidade única que a torne capaz de gerar um preço de monopólio pelo produto vendido, mesmo em um ambiente de grande competitividade. Na produção agrícola Harvey²¹ utiliza como exemplo o caso dos vinhedos que produzem vinho de excelente qualidade, ou ainda, nas cidades, os lugares sofisticados e de prestígio, destinados às classes ricas que elevam o preço dos terrenos.

Na cidade a centralidade, a acessibilidade de determinadas concentrações de infraestrutura de transportes e comunicações, como por exemplo, um centro financeiro, comercial ou hoteleiro faz com que de maneira indireta, se alcance o preço de monopólio, não diretamente pela terra, mas pelos serviços, e mercadorias produzidas, ou seja, pelo valor atribuído ao seu uso. Ou ainda, pela retenção da terra cria-se escassez para o uso presente especulando-se para o uso futuro. Como no caso do mercado das obras de arte, onde a singularidade de um Picasso ou Rodin alcança o preço de monopólio e estimula a compra e venda de objetos de arte como investimento. (Harvey, 2005, pág. 221)

Nessa direção Topalov (1979) acrescenta que,

Mencionemos además otro punto que la crisis actual ha puesto a la orden del día en las metrópolis imperialistas: se está constituyendo una nueva división nacional e internacional del trabajo. Se expresa particularmente por movimientos brutales del gran capital financiero e industrial en el espacio. (...) La urbanización periférica es la creación a partir de nada —salvo la proximidad de una aglomeración— de efectos útiles de aglomeración. Su formación está fundada concretamente sobre la realización simultánea de infraestructuras y de viviendas, de comercios y de equipamientos colectivos, de medios de transporte y —eventualmente— de empleos. (TOPALOV, 1979, pág. 20)

²¹ Ibidem. Loc. Cit.

Pensamos que no Vetor Norte da Região Metropolitana a produção do espaço revela a ação do Estado e de outros atores que tem por objetivo criar uma centralidade econômica, baseada em novas condições gerais de produção, assentada na criação da renda de monopólio em uma área periférica da metrópole. A estratégia utilizada é a ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, nos moldes do modelo de desenvolvimento aeroportuário do grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte. Para tanto o Estado dota o entorno aeroportuário de atributos que o transformam em uma área singular no contexto da aviação civil nacional e internacional, através da implementação da infraestrutura relacionada à ampliação aeroportuária e a criação de uma malha viária conjugada à presença de indústrias intensivas em tecnologia e grandes empreendimentos imobiliários.

A METRÓPOLE DE BELO HORIZONTE

Contextualização do objeto empírico

Na fase atual do desenvolvimento espacial da metrópole de Belo Horizonte, o Governo do Estado de Minas Gerais conduz intervenções significativas, para a modernização da infraestrutura física localizada no Vetor Norte (Mapa 1). Acreditamos que estas intervenções visam assegurar as condições gerais de produção²², ao incrementar significativamente a matriz industrial desenvolvida na metrópole principalmente a partir da década de 1970, baseada no padrão fordista de acumulação, para inseri-la no novo contexto da divisão internacional do trabalho baseada na nova economia²³. O que recoloca as condições gerais de produção na RMBH em outro patamar, diretamente associado aos investimentos ligados às atividades de ponta, e da introdução de uma fronteira logística e imobiliária.

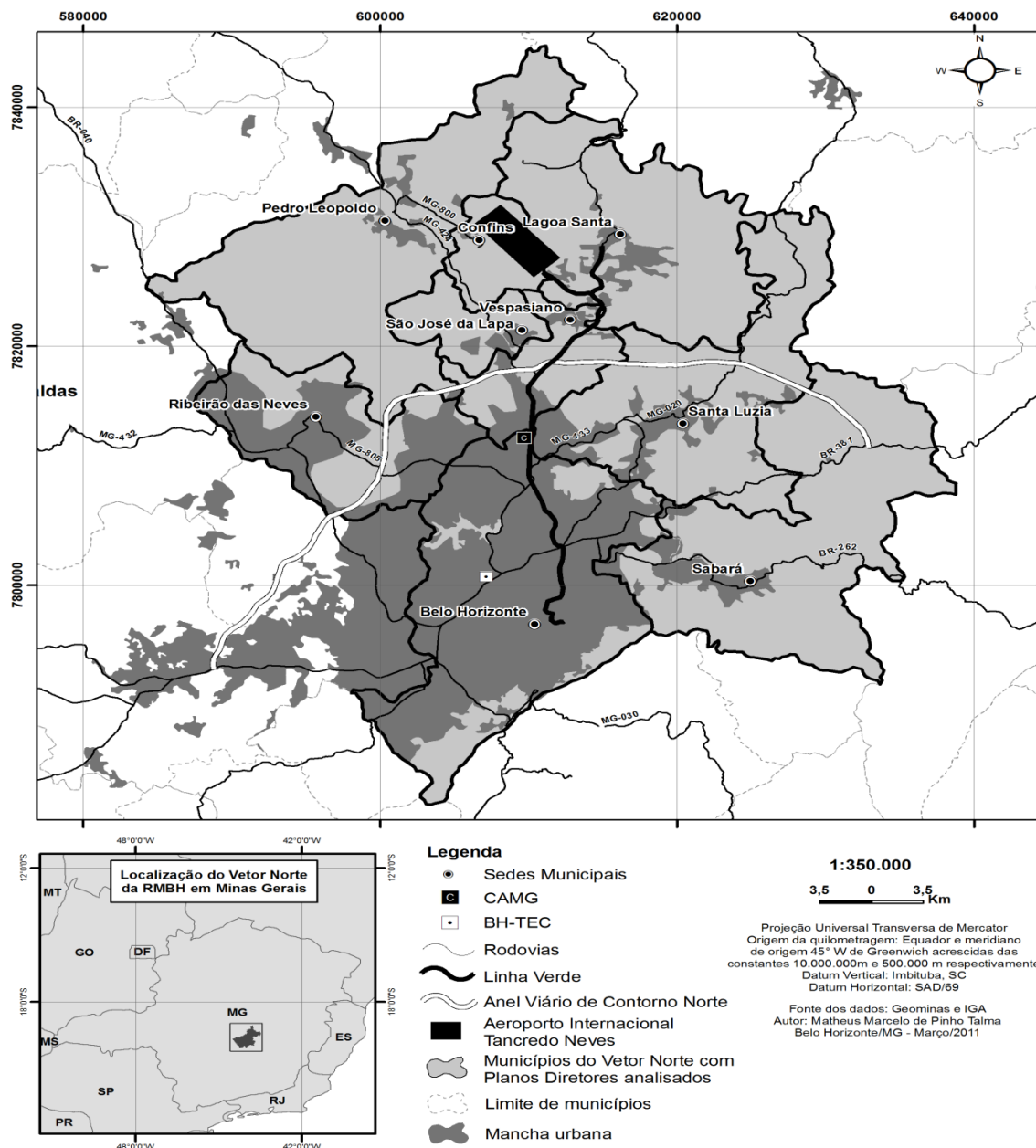
²² Lencioni (2007) destaca a necessidade de recuperar o conceito de condições gerais de produção na Geografia, principalmente nas análises urbanas no que se refere à compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional.

²³ A “nova economia”, ou “weightless economy” (Quah, 1999), se refere às mudanças na evolução das estruturas econômicas dos países centrais desde a década de 1980.

O processo de metropolização²⁴ em Belo Horizonte inicia-se na década de 1940, pela expansão a oeste, quando da implantação da Cidade Industrial, e a norte, por meio dos empreendimentos relacionados à região da Pampulha. Entre as décadas de 1950 e 1960, a capital e a RMBH apresentaram elevado crescimento demográfico, cerca de 6% ao ano. Esse crescimento esteve fortemente associado a processos de migração intra-estadual (Andrade, 2009, pág. 3-20). Além disso, a metropolização fortaleceu-se, como mencionado anteriormente, pelos intensos processos de industrialização, e de crescimento populacional nas duas décadas seguintes (Mendonça, 2008, pág. 190).

²⁴Segundo Pereira (2007, pág. 14): “Hoje, grande parte da população mineira vive nas regiões metropolitanas onde se concentram as maiores desigualdades econômicas e sociais e grandes demandas em termos de políticas públicas. [...] A metropolização implica a intensificação de trocas entre os municípios - econômicas, sociais, culturais dentre outras, superando ou desconhecendo as bases territoriais de cada cidade e apresenta vantagens e desvantagens”.

MAPA I- O VETOR NORTE NA RMBH



Fonte: Costa e Magalhães (2011, pág.13)

Constituída institucionalmente em 1973, a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH)²⁵ materializou a partir desse período sua configuração socioespacial

²⁵Pereira (2007 pág. 12) apresenta a definição de Região Metropolitana segundo a Constituição Mineira (Art.45): “Considera-se região metropolitana o conjunto de Municípios limítrofes que apresentam a ocorrência ou a tendência de continuidade do tecido urbano e de complementaridade de funções urbanas, que tenha como núcleo a capital do Estado ou metrópole regional e que exija planejamento integrado e gestão conjunta permanente por parte dos entes públicos nela atuantes”. A partir da publicação da Lei Complementar n° 14, de 08/06/1973, foi estabelecida a RMBH, dentre outras sete regiões metropolitanas no Brasil. Inicialmente a RMBH contava com 14 municípios, atualmente é formada por 34. São eles: Baldim, Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Capim Branco, Confins, Contagem, Esmeraldas, Florestal, Ibituripe, Igarapé, Itaguara, Itatiaiuçu, Jaboticatubas, Juatuba, Lagoa Santa, Mário Campos,

metropolitana, com o eixo industrial, a oeste, e a expansão periférica, de baixa renda, nos municípios ao norte e oeste. Naquele período, houve uma forte concentração de crescimento econômico na metrópole, o que mais uma vez repercutiu em elevadas taxas de crescimento demográfico e também na viabilização de uma moderna atividade de serviços, associada aos grandes projetos estatais siderúrgicos, de energia e transportes. Houve ainda a incorporação de novos municípios ao processo de conurbação²⁶, decorrente do fortalecimento da metropolização a oeste, norte e noroeste. Por outro lado, no final de 1970 observou-se, pela primeira vez a queda da taxa de crescimento populacional no município de Belo Horizonte, quando passou a perder população para as áreas periféricas, entre 1970 e 1980, a capital experimentou o crescimento de 3,5% e o restante da RMBH 7,5% (Andrade, 2009, pág. 5).

O grande crescimento populacional marcado pela desconcentração populacional em áreas centrais e pelo adensamento das áreas periféricas em municípios vizinhos a Belo Horizonte consolidou-se na década de 1980. Vincula-se a isso, uma forte especulação do capital imobiliário, que na década anterior estava mais direcionado para a área norte e para loteamentos voltados à população de baixa renda, no parcelamento de terras nas áreas a oeste da região, e que, devido a investimentos industriais atingiu áreas mais periféricas da RMBH. (ANDRADE, 2009, pág. 5)

Na década de 1990, período marcado pela desestruturação do principal órgão institucional da região (Pereira, 2007, pág. 20-22), o Plambel, extinto em 1996, a estrutura socioeconômica da RMBH sofreu o impacto de políticas neoliberais. A recessão econômica provocou uma redução relativa da importância do setor industrial e elevado crescimento do desemprego, o que acarretou maiores desigualdades socioespaciais na RMBH evidenciadas principalmente no Vetor Oeste, o mais industrializado, e o norte fortemente caracterizado por cidades-dormitório. Entre 1980 e 1991, Belo Horizonte apresentou o crescimento de 1,1% ao ano enquanto o restante da RMBH apresentou cresceu 4,8% ao ano. Já entre 1991 e 2000 a capital cresceu 1,5%

Mateus Leme, Matozinhos, Nova Lima, Nova União, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo, Taquaraçu de Minas e Vespasiano. A RMBH conta também com um colar metropolitano que inclui quatorze cidades: Barão de Cocais, Belo Vale, Bonfim, Fortuna de Minas, Funilândia, Inhaúma, Itabirito, Itaúna, Moeda, Pará de Minas, Prudente de Moraes, Santa Bárbara, São José da Varginha e Sete Lagoas. “A Constituição do Estado dá o nome de “colar metropolitano” aos municípios que se situam no entorno da região metropolitana e que são afetados pelo processo de metropolização”. (PEREIRA, 2007, pág. 14)

²⁶ A Conurbação é definida, *grosso modo*, pela unificação da malha urbana de duas ou mais cidade, em consequência de seu crescimento, sem se confundirem, podendo dar origem a uma região metropolitana. (PEREIRA, 2007)

contra 3,89% do restante da RMBH, o que demonstra a consolidação da periferação em curso.

Cabe ressaltar que no modelo de estruturação espacial adotado entre 1950 e 1970, “o binômio Estado/incorporadores imobiliários produziu uma estrutura metropolitana desigual, onde, ao lado da produção periférica de loteamentos populares, ocorreu a intensificação do mercado de moradia para os segmentos de alta renda nas áreas mais centrais” (Andrade, 2009, pág. 5). Dentro do desenvolvimento geográfico desigual na metrópole já consolidado, se verifica que nos lugares mais distantes estão os mais elevados índices de crescimento populacional associados aos mais baixos níveis de saneamento, “mostrando a consolidação da histórica “periferização da pobreza” na Região Metropolitana de Belo Horizonte” (Mendonça, 2008, pág. 196). Por outro lado, nas áreas mais próximas ao eixo sul da capital observa-se atualmente a consolidação (Costa e Mendonça, 2012)²⁷, iniciada na década de 1950 e fortalecida na década de 1990, da dinâmica de produção de loteamentos e de condomínios horizontais e verticais, voltados para as classes média e alta.

O Vetor Norte, cujo território é historicamente marcado (Costa H., 1994), pelo predomínio de loteamentos populares associados à autoconstrução de casas, e por conjuntos habitacionais públicos, atualmente se caracteriza ainda: pela “consolidação e aprofundamento de processos de conurbação espacial em assentamentos predominantemente caracterizados por uma urbanização incompleta e ocupados por população de baixa renda; elevados índices de pendularidade cotidiana, indicativo de diversos fluxos na metrópole; intensificação do processo face ao conjunto de novos investimentos públicos e em parceria com a iniciativa privada que se desenham na região” (PMBH; SMPL; IGC-UFMG; IPPUR-UFRJ, 2008, pág. 21). Sobre esses investimentos dentre os quais identificamos o grande projeto Aerotrópole de Belo Horizonte no Vetor Norte, o referido²⁸ estudo adverte:

Trata-se de uma perspectiva de transformação com elevado grau de incerteza quanto às suas consequências sócio-espaciais, uma vez que não foram objeto de análise deste estudo as várias e

²⁷ A atual dinâmica imobiliária de expansão metropolitana a sul e norte de Belo Horizonte foi analisada por Costa e Mendonça (2012).

²⁸ O trabalho é nomeado por *Estudo sobre os impactos oriundos de iniciativas localizadas no eixo norte da RMBH e definição de alternativas de desenvolvimento econômico, urbano e social para o município de Belo Horizonte*.

crescentes iniciativas anunciadas para a região, em particular empreendimentos de grande complexidade, como aqueles que conjugam núcleos habitacionais com complexos de comércio e serviços, hotéis e outras atividades do setor de turismo (lazer, eventos, negócios, etc.) que prometem transformar a geografia da região e certamente influirão na distribuição espacial da valorização da terra e dos imóveis, com importantes repercussões para o conjunto da região metropolitana. (PMBH; SMPL; IGC-UFMG; IPPUR-UFRJ, 2008, pág. 21)

Nesse sentido, observa-se que a atuação do Estado em grandes projetos infraestruturais na RMBH não é algo recente, a expansão metropolitana foi histórica e geograficamente direcionada em larga medida pelos investimentos públicos associados à articulação de diferentes capitais e dos agentes imobiliários, tanto na área central quanto na periferia.

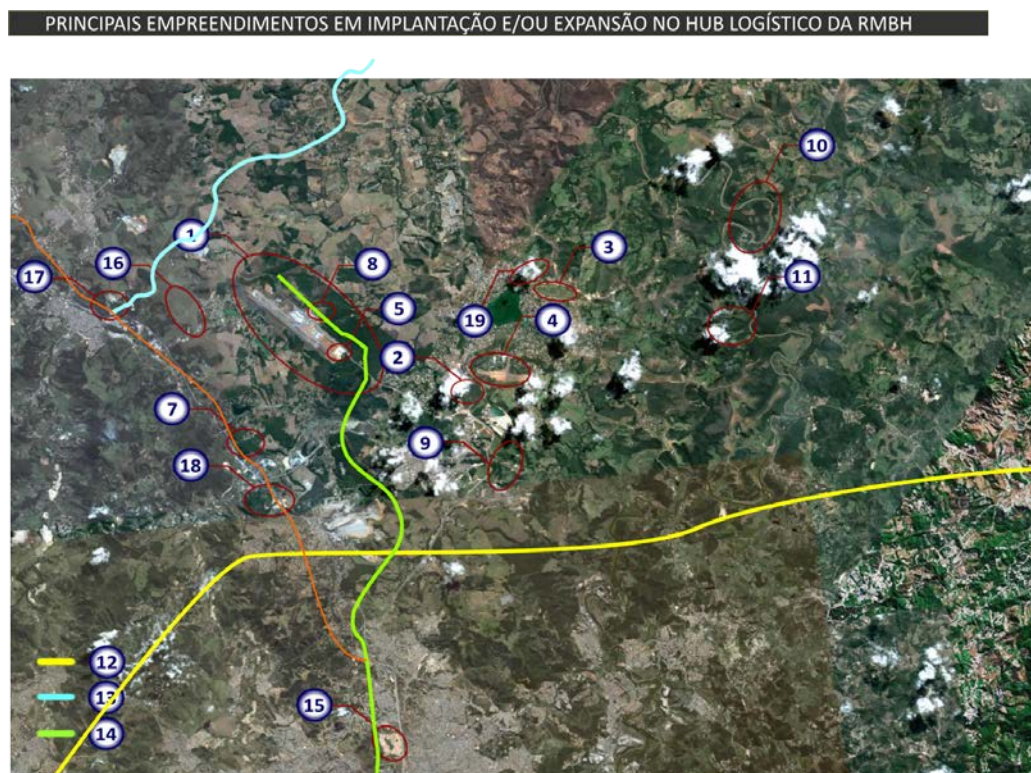
Diante do exposto, diversas questões se colocam, principalmente diante dos impactos socioespaciais, que muitos dos empreendimentos, anunciados e implementados pelo Governo de Minas Gerais, como investimentos públicos e privados (Figura 1) para o Vetor Norte da RMBH, já ocasionam e irão ocasionar. Abaixo destacamos os empreendimentos previstos em 2009, no Plano Macroestrutural do Vetor Norte da RMBH²⁹. Discriminamos de acordo com as últimas informações obtidas durante a pesquisa empírica até junho de 2013, às fase de desenvolvimento dos investimentos em curso pelas siglas: I (implantado), EI (em implantação), EP (em projeto) e NI (não implantado):

1. Master Plan - Ampliação do AITN- **EI**
2. Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica- **EI**
3. Centro de Capacitação Aeroespacial - Lagoa Santa- **EI**
4. Parque de Material Aeronáutico – PAMA Lagoa Santa- **I**
5. Centro de Manutenção da Gol – AITN- **I**
6. Centro de Manutenção da Trip - Pampulha/Belo Horizonte- **I**
7. Increase Aviation Services - IAS - São José da Lapa- **I**
8. Master Plan - Aeroporto Industrial – AITN- **I**
9. Pólo Industrial Tecnológico – Vespasiano- **EI**
10. Resort Quintas do Rio das Velhas – Jaboticatubas- **EI**
11. Autódromo Internacional - Lagoa Santa- **NI**

²⁹ O Plano Macroestrutural do Vetor Norte materializou as macrodiretrizes para a formação do grande projeto Aerótrópole RMBH, como veremos ao longo da pesquisa.

12. Anel Viário de Contorno Norte da RMBH- **EP**
13. Rodovia de Contorno Norte do AITN/LMG 800-**I**
14. Expansão do Metrô - Estação Vilarinho – AITN - (VLT)- **EP**
15. Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais- **I**
16. PRECON Parque - Pedro Leopoldo -**EI**
17. Tecnoparque (Lapa Vermelha) - **EI**
18. Centro da Moda Fashion City - **EI**
19. Faculdade Ciências Médicas - FELUMA - **NI**
20. Parque Tecnológico de Belo Horizonte - BHTec. **I**

Figura 1- LOCALIZAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS NO VETOR NORTE DA RMBH



Fonte: Plano Macroestrutural, Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SEDE), 2009.

Diante da magnitude destas transformações, nesta pesquisa elegemos como objeto empírico, uma análise sobre o grande projeto de reestruturação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves. Esta escolha se deu não só porque entendemos que este se constitui no maior e mais importante dos empreendimentos mencionados, devido ao grande volume de capital fixo empregado e pela complexidade que isto envolve, mas

também porque os demais empreendimentos foram planejados, dentre outros motivos, em função de assegurar a expansão das atividades aeroportuárias.

O OBJETO EMPÍRICO: O Aeroporto Internacional Tancredo Neves

(...) no *plano intermediário* - de mediação entre o local e o mundo – encontramos a *metrópole*. Dominada pela lógica da acumulação, ela aponta a condição de integração ao processo global, isto é, à economia global como espaço onde se coloca praticamente a contradição entre espaços integrados e desintegrados ao capital mundial (entre centro e periferia, visto que a metrópole exerce o poder de centralidade espacial). Ela concentra capital e poder, e, portanto, as decisões que permitem orientar a reprodução, sintetizando o processo de acumulação sob novas estratégias. (...) Dessa forma, na metrópole o fenômeno urbano, enquanto prática sócio-espacial, se realiza como segregação, o que revela a imposição do uso produtivo do espaço ao uso improdutivo, delimitando os contornos da cidadania. (CARLOS, 2011, pág. 85)

É notória a importância do setor de transporte aéreo, seus efeitos multiplicadores, e externalidades para a economia de um país. As viagens aéreas não só promovem a integração nacional e a indução de negócios regionais, como também se apresentam como importante insumo produtivo de grande parte das corporações, impactando a eficiência das cadeias produtivas dos mais diversos setores da indústria³⁰.

Na escala internacional o setor de transporte aéreo promove a inserção do Brasil por meio de fluxos comerciais e culturais, influenciando as contas externas através de receitas auferidas e de despesas realizadas em moeda internacional. Já na escala nacional, a aviação é base para o desenvolvimento do turismo, para o transporte de pessoas e distribuição de cargas³¹. (BNDES, 2010a, pág. 8)

Na metrópole, o aeroporto tem um papel específico, que está diretamente ligado à dinâmica das relações próprias do local e da região bem como das escalas nacional e internacional. Não por acaso, atualmente doze cidades brasileiras³² localizadas em regiões metropolitanas recebem intervenções em seus sítios aeroportuários, para

³⁰ Cf. BNDES (2010, pág. 8).

³¹ Ibidem. pág. 38.

³² Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP), Belo Horizonte (MG), Porto Alegre (RS), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Recife (PE) e Salvador (BA).

capacitá-los ao trânsito de cerca de seiscentos mil turistas durante a realização dos eventos da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e das Olimpíadas de 2016.

Apesar da crise financeira dos países centrais, o cenário de infraestrutura dos aeroportos internacionais, tem cada vez mais se modernizado, com altos padrões logísticos de eficiência e tecnologia. No Brasil, o setor aéreo tem sido marcado por uma profunda defasagem entre a expressiva expansão da demanda - vinculada ao aumento da renda da população e da redução dos preços dos bilhetes - e o baixo crescimento da oferta de infraestrutura. Alia-se ao aumento da demanda de passageiros o crescimento de cargas aéreas com a difusão do *e-commerce*³³, ou, comércio eletrônico, que requer uma infraestrutura logística bastante expressiva para assegurar a rapidez necessária a este setor da economia.

A queda do valor dos bilhetes está relacionada à liberalização tarifária promovida pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que contribuiu para baixar o preço médio por quilometro voado em 48% entre 2003 e 2008. Além disso, o Brasil apresenta proeminente indústria aeronáutica. As vendas da Embraer³⁴ voltam-se não apenas para o mercado externo, mas também para o interno. No âmbito institucional a Infraero³⁵ é a empresa que administra 67 aeroportos dos cerca de 700 do parque aeroportuário brasileiro.

Atualmente, instauram-se novas perspectivas para o setor aéreo no Brasil. A Infraero promove uma série de intervenções no sentido de reverter a defasagem da infraestrutura dos aeroportos, dentre elas destaca-se a privatização, ou concessão dos maiores aeroportos brasileiros. Recentemente, foram vendidos³⁶ para consórcios privados 51% dos dividendos dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília. A concessão ocorre por meio da criação de uma Sociedade de Propósito Específica, o que alguns especialistas apontam como novo nome para a já conhecida “fórmula mágica”³⁷

³³ Cf. IPEA (2010).

³⁴ Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A, companhia de capital misto e controle estatal. É um conglomerado brasileiro fabricante de aeronaves comerciais, militares e agrícolas.

³⁵ Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, criada em 1972, é uma empresa pública federal brasileira de administração indireta, vinculada a Secretaria de Aviação Civil (SAC). Cabe destacar que a SAC foi criada pelo governo federal em 2011 juntamente com a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (CONAERO), responsável pela organização e coordenação das atividades operacionais nos aeroportos e das autoridades Aeroportuárias.

³⁶ De acordo com levantamento em jornais realizado durante a pesquisa, em especial o Jornal Valor Econômico, os aeroportos foram vendidos por valores que ultrapassaram a expectativa do governo e do mercado, alcançando cerca de 24,5 bilhões de reais, com ágio de até 600% sobre o lance mínimo.

³⁷ Cf. Fix (2007).

da parceria público-privada³⁸. Segundo o presidente da Infraero, Antônio Gustavo do Vale³⁹, os 49% dos dividendos que pertencem à Infraero, decorrentes da sociedade serão destinados à ampliação dos demais aeroportos da empresa principalmente os deficitários. O Aeroporto Internacional Tancredo Neves (AITN), mais conhecido pelo nome da cidade que lhe hospeda, Confins, localizado na Região Metropolitana de Belo Horizonte, o último aeroporto privatizado em novembro de 2013 será objeto de um esforço específico de análise nesta tese de doutorado.

Desde 2005, concomitantemente com a transferência dos voos do Aeroporto da Pampulha Carlos Drumond de Andrade⁴⁰ para o AITN, o Governo do Estado de Minas Gerais por meio de sua Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SEDE) tem direcionado investimentos, principalmente por meio de intervenções urbanísticas de grande porte, para o Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Esta reestruturação territorial tem por uma de suas principais finalidades transformar o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em um importante *hub* logístico multimodal no Brasil, cuja função primeira é a centralização de coleta e distribuição de mercadorias. E, assim, recolocar a RMBH no mapa econômico e logístico brasileiro.

No âmbito das ações de planejamento urbano de caráter logístico, a reestruturação do sítio aeroportuário ampara-se no Plano Macroestrutural do Corredor Multimodal⁴¹ de Alta Tecnologia, que envolve novos empreendimentos urbanos logísticos implementados ou que estão em fase de implementação. Dentre eles destacam-se: (i) o novo Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais, sede do

³⁸ Cf. Cota (2010).

³⁹ Entrevista concedida a jornalista Miriam Leitão no programa Espaço Aberto da emissora de TV Globo News sobre o novo momento da aviação no Brasil. <http://g1.globo.com/globo-news/espaco-aberto-miriam-leitao/videos/t/todos-os-videos/v/aeroportos-leiloados-podem-dar-novo-rumo-ao-setor/1806286/>. Acesso em fevereiro de 2012.

⁴⁰ O aeroporto da Pampulha foi criado em 1930 para dar suporte ao correio aéreo militar, localiza-se na regional Pampulha, a cerca de nove quilômetros de distância do centro da cidade de Belo Horizonte. No entanto, essa distância não foi suficiente para manter o aeroporto longe da cidade que com o passar do tempo o cercou por todos os lados. Com o crescimento da aviação no Brasil as instalações do aeroporto se tornaram insuficientes e sua ampliação inviável. Por isso, na década de 1980 o governo construiu um novo aeroporto chamado por Aeroporto de Confins, distante cerca de trinta quilômetros do centro de Belo Horizonte. No entanto, o aeroporto de Confins esteve subutilizado por vários anos, enquanto o aeroporto da Pampulha operava acima de sua capacidade. A Infraero passou a restringir a operação de voos do aeroporto da Pampulha permitindo apenas o pouso e a decolagem de aviões de pequeno e médio porte. Desde então, o aeroporto da Pampulha é considerado o maior aeroporto regional do país, com voos destinados principalmente ao interior de Minas Gerais e cidades vizinhas. Além disso, destaca-se na manutenção de aeronaves com treze oficinas presentes em seu sítio aeroportuário que possui cerca de dois milhões de metros quadrados.

⁴¹ Desenvolvido pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Minas Gerais através de parceria com o escritório de consultoria internacional Jurong de Cingapura.

Governo do Estado, transferido em 2010 da região centro-sul de Belo Horizonte para o entorno do aeroporto; (ii) a Linha Verde, via que liga a capital mineira e principal cidade da RMBH ao aeroporto. Assim, com todas essas ações coordenadas vem se instaurando uma nova centralidade na RMBH.

As mudanças propostas pela expansão do AITN contribuirão para redesenhar a geografia econômica da RMBH, dotando a localidade de toda infraestrutura necessária para a modernização nos moldes da chamada “nova economia” e a inserção competitiva da região em outras escalas, tanto nacional como internacional, como fica claro no discurso do então governador do Estado de Minas Gerais Aécio Neves (Quadro 1).

Quadro 1 - Discurso do governador Aécio Neves em encontro com ministro da Defesa Nelson Jobim em 14/08/2008

Apenas uma breve introdução, para agradecer a presença do ministro Nelson Jobim, sobretudo as parcerias que nós temos construído com o Ministério da Defesa. Nós estamos, a partir de agora, iniciando o processo de licitação para as obras que transformarão o Aeroporto Tancredo Neves de Confins no **primeiro aeroporto indústria do país**, com um tratamento tributário diferenciado, o que permitirá a atração de empresas para trabalharem naquela região. Esse esforço, na verdade, é complementar à própria **decisão tomada por nós, há alguns anos, de transferência dos vôos do Aeroporto da Pampulha para o Aeroporto Tancredo Neves, em Confins**. Com isso, já temos vôos internacionais vindo direto para Belo Horizonte, e ao mesmo tempo um conjunto de investimentos está chegando àquela região, a própria Linha Verde, talvez o mais emblemático deles, mas o Centro Administrativo, dentre outros, permitirá certamente o **crescimento, a valorização muito grande de toda a região Norte** da nossa capital. Eu me lembro que, quando era presidente da Câmara e assumi interinamente a Presidência da República, em 2002, assinei a medida provisória que criou o aeroporto indústria, que agora com a aprovação da Receita Federal e do Ministério da Defesa, se transforma em realidade. Portanto, um passo muito importante para a consolidação da nossa capital de Belo Horizonte e do seu entorno como um **importante centro econômico**, principalmente no que diz respeito à **indústria de ponta, que terá preferência na aquisição daquelas áreas**. Portanto, eu agradeço a presença do ministro Jobim, e principalmente mais essa importante parceria em favor de Belo Horizonte e de Minas Gerais. Aécio Neves

Fonte: Reportagem Agência Minas, 14/08/2014.

O AITN será um dos primeiros⁴² do Brasil a incorporar a concepção de Aeroporto Cidade⁴³, o que envolve uma série de intervenções urbanísticas de grande

⁴² Outro sítio aeroportuário que está sendo construído dentro da concepção arquitetônica urbanística de aeroporto cidade no Brasil, é o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado na Região Metropolitana de Natal a vinte quilômetros do centro. Ele também foi o primeiro aeroporto a ser privatizado no Brasil, em agosto de 2011, depois de um leilão disputado, o vencedor foi o Consórcio Inframérica, formado pelas empresas Infravix, do grupo brasileiro Engevix, e pela argentina Corporación América. Naquela ocasião a revista Exame (Jan, 2012) publicou a seguinte matéria: *Rio Grande do Norte*

porte no território, previstas no Plano Macroestrutural, para converter o AITN⁴⁴ em *hub* logístico multimodal. Nessa concepção o aeroporto deixa de ser uma extensão distante da cidade, geralmente localizado em sua área limítrofe, e que acaba sendo “engolido” pela cidade à medida que o tecido urbano se expande, e passa a compor o eixo estruturador do desenvolvimento urbano, e as demais atividades urbanas, voltadas principalmente para lhe dar suporte tendem a se localizar em anéis a sua volta.

Assim, de acordo com os defensores do modelo, o aeroporto através da eficiência logística garantida pelo alto grau de inovações e investimentos tecnológicos, assume um importante papel para o desenvolvimento econômico. Além disso, passa a oferecer diferenciais, com a presença de hotéis e condomínios de escritório que também possibilitam a extração de rendas imobiliárias (aeroporto cidade).

De acordo com informações obtidas em visita a SEDE (Secretaria de Desenvolvimento do Estado de Minas Gerais), a intenção do governo estadual é alavancar o desenvolvimento econômico do estado e da região do entorno (num raio de 20 km) do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, através de sua expansão e da adoção do conceito de Aeroporto Cidade e Aerotrópole. O objetivo maior é a consolidação do Vetor Norte da RMBH como *hub* logístico, e segundo pólo aeronáutico brasileiro, através da implantação de atividades econômicas e indústrias “limpas” ligadas ao setor aeronáutico (principalmente manutenção de aeronaves e formação profissional) e a biotecnologia.

O aeroporto já funcionou em caráter experimental como único aeroporto industrial do país, onde empresas⁴⁵ voltadas para exportação encontram uma zona de neutralidade fiscal, sob o regime de entreposto aduaneiro especial, utilizando-se do modal aéreo com vistas a garantir rapidez, agilidade e acessibilidade aos fornecedores e consumidores. A implementação do projeto é conduzida através de uma parceria,

quer usar novo aeroporto para atrair projetos. Idéia é atrair novos investimentos para a região utilizando como argumento a facilidade de enviar produtos para o mercado internacional, segundo a revista, no discurso de assinatura do contrato de concessão a Presidenta Dilma declarou: "A gente ouve falar muito em fronteira agrícola. Aqui estamos criando uma fronteira logística",

⁴³ Em todo o mundo há cerca de 30 aeroportos cidades ou aerotrópoles.

⁴⁴ A maquete eletrônica da expansão do AITN proposta pelo Governo de Minas Gerais em parceria com a Infraero e a Changi Consultant Airport de Cingapura pode ser assistida em: <http://www.youtube.com/watch?v=EjMCsExhSU4&feature=related>.

⁴⁵ Segundo a SEDE, as empresas Nanum Nanotecnologia e Clamper (empresa que produz dispositivos elétricos), operaram por dois anos, entre 2006 e 2008, como projeto piloto no Terminal de Cargas de Confins, com geração de cerca de 200 empregos.

através de um acordo de cooperação técnica entre o Governo do Estado de Minas Gerais e a INFRAERO.

Segundo um levantamento prévio de matérias publicadas em diversos sites, para iniciar esse empreendimento o Governo de Minas contratou, através de recursos de U\$ 500.000,00, doados pelo governo americano, mais U\$4.500.000,00, uma acessória internacional de Cingapura (JURONG), que foi a responsável pela elaboração do plano, que além de prever a expansão do aeroporto em quatro fases até 2030, inclui uma grande proposta de uso e ocupação do solo para o entorno do aeroporto, na qual se destaca a construção, que atualmente encontra-se em fase de licitação de parceria público-privada, do Anel Viário do Contorno Metropolitano Norte.

Em 28 de agosto de 2009, o então Governador Aécio Neves entregou pessoalmente ao Ministro da Defesa brasileiro Nelson Jobim, em Brasília, a proposta realizada pela consultoria internacional. Em entrevista o referido governador cogitou a possibilidade de implementação do Plano Macroestrutural, via parcerias público-privadas bem como sugeriu a privatização do AITN, para que a expansão do aeroporto iniciasse o mais rápido possível, com a construção de um segundo terminal para o aumento da capacidade de passageiros, que hoje é de cinco milhões pax/ano, e que já está em seu limite, para 12 milhões pax/ano até 2014, ano em que o Brasil sedia a Copa do Mundo de Futebol. Cabe destacar, que o aumento da pista em 600 metros para aviões de carga foi embargado pela justiça (por problemas ambientais) como veremos no decorrer da pesquisa, e está atualmente em fase de construção. Além disso, em setembro de 2009 a INFRAERO iniciou com recursos de cerca de R\$ 1,2 milhões, a ampliação da área de estacionamento.

Para alcançar seu objetivo o Governo do Estado de Minas Gerais após a elaboração do *Master Plan*, pela consultoria internacional, como já mencionado, ao custo de cinco milhões de dólares, o apresentou pessoalmente, pelo então Governador Aécio Neves para o Ministro da Defesa Nelson Jobim.

A proposta do Governo do Estado de Minas Gerais é que o AITN (Figura 2) se torne um dos primeiros do Brasil a incorporar a concepção de Aerotrópole, o que envolve como mencionado anteriormente, uma série de intervenções urbanísticas que passam pela consolidação do aeroporto industrial, pela ocupação do entorno, pela atração de empresas com alto valor agregado para exportação e para o mercado interno,

pela implantação de distritos industriais com tecnologia de ponta, pelas vias de acesso duplicadas e conservadas, por centros de treinamentos próximos, por rede de ensino e de áreas de lazer e residências voltadas para dar suporte à estrutura aeroportuária. Cabe ressaltar, que o idealizador do conceito de Aerotrópole, John D. Kasarda, tem como base para seus projetos uma concepção funcionalista da cidade. Na Aerotrópole, como dito anteriormente, ao invés do aeroporto ser uma extensão da cidade, a cidade passa a ser planejada em função das atividades aeroportuárias. Assim, as ações do Estado passam a ser direcionadas estrategicamente para alcançar o melhor desempenho possível do “hub logístico” e corredor multimodal, que integrará a Aerotrópole às escalas regional, nacional e mundial.

Figura 2



Fonte: Changi Consultants Airport , SEDE, 2009

Modelo de redesenvolvimento urbano

Entendemos que as decisões anunciadas para o Vetor Norte, entram em dissonância, com os modelos participativos de planejamento urbano atuais,

implementados na metrópole⁴⁶, ancorados no Estatuto da Cidade⁴⁷, e nos ideários da luta pela Reforma Urbana, que se baseiam na participação popular nas questões relativas aos interesses urbanos comuns. O grande projeto de caráter técnico e funcionalista do Governo do Estado de Minas Gerais parece estar embasado no planejamento estratégico, no qual a retórica do desenvolvimento econômico, calcado na eficiência logística e nas competições entre cidades parece se impor sobre as necessidades e participações efetivamente democráticas dos cidadãos.

Com a redução do planejamento estatal econômico e regional no Brasil, ocorrida a partir dos anos de 1980 a competitividade entre as regiões levou as cidades a desenvolverem estratégias de melhorar suas posições na dinâmica econômica regional, nacional ou internacional. Nesse contexto, algumas cidades brasileiras passaram a importar ou adotar modelos de planejamento estratégico, principalmente por meio de consultorias internacionais.

Cabe ressaltar que no referido modelo de gestão urbana os governos locais exercem um papel preponderante na promoção do desenvolvimento econômico por meio da inversão direta de recursos na modernização da infraestrutura urbana e na participação crescente do setor privado na gestão de serviços e equipamentos públicos. Além disso, buscam um consenso social na definição de prioridades “estratégicas” de investimentos e adotam uma racionalidade empresarial na gestão dos negócios públicos (Compans, 2005).

Os atributos centrais da cidade empresa⁴⁸ envolvem: i) a formação de parcerias público-privadas e de um “clima favorável aos negócios”; ii) a adoção de uma postura negociadora e flexível do poder público; iii) a adoção de uma racionalidade empresarial na administração urbana e na venda de projetos públicos a investidores privados de maneira mercadológica e concorrencial; iv) a ênfase na cooperação internacional entre

⁴⁶ Diversos estudos foram realizados sobre alguns modelos de gestão participativa em Belo Horizonte, e apontam que apesar de haver limitações os resultados desses processos tem sido positivos, como formas de participações democráticas. Ver COSTA, G. (2003; 2006).

⁴⁷ Segundo Ribeiro (2006, p.30): “Há, por fim, garantias do Estatuto da Cidade quanto à participação popular na construção de um plano, seja no acompanhamento orçamentário de um município seja na referência a utilização de consultas e referendos populares como formas legitimadoras do processo legal da construção justa da cidade”.

⁴⁸ A cidade empresa é organizada para atrair capitais e turistas, por isso deve ser orientada pelo mercado e ser gerenciada de maneira ágil, para assegurar sua competitividade frente às demais cidades-empresas. A cidade passa a ser vista como uma mercadoria a ser vendida, por isso deve transpor todas as barreiras e normas, inclusive do planejamento, que deve ser amigável ao mercado, para que sua imagem seja positiva. (Vainer, 2000)

idades. A capacidade de produção de imagens associadas a padrões de consumo passa a ser o diferencial na competição das cidades pela atração das empresas, do qual resultarão estratégias de marketing e de embelezamento urbanos. (COMPANS, 2005)

Diante desses elementos as cidades buscam adaptar-se ao ambiente de competitividade e seus atores políticos e econômicos locais devem antecipar-se através da elaboração de estratégias de atração ou *marketing* urbano no exterior, por meio de transformações na infraestrutura urbana, da qualidade de vida e na formação de recursos urbanos. Esses imperativos encontraram lugar em cidades que vivenciaram a desindustrialização, principalmente nos países centrais, onde a gestão e o planejamento voltaram-se para o redesenvolvimento urbano a partir dos megaprojetos como Battery Park City em Nova York, La Défense em Paris, a Vila Olímpica em Barcelona e London Docklands em Londres.

Assim, reafirma-se através dos estudos e reflexões em tela que a dinâmica dos processos urbanos ocorridos em cidades de países centrais, aqui observadas, apesar de suas especificidades, são similares, e tem no Estado e no capital privado seus principais agentes. De igual modo, entendemos que as experiências de importantes cidades brasileiras, apesar de também guardarem suas particularidades se inspiram nos modelos internacionais, bem como apresentam semelhantes consequências socioespaciais, levando como bem apontou Capel (2005) a naturalização de situações de pobreza e marginalidade social.

Como posto até o momento entende-se ser importante discutir como se processam os impactos socioespaciais advindos da adoção deste modelo pelo Estado, principalmente quando se referem aos impactos decorrentes da modernização das infraestruturas de transporte, com ênfase na ampliação dos aeroportos em regiões metropolitanas situadas na periferia capitalista. Observamos que alterações empreendidas por grandes projetos de infraestrutura física no ambiente construído de metrópoles trazem substanciais consequências socioespaciais.

JUSTIFICATIVA

Os estudos aqui discutidos apontam que grandes empreendimentos de reestruturação urbana deixam como legado: a segregação socioespacial; a formação de

aglomerado urbano disperso a partir do núcleo central da cidade em direção ao seu entorno metropolitano com grandes custos sociais, econômicos e ambientais; o agravamento dos problemas sociais e habitacionais da população local; o aumento do desemprego ou ainda a baixa absorção do trabalho, pois a maioria dos empregos criados é constituída de mão-de-obra qualificada; a especulação imobiliária com expulsão da população de baixa renda; o aumento dos gastos governamentais geralmente muito maiores que os previstos nas mais diversas formas de investimentos públicos - financiamento direto, subsídios, incentivos fiscais, concessões financeiras. Ou seja, corroboram a idéia de Castells ao se referir ao planejamento estatal da década de 1970, afirmou que na cidade capitalista ocorre a socialização dos custos e não dos benefícios.⁴⁹

Diante do exposto, tem-se por pressuposto que a reestruturação urbana em curso no Vetor Norte de Belo Horizonte está fortemente associada ao empreendedorismo urbano, com a mão visível do Estado assegurando as condições gerais de produção em novas bases com objetivo de induzir o desenvolvimento econômico e a reprodução do capital. Além disso, observa-se também que os discursos que conduzem o processo estão vinculados ao paradigma da cidade global. Como aponta a reportagem abaixo

A Embraer e o Governo do Estado de Minas Gerais assinaram hoje um Protocolo de Intenções para o estabelecimento de um escritório de engenharia e desenvolvimento no Estado, próximo a Belo Horizonte.” **“A Embraer, nesse momento, dá um passo muito importante, do qual nos orgulhamos muito, de instalar em Minas a sua primeira unidade fora do Estado de São Paulo, começando por esse escritório de projetos de engenharia aqui na capital e que vai se instalar no nosso grande pólo aeronáutico”, disse o governador do Estado de Minas Gerais, Antonio Anastásia. “Sabemos que Minas Gerais precisa alterar muito o perfil da sua economia. Essa é a nossa obsessão. É um esforço de nosso governo porque temos de ter agora uma nova economia mais robusta no Estado de matriz tecnológica.”** Inicialmente instalado em Belo Horizonte, o escritório deverá se transferir para o complexo do Centro de Capacitação de Tecnologia Aeroespacial (CTCA), em Lagoa Santa, em 2013. Anunciado no início de 2010 e já em construção pelo governo de Minas Gerais, o objetivo do CTCA é ser um centro de capacitação e desenvolvimento tecnológico para o setor aeroespacial nacional. O escritório da Embraer em Minas Gerais deverá empregar

⁴⁹ Cf. BOTELHO (2007); COSTA, G. (2003); FIX (2007, 2011); LIMA JUNIOR (2003); NOBRE (2000); PEREIRA (2009); RIBEIRO (2006).

cerca de 100 engenheiros até o final de 2012. (Agência Minas, 22/11/2011, grifo nosso)

A fala do então governador Antônio Anastasia corrobora que o Estado constitui-se num importante agente que atua no processo de produção e/ou organização do espaço da cidade, seja naquelas do chamado mundo desenvolvido, como também na RMBH. Pode-se dizer que o Estado contemporâneo tem sido responsável por constantes mudanças socioespaciais na cidade. Algumas dessas mudanças foram amplamente divulgadas pela mídia impressa e eletrônica:

- Confins é a cidade que mais cresce no país. Belo Horizonte, 20/12/2007. Economia p. 14. *Jornal Estado de Minas*.⁵⁰
- Confins rende bons negócios, 26/03/2007. Economia. *Estado de Minas*.⁵¹
- A bola da vez do mercado imobiliário: Conjunto de intervenções públicas resgata interesse por empreendimentos comerciais e residenciais na Pampulha.⁵²

Assim, essa pesquisa justifica-se pela aspiração de avançar na discussão aqui suscitada, visto que as mudanças empreendidas, a partir de 2003, para reestruturação do AITN parecem produzir modificações na geografia do Vetor Norte. Acreditamos ser necessário contribuir e avançar no entendimento teórico e empírico, nas discussões acerca dos impactos diretos, indiretos e induzidos (Bel e Fageda, 2010) das infraestruturas de transporte no urbano, e, particularmente, da infraestrutura aeroportuária, não apenas como elementos necessários para assegurar as condições gerais de produção, mas, também, como importantes meios de consumo coletivo que impactam⁵³ os processos de produção e reprodução social do espaço urbano. Algumas dessas mudanças foram amplamente divulgadas pela mídia impressa e eletrônica:

- Valorização acelerada: obras de desenvolvimento do Vetor Norte da capital mineira provocaram elevação de até 140% nos preços de terrenos e imóveis. Imóveis, pág.3. Belo Horizonte, 20/09/2009. *Jornal Estado de Minas*.
- Base da Aeronáutica será transferida para Lagoa Santa, liberando 227 mil m2 para expansão. Aeroporto da Pampulha terá espaço para crescer. Economia, 05/06/2009. *Jornal o Tempo*⁵⁴
- Para ampliar Confins, governo pode até privatizar aeroporto, 22/09/2009. *Jornal O Tempo*.⁵⁵

⁵⁰ Disponível em: <http://www.lagoinha.com/engine.php?pag=art&sec=16&cat=111&art=8085>. *Jornal Estado de Minas*. Acesso em set. 2009.

⁵¹ Disponível em: www.lagoasanta.com.br/confins/confins_rende_bons_negocios.htm. Acesso em julho de 2009

⁵² Imóveis, pag.1-3. Belo Horizonte, 13/09/2009. *Jornal Estado de Minas*. Acesso em set.2009

⁵³ Cf. Souza (2008); Azevedo e Ortigoza (2008). Estes autores demonstraram o impacto socioespacial de aeroportos nas cidades de Campinas e Ribeirão Preto.

⁵⁴ Disponível em: <http://www.otempo.com.br/otempo/noticias/?IdNoticia=112503>,

SITES:**A-AGENCIA MINAS⁵⁶:**

Governo e iniciativa privada debatem aeroporto industrial, 31/05/2007.
 Estado promove encontro sobre aeroporto industrial, 12/06/2007.
 Anastasia assina acordo entre Governo de Minas e Cingapura, 23/08/2008.
 Potencial mineiro para aeroporto-cidade é tema de debate, 07/11/2008.
 Governador apresenta plano de crescimento para o setor aéreo, 26/08/2009.
 Programa de capacitação pode atrair Lufthansa para Minas, 27/08/2009.
 Inaugurada a fábrica da Phillips VMI em Lagoa Santa.
 IESA anuncia implantação de unidade de negócios em tecnologia em Minas (BHTE), 08/09/2009
 Vice governador inaugura fábrica da Sandvik em Vespasiano 22/09/2009.
 Entrevista do governador Aécio Neves após reunião com o ministro da defesa, Nelson Jobim, 26/08/09.

**B-HOME OF EMBASSY OF BRAZIL IN SINGAPORE: www.brazil.org.sg
 Minas Gerais assina memorando para cooperação com Cingapura 20/10/2008****C-CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS NO BRASIL:**

Agência de Comércio e Desenvolvimento dos Estados Unidos faz doação para atualização do plano diretor do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, 06/02/2009.⁵⁷

D- MINAS EM PAUTA: <http://minasempauta3>

Governo Aécio divulga que Belo Horizonte poderá ter centro de capacitação de empresa área internacional (Lufthansa), 26/08/2009

No entanto, as ações urbanísticas públicas nas periferias contribuem, de acordo com Capel (s.d.), para aumentar o valor do solo nos espaços intermediários não ocupados e que são de propriedade privada que se revalorizam e passam a ser objeto de especulação imobiliária. Nessa direção, Capel (s.d.) observa que *“el trazado de las grandes infraestructuras viarias, aeropuertos y instalaciones portuarias, etc., son agentes que consumen espacio y definen los usos del suelo, influyendo de forma decisiva en la evolución de la morfología urbana”* (grifo nosso). A decisão pela localização, instalação ou ampliação desses equipamentos, geralmente nas periferias suburbanas das grandes áreas metropolitanas são, segundo o autor, geralmente tomadas por organismos públicos que se não são bem coordenados, tornam o processo ainda mais problemático.

⁵⁵ Disponível em: www.actuale.com.br/index.php/documento/417, Acesso em 23/09/2009

⁵⁶ Disponível em: www.agenciaminas.mg.gov.br/

⁵⁷ Disponível em:
<http://www.embaixadaamericana.org.br/index.php?action=riomateria.php&id=7538&submenu=111&itemmenu=163>,

Assim, altera-se substancialmente a organização do espaço urbano com importantes consequências socioambientais, *“cómo los grandes proyectos de fincas semiurbanas y barrios cerrados exclusivos han aparecido por doquier, amenazando el sutil equilibrio de estas zonas frágiles, generando un progresivo deterioro del aire, agua y suelos periféricos, con la consecuente pérdida de biodiversidad, el incremento de la vulnerabilidad a los desastres naturales y la atomización de los predios agrícolas”* (Sánchez e Capel, 2006).

QUESTÕES E OBJETIVOS

Nesta pesquisa, duas questões se colocam como mais relevantes. A primeira se refere ao posicionamento do Governo de Minas: qual a “estratégia” empreendida pelo governo para colocar a RMBH na rota das grandes cidades mundiais que buscaram seu desenvolvimento econômico a partir de um aeroporto, como Memphis, Dallas, Atlanta, ou Frankfurt? O que a reestruturação do AITN realmente objetiva? Qual o papel do Estado nesta reestruturação? Para responder tais questões foi preciso analisar teoricamente o discurso do Estado para a realização do “projeto de modernização” em curso. Discurso este estabelecido a partir da idéia da competição entre cidades, do planejamento estratégico em tempos de globalização, atrelados ao desenvolvimento sustentável.

Diante desse novo contexto a problemática deste estudo diz respeito à busca de inteligibilidade teórica e empírica sobre os mecanismos de poder que atuam na reestruturação do AITN, e como a dinâmica de reestruturação impacta e altera a (re)produção do espaço no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Outras questões, também orientam a análise desta problemática, e serão objeto de desdobramento nesta pesquisa. Dentre elas destacam-se: Como é conduzida a reestruturação do AITN? Quais os principais interesses dos diferentes capitais envolvidos nesta reestruturação? Como se concretizam as contradições intrínsecas ao modo de produção capitalista neste processo? Os interesses dos atores locais dos municípios onde o AITN se localiza entram em conflito com as consequências socioespaciais decorrentes da expansão do AITN? E, por último, coloca-se uma preocupação relacionada à especificidade da área em estudo: Como avaliar, ou

dimensionar os impactos sócio-ambientais, em uma região de relevo cárstico, apontada como “frágil” do ponto de vista ambiental?

Diante das questões propostas, elegemos como objetivo principal desta pesquisa, contribuir para o debate sobre o papel das infraestruturas de transporte aeroportuário, na urbanização capitalista contemporânea, e, particularmente, do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, para o Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Esta pesquisa pretende identificar e analisar os principais impactos socioespaciais positivos e negativos, bem como as contradições decorrentes da reestruturação do AITN, para o Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Nesse sentido, a partir do estudo e análise das especificidades relativas ao impacto socioespacial das intervenções logísticas e de planejamento urbano propostas no Plano Macroestrutural do Corredor Multimodal de Alta Tecnologia, cujo eixo estruturador é o AITN, buscamos estabelecer relações e conexões entre processos/atores globais e locais envolvidos no processo, com vistas à compreensão da nova dinâmica da (re)produção espacial em vias de consolidação no Vetor Norte da RMBH.

HIPÓTESE ORIENTADORA DA PESQUISA

Destas proposições surge a seguinte hipótese de pesquisa a ser trabalhada: a reestruturação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, que busca torná-lo um centro estruturador de um pólo aeronáutico, trará vantagens locais em seu entorno territorial, principalmente a seus municípios contíguos, como Lagoa Santa e Confins, onde o aeroporto se localiza. Estas vantagens são viabilizadas pelo Estado de Minas Gerais, que se “apropria” do espaço ao implementar a abertura de uma nova fronteira logística, que contribui para assegurar a reprodução ampliada do capital. Por outro lado, estas vantagens locais irão gerar a intensificação das contradições socioespaciais já existentes, por meio do aprofundamento da segregação socioespacial⁵⁸, ocasionada pelo

⁵⁸ A segregação socioespacial é aqui entendida como aprofundamento da separação espacial das distintas classes sociais, na medida em que, tendencialmente, homogeneizam-se socialmente as áreas da cidade através dos mecanismos de hierarquização, dos preços de acesso à terra urbana e à moradia. Já a fragmentação do espaço se materializa através da diminuição das áreas de transição e de convívio entre as diferentes camadas sociais. Segundo Botelho (2007, p.16-17), baseando-se na teoria de Lefebvre, a homogeneização seria “um espaço produzido para ser visto, com suas características óptico-geométricas [...] lócus de ligação das relações capitalistas mundializadas. [...] a fragmentação relaciona-se com o espaço partido em espaços separados, ocupados pelas funções que se exercem nesses espaços distintos.

processo de homogeneização, fragmentação e hierarquização do espaço, geradas principalmente pela atuação dos agentes imobiliários.

Diante de tais transformações, entendemos que grande parte da população, de baixa renda, poderá ser progressivamente relegada às áreas menos valorizadas dos municípios com a formação de novas áreas periféricas, caracterizadas por escassos meios de consumo coletivo. Ou seja, a população ficará exposta a grande vulnerabilidade social e ambiental, dentro de áreas periféricas do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Acreditamos que apesar dessa forma de atuação estatal não ser recente na RMBH, atualmente se reveste de roupagens associadas aos imperativos neoliberais, associadas à competitividade, inovação e aprimoramento tecnológico para assegurar a legitimidade política desta atuação. Com o objetivo de promover o desenvolvimento apenas no espaço econômico em uma área da região metropolitana historicamente marcada por seus baixos níveis de desenvolvimento socioeconômico e de extrema relevância ambiental.

O Estado no modelo fordista de acumulação buscou fornecer as condições gerais de produção para fomentar a industrialização na RMBH, atualmente na cidade neoliberal pós-fordista o Estado de Minas Gerais promove as novas condições gerais de produção, sob outras bases, como veremos nesta pesquisa. Tais investimentos contribuem não só para estimular o desenvolvimento regional, mas também para elevar os patamares de rendas diferenciais através da alteração do uso do entorno territorial do aeroporto, ao lhe dar novos usos produtivos. Isto ocorre devido às vantagens locacionais, advindas dos efeitos úteis de aglomeração decorrentes do impacto direto e do impacto indireto da reestruturação do entorno territorial do AITN.

Desta forma, o entorno aeroportuário alcança a renda de monopólio, uma vez que o espaço tradicionalmente visto como periférico, e habitado por população de baixa renda, transforma-se em uma região aeroportuária valorizada nos moldes do paradigma da cidade global, e passa a ser habitado principalmente por funcionários qualificados do

[...] a hierarquização toma formas gerais e específicas: a distinção entre os pontos fortes do espaço e os centros (de poder, de riqueza, de trocas hierarquizadas, mais ou menos afastadas de um centro principal ou secundário, até tomar a forma de um lugar deserto, abandonado). [...] na medida em que o valor de uso subordina-se ao valor de troca, e a mercadoria generaliza-se no urbano, a cidade e a realidade urbana tendem a ser destruídas, pois a cidade não é vivida em sua totalidade, e sim fragmentariamente, e através de crescentes constrangimentos a seus habitantes”.

aeroporto, e de empresas instaladas no Aeroporto Indústria e no entorno imediato ao aeroporto. O que sem dúvida, entendemos que se configura como um processo de gentrificação, ou seja, instaura-se uma lenta e gradual substituição do perfil da população residente e dos proprietários de terra, o que recoloca o conflito de classes sob novos contornos socioespaciais no Vetor Norte da RMBH.

Assim, o governo mineiro parece fazer uso do poder do Estado, amparado em amplos recursos do governo federal, previstos pelos órgãos de planejamento econômico para a produção de infraestrutura financiada em grande medida por bancos estatais, contribuindo para garantir os interesses dos diferentes capitais articulados e de outros agentes urbanos locais, envolvidos na reestruturação do AITN. Além disso, o Estado busca obter sua legitimidade política por meio da retórica vinculada ao planejamento estratégico.

O PERCURSO DA EXPOSIÇÃO

Por seu lado, as práticas materiais ligadas à modernização dos espaços da cidade não se impõem facilmente. Pelo contrário, a legitimação dos projetos associados à modernização depende de estratégias discursivas e retóricas que parecem centrais. Desse modo, desconstruir leituras e discursos do espaço é interpelar seu léxico, seu padrão argumentativo. (Sánchez, 2001, pág. 34)

Colocados parcialmente os fundamentos desta pesquisa, a condução dos procedimentos metodológicos para alcançar os objetivos aqui propostos se inspira no método da visão marxiana da dialética, exposta no *Prefácio a Crítica da Economia Política*, entendido como aquele em que o materialismo histórico e geográfico, ou seja, o modo de produção da vida material condiciona e domina em geral o desenvolvimento da vida social, política e intelectual. Assim, tentamos estabelecer relações gerais formuladas em conceitos abstratos, para em seguida retornar aos sujeitos reais da pesquisa, “mas desta vez apreendidos como ricas totalidades, sínteses de múltiplas determinações” (Della Volpe, Galvano, 1980, pág.18). A reprodução do concreto no pensamento dialético-materialista - síncrese, antítese, tese - coloca a realidade, expressão fenomênica, como ponto de partida e como resultado final.

Por entender o espaço urbano como realização do mundial, ou, dito de outro modo, como condição para a reprodução continuada do capital, nesta pesquisa propõe-

se base para o entendimento dos impactos socioespaciais decorrentes do processo de reestruturação do AITN, a análise⁵⁹ do “*entorno funcional*”⁶⁰ e do “*entorno territorial*”⁶¹. Acreditamos que o esforço analítico para a compreensão dos rebatimentos espaciais do processo de reestruturação do AITN, requer o entendimento dos processos de transformações funcionais (entorno funcional) articulados à escala nacional e internacional através dos mecanismos de investimento em infraestrutura. Por outro lado, exige a análise dos impactos desses processos no entorno territorial, ou seja, na área onde se materializam os impactos socioespaciais, pois os projetos de investimentos podem encontrar um limite na divergência entre os objetivos nacionais e globais relativos ao entorno funcional e os objetivos regionais e do lugar, concernentes ao entorno territorial. É preciso então, na análise regional urbana estabelecer os pontos de integração dos entornos, assim como dos conflitos decorrentes desta relação. (Lu, 1987, pág.128-148)

Nessa direção, procuramos embasar o percurso de nossa exposição e reflexão em quatro **escalas** concomitantemente: do mundial, do nacional, do regional e do lugar. Imbricadas nas escalas estão três **níveis** da realidade: o econômico, o político e o social, capazes de fornecer subsídios para a compreensão das contradições impostas à vida cotidiana. (CARLOS, 2011. p. 74 – 89)

Associadas aos níveis da realidade estão algumas **dimensões** utilizadas como método analítico em pesquisas para avaliação de impactos de grandes projetos urbanos (Oliveira e Lima Juntior, 2009), a saber:

- a dimensão *institucional*, se refere aos processos decisórios e de controle social na montagem e na implementação do projeto (atores, relações, mecanismos, normas, procedimentos);
- a dimensão *simbólica*, se refere à ordem de justificação do projeto;
- a dimensão *arquitetônico-urbanística*, atenta para as soluções formais e para a relação entre o projeto, seu entorno e a cidade;

⁵⁹ Costa, G. (2003, pág. 449-463), oferece uma releitura dos conceitos de *entorno funcional* e *entorno territorial* elaborados por Martin Lú (1997).

⁶⁰ “[...] é definido pelos vários fluxos de matéria-prima, componentes, produtos e informações, principalmente, gerados a partir da operação do grande projeto.” (Costa, G., 2003, pág. 454)

⁶¹ “[...] de contigüidade imediata à localização do projeto, refere-se mais especificamente a novas aglomerações e/ou às áreas próximas transformadas e reorganizadas, expressão tanto das necessidades de reprodução da força de trabalho quanto da ampliação dos fluxos migratórios em busca de novas oportunidades de trabalho ou sobrevivência.” (Costa, G., 2003, pág. 454).

- a dimensão *fundiária*, relacionada aos processos de incorporação e à geração e apropriação de mais-valias imobiliárias;
- a dimensão *socioambiental*, relacionada aos desdobramentos socioeconômicos do projeto no território e a seus impactos ambientais.

Segundo Costa, G. (2007), nas análises dos processos socioespaciais deve-se,

“procurar entender as relações entre uma nova multiplicidade de espaços que integram o espaço social, com suas particularidades e dinâmicas próprias, que não podem ser considerados de forma isolada, mas em uma relação dialética que está na base de sua proposta teórica [de Lefebvre] sobre o processo de produção do espaço. [...] Este tipo de enfoque, que introduz a dimensão política da questão, constitui um aspecto importante de diferenciação da análise de Lefebvre daquela da economia política tradicional.” (Costa, G., 2007, pág.15-17)

Nesse sentido, o entendimento da economia política urbana, ou da urbanização capitalista, e sua crítica são fundamentais para a reflexão sobre as contradições que se concretizam no espaço urbano brasileiro. Quem é e qual o papel que o Estado exerce dentro deste contexto da urbanização? Como? Assim, entendemos, que para compreender o projeto de modernização em curso, do que outrora era tido como moderno, devemos buscar as especificidades da urbanização no Brasil ao retomar as relações de poder, e, sobretudo, políticas⁶², fundadas em sua formação social de “raízes teológicas”⁶³, clientelistas e personalistas.

Acreditamos que a compreensão teórica acerca da relação entre um aeroporto e a região metropolitana em que está inserido, deva ser buscada a partir das relações da economia política do espaço dentro do modo de produção capitalista. A dinâmica do sistema capitalista ocorre de maneira muito específica no centro e na periferia do capitalismo. Quanto maior a defasagem do desenvolvimento econômico de um país ou região maior será a intervenção do Estado na economia no sentido de alcançar os estágios de desenvolvimento esperados (GERSCHENKRON, 1962).

Não obstante, sabe-se que as variações históricas influenciam diretamente na forma como os países e regiões irão se posicionar dentro do desenvolvimento geográfico desigual das relações capitalistas. Existem diferenciações entre a experiência

⁶² Cf. Pogrebinski (2009).

⁶³ Cf. Chauí (1994). Chauí observa que a organização da sociedade brasileira é autoritária, verticalizada e hierarquizada, nessa estrutura se conformam as políticas populistas ainda presentes no Brasil.

de um país ou mesmo entre uma região e outra que podem ser atribuídas em parte à herança histórica, mas também ao desenvolvimento geográfico desigual.

No **primeiro capítulo** da tese partimos do pressuposto que os aeroportos independentemente de seu tamanho ou importância necessitam de uma infraestrutura que demanda uma forte intervenção do Estado, dos fluxos e redes do capital.

Por isso foi necessário discutir e compreender, a natureza do Estado, revelada por suas formas e funções, e sua relação com o modo de produção, com ênfase para discussão sobre suas funções relacionadas às intervenções e produção da infraestrutura, especificamente relacionadas ao setor aeroportuário. Sua relevância se refere à possibilidade de compreensão do Estado como importante ator ou agente indutor e elaborador das condições gerais de produção, principalmente da infraestrutura, ao longo da história da urbanização capitalista.

Consideramos como de fundamental relevância entender como o Estado e os capitalistas atuam na urbanização através do provimento das infraestruturas, para alcançarmos o entendimento do papel que um aeroporto desempenha na organização da economia política do espaço. Nossa intenção foi refletir sobre o papel protagonista que o Estado desempenha na produção das condições gerais de produção através das infraestruturas de transporte, como veremos esse papel não é recente, e tem influenciado fortemente a urbanização no período fordista-keynesiano.

Evidenciamos também que o Estado de Minas Gerais teve atuação preponderante para estabelecer as bases econômicas através do fornecimento da infraestrutura através do binômio energia e transporte, e assim dotou o Estado e principalmente a RMBH. O esgotamento do modelo fordista-keynesiano ficou evidente com a crise urbana no Brasil e na Região Metropolitana de Minas Gerais, que apesar de ter se consolidado como importante parque industrial no país apresentou altos níveis de periferização caracterizado pela morfologia precária característica da urbanização brasileira. Nesse período o papel do Aeroporto da Pampulha foi importante para juntamente com outros investimentos estatais estabelecer a expansão metropolitana ao Norte. Ao final da década os aeroportos brasileiros passam a ser alvo de investimentos do governo militar que constrói grandes aeroportos fundamentado no modelo de crescimento calcado em grandes projetos, associados à construção pesada o crescimento

do setor aéreo mundial, nesse contexto o governo militar decidiu construir o Aeroporto Metropolitano no “arraial” de Confins município de Lagoa Santa.

No **segundo capítulo** propusemos uma incursão a partir das mudanças no papel do Estado quando assume o papel de rearticulador do econômico e extra-econômico no período neoliberal que inicia com a crise dos países centrais na década de 1980. Nesse período o planejamento regional keynesiano, enfraqueceu e perdeu força, tanto nos países centrais como no Brasil os órgãos de planejamento derivados da corrente cepalinas, como forma de integrar o território nacional submergiram. As idéias baseadas no redesenvolvimento urbano amparado nos conceitos schumpeterianos de inovação, competitividade e “espírito empresarial” ganharam fôlego. Assim, as novas políticas econômicas associadas aos novos projetos urbanos passaram a influenciar decisivamente o planejamento das cidades nos países centrais, na América Latina e o Brasil. Na infraestrutura a partir da década de 1990 o novo papel do Estado neoliberal foi fundamental para consolidar a privatização de quase todo o patrimônio construído no período fordista-keynesiano, que como evidenciamos no primeiro capítulo estava calcado na infraestrutura de transportes, energia, comunicações e no sistema bancário. A infraestrutura aeroportuária foi a última a ser privatizada, e o AITN teve relevante papel nesse contexto, em que as cidades emergiram como atores políticos necessários à reprodução do capital.

No **terceiro capítulo** da pesquisa buscamos identificar e descrever o vínculo entre o ajuste discursivo neoliberal, calcado nos conceitos de competitividade, empreendedorismo, inovação e capital social que se sobrepõe as necessidades sociais e sua influência no planejamento do Estado de Minas. Como amplamente discutido por diversos pesquisadores, o Estatuto da Cidade foi um ponto de inflexão no planejamento brasileiro a partir dos anos 2000, resultante do movimento pela Reforma Urbana, pleiteado pelos dos movimentos sociais.

Nesta direção, constatamos que houve a incorporação de novas possibilidades de gestão e planejamento determinadas pela Constituição do Estado (1989), que se iniciaram nos anos 2000, e consubstanciaram-se na construção de quatro Planos Mineiros de Desenvolvimento Integrado, e no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A análise dos planos mineiros associados à política estabelecida na gestão do governador Aécio Neves (2003-2010),

através dos programas *Choque de Gestão e Estado para Resultados* e posteriormente na gestão de Antônio Anastasia (2010-2014) no programa *Gestão para Cidadania*, foram importantes para situar nossa pesquisa.

Ficou evidenciada a relação entre os Planos Mineiros e a incorporação de novas políticas econômicas e públicas que associadas aos programas de governo incorporam todo o ajustamento discursivo que discutimos teoricamente ao longo do capítulo dois desta pesquisa. Neles verificamos que os objetivos, derivados da política do Estado neoliberal são direcionados ao espaço econômico voltados para investimentos em inovação, logística, e produção de alto valor agregado. Nos referidos planos localizamos o Aeroporto Internacional Tancredo Neves como centro da política de inserção competitiva da metrópole cujo objetivo seria a criação de uma plataforma multimodal para fornecer através da eficiência logística novas condições gerais de produção frente às escalas nacional e internacional.

Por outro lado, em contraposição entendemos que o PDDI RMBH incorpora as propostas introduzidas no Estatuto da Cidade, que privilegia a mobilização e o aprendizado social, colocando a sociedade não apenas como objeto mas como sujeito do planejamento. O PDDI foi muito além da visão tecnocrática e abstrata ou técnica e funcionalista do território, e lançou as bases para um planejamento como um processo contínuo e participativo construído coletivamente em uma abordagem crítica, “com o objetivo de pensar a totalidade em transformação e buscar construir processos voltados para a transformação social, econômica e ambiental”. Sem desconsiderar os planos econômicos do Estado, o PDDI reconheceu as diretrizes do Plano Macroestrutural do Vetor Norte, porém apontou os limites associados aos desdobramentos econômicos e socioambientais decorrentes do grande projeto.

No **quarto capítulo** da tese procuramos demonstrar a nossa mediação empírica, com o desenvolvimento do grande projeto Aerotrópole implementado pelo Estado de Minas Gerais, bem como suas proposições e resultados voltados para as transformações na morfologia socioespacial do Vetor Norte da RMBH. Sabemos que há importantes desdobramentos das políticas de inserção competitiva da metrópole em diferentes níveis e domínios decorrentes dos projetos de ampliação aeroportuária.

Buscamos compreender as especificidades das contradições decorrentes da reestruturação do AITN no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Nesta direção, realizamos a análise dos impactos, ou dito de outro modo, dos processos socioespaciais, que incluem além das especificidades as contradições decorrentes da presença e reestruturação do AITN no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte a partir da ampliação em curso.

A questão ambiental advinda dos impactos da implantação, expansão ou do crescimento do número de voos em aeroportos tem recebido cada vez mais atenção principalmente em regiões metropolitanas de países centrais. No entanto, observa-se que no Brasil esta questão apesar de também ser alvo de preocupação no setor de transporte aéreo, parece ser menos discutida.

É necessário destacar que, se “por un lado existe una exigencia de desarrollo infraestructural, pues las regiones quieren mantener o aspiran alcanzar un mayor nivel de competitividad a nivel global, pero este desarrollo puede en ocasiones perjudicar al medio ambiente y a los intereses de los habitantes afectados por las interacciones negativas del desarrollo aeroportuario. Assim, “los crecimientos masivos de los grandes aeropuertos pueden llegar a tener importantes consecuencias paisajísticas y socio-ambientales en los entornos inmediatos de dichos aeropuertos y en el conjunto de su área metropolitana”. (SÁNCHEZ P., 2007, pág. 99)

Na visão de Costa e Magalhães (2011), os instrumentos previstos por lei para instalação de grandes empreendimentos, como por exemplo, os Estudos de Impacto Ambiental (EIAs) e Relatórios de Impacto no Meio Ambiente (RIMA), “são restritos e insuficientes para a identificação dos impactos de natureza socioespacial e política de grandes projetos e empreendimentos no meio ambiente urbano/metropolitano”, (...) “o que tem resultado em agravamento ou surgimento de novos conflitos entre, de um lado, os processos econômicos e funcionais e, de outro lado, aqueles relacionados à habitação, especialmente para os segmentos de baixa renda da população”.

Por isso, no capítulo quatro a questão socioambiental decorrente da reestruturação do AITN também foi destacada. Vale lembrar, que o AITN está localizado dentro de uma Área de Proteção Ambiental (APA Carste Lagoa Santa). Durante sua obra de construção, entre o final da década de 1970 e início de 1980, sua localização recebeu muitas críticas de arqueólogos e geomorfólogos, e, até mesmo do poeta Carlos Drumond de Andrade, devido à riqueza, fragilidade e singularidade da dinâmica geomorfológica do solo cárstico. A área do sítio aeroportuário é considerada

mundialmente como berço da arqueologia. Apenas para exemplificar, a cabeça do fóssil Luzia foi encontrada a cerca de dois quilômetros da cabeceira da pista de pouso e decolagens do AITN.

Nossa reflexão associou-se mais no referido capítulo ao entorno territorial, buscamos compreender os impactos socioespaciais do AITN na escalas regional e do lugar. Nesse sentido, a percepção da morfologia urbana decorrente das especificidades e contradições, colocadas pela reestruturação aeroportuária no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Para tanto, foi necessário a análise dos processos socioespaciais dos municípios de Confins e Lagoa Santa pertencentes ao entorno imediato do aeroporto. Buscamos destacar as relações cotidianas, ao nível do vivido e as contradições presentes no entorno territorial do AITN, por meio do impacto socioambiental de sua presença, enquanto grande empreendimento urbano, no processo de reestruturação socioespacial do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A ênfase recai sobre os desdobramentos da presença do AITN em seu entorno na visão de diferentes atores que vivenciam os processos socioespaciais relacionados aos investimentos capitaneados pelo Estado.

Por fim, nas *Considerações finais* da tese são apresentados os limites e avanços relacionados à pesquisa, a partir de uma reflexão geral sobre os resultados alcançados. Espera-se que esta pesquisa, contribua efetivamente para uma reflexão crítica, que se traduza em avanços do conhecimento no campo dos estudos sobre a cidade e a urbanização capitalista periférica. Em outras palavras, procura-se com este foco uma efetiva contribuição da tese para alcançar uma aproximação da realidade concreta, por meio da análise das especificidades e das contradições impostas pela presença e reestruturação funcional e territorial do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Assim, procuramos através da Geografia, desenvolver o objetivo e a hipótese da reflexão, cientes de que a realidade é muito mais complexa do que qualquer abstração e recorte epistemológico. Oferecemos à sociedade nossa contribuição ao debate, certos que nossa mediação empírica se coloca como ponto de partida e ponto de chegada para desvelar os conteúdos de nossa formação socioespacial no urbano.

Construímos nossa reflexão com a contribuição de grandes especialistas⁶⁴ europeus em aeroportos e relacionamento urbano, entrevistados durante o período do estágio sanduíche, sob a supervisão do professor Dr. Horácio Capel, catedrático da Universidade de Barcelona. Construímos com eles o entendimento de que apesar do alto impacto da infraestrutura aeroportuária relacionado aos seus efeitos diretos, indiretos e induzidos no território, é possível que aeroportos tenham bom relacionamento com a comunidade de seu entorno imediato e regional.

Durante o estágio realizamos ainda trabalhos de campo em aeroportos internacionais que nos deram os parâmetros e suporte indispensáveis na construção de nossa reflexão. Portanto, sublinhamos que não somos contrários à presença, ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária, porque acreditamos que o direito a uma boa infraestrutura também deve fazer parte da vida cotidiana de todos em uma sociedade socialmente justa. Trazemos a ressalva de que no caso do grande projeto Aerótrópole BH se não houver uma inversão de prioridades na ação estatal em curso, os processos socioambientais perversos consolidados na urbanização fordista irão se perpetuar neste momento neoliberal pós-fordista da cidade.

⁶⁴ Prof. Dr. Pere Suau Sánchez – Universidade de Cranfield – Reino Unido
Profa. Dra. Joana Maria Seguí Pons – Universidade das Ilhas Baleares - Palma de Maiorca - ES
Prof. Dr. Xavier Fageda – Universidade Autônoma de Barcelona (UAB) – Barcelona - ES

CAPÍTULO 1

O ESTADO COMO PRINCIPAL CONDUTOR DO DESENVOLVIMENTO DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE NO MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA

A aliança entre o Estado e o Capital por meio da produção das infraestruturas de transporte no ambiente construído

Esta tese buscará refletir sobre o impacto socioespacial do AITN, no Vetor Norte da RMBH. Com este foco, acreditamos que essa discussão deve passar pelo entendimento do papel de um aeroporto dentro da dinâmica da urbanização. Todos os aeroportos independentemente de seu tamanho ou importância necessitam de uma infraestrutura que demanda uma forte intervenção do Estado, e dos fluxos e redes do capital. Por isso, destacamos como de fundamental relevância entender como o Estado e os capitalistas atuam na urbanização através do provimento das infraestruturas, para alcançarmos o entendimento do papel que um aeroporto desempenha na organização da economia política do espaço.

Com vistas ao entendimento do papel que o Estado desempenha na produção das infraestruturas de transporte, buscamos neste capítulo, retomar em linhas gerais o seu papel no desenvolvimento do capitalismo. Procuramos destacar a importância dessa relação no desenvolvimento das forças produtivas⁶⁵. Para alcançar tal objetivo, acreditamos ser necessário considerar os elementos constitutivos desta relação bem como, alguns dos processos históricos e geográficos que engendraram tal evolução.

Pretendemos com isto mostrar que o papel protagonista que o Estado desempenha atualmente na produção das infraestruturas de transporte nas cidades não é recente, como bem apontado por Capel (2011) e Villaça (1998). Nesse sentido,

⁶⁵ Entendemos as forças produtivas, na acepção de Marx, como o conjunto dos meios de produção e da força de trabalho. Vale lembrar, que para Marx (1979, pág. 85), “a um determinado nível do desenvolvimento das forças produtivas dos homens corresponde uma determinada forma de comércio e de consumo. [...] os homens não arbitram livremente sobre suas forças produtivas – base de toda a sua História, pois toda a força produtiva é uma força já adquirida, produto de uma atividade anterior. Portanto, as forças produtivas são o resultado da energia posta em prática pelos homens.” Isto segundo Marx dá à História um encadeamento que forja a História da Humanidade como consequência do desenvolvimento das forças produtivas e das relações sociais.

entendemos que a materialização das forças produtivas no território só é possível através do engajamento e da atuação do Estado na vida social, através das vias institucional, jurídica, econômica, de políticas públicas, etc. Acreditamos ainda que apesar de todas as transformações em sua maneira de atuar, principalmente a partir do século XVIII e XIX, o Estado permanece essencialmente com a mesma natureza. Em nosso entendimento esta natureza relaciona-se diretamente à função de produtor e organizador das condições gerais de produção⁶⁶ (CGP).

Não é nosso objetivo uma reconstituição histórica linear acerca do desenvolvimento do Estado e do modo de produção capitalista nos termos da Filosofia Política. Também não é nossa intenção retomar toda a discussão sobre a formação e natureza de ambos. Queremos tão somente apontar alguns pontos de continuidade e clivagem histórica e geográfica que nos ajudem a entender a atuação do Estado na etapa presente da urbanização. Para tanto, o que buscamos neste capítulo é tornar inteligível, ou seja, compreender mais e melhor, do ponto de vista conceitual e teórico alguns dos processos empíricos fundamentais que tornaram possíveis as transformações das relações entre o Estado e o modo de produção capitalista. E, como essa relação contribui e é alimentada efetivamente para e pela produção das infraestruturas de transporte que compõem a urbanização em curso.

Notas sobre a formação do Estado e do Capitalismo: relações de complementaridade

O Estado Moderno cristaliza-se historicamente no Estado Capitalista, por isso, não seria incorreto afirmarmos que as transformações do Estado e do capitalismo estão intimamente relacionadas (JESSOP, 1982; 2002; 2009). Ambos nascem do mesmo processo de modificação social (WOOD, 2001). Pode-se inferir que as transformações do sistema capitalista só se tornaram possíveis pela força e poder estatal⁶⁷. Por outro lado, as profundas modificações sofridas na natureza do Estado foram engendradas à medida que o capitalismo se consolidou como modo de produção diferente de todos os modos anteriores de organizar a vida material e a reprodução social (WOOD, 2003).

⁶⁶ Cf. Lencioni (2007).

⁶⁷ Cf. Albuquerque (2011).

Deste modo, acreditamos que o desenvolvimento do Estado e do capitalismo é indissociável.

Partimos do pressuposto de que a formação do Estado Moderno coincide, não por uma evolução natural, mas como processo histórico (TILLY, 1996), com as origens do capitalismo (WOOD, 2001; 2003) e com seu desenvolvimento (ARRIGUI, 1996). A emergência do liberalismo que se consubstancia no nascimento do Estado Moderno (FOUCAULT, 1998), influenciou decisivamente na conformação da sociedade. Não apenas através da coerção e concentração do capital (TILLY, 1996), mas também através do Estado de bem-estar social (POULANTZAS, 1977), e das políticas de planejamento econômico que se concretizaram na urbanização de países centrais e periféricos (JESSOP, 2009; HARVEY, 1990; 2004a; 2005). Segundo Harvey “a formação do Estado em associação com o surgimento da constitucionalidade burguesa têm sido, por conseguinte características cruciais da longa geografia histórica do capitalismo” (Harvey, 2004a, pág. 79).

Recorremos à citação acima para ressaltar que em grande medida a consolidação do Estado Moderno está intimamente relacionada ao desenvolvimento histórico do capitalismo. Diferentemente do modelo mercantil anterior, também nomeado pré-capitalista, de organização do modo de produção, o capitalismo em sua fase industrial surge atrelado ao nascimento do Estado Moderno e ambos têm como momento de clivagem, a Revolução Francesa⁶⁸. A análise que Foucault (2008) realiza a esse respeito nos oferece uma demonstração de como esse processo foi importante para o delineamento da forma e funções do Estado, principalmente porque, no referido momento de clivagem ocorreu uma ruptura da razão de Estado.

Na visão foucaultiana de Estado (Foucault, 2008, pág. 6) é a racionalidade da prática governamental, identificada como a Razão de Estado que vai a partir de um

⁶⁸ Período que compreende a “Era das Revoluções” e culmina na Comuna de Paris. “Mas ao considerá-la devemos distinguir cuidadosamente entre os seus resultados de longo alcance, que não podem ser limitados a qualquer estrutura social, organização política ou distribuição de poder e recursos internacionais, e sua fase inicial e decisiva, que estava intimamente ligada a uma situação internacional e social específica. A grande revolução de 1789-1848 foi o triunfo não da “indústria” como tal, mas da indústria capitalista; não da liberdade e da igualdade em geral, mas da classe média ou da sociedade “burguesa” liberal; não da “economia moderna” ou do “Estado moderno”, mas das economias e Estados em uma determinada região geográfica do mundo (parte da Europa e alguns trechos da América do Norte), cujo centro era os Estados rivais e vizinhos da Grã-Bretanha e França. A transformação de 1789-1848 é essencialmente o levante gêmeo que se deu naqueles dois países e que dali se propagou por todo o mundo.” (Hobsbawm, 2009).

Estado que se apresenta como existente, determinar o que deverá ser o Estado. Para Foucault, o Estado,

[...] longe de ser uma espécie de dado histórico-natural, que se desenvolveria por seu próprio dinamismo como um “monstro frio” cuja semente teria sido jogada num momento dado da história, pouco a pouco, a devoraria, o Estado não é isso, o Estado não é um monstro frio, **é o correlato de uma certa maneira de governar**, qual a sua história, como ela ganha, como ela encolhe, com ele se estende a determinado domínio, como ela inventa, forma e desenvolve novas práticas – é esse o problema, e não fazer do Estado, como no teatro de fantoches, uma espécie de policial que viria reprimir as diferentes personagens da história.” (FOUCAULT, 2008, pág. 8-9, grifo nosso)

De acordo com o referido autor, a Revolução Francesa, e o fortalecimento do liberalismo no século XVIII, tornou possível que os Estados conseguissem se organizar e delimitar suas funções e conseqüentemente se fortalecerem e se tornarem poderosos. O liberalismo trouxe consigo a idéia de delimitação (Foucault, 2008, pág. 14), forjando uma mudança na natureza do Estado, que passa a se concentrar em defesa, infraestrutura, justiça e educação. Ao contrário do modo de produção mercantilista, no qual o Estado Intervencionista está presente em tudo, no capitalista, o Estado passa a direcionar sua ação, o que gera um fortalecimento direto de seu poder.

Foucault (2008, pág. 8-18), argumenta que no mercantilismo, apreendido não como uma doutrina econômica, mas como uma forma de governo, o Estado agia com objetivos ilimitados, a razão de Estado era o Estado de polícia. O Estado de polícia significava uma atuação infinita, e se traduzia na interferência do Estado em todos os aspectos da vida social. Os governantes regulamentavam a vida de seus súditos, suas atividades econômicas, sua produção, o preço pelo qual deveriam vender e comprar as mercadorias produzidas e investiam fortemente na produção das infraestruturas para dar suporte ao modo de produção. O limite para a razão de Estado baseava-se na teologia e no direito. Já na denominada por Foucault (2008), de razão governamental moderna, que inicia em meados do século dezoito a racionalidade governamental passa a ser limitada não pelo direito ou teologia, mas pela economia política, que se colocará no bojo da razão governamental.

Nessa nova razão governamental, baseada no princípio da autolimitação a razão de Estado baseia-se no interesse. O interesse se refere não ao próprio Estado, mas a um conjunto de interesses, “é um jogo complexo de entre os interesses individuais e coletivos, a utilidade social e o benefício econômico, entre o equilíbrio do mercado e o regime do poder público. O governo é algo que manipula interesses.” (Foucault, 2008, pág. 61).

A economia política passa então a refletir sobre as práticas governamentais, no entanto sem interrogar se essas práticas são legítimas ou não. Foucault denomina a autolimitação da razão governamental por liberalismo. Dentro dessa racionalidade a autolimitação utiliza como critério de governo o sucesso ou fracasso e a questão da verdade, que para Foucault, não se refere à verdade da política, mas sim a certo regime de produção de verdade que está vinculado a certo tipo de discurso (inteligível), conformando “um dispositivo de saber-poder que marca efetivamente no real o que não existe e submete-o legitimamente à demarcação do verdadeiro e do falso” (Foucault, 2008, pág. 27).

No liberalismo, o Estado ao invés de buscar força, riqueza, poder, crescimento indefinido, passa a limitar do seu interior o exercício de governar. A prática governamental passa a ser frugal, cujo lugar de verdade passa ser o mercado (Foucault, 2008, pág. 29). O mercado deixa de ser o lugar de jurisdição, ou lugar privilegiado de justiça distributiva, e torna-se o lugar do interesse. A visão liberalista do “Estado mínimo”, advinda da teoria da “mão invisível” de Adam Smith, passa a combinar interesses, e a proibir toda forma de intervenção estatal. A referida invisibilidade garante que nenhum agente econômico deva e possa buscar o bem coletivo (Foucault, 2008, pág. 381).

Foucault (2008, pág. 161) demonstra ainda que com a emergência do neoliberalismo, contrariamente ao ideário liberal, do Estado mínimo, o Estado passa novamente a ser interventor para garantir, principalmente através do direito econômico e da ação governamental, a economia de mercado. Segundo Foucault, o neoliberalismo se distingue do liberalismo tradicional porque promove uma “inversão na doutrina liberal tradicional”. Na doutrina liberal tradicional o essencial do mercado é a troca livre entre equivalentes. Enquanto que, para os neoliberais, o princípio essencial do mercado é a concorrência e o monopólio. A concorrência e o monopólio tem como princípio a desigualdade. Esta seria então a diferença entre as duas doutrinas. Isto implica em uma

mudança na razão de Estado, que passa a ser a economia de mercado pautada no progresso econômico ilimitado e em um “mercado mundial planetário” (Foucault, 2008, pág. 161).

A análise foucaultiana das relações entre o Estado, o liberalismo, e o modo de produção capitalista nos ajuda na compreensão dos mecanismos de atuação e transformação engendrados no Estado e no capitalismo. O que de certo modo, fortalece nossa idéia de indissociabilidade entre o desenvolvimento de ambos. Por isso, acrescentamos a esta análise uma leitura sobre as origens capitalistas, segundo a ótica de Ellen Wood (2001; 2003), sob a qual se constata mudanças nas especificidades do Estado e na sua relação com a atividade produtiva no espaço. Estas transformações implicaram em mudanças na natureza do Estado e também possibilitaram a origem do capitalismo. A autora traz uma importante contribuição ao debate na medida em que demonstra a importância histórica fundadora desta relação.

Nesse sentido, procuramos a seguir responder a duas perguntas: Existiria Estado sem capitalismo? Ou capitalismo sem Estado? Acreditamos a partir da reflexão aqui empreendida que a análise da natureza histórica e geográfica das relações entre Estado e capital seja fundamental como elemento teórico para a compreensão do desenvolvimento das forças produtivas em curso. Principalmente porque nos dão algumas pistas de que esta relação é preponderante para o desenvolvimento e sobrevivência do Estado e do capital desde as suas origens aos dias atuais. Segundo Wood,

O capital foi capaz de estender seu alcance econômico para muito além das fronteiras de qualquer nação-Estado, mas o capitalismo ainda está longe de prescindir da nação-Estado. O capital precisa do Estado para manter a ordem e garantir as condições de acumulação, e, independentemente do que tenham a dizer os comentaristas a respeito do declínio da nação-Estado, não há evidência de que o capital global tenha encontrado um instrumento mais eficaz. Mas, exatamente porque o alcance econômico do capital se estende para além de todas as fronteiras políticas, o capital global necessita de muitas nações-Estados para criar as condições necessárias de acumulação. (WOOD, 2003, pág. 8)

Como bem apontado por Wood no excerto acima, atualmente o capitalismo não prescinde do Estado.⁶⁹ Para Wood (2001) tratar o capitalismo como algo natural, como faz a economia política clássica, é negar os processos históricos longos e dolorosos que o originaram, e restringe a possibilidade de sua superação. A referida autora critica Polanyi por tratar os imperativos específicos do mercado capitalista (pressões da acumulação e da produtividade) como resultantes de aperfeiçoamentos tecnológicos inevitáveis, e não como produto de relações sociais historicamente específicas, constituídas pela ação humana e sujeitas a mudanças. Além disso, Wood (2001) atribui a origem do capitalismo às mudanças nas formas de propriedade e nas relações de classe. Segundo Wood (2001), o capitalismo se originou com o surgimento de um novo núcleo dinâmico, ou seja, uma nova dinâmica histórica, onde não só as oportunidades de mercado emergiram, mas também os imperativos de mercado.

O exemplo clássico desta dinâmica foi a centralização política singular do Estado inglês, aliada à monarquia centralizadora. Esta ligação foi responsável, pelo controle e concentração da terra. O Estado serviu à classe dominante como instrumento da ordem e protetor da propriedade, o que acarretou em “novas formas características de propriedade na agricultura inglesa⁷⁰ o que gerou novas formas de lutas de classes”. (WOOD, 2001, pág. 82-97)

De acordo com a referida autora, a incorporação de práticas capitalistas como a maximização do valor de troca por meio da redução de custos, o aumento da produtividade, através da especialização, da acumulação e da inovação, somados aos processos capitalistas de expropriação e criação de uma massa de não proprietários

⁶⁹Para a referida autora o capitalismo pode ser definido como: “Um sistema em que bens e serviços, inclusive as necessidades mais básicas da vida, são produzidos para fins de troca lucrativa; em que até a capacidade humana de trabalho é uma mercadoria à venda no mercado; e em que, como todos os agentes econômicos dependem do mercado, os requisitos da competição e da maximização do lucro são as regras fundamentais da vida” (Wood, 2001, pág. 12). Apesar da origem do capitalismo ser controversa, a referida autora defende a idéia de que seu amadurecimento sob a forma industrial ocorreu no século XIX. No entanto, algumas explicações históricas - modelo mercantil - atribuem a sua origem a uma “*realização natural de tendências que sempre estiveram presentes*”. Segundo a referida autora, o principal objetivo do capitalismo é a produção e a auto-expansão do capital.

⁷⁰O capitalismo agrário inglês trouxe uma mudança na estrutura da propriedade no final do séc. XVI e início do séc. XVII. Isto se deu com a definição da classe proprietária de terra, e a conseqüente expulsão de um grande contingente de despossuídos. Surgiu naquele período um mercado de aluguel de terras, com arrendatários (capitalistas) e trabalhadores que passaram a vender sua força de trabalho.

alteraram significativamente os modos de vida da sociedade inglesa e deram origem ao capitalismo industrial.⁷¹ Wood sintetiza esta idéia:

Em outras palavras, em contraste com a sugestão de Polanyi de que a “sociedade de mercado” foi uma resposta a certos avanços tecnológicos numa sociedade mercantil, a conclusão que podemos extrair da história do capitalismo agrário é que uma dinâmica capitalista, enraizada numa nova forma de relações sociais de propriedade, precedeu a industrialização, tanto em termos cronológicos quanto casuais. Na verdade, um certo tipo de sociedade de mercado – uma sociedade em que produtores dependiam do mercado para ter acesso aos meios de subsistência, ao trabalho e à auto reprodução, e estavam sujeitos aos imperativos do mercado - foi não o resultado da industrialização, mas sua causa primária. Somente uma transformação das relações sociais de propriedade que obrigou as pessoas a produzirem competitivamente (e não apenas comprarem caro e venderem barato), uma transformação que fez com que o acesso aos meios de auto-reprodução passassem a depender do mercado, é capaz de explicar a drástica revolução das forças produtivas que foi singularmente característica do capitalismo moderno. A industrialização, portanto, foi o resultado e não causa da sociedade de mercado, e as leis de movimento capitalistas foram a causa e não resultado da proletarianização das massas. (WOOD, 2001, pág. 111)

O século XIX foi o século do poder efetivo do Estado, como foi o caso da Inglaterra. Na Inglaterra a combinação entre o aumento da arrecadação de impostos (monopólio de tributação), uma economia relativamente monetizada e com crédito, associada ao monopólio militar, formaram a base de um sistema de crédito organizado que propiciou a Revolução Financeira. Com a centralização política e econômica, e homogeneização nacional, surgiu então um mercado nacional unificado na Inglaterra (TILLY, 1996, pág. 145-146). O fortalecimento do Estado-nação foi então fundamental para o desenvolvimento das forças produtivas capitalistas.

⁷¹A Inglaterra pode ser considerada como único caso no mundo onde o capitalismo nasce de uma dinâmica interna, ao contrário da França e Alemanha, e do Japão na Era Meiji, onde o Estado Nacional forjou o desenvolvimento de relações econômicas inexistentes. A partir de então, a Inglaterra exportou por meio de suas relações internacionais, sua nova dinâmica capitalista que se espalhou para o resto do mundo. Vale acentuar, que o processo Inglês, de acordo com Wood (2003), foi tão forte que exerceu pressão sobre o seu entorno nos reinos da Alemanha e França, que por razões militares passaram a perseguir a revolução industrial. Portanto, a história do desenvolvimento capitalista nos países retardatários em relação à Inglaterra tem suas especificidades. Nessas nações o papel do Estado foi fundamental através de uma intervenção mais forte para fazer frente ao desafio inglês.

A Inglaterra passou a ser um “modelo” a ser seguido, que influenciou definitivamente a Europa e o mundo. No entanto, apesar da influência inglesa sobre o mundo, obviamente houve diferentes níveis de engajamento do Estado no desenvolvimento de suas relações com o capitalismo, devido às especificidades históricas, políticas e sociais de cada país. Como assinalado por Fiori,

(...) o casamento do Estado com o capitalismo é originário e indissolúvel, mas foi sempre mais estreito e expansivo em alguns Estados do que em outros; os dois, ao nascerem juntos, constituíram, a um só tempo, os territórios e as economias “nacionais” e os impérios coloniais. Isto vai numa direção oposta ao senso comum, que tende a considerar que os Estados territoriais foram um freio permanente e impotente ao movimento de mundialização do capital. (FIORI, 2000, pág. 5)

Nesse sentido, o Estado foi nos países europeus, como França, Alemanha, Itália, Bélgica, e não europeus apenas Estados Unidos e Japão, o principal agente indutor de desenvolvimento da industrialização. Obviamente, a velocidade do desenvolvimento das forças produtivas foi diretamente proporcional ao estágio de desenvolvimento de cada Estado, ao clima intelectual, e as estruturas organizacionais da indústria, ou seja, a velocidade do desenvolvimento do capitalismo industrial dependia da dimensão do atraso das forças produtivas. Onde o “atraso” era muito grande, os Estados intervíram com muito mais “força” para alcançar o desenvolvimento das forças produtivas. (GERSCHENKRON, 1962)

Mesmo com diferentes estágios de desenvolvimento das forças produtivas o papel da sociedade liberal também contribuiu, no sentido de conformar a atuação estatal. Para Polanyi (1980, pág. 139), dois princípios organizadores - “o duplo movimento” de Polanyi - norteiam a ação da sociedade liberal. No primeiro, a atuação estatal foi decisiva na criação de um mercado de trabalho auto-regulável, com a instituição do *laissez-faire*, como princípio liberal. Efetivamente esta atuação se deu através da criação dos cercamentos e com a extinção da lei dos pobres⁷², considerada o embrião do moderno estado de bem estar social. No segundo princípio, - o da proteção social - Polanyi defende a tese da resistência – nacional e social - quando a sociedade se protege do aumento das distâncias e desigualdades impostas pelo mercado, através de legislações protetoras e instrumentos de intervenção. Na visão do referido autor foi o

⁷² Instituída na Inglaterra do séc. XVII, a referida lei garantia assistência social a pobres e necessitados.

duplo movimento que na história do capitalismo industrial impediu a destruição da economia de mercado.

Fiori (2007, pág. 90) estende a concepção de Polanyi (1980) na medida em que acrescenta que a lei do “duplo movimento” é universal, uma vez que “são movimentações sociais, políticas e econômicas de duas contradições essenciais – ou materiais – do próprio capitalismo: a contradição entre o capital e o trabalho e a contradição entre a globalidade de seus fluxos econômicos e a territorialidade de sua gestão política”. No caso brasileiro, a ideologia liberal estabeleceu como estratégia econômica a industrialização como projeto nacional. No entanto, o projeto nacional de industrialização brasileiro, foi “sempre inconcluso e o nacionalismo foi, sobretudo uma ideologia de intelectuais, militares, burocratas e de um pequeno segmento empresarial. Por outro lado, a ação do princípio de proteção social foi extremamente lenta e não seguiu a trajetória das revoluções democráticas e socialistas europeias” (Fiori, 2007, pág. 90).

O Estado no Capitalismo e o futuro do Estado Capitalista

O papel desenvolvimentista do Estado começou há muito tempo, e vem mantendo as lógicas territorial e capitalista do poder sempre interligadas, ainda que não necessariamente convergentes. Todas as características da acumulação primitiva que Marx menciona permanecem fortemente presentes na geografia histórica do capitalismo até os nossos dias. (HARVEY, 2004a, pág. 121)

Clark & Dear (1981), no artigo *State in Capitalism and Capitalist State* trazem um importante levantamento da teoria do Estado desenvolvida por importantes pesquisadores influenciados pela teoria marxista no decorrer da década de 1970. Cabe lembrar, que o debate suscitado naquele período se estabelece no âmbito das frustrações decorrentes do modo de regulação fordista e do Estado Keynesiano do bem-estar social.

O Estado Intervencionista tinha como objetivo buscar novas formas para conter a crise, e ganhou corpo substancial no período dos trinta anos seguintes a Segunda Guerra Mundial, período caracterizado por amplos investimentos dos Estados nacionais para aquecer a economia: em infraestrutura para ampliação da produção e circulação de

bens duráveis. Além disso, os governos deveriam conceder linhas de crédito de baixo custo para manter os investimentos privados. A política de investimentos estatais se caracterizou ainda por um aumento dos gastos públicos dos governos em gastos sociais e do governo americano em gastos militares. A atuação do Estado de bem estar se deu ainda através do controle social da ordem capitalista exercido por meio: do estabelecimento de acordos e compromissos salariais com a ampliação da proteção aos trabalhadores via legislação trabalhista; pelo sistema de seguridade social; bem como por políticas sociais aos cidadãos.

No entanto, todas essas medidas ou funções exercidas pelo Estado Capitalista não foram suficientes para evitar os problemas deflagrados pela crise de acumulação do sistema a partir de meados da década de 1970, evidenciada: por processos de estagflação dos países centrais, pela crise do petróleo, pelo rompimento do acordo de *Bretton Woods*; pela crise fiscal dos Estados centrais; pela inflação dos países periféricos; pelos movimentos da juventude contra o padrão de consumo estabelecido pelo regime de acumulação fordista.

Nesse contexto, os teóricos do Estado tentaram obter respostas para o entendimento da atuação do Estado e para crise por ele atravessada no referido período. Segundo Clark & Dear a teoria do Estado pode ser dividida em duas vertentes: a primeira centra-se na teoria do Estado no capitalismo com foco nas funções do aparato do Estado; já a segunda, denominada por teoria do Estado Capitalista, coloca em relevo a forma e as funções do Estado.

Na teoria do Estado no capitalismo o Estado é identificado como:

- (i) O provedor de bens sociais e serviços públicos direcionados para conter as falhas do sistema econômico;
- (ii) O regulador e facilitador das operações do mercado, através de intervenções que podem ser grandes ou seletivas;
- (iii) O engenheiro social que intervém na economia para alcançar seus objetivos políticos; (iv) árbitro sobre o conflito de interesses na competição dos grupos ou classes sociais. Com estes focos se desenvolvem as tomadas de decisões do Estado, tanto na esfera do sistema de mercado quanto na arena política, onde se definem os critérios para intervenção estatal com vistas à alocação eficiente dos recursos.

Por outro lado, a teoria do Estado Capitalista é amparada na leitura marxista do Estado, tanto na visão clássica do marxismo, passando pelo debate contemporâneo marxista até a atual corrente do “*derivative estate*”. Dentro da visão clássica do Estado Jessop (1977), citado por Clark & Dear, destaca seis características elementares do Estado Capitalista presentes na literatura marxista:

- (i) O Estado como uma instituição parasitária, sem papel relevante na produção econômica;
- (ii) O Estado e o poder do Estado como epifenômeno, ou seja, como reflexo superficial de uma base econômica independente;
- (iii) O Estado como um fator de coesão social na sociedade, regulador dos conflitos de classe principalmente em favor dos interesses da classe dominante;
- (iv) O Estado como instrumento da luta de classes, capturado pela classe dominante;
- (v) O Estado como um conjunto de instituições que tendencialmente evita assumir o caráter de Estado sobre as classes, detendo-se na manifestação do aparato do Estado;
- (vi) O Estado como um sistema de dominação política, com ênfase nas características da representação política e da intervenção do Estado.

O que Clark & Dear denominam por *debate contemporâneo marxista e suas derivações* se referem a três correntes de pensamento sobre o Estado, a saber: a instrumentalista; a estruturalista; e a da ideologia e mistificação da realidade capitalista. Dentro do enfoque estruturalista seu principal expoente foi Nicos Poulantzas, que travou um amplo debate com o principal representante da aproximação instrumentalista, Ralph Miliband.

Na visão estruturalista prevalece a noção do Estado como determinante da estrutura social, ou seja, o Estado é concebido como um componente necessário e permanente para a sociedade baseada em classes. O Estado é o “fator de coesão”, responsável por aliviar as contradições de classes dentro da sociedade, nos diversos níveis (econômico, político, ideológico) de sua formação social, por meio da regulação e de suas funções que se relacionam aos interesses políticos das classes dominantes. No entanto, apesar de não ser considerado pelos estruturalistas como uma entidade

autônoma em relação às classes, o Estado não pode ser visto unicamente como mero instrumento da classe dominante, pois conserva certa autonomia exercida por meio de sua burocracia e do movimento de seu aparelho.

As críticas a esta abordagem se referem ao seu elevado grau de abstração, ao seu determinismo estrutural e ao distanciamento das evidências históricas das mudanças do Estado contemporâneo, ou seja, da evolução do Estado que pode ser constatada empiricamente na realidade concreta de suas funções dentro da sociedade. Por outro lado, na aproximação instrumentalista o enfoque se dá sobre as ligações do Estado com a burguesia. Nessa acepção o Estado é visto de maneira instrumental como um “braço” da burguesia a favor dos interesses capitalistas. Além disso, as instituições do Estado têm por objetivo a manutenção do sistema, participando ativamente através do controle e da coerção nos conflitos entre o capital e o trabalho.

A terceira corrente da teoria do Estado Capitalista estabelece uma abordagem que propõe responder a pergunta “*O que é o Estado?*”, dentro de uma perspectiva em que Estado é visto como uma mistificação e instituição concreta que serve aos interesses da classe dominante. Assim, as ideologias estabelecidas pelo próprio Estado que diz agir em nome de todos e o do “interesse nacional”, tem o papel de conter e obscurecer o conflito de classes.

Clark & Dear estabelecem como fundamental dentro do debate contemporâneo as contribuições de Jessop, Picciotto, Claus Offe, Habermas. Esses autores sublinham os limites da teoria quando ela submete o político ao econômico, ou quando enfatiza as ações do Estado apenas como resultado do interesse do capital. Nesse sentido, a contribuição de Offe do sistema *input-output*⁷³, contribui para o entendimento da ligação entre as crises fiscais com as crises de racionalidade e legitimidade do Estado. O'Connor acrescenta que só através da harmonia social mantida pelo Estado, por meio de seu poder coercitivo, é possível que o sistema capitalista se mantenha.

Por outro lado, na teoria do “*state derivation*”, novamente ganha força a separação entre o político e o econômico, seus principais elaboradores, Bob Jessop e

⁷³ Nesta visão o Estado é compreendido como sistêmico. Na teoria dos sistemas, segundo a qual a relação entre o conjunto das instituições políticas e o sistema social é representada por uma relação demanda-resposta (*input-output*), cabe às instituições políticas dar respostas às demandas que emergem do ambiente social, convertendo-as em respostas, sob a forma de decisões coletivas para toda a sociedade. Estas respostas retroagem transformando o ambiente social, e geram novas demandas. Na visão de Norberto Bobbio (2007), esta representação sistêmica do Estado é totalmente compatível com as teorias marxistas e funcionalistas.

Joachin Hirsh, defendem a idéia segundo a qual o Estado Capitalista tem quatro funções específicas: a provisão das condições gerais de produção; o estabelecimento de relações legais gerais; a regulação e supressão dos conflitos entre o capital e o trabalho; e a proteção do capital nacional frente ao mercado mundial.

Jessop defende que é preciso avançar no entendimento de que o Estado não é um mero instrumento estabelecido e controlado pelo capital, mas que há condições em que a influencia é recíproca, e em certas ocasiões o Estado irá intervir na luta capital trabalho e contra os capitalistas individuais se os interesses do capital como um todo forem ameaçados. A formulação de Joachim Hirsh evidencia uma perspectiva materialista da teoria do Estado, com foco nas contradições e antagonismos entre capital e trabalho no processo de acumulação. O Estado é visto como derivado das relações sociais de dominação da sociedade capitalista. Essas relações de natureza coercivas e de exploração são ofuscadas pelas esferas políticas e econômicas. Para Hirsh, as intervenções estatais são condicionadas, responsáveis, e até mesmo fonte de recursos, para conter a lei de tendência à queda da taxa de lucro dentro do processo de acumulação, principalmente nos períodos de crise inerentes ao sistema capitalista.

Por fim, concordamos com Harvey (2006) e nos permitimos depois da reflexão realizada reafirmar que apesar de o Estado ter modificado suas funções e formas ao longo do desenvolvimento capitalista, seria um erro afirmar que em algum momento foi possível dissociá-los. Este mito deve, na visão de Harvey, se dissipar, pois o capitalismo só funcionou até hoje com a interação próxima e direta do Estado.

As mudanças na forma e funções do Estado Capitalista (Poulantzas, 1977) se alteraram porque a hegemonia capitalista também se transformou a partir da década de 1970 e requereu segundo Carnoy (1986, pág. 311), novos enfoques menos voltados para a capacidade do Estado em manter e fornecer recursos para o desenvolvimento das forças produtivas e mais voltados para sua capacidade de cumprir seus compromissos com a sociedade e com os movimentos sociais. Dessa forma, no denominado por Harvey, período de acumulação “flexível”, emergem outras discussões sobre suas formas e funções.

O papel dos sistemas de transportes e do ambiente construído nos circuitos da acumulação capitalista

Além dos elementos históricos, econômicos, políticos e sociais, anteriormente destacados, acreditamos ser necessário enfatizar o papel do ambiente construído como importante elemento para o desenvolvimento das forças produtivas. Em nossa visão, no ambiente construído, a produção das infraestruturas de transportes, foi e continua a ser fundamental como elemento de desenvolvimento das relações entre o Estado e o modo de produção capitalista. Harvey (1981; 1982) demonstra que através do ambiente construído, por meio da provisão dos bens públicos associados ao consumo coletivo, o Estado pode ser “colonizado” pelo capital. Na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos, “o setor habitacional, particularmente tornou-se um importante instrumento de política macroeconômica para estabilizar, o crescimento econômico, [...] abertamente utilizado como regulador Keynesiano”, que trazem fortes efeitos multiplicadores, pois requerem investimentos complementares (Harvey, 1982, pág. 19). O setor habitacional tornou-se nos Estados Unidos um contra cíclico regulador do processo de acumulação como um todo desde 1930 até 1973. (HARVEY, 1981, pág. 116)

Assim, o ambiente construído alcança diretamente a vida cotidiana. E o capital buscará sua utilização para manter a acumulação. “Os grupos de pressão política representantes dos interesses rodoviários nos Estados Unidos, as indústrias de automóvel, do petróleo e da borracha, bem como os interesses da construção mudaram a face do país e utilizaram o poder coercitivo do ambiente construído para assegurar o crescimento racional do consumo de seus produtos” (Harvey, 1982, pág. 20).

Harvey (1981) ressalta que para compreendermos o processo urbano sob o capitalismo torna-se necessário, compreender como a teoria da acumulação de Marx, se relaciona à produção das estruturas espaciais. E, como o Estado passa a exercer papel central dentro desse processo principalmente quando promove investimentos no ambiente construído depois de um período de crise econômica.

Nesse sentido, as leis da acumulação capitalista se subdividem em três circuitos nomeados por Harvey (1981 pág. 93-98). O circuito primário é aquele em que os fluxos do capital são dirigidos para o investimento no domínio da produção e do consumo imediato. O circuito secundário constitui-se dos fluxos de investimento para o ambiente construído, sob a forma de capital fixo e de formação de fundo para o consumo. No

circuito terciário os fluxos dos investimentos direcionam-se aos custos sociais decorrentes da reprodução da força de trabalho, e, para o desenvolvimento científico e tecnológico. O circuito secundário e o circuito terciário recebem o capital excedente em investimentos de grande duração. As instituições do Estado têm um papel crucial no direcionamento e revezamento dos fluxos entre os três circuitos (Harvey, 2004b, pág. 97), assim como o capital financeiro, outros agentes econômicos serão os responsáveis por transferir e fazer circular fluxos dos excedentes entre os três circuitos. Sobre o circuito secundário do capital Harvey assim o define:

No interior do circuito secundário do capital, os fluxos se dividem em capital fixo para a produção (instalações fabris e equipamentos, capacidade de geração de energia, entroncamentos ferroviários, portos etc.) e a produção de um fundo de consumo (habitação, por exemplo). São com frequência possível os usos conjuntos (a via expressa pode ser usada para atividades tanto de produção quanto de consumo). Uma parcela do capital que vai para o circuito secundário é incorporada a terra e forma um banco de ativos fixos num dado lugar – um ambiente construído para a produção e consumo (o que inclui parques industriais, **portos e aeroportos, redes de transportes** e comunicações, sistemas de água, e esgoto, habitação, escolas etc.). Esses investimentos tipicamente formam um núcleo físico que define a região. Desempenham, para resumir, um papel fundamental na produção da regionalidade. Constituem, para dizê-lo com clareza, bem mais que um setor menor da economia. Podem absorver imensos montantes de capital e trabalho [...]. (HARVEY, 2004b, pág. 94, grifo nosso)

No circuito secundário, os investimentos no ambiente construído representam dentro do processo de acumulação a “função” de capital fixo para a produção e para o consumo, uma vez que possibilitam a base para acumulação. Esse processo conduz ao aumento dos lucros. No entanto, uma contradição se estabelece porque o capital fixo se imobiliza no espaço, e obriga a destruição do ambiente construído e de todo valor a ele incorporado para que haja um novo ciclo de investimentos. Os novos investimentos por sua vez requerem a criação de toda uma paisagem física, criada como valor de uso, para os propósitos da produção, circulação troca e consumo. (HARVEY, 1981, pág. 96-98)

Outra contradição associada ao capital fixo no ambiente construído se refere aos investimentos. Porque muito embora os investimentos tragam lucro, os capitalistas não assumem sozinhos os custos que envolvem o capital fixo, pois “o valor fica preso dentro

de um valor de uso específico (Marx 1973, pág. 729 *apud* Harvey, 2006, pág. 53)”. A solução requerida para essa contradição vem então pela ação do mercado de capitais que financia, e, pelo Estado que também financia e garante em longo prazo grandes projetos associados ao ambiente construído. Assim se realiza o fluxo da super acumulação advinda do primeiro circuito para o segundo. A rede de transportes é um exemplo clássico de como isto ocorre, pois ao mesmo tempo em que comprime o espaço pelo tempo, por outro lado, a paisagem geográfica demandada pela rede de transporte, uma vez imóvel, pode aprisionar e se tornar uma barreira para o desenvolvimento futuro do ambiente produtivo a ser construído. (HARVEY, 1981, pág. 97; HARVEY, 2006, pág. 49-55)

Nesse sentido, como apontado por Castilho,

É significativo o papel que as redes de transportes desenvolvem junto ao sistema produtivo. Além de condicionar os fluxos do território e a própria produção de bens e produtos, a sua distribuição e/ou espacialização diferenciada influencia uma produção do território também desigual, direcionando a produção para regiões específicas e configurando o território conforme as ações dos atores sociais. Neste contexto, o Estado, além de normatizar o território, influencia a sua produção e também participa da implantação da infraestrutura por meio do qual os grupos impõem suas ações. (CASTILHO, 2012)

O entendimento de Marx sobre o papel da indústria do transporte dentro da esfera da circulação foi analisado por Harvey (2006). Esta análise é importante para entendermos teoricamente o exato papel que o sistema de transportes realiza dentro modo de acumulação capitalista, e, como este papel se reflete diretamente no ambiente construído. Além disso, também nos permite perceber como o Estado interage com a esfera produtiva. Assim, evitamos o risco de elencarmos apenas os fenômenos, sem entender teoricamente o que eles representam.

Amparado em Marx, Harvey (2006) explica que apesar de o transporte não fazer parte da esfera da produção, que é o lugar onde se cria valor para a mercadoria, o sistema de transporte, é responsável por realizar o movimento físico da mercadoria do lugar de produção ao lugar do consumo. Desta forma, apenas quando a mercadoria encontra o consumidor final no mercado pode ser considerada acabada. Por isso, o capitalista deverá arcar com os custos do transporte através do excedente adquirido na esfera da produção. No entanto, por ser em grande medida constituído de capital

imobilizado, de maneira geral, o capital não se engaja ativamente em sua produção. Diante deste impasse o Estado toma para si e realiza o papel ativo de coordenador desta esfera de circulação. Vale destacar, que o aprimoramento tecnológico torna o transporte mais rápido e barato, o que implica em progressiva diminuição dos custos de circulação que possibilitam o barateamento das mercadorias, além de permitirem a expansão geográfica do capital devido ao encurtamento das distâncias. (HARVEY, 2006, pág. 49)

Como assinala Harvey,

No contexto da acumulação geral, o aperfeiçoamento do transporte e da comunicação é visto como inevitável e necessário. “A revolução nos meios de produção da indústria e da agricultura tornaram necessária a revolução [...] nos meios de comunicação e transporte”, de modo que “gradualmente se adaptaram aos meios de produção da indústria mecânica, pela criação de um sistema de barcos fluviais a vapor, estradas de ferro, navios oceânicos e vapor e telégrafos” (MARX, 1967, vol.1:384). O imperativo da acumulação implica conseqüentemente no imperativo da superação das barreiras espaciais. (HARVEY, 2006, pág. 50)

Destarte, o modo de produção e o Estado fomentam “a produção de formas baratas e rápidas de comunicação e transporte”. Como o tempo de circulação está diretamente associado ao tempo de giro do capital, o aumento da velocidade de circulação contribui para a acumulação. Busca-se reduzir o custo e o tempo do movimento da mercadoria, uma vez que a produção só se reinicia quando a mercadoria se torna dinheiro. O sistema de crédito será responsável por garantir que o processo de circulação seja fluido e permita a continuidade do movimento da mercadoria. Por isso, a aglomeração de atividades produtivas em grandes centros urbanos promove uma localização racional das atividades. Deste modo, “no custo de circulação, a capacidade de economizar depende da natureza das relações de transporte estabelecidas, e nesse caso, parece haver uma tendência dinâmica em favor da concentração” (Harvey, 2006, pág. 52). Assim, as inovações nos meios de transportes tendem a concentrar-se nas cidades que são por excelência os centros de produção e de população. Dessa maneira, para Harvey,

[...] a racionalização geográfica do processo produtivo depende, em parte da estrutura mutável dos recursos de transporte, das matérias primas e das demandas do mercado em relação à

indústria, e da tendência inerente à aglomeração e à concentração do próprio capital. No entanto, essa tendência exige, para sustentá-la a inovação tecnológica. Daí a importância da máquina a vapor, “que possibilitou a concentração da produção nas cidades” e que “era de aplicação universal e, em geral, pouco afetada em sua opção de domicílio pelas circunstâncias locais” (MARX, 1967, vol.1:378). [...] Em consequência, os “fluxos no espaço” crescem de modo notável enquanto se expandem espacialmente, e a periferia em relação ao centro (MARX, 1972:288). [...] Certo tipo de relação centro-periferia surge da tensão entre concentração e expansão geográfica. [...] Para superar barreiras espaciais e “anular o espaço pelo tempo”, criam-se estruturas espaciais, que, no fim, agem como barreiras contra a acumulação adicional. Essas estruturas espaciais se manifestam na forma fixa e imóvel de recursos de transporte, instalações fabris e outros meios de produção e consumo, impossíveis de serem movidos sem serem destruídos. (HARVEY, 2006, pág. 52)

Lojkine (1981, pág. 156-157), acrescenta que a luta do capitalista contra a tendência a queda da taxa de lucro não se dá apenas por meio da extração da mais-valia, mas também por meio da socialização das condições gerais de produção. Por isso, os investimentos em estradas de ferro ou comunicações, que possuem extremamente elevada composição orgânica do capital, recebem a intervenção do financiamento público. “Assim é possível generalizar a análise da infra-estrutura pública dos transportes ao conjunto dos domínios em que o caráter coletivo das forças produtivas materiais e os custos catastróficos que daí podem resultar [...] provocaram a concentração monopolista (Lojkine, 1981, pág. 157)”.

Com a reflexão exposta anteriormente vimos a importância que as infraestruturas de transporte presentes no espaço construído desempenham dentro da esfera produtiva, e ainda destacamos a importância das cidades, que são diretamente transformadas por essas infraestruturas, e que também são fundamentais para dar suporte a essas estruturas espaciais. Assim, conseguimos verificar a forte relação de interdependência estabelecida entre os circuitos do capital e o Estado. O Estado exerce papel central como grande fomentador e articulador das condições gerais de produção, assim como também a urbanização. Mais adiante retomaremos a discussão sobre o papel da urbanização como elemento fundamental das condições gerais de produção.

O período fordista-Keynesiano: o papel do Estado como fomentador da produção das infraestruturas e do ambiente construído

Devido às frustrações decorrentes do liberalismo econômico, com a crise capitalista de 1929 - Grande Depressão -, a “mão invisível”, o princípio liberal de não intervenção do Estado entrou em crise. Como resposta à crise, nos Estados Unidos, foi implementado o *New Deal* considerado o embrião do Estado interventor. Criado, pelo presidente americano Roosevelt, o *New Deal* refere-se a um conjunto de medidas, embasadas na Teoria Keynesiana, de John Maynard Keynes⁷⁴. Estas medidas visaram recuperar a economia e o emprego nos EUA entre 1933 e 1936. Houve neste período, dentre várias outras medidas, um investimento maciço em obras públicas. O governo americano investiu bilhões de dólares na construção de usinas hidrelétricas, barragens, pontes, hospitais, escolas, aeroportos etc. Com a construção desta infraestrutura geraram-se milhões de novos empregos, para população que se encontrava em extremos níveis de pobreza. (GUEDES, 2006)

As políticas Keynesianas para conter crises conjunturais, com ações governamentais que recorriam a grandes investimentos em obras públicas sem cortar gastos nas despesas governamentais foram recorrentes na história econômica do século XX. Ao invés de diminuir, essas políticas aumentam o gasto público e tem por objetivo gerar emprego e demanda através de obras de grande maturação, mesmo que as obras não sejam prioritárias. “As estradas de ferro e as grandes rodovias construídas na Itália e na Alemanha entre as duas guerras mundiais, as obras realizadas por Cárdenas no México e o conjunto de programas consubstanciados no *New Deal* de Roosevelt, são os exemplos mais conhecidos dessa política econômica”. (BOLAFFI, 1982, pág. 45-46)

⁷⁴ John Maynard Keynes (1883-1946) foi o mais influente economista entre as décadas de 1930 e 1950. Em sua principal obra, *Teoria Geral do Emprego do Juro e da Moeda* (1936), aponta como saída para a crise americana, o investimento em obras de infraestrutura para manter o pleno emprego. Além disso, da Teoria Geral derivam as políticas de incorporação dos movimentos trabalhistas à política, adotadas por diversos governos do mundo industrializado. A Teoria Geral desencadeou a ênfase ao Estado de bem estar social, entendido como uma adequação dos governos no provimento de seguros sociais e políticas sociais básicas. O Estado keynesiano atuava também através do gerenciamento macroeconômico que visava controlar a volatilidade da economia. O período pós-depressão econômica deixou marcado como resposta tanto nos países industrializados quanto nos semi-industrializados, um capitalismo organizado, com o aumento vigoroso da participação governamental na economia, fosse apoiando cartéis para estabilização dos preços, permitindo ou estimulando a organização dos salários, e através da manipulação das políticas macroeconômicas para afetar a economia nacional. “Na década de 1930, forçado a retomar as próprias rédeas, o mundo em desenvolvimento mais uma vez canalizou a energia para o crescimento nacional. A sociedade urbana e a indústria moderna cresceram rapidamente nas áreas semi-industriais da América Latina e do Oriente Médio”. Cf. FRIEDEN (2008, pág. 165-211).

A teoria keynesiana ganhou força principalmente após a Segunda Guerra Mundial. Assim, o período denominado por fordista-keynesiano⁷⁵, passa a ser um marco na história do desenvolvimento capitalista. É a partir desse período que a ação estatal é apoiada por uma teoria econômica que traz a intervenção governamental, nos termos de uma política econômica que amplia o peso do Estado não apenas no campo econômico, mas em todas as esferas da vida social.

Harvey demonstra com clareza a forte dependência do capitalismo da ação estatal mesmo em conjunturas consideradas liberais,

(...) a celebrada “mão invisível” do mercado, de Adam Smith, nunca bastou por si mesma para garantir um crescimento estável ao capitalismo, mesmo quando as instituições de apoio (propriedade privada, contratos válidos, administração apropriada do dinheiro) funcionam adequadamente. Algum grau de ação coletiva – de modo geral, a regulamentação e a intervenção do Estado – é necessário para compensar falhas do mercado (tais como os danos inestimáveis ao ambiente natural e social), evitar excessivas concentrações de poder de mercado ou combater o abuso do privilégio do monopólio quando este não pode ser evitado **(em campos como transportes e comunicações), fornecer bens coletivos (defesa, educação, infraestruturas sociais e físicas) que não podem ser produzidos e vendidos pelo mercado** e impedir falhas e descontroladas decorrentes de surtos especulativos. (...) Na prática, as pressões coletivas exercidas pelo Estado ou por outras instituições (religiosas, políticas, patronais e culturais), aliadas ao exercício do poder de domínio do mercado pelas grandes corporações e outras instituições poderosas, afetam de modo vital o capitalismo. (HARVEY, 2007, pág. 118, grifo nosso)

A análise de Harvey (2007) sobre o período fordista-Keynesiano coloca questões centrais para o Estado que se modelou em novas formas de uso de seu poder e intervenção para atender aos requisitos da produção fordista. De diferentes maneiras e estratégias estatais as políticas do *New Deal* foram apoiadas e seguidas por muitos países, - como Japão, Alemanha, Itália e inclusive o Brasil- com vistas a “acomodar a crônica incapacidade do capitalismo de regulamentar as condições essenciais de sua

⁷⁵ Nesta tese concordamos com a aceção de Harvey: “Aceito amplamente a visão de que o longo período de expansão de pós-guerra, que se estendeu de 1945 a 1973, teve como base um conjunto de práticas de controle de trabalho de tecnologias, hábitos de consumo e configurações de poder político-econômico, e de que esse conjunto pode com razão ser chamado fordista-keynesiano. O colapso desse sistema a partir de 1976 iniciou um período de rápida mudança, de fluidez e incerteza”. (HARVEY, 2007, pág. 119)

própria reprodução (HARVEY, 2007, pág. 124)”. Naquele período, o presidente do Brasil, Getúlio Vargas, foi fortemente influenciado pelas políticas Keynesianas e muitas de suas ações para industrializar o Brasil inspiraram-se no *New Deal*. Segundo Limoncic,

“Duas pessoas inventaram o New Deal: o presidente do Brasil e o presidente dos Estados Unidos”. O autor da frase foi o próprio criador do histórico plano de recuperação da economia norte-americana, Franklin Delano Roosevelt (1882-1945). O elogio foi feito em visita ao Rio de Janeiro, em novembro de 1936, e referia-se ao governo de Getúlio Vargas. Pode ter sido apenas uma gentileza do visitante. (...) A associação é mesmo rara, mas Roosevelt não falou aquilo à toa. Diante da crise do liberalismo iniciada com o crash da Bolsa de Nova York, em 1929, e que se prolongaria por boa parte da década de 1930, **ambos colocaram o Estado no centro da vida econômica de seus países:** Roosevelt, para enfrentar os problemas de uma gigantesca economia industrial em depressão, e Vargas, para industrializar o Brasil. Ao fazê-lo, construíram pactos sociais com setores do movimento sindical e do empresariado. **As obras públicas, projetos de desenvolvimento e de geração de emprego e renda foram acionados pelos dois.** A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda, cuja construção começou em 1941, se tornaria um marco do desenvolvimento industrial brasileiro, ao passo que a Tennessee Valley Authority (TVA), de Roosevelt, seria o mais ambicioso programa de desenvolvimento regional até então implementado. (LIMONCIC, 2009, pág. 1, grifo nosso).

Os objetivos do TVA, que foi de certa maneira um “projeto piloto” de desenvolvimento econômico regional, incluíam a recuperação econômica da região (Alabama, Mississippi e Kentucky) afetada pela crise de 1929, bem como a geração de empregos através de uma série de obras públicas. No entanto, para Egler (2007, pág. 210), a criação da TVA significou bem mais que um recurso para recuperação econômica. Significou um esforço de governo com objetivos comuns em uma área bem delimitada, que posteriormente influenciou o planejamento regional do pós-guerra, como ocorreu na Europa, no sul da Itália- região do Mezzogiorno -, e, no Brasil, com a criação de órgãos como a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). No Brasil os esforços governamentais de planejamento regional no pós-guerra fortaleceram a aliança entre o Estado e o capital como veremos a seguir.

A infraestrutura de transporte e a urbanização no surgimento da aliança entre o Estado e o Capital no Brasil (o período entre 1920 e 1930)

No Brasil a aliança política entre o Estado e o capital no período fordista-keynesiano, se deu através da industrialização e da emergência do proletariado urbano. Segundo Oliveira (1982, pág. 42), a industrialização associada à expansão urbana, a partir da década de 1930, foi “o motor da expansão capitalista no Brasil”. O que alterou significativamente as estruturas políticas herdadas de um passado agrário exportador. A principal contradição entre a industrialização da periferia capitalista e a industrialização dos países centrais, se refere ao papel que o Estado assumiu como protagonista atuando em áreas que a burguesia nacional não daria conta, pelo caráter autárquico imposto pela industrialização nas cidades e por ter que absorver bens de capital dos países centrais. Houve então uma ruptura do capitalismo comercial no Brasil, baseado na concorrência, e iniciou-se a fase do capitalismo monopolista onde as cidades passaram a exercer novos papéis na divisão internacional do trabalho. No capitalismo monopolista⁷⁶ o Estado brasileiro passou a articular o novo processo de acumulação, simultaneamente industrial e urbano. (OLIVEIRA, 1982, pág. 47-48)

Um bom exemplo de como essa articulação ocorreu no setor de transportes associado à construção pesada, com as diversas estradas de ferro⁷⁷ construídas e administradas, principalmente entre 1870 e final da década de 1920, por companhias estrangeiras sendo incorporadas pelo Estado, quando da crise do café. Até esse período as obras infraestruturais associadas à construção e manutenção de portos, ferrovias e rodovias eram objeto de atuação privilegiada de construtoras estrangeiras. As empresas forenses também dominavam a construção pesada, como as grandes obras urbanas, hidráulicas, hidrelétricas que davam sustentação ao impulso de industrialização, principalmente porque detinham um quadro técnico bem estruturado e não existia concorrência nacional. (CAMPOS, 2012)

Esta posição privilegiada de dominação do capital estrangeiro na construção pesada foi alterada com o golpe do Estado Novo, ocorrido em 1937. A política nacionalista de Getúlio instaurou juntamente com a ditadura a emergência do capital

⁷⁶ De acordo com Lojkine (1981, pág. 164) o capitalismo monopolista de Estado se caracteriza pela intervenção sistemática do Estado em favor da acumulação monopolista.

⁷⁷ Para um aprofundamento sobre a importância das ferrovias na configuração da rede e morfologia urbana europeias, ver Capel (2011).

privado nacional altamente privilegiado dentro dos aparelhos estatais. Nos anos posteriores, com a forte intervenção dos aparelhos de Estado foi se formando e se consolidando uma fração de empreiteiras da construção pesada dentro da indústria da construção civil no Brasil. Atualmente, apesar de pequeno, quase sem nenhuma alteração o grupo de empreiteiras brasileiras, se tornou um oligopólio, de seis empresas⁷⁸, que passaram a exercer forte influência dentro dos aparelhos de Estado, que é sem sombra de dúvida seu principal cliente. O Estado financia esta fração do capital através de recursos do Tesouro ou de fundos públicos. (CAMPOS, 2012; BNDES 2010b, pág. 367)

De acordo com Oliveira (1977, pág. 71-74), o Estado nasce no Brasil a partir da década de 1930, quando, capturado pela burguesia internacional, passa a dirigir todo o seu aparato em prol da acumulação urbano-industrial. E o urbano torna-se, em grande medida, a expressão deste processo, principalmente através do crescimento das funções estatais “em direção aos serviços de transporte, educação e saúde para as massas, e no fornecimento de mercadorias e certos bens intermediários para a burguesia industrial” (Oliveira, 1977, pág. 72). O papel do Estado naquele período foi decisivo através da estratégia de engajamento de amplos segmentos sociais em propostas de desenvolvimento nacional, através de uma relação entre líderes carismáticos e a sociedade, sem que houvesse a intermediação de estruturas políticas de representação (Becker e Egler, 1992, pág. 32-33).

Logo, a partir dos anos de 1930, devido à crescente participação do Estado na economia, como regulador e produtor, a idéia de planejamento também se formou no Brasil (Diniz, 1981, pág. 62). O Estado passou a planejar de maneira autoritária o desenvolvimento industrial. O planejamento estatal se assentava sobre,

À coexistência entre sistema político clientelístico tradicional e a mobilização direta das massas, desde que essa estivesse limitada e suportada pelo dinamismo político e econômico gerado pelo próprio Estado Desenvolvimentista, da Administração tradicional com a Tecnocracia; da definição programada de objetivos econômicos com toda sorte de concessões às pressões dos interesses particularistas enraizados na vida econômica e política. (CARDOSO, 1975, pág. 174-175)

⁷⁸As atuais empreiteiras são: Norberto Odebrecht, Andrade e Gutierrez, Camargo Corrêa, Queiroz Galvão, Mendes Junior, Carioca Engenharia.

Nesse contexto, a consolidação do território nacional emergiu como “recurso simbólico para a legitimação do Estado” (Becker e Egler, 1992, pág. 67). O governo brasileiro nas primeiras décadas do século vinte priorizou o desenvolvimento dos transportes, das comunicações e dos serviços urbanos operados por capitais internacionais. Um exemplo da intervenção estatal no desenvolvimento dos transportes no Brasil se deu no setor de transporte aéreo.

Na escala mundial, de acordo com Silva (1991, pág. 43), as décadas de 1920 e 1930 foram fortemente influenciadas pelos progressos internacionais do sistema de transporte aéreo, como por exemplo, o surgimento dos voos internacionais, com ligações transoceânicas conformando-se uma rede por todo o mundo. A incorporação progressiva de passageiros, a confiabilidade no transporte aéreo despertou uma demanda progressiva, o que fez com que surgissem diversas companhias aéreas bem sucedidas, muitas delas impulsionadas pelos Estados.

No Brasil o Correio Aéreo Militar, subordinado ao Exército, forjou progressivamente a incipiente malha aérea nacional, e impulsionou a demanda por infraestrutura aeroportuária. Em 1927 se formaram as primeiras empresas de transporte aéreo regular, Varig e Cruzeiro do Sul, e em 1931, o presidente Vargas criou o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), que mais tarde se tornou o Departamento de Aviação Civil (DAC), subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas. O DAC foi criado como órgão que tinha como finalidade o planejamento, e desenvolvimento das atividades da aviação civil pública e privadas. O referido órgão regulamentou os serviços aeronáuticos, impulsionando a construção de aeroportos e a abertura de concorrências públicas para exploração das linhas aéreas comerciais (Pereira e Faria, 1997, pág. 16).

O intervencionismo estatal no setor de transporte rodoviário também se iniciou, entre as décadas de 1920 e 1930, quando se instalaram no Brasil indústrias automobilísticas que foram atraídas para a cidade de São Paulo devido às condições infraestruturais presentes, principalmente pela dotação de forte rede ferroviária e urbana herdada do complexo exportador cafeeiro. A chegada das indústrias automobilísticas-Ford e GM⁷⁹- na década de 1920, foram fundamentais para que o Estado brasileiro

⁷⁹A escolha para construção do segundo edifício da fábrica General Motors em São Caetano do Sul esteve associada à presença da Ferrovia Santos-Jundiaí (Botelho, 2000, pág. 62).

ampliasse recursos e investimentos em infraestrutura rodoviária, o que levou a uma concentração de indústrias ao longo de importantes linhas ferro-rodoviárias. A forte articulação entre o sistema de transporte, indústria, e urbanização em São Paulo⁸⁰ foi ilustrada por Camargo,

[...] fundamentalmente **dos anos 30 em diante, inicia-se um surto industrial que trilha os eixos ferroviários em torno da Capital: a Santos-Jundiaí** impulsiona as atividades econômicas em Santo André e São Caetano, e, ao longo da Central do Brasil, surgem pequenos núcleos industriais, mas principalmente as chamadas “cidades dormitório”⁸¹, voltadas de início para as empresas da capital e mais recentemente para outros núcleos industriais da Região. Após a Segunda Guerra, de modo especial depois de 1960, através das rodovias, São Bernardo e Diadema a Sudeste, Guarulhos ao Norte e Osasco a Noroeste passam, em momentos diferentes, por um rápido processo de industrialização. Cada um desses núcleos cria sua própria periferia. (CAMARGO, 1976, pág. 29, grifo nosso)

As articulações entre o sistema de transporte, indústria e a urbanização contribuíram para a passagem no campo político a uma “completa adesão”, nos dizeres de Beckler e Egler (1992, pág.73), das oligarquias cafeeiras – liberais - e posteriormente industriais, ao modelo intervencionista regulador do Estado. Segundo os referidos autores, através da legitimação do poder público, tornou-se possível que a formação do Estado se sobrepusesse a formação da nação no Brasil.

A aliança entre o Estado e o capital em Minas Gerais forjada através dos grandes projetos associados ao binômio energia e transporte (o período entre as décadas de 1920 e 1950)

Em Minas Gerais a expansão capitalista, apresentou especificidades que foram determinantes no processo de industrialização, quando comparada ao Rio de Janeiro e

⁸⁰Para ver mais sobre os principais eixos rodoviários por onde se realiza a dispersão urbano-industrial de São Paulo em direção ao interior, cf. Bordo (2005).

⁸¹ Segundo Camargo (1976, pág. 29-30), o crescimento demográfico “vertiginoso” posterior, entre as décadas de 1960 e 1970, associados à grande quantidade de terrenos que aguardavam a valorização, fez surgir bairros muito distantes do centro da cidade, distanciando cada vez mais a população trabalhadora dos seus locais de trabalho, “acentua-se o processo de criação de “cidades dormitório”, verdadeiros acampamentos desprovidos de infra-estrutura. Neste contexto, além do trabalho e moradia, os transportes passam a ser um dos problemas cruciais.”

São Paulo que desde o início do século XX promoviam a concentração industrial e já conformavam uma divisão do trabalho inter-regional. Nesse sentido, é importante destacar que a ação do governo mineiro, na tentativa de superar o atraso relativo aos referidos estados, foi fundamental para dar suporte e conduzir o desenvolvimento das forças produtivas, bem como para ensejar a urbanização no Estado. Como bem sintetizou Diniz,

Já no final dos anos de 1930, **o Estado se lançava na experiência de montagem de um sistema energético** de propriedade governamental. Em 1940, lançou a primeira experiência brasileira de montagem de cidade industrial, construindo Contagem. Assimilou o debate sobre planejamento, que se tratava a nível nacional na década de 1940, e elaborou seu plano de governo, na convicção de que a industrialização era a única saída para superar o atraso econômico e que essa só poderia ser **orientada e promovida, através de uma ação coordenada do setor público.** (DINIZ, 1981, pág. 17, grifo nosso)

O setor dinâmico da economia mineira, até a década de 1930 centrava-se na indústria alimentar de laticínios e açúcar. A indústria siderúrgica que era inexpressiva no início da década cresceu após ter sido objeto de atuação mais incisiva do governo em associação ao capital estrangeiro. O governo atuou através de isenções tributárias, créditos subsidiados, e redução de fretes. A indústria respondeu bem aos estímulos governamentais. Nesse contexto, a Cia. Siderúrgica Mineira, instalada em Sabará, foi incorporada pela Cia. Siderúrgica Belgo Mineira, que expandiu suas atividades devido a criação da ligação ferroviária que ligava a capital Belo Horizonte à cidade de João Monlevade.

Diversas outras pequenas siderúrgicas também foram incorporadas pelo capital estrangeiro, o que resultou no final da década de 1930 na elevação da participação do setor metalúrgico na economia mineira. Este crescimento da participação da siderurgia na economia colocou Minas Gerais em uma posição privilegiada despontando como grande parque siderúrgico do país. Cabe destacar, que apesar do atraso relativo, Minas Gerais antecipou-se não apenas na industrialização, mas também na ação de planejamento do Estado e na presença de investimentos estrangeiros que iniciaram na década de 1920. (DINIZ, 1981)

Naquele período, devido à política econômica governamental Belo Horizonte tornou-se o mais importante centro industrial, comercial, financeiro e mercado consumidor do Estado (Diniz, 1981, pág. 25-35). A capital do Estado foi planejada e construída ao longo da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1895. Segundo Villaça (1998, pág. 267-268), a cidade nasceu antes do zoneamento, entendido como forma pela qual o Estado regula o uso e a ocupação do solo urbano, a simplicidade de seu plano se resumiu a um projeto viário dotado da localização de escassos edifícios públicos.

A presença da ferrovia influenciou fortemente os eixos leste e oeste de expansão inicial da cidade. Costa apresenta bem a morfologia urbana de Belo Horizonte naquele período,

Favelas, sobrados neoclássicos, edifícios públicos monumentais e casario do funcionalismo, ruelas e grandes avenidas, subúrbio e centro, nascem todos simultaneamente nessa cidade de contrastes planejada para ser modelo. As características básicas do espaço urbano gestadas no começo do século estão presentes nos dias atuais: baixa densidade de ocupação, retenção de áreas vazias equipadas, intensa atividade imobiliária, controle do acesso à cidade através do mercado de terrenos, **e a ação do Estado.** [...] Nesse contexto, **os bondes merecem especial atenção por representarem um traço marcante da paisagem urbana de Belo Horizonte [...]** símbolo da centralidade Belo Horizontina [...] meio de circular pela cidade [...] até meados dos anos 40 [...] meio de transporte da metrópole em formação, inicia inexorável curva descendente, rumo à extinção na década de 60. (COSTA, 1994, pág. 54-55, grifo nosso)

É nesse contexto que na década de 1930, foi criado em Belo Horizonte o campo de aviação da Pampulha⁸², em uma aérea pantanosa dentro de uma antiga fazenda, como resultado do interesse da Aviação Militar em implantar uma unidade de pouso de seus aviões militares em Belo Horizonte, para realizar uma ligação do Correio Aéreo Militar entre o Rio de Janeiro e Fortaleza.

Vale notar, que muito embora o desenvolvimento da aviação civil fosse recente no Brasil e no mundo, já na primeira metade da década de 1930, tão logo o Aeroporto da Pampulha tornou-se apto para a aviação comercial, foram realizados voos exploratórios de aterrissagem na Pampulha pela Viação Aérea São Paulo (VASP) e também pela Empresa Aérea Panair do Brasil (Panair), subsidiária da Panair Americana.

⁸² A morfologia do Aeroporto da Pampulha e do entorno aeroportuário será apresentada no capítulo 4.

As referidas empresas passaram a disputar a concessão da linha aérea comercial entre o Rio de Janeiro e Belo Horizonte. No entanto, devido a disputas políticas entre paulistas e mineiros, o governador Benedito Valadares optou pela Panair, que passou a operar a linha comercial RIO-BHZ-RIO no aeroporto da Pampulha. (PEREIRA e FARIA 1997, pág. 18-25)

Havia naquele período um forte clima de otimismo em torno do desenvolvimento de Belo Horizonte que vivia um momento de intenso crescimento urbano, conduzido pelo Estado, através da implantação de uma zona industrial ao longo da estrada de ferro Central do Brasil, e, também através, do desenvolvimento do bairro Pampulha, com as obras de represamento e a construção da barragem do rio Pampulha após a implantação do aeroporto (Pereira e Faria 1997, pág. 26-29).

Por outro lado, devido a problemas conjunturais, decorrentes da crise do café e a grande corrente emigratória para outros estados⁸³ da Região Sudeste, todas as transformações ocorridas na década foram insuficientes para evitar a crise econômica do Estado no final da década de 1930. Além disso, outros fatores podem ser apontados como causa da crise. Dentre eles, o fato de que embora o Estado contasse com uma população de quase sete milhões de habitantes em 1940, apenas cerca de dois milhões era urbana⁸⁴, e estavam espalhados em pequenas cidades. A crise também foi parcialmente explicada pela precariedade da infraestrutura. Apesar da relativa expansão rodoviária, houve um aumento de 5.400 km, entre 1923 e 1930, e, também, da expansão ferroviária, propiciada pela criação da Rede Mineira de Viação em 1932, subvencionada pelo Estado. Os altos custos de manutenção do sistema de transporte elevaram o déficit público. A energia e o sistema de iluminação, também eram precários, e obrigava os empresários a investirem em eletrificação o que elevava os custos de produção inibindo os investimentos. (DINIZ, 1981, pág. 35-38)

Todos esses fatores contribuíram para a conformação, durante a década de 1930, de uma tecnocracia, formada essencialmente por engenheiros da Escola de Minas⁸⁵, que

⁸³ De acordo com Wilson Cano (1989, pág. 68), a maior parte dos migrantes dirigiu-se para São Paulo.

⁸⁴ Belo Horizonte possuía cerca de 210 mil habitantes e já sofria com a especulação imobiliária. Devido à crise o governo foi obrigado a vender o sistema de bondes em Belo Horizonte. (Diniz, 1981, pág. 36-38)

⁸⁵ Atual Universidade Federal de Ouro Preto. Segundo Diniz (1981, pág. 41-42), a maior parte dos graduados na Escola de Minas era direcionada para os setores da administração pública, principalmente para estradas de ferro, ensino, e governo. Na década de 1950, a tecnocracia passou a atuar também na CEMIG, na década de 1960, estendeu sua atuação ao BDMG e na década de 1970 ocupou a administração pública como um todo.

associados aos militares, assumiram funções governamentais, juntamente com o Estado autoritário, essa aliança, aliada a conjuntura de estagnação econômica, segundo Diniz,

[...] leva para **dentro do aparelho de Estado uma ideologia desenvolvimentista** e moderna para os padrões da época, advogando a industrialização como saída para o atraso econômico mineiro, antecipando-se mesmo ao próprio setor empresarial. Como o setor privado não era capaz de responder a tal inquietação pensava-se que **caberia ao setor público esta tarefa, pelo menos no aproveitamento de alguns recursos minerais e na construção da infraestrutura**. (DINIZ, 1981, pág. 41, grifo nosso)

Como posto por Diniz (1981, pág. 42-43), o desejo de transformar Minas em um grande centro industrial apoiou-se nas possibilidades de aproveitamento dos enormes recursos naturais, com a expansão da siderurgia e também no desenvolvimento de grandes projetos estratégicos associados:

- A indústria do alumínio;
- A indústria aeronáutica;
- As oportunidades geradas pelo contexto macroeconômico de crescimento industrial do país;
- Ao crescimento do mercado urbano e industrial de Belo Horizonte;
- A resolução de problemas associados a comunicações pela melhoria do sistema de transporte ferroviário;
- A execução de um plano rodoviário de articulação de Belo Horizonte com as demais regiões do Estado, para transformá-la em centro econômico.

Chamamos aqui a devida atenção para o grande projeto associado ao alumínio e a indústria aeronáutica, que na verdade faziam parte de um projeto maior de amplitude do Governo Federal e que se enquadravam na montagem da indústria aeronáutica brasileira. O grande projeto consistia em três projetos associados: uma fábrica de motores de avião no Rio de Janeiro; uma fábrica de alumínio, insumo necessário para a construção dos aviões, em Ouro Preto; e uma fábrica de aviões e hidroaviões em Lagoa Santa. O Ministério da Viação abriu a concorrência para a instalação da fábrica de aviões em Lagoa Santa, entre 1938-1939, com a exigência de construção em um ano e também da participação de mão de obra e técnicos nacional. “A fábrica de aviões de Lagoa Santa havia sido um projeto visionário. Seu irrealismo, dada às condições da época, dispensa maiores comentários da razão de seu fracasso” (Diniz, 1981, pág. 51).

O grande projeto associado ao transporte ferroviário também tinha um forte peso para o alcance das metas de exportação da produção siderúrgica, por isso considerou-se importante o reaparelhamento da Estrada de Ferro Vitória-Minas, e Central do Brasil para a exportação dos minerais. No projeto rodoviário, a principal obra foi a ligação entre Belo Horizonte e Uberaba no início da década de 1940. A escolha do Presidente Getúlio Vargas em sediar um novo projeto siderúrgico estatal, a Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda no Rio de Janeiro frustrou os planos do governo mineiro, que desejava sediar o referido projeto, e, por isso, via seus poderes políticos diminuídos diante do Estado Novo. Além disso, a falta de energia elétrica, que era controlada pelo grupo estrangeiro Bond and Share, necessária para assegurar a expansão industrial em Belo Horizonte, levou o governo a implantar em 1940 o plano da cidade industrial de Contagem.

A escolha da localização da cidade industrial se deu fora do núcleo urbano de Belo Horizonte e seu sistema energético também se instalou fora dos domínios da Bond and Share. “Paralelamente procedeu-se uma verdadeira política de promoção e atração de indústrias. Ao que consta, o Governador Benedito Valadares sensibilizado pela tecnocracia nascente, empenhou-se diretamente nesta promoção, convocando industriais e pressionando-os no sentido de se instalarem na nova cidade industrial.” (DINIZ, 1981, pág. 47-54)

Na escala nacional o período entre as décadas de 1940 e 1950 também foi muito importante para o desenvolvimento e consolidação do setor aéreo no Brasil com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, a formação da Força Aérea Brasileira (FAB), e do Correio Aéreo Nacional. Nesse período surgiram cerca de vinte empresas de transporte aéreo no Brasil, a frota de aeronaves ampliou consideravelmente e criaram-se centenas de aeroclubes, para a formação de pilotos. Houve também a construção de uma rede de aeroportos pavimentados durante a guerra. (SILVA, 1991, pág. 43)

Em Belo Horizonte o número de voos expandiu-se consideravelmente, através da ligação entre a capital com cidades do interior do Estado e com outras cidades do país. Vale lembrar, que naquele período devido ao “processo de extraordinário

crescimento urbano” demográfico⁸⁶ e de área urbanizada⁸⁷ (Costa H., 1994, pág. 55), ocorreram tentativas de racionalizar a expansão do espaço urbano de Belo Horizonte, através da verticalização do centro e da valorização pelo Estado de áreas externas à Avenida do Contorno.

O aeroporto da Pampulha considerado longe da cidade, localizado a cerca de dez quilômetros do centro da cidade, passou por obras de pavimentação e ampliação da pista, para atender a crescente demanda na movimentação de passageiros e cargas, e para sua modernização. No entanto, devido a entraves burocráticos as obras foram paralisadas e o Aeroporto Carlos Prates⁸⁸ mais próximo ao centro da capital, passou a receber grande parte dos voos destinados a Pampulha. Diante deste problema, a Associação Comercial Mineira (ACM) pressionou a prefeitura para que pavimentasse a Avenida Pedro II pra facilitar o acesso ao referido aeroporto. (PEREIRA e FARIA 1997, pág. 30-34)

Como destacam Pereira e Faria,

As pressões do setor empresarial sobre o Poder Público, recuperar tendo em vista as melhorias do aeroporto revelam fragmentos de uma ação maior movida, desde início dos anos trinta, em prol do desenvolvimento global do Estado. [...] Logo a interferência, nem sempre sutil, do Poder Público na forma urbana. Induzido quase sempre pela instalação de equipamentos urbanos, o processo de ocupação de áreas não abrangidas pela Avenida do Contorno pode ser sintetizado pelo dualismo concentração-dispersão. Isto é, no primeiro momento, o novo equipamento atraía e concentrava a população, no segundo, provocava um processo de saturação, expulsando o excedente populacional para novas áreas, que por sua vez, demandavam a instalação de serviços de infra-estrutura urbana. (PEREIRA e FARIA, 1997, pág. 34-35)

Assim, buscamos demonstrar que o aeroporto é uma infraestrutura de transporte que demanda diversas formas de interação com seu entorno, sabemos que historicamente em todo o mundo e também no Brasil a presença do aeroporto como um

⁸⁶ A população de Belo Horizonte praticamente dobrava a cada dez anos no período entre 1940 e 1970, saltando de 211.377 habitantes em 1940 para 1.255.415 em 1970. Todavia a grande maioria dos migrantes era proveniente das áreas rurais do Estado. (COSTA, H., 1994, pág. 56)

⁸⁷ Costa, H. (1994, pág. 56) justifica a expansão urbana em Belo Horizonte, entre as décadas de 1950 e 1970, por uma conjunção de dois fatores. O primeiro relaciona-se a industrialização e intervenções públicas estruturadoras do espaço. E o segundo deve-se ao movimento do capital imobiliário que garante a sua própria reprodução através da diferenciação espacial.

⁸⁸ A morfologia do Aeroporto Carlos Prates será apresentada no capítulo 4.

equipamento polarizador é impulsionado e impulsiona o desenvolvimento urbano principalmente em sua vizinhança. Quando nos referimos à pressão exercida pela ACM para a pavimentação de uma avenida em Belo Horizonte para melhorar o acesso ao aeroporto, ou ao projeto das obras da Pampulha, é porque tentamos ressaltar que muito embora possa parecer somente um acessório dispensável ao texto, esses pequenos fragmentos da história revelam a dinâmica do movimento maior da produção das infraestruturas de transporte que a nosso ver sustentam as relações entre o Estado e o capital no urbano.

Logo, na década de 1940, houve também um grande esforço da prefeitura de Belo Horizonte no sentido de modernizar a área adjacente ao aeroporto com a construção do grande e arrojado projeto arquitetônico turístico da Pampulha, inaugurado em 1943. Além disso, foram realizadas doações de lotes às entidades filantrópicas religiosas e culturais e desapropriações para atrair população para áreas próximas ao aeroporto, nas áreas limítrofes da cidade. Nesse período inicia-se o projeto da Cidade Universitária na Pampulha, bem como se abriam acessos em partes da cidade onde não havia mais o controle oficial, a exemplo da Avenida Amazonas, que ligava a Cidade Industrial (parte oeste da cidade) ao centro de Belo Horizonte, e da Avenida Pampulha que era conhecida como Estrada Velha da Pampulha prolongamento da Avenida Pedro I. O projeto da Avenida Pampulha, assim como o projeto arquitetônico da Pampulha, também foi considerado “grandioso e previa pistas largas o bastante para dar vazão ao trânsito, que já se previa intenso, entre o novo bairro e seu complexo arquitetônico”. Em 1946 a Avenida Pampulha recebeu o nome de Avenida Antônio Carlos. (PEREIRA e FARIA, 1997, pág. 36)

Naquele período a preocupação do Estado com a moradia popular se traduziu pela criação de um conjunto de “residências operárias verticais”, denominado Conjunto IAPI, localizado no bairro Lagoinha considerado a “porta de entrada” da Pampulha, que já abrigava o aeroporto e, em breve abrigaria o moderno conjunto arquitetônico”. Além de ter sido idealizado como um bairro de elite, o movimento de ocupação intenso gerado investimentos governamentais consubstanciados pelos projetos arquitetônicos e de infraestrutura, contribuíram enormemente para a valorização dos terrenos na Pampulha, e conseqüentemente, para o crescimento da porção norte de Belo Horizonte. (PEREIRA e FARIA, 1997, pág. 38)

Como bem destacou Costa,

Ainda nos anos 40, a cidade foi irreversivelmente guiada para o norte, através da implantação da Avenida Carlos e do complexo da Pampulha, e para o oeste, através da continuidade da Avenida Amazonas e criação da cidade industrial. [...] **Dentro da mesma lógica de atuação do Estado – seguida de perto pelo investimento privado -, pode-se entender a implantação do espaço da Pampulha**, tendo como motor não propriamente a indústria, mas atividades culturais, residenciais e de lazer de altíssimo padrão, muito embora a expansão industrial tenha tido continuidade ao norte da Pampulha, nos demais municípios. (COSTA, H.,1994, pág. 56, grifo nosso)

O período da 2ª Guerra Mundial (1939-1945) foi em Minas Gerais um período de definição de projetos da mineração e metalurgia, em um contexto de acordos entre o Brasil, os Estados Unidos, e a Inglaterra, para o fornecimento de minério de ferro necessário a indústria bélica. A associação entre o capital estrangeiro e o governo brasileiro culminou na criação da Companhia Vale do Rio Doce, sob a tutela do Estado. Essa intervenção estatal bastante acentuada foi justificada pela incapacidade do capital nacional arcar com os custos devido à grandeza do projeto, pelo desinteresse do capital, e pela ideologia nacional-desenvolvimentista.

Esses fatores conjugados levaram a formação do tripé, traduzido pela aliança entre Estado, capital estrangeiro e capital nacional que se consolidou posteriormente em Minas Gerais. A construção da cidade industrial foi vagarosa e só se concretizou em 1946. A fábrica de aviões não se efetivou e a implantação da CSN implicou na perda da posição relativa de Minas e coibiu sua expansão frente aos demais Estados do Sudeste. Enquanto Minas tinha um cenário econômico crítico com indefinições, São Paulo consolidou-se como centro industrial desenvolvido e captador de mão de obra. (DINIZ, 1981, pág. 56-61)

Cabe ressaltar, como dito anteriormente, que apesar da idéia de planejamento ter sido concebida na década de 1930, foi apenas com o fim do Estado Novo que o planejamento passou a se consolidar no Brasil. O planejamento ficou mais evidente com a criação da Comissão de Planejamento Econômico em 1944. No entanto, como ressalta Diniz,

Os mineiros assimilaram antes de qualquer outro estado brasileiro as idéias de planejamento e da industrialização como caminho para a superação do atraso econômico, **daí**

sua precocidade em termos de elaboração de planos e montagem de infra-estrutura como suporte à industrialização. (DINIZ, 1981, pág. 62, grifo nosso)

Em 1947, criou-se o Plano de Recuperação Econômica, com vistas à superação do atraso de Minas, que era justificado dentre outros fatores pela carência de infraestrutura de transporte que fragilizava a integração interna e externa do Estado. Embora o plano envolvesse diversos projetos a grande preocupação era garantir a industrialização. Por isso, “78% dos investimentos previstos pelo plano destinavam-se a transportes e apoio a industrialização e 67% exclusivamente à energia e transporte” (Diniz, 1981, pág. 63).

O referido plano previa também a montagem de uma grande rede frigorífica e uma fábrica de adubos, além da construção de uma segunda cidade industrial em Santa Luzia, município localizado ao norte de Belo Horizonte. No setor ferroviário, o referido plano logrou pouco êxito, devido aos déficits das empresas de transporte. O reaparelhamento desse setor assim como do setor elétrico se tornaram inviáveis devido à falta de recursos do governo. Assim, os grandes projetos de Minas não alcançaram os resultados desejados, mas apesar disso, o esforço do Estado para promover a concentração industrial se consolidou nas décadas seguintes, principalmente no entorno de Belo Horizonte e nas cidades mineradoras do Estado. (DINIZ, 1981, pág. 62-67)

Os grandes projetos de infraestrutura que consolidaram o Estado, o capitalismo e o planejamento no Brasil (o período entre 1950 e 1960)

Os anos após a Segunda Guerra Mundial foram marcados por grande crescimento do capitalismo mundial. De um lado, este crescimento foi sustentado por indústrias, “os carros, a construção de navios e de equipamentos de transporte, o aço, os produtos petroquímicos, a borracha, os eletrodomésticos e a construção se tornaram propulsores do crescimento econômico” (Harvey, 2007 pág. 124), em regiões específicas principalmente dos Estados Unidos e do Japão. Por outro lado, o crescimento do capitalismo mundial, requereu novos reposicionamentos do grande capital associado ao Estado. Não foram raros, os casos de países em que o peso do Estado na economia, como demandante de bens e serviços foi superior ao das

exportações e da atividade privada. O crescimento do capitalismo mundial se sustentou de acordo com Harvey,

(...) na reconstrução patrocinada pelo Estado de economias devastadas pela guerra, na **suburbanização** (particularmente nos Estados Unidos), na **renovação urbana**, na **expansão geográfica dos sistemas de transporte e comunicações e no desenvolvimento infra-estrutural** dentro e fora do mundo capitalista avançado. Coordenadas por centros financeiros interligados. (...) **O Estado teve de assumir novos (keynesianos) papéis e construir novos poderes institucionais.** (HARVEY, 2007, pág. 125, grifo nosso)

De acordo com Cano (1989, pág. 62-64) esta reconstrução principalmente na Inglaterra, Alemanha, Japão, fez emergir um amplo esforço de recursos e reflexão para colocar em prática a reconstrução. A necessidade de reconstrução induziu a teoria econômica a retomar Keynes e o planejamento. A destruição de diversas cidades européias e japonesas “levou a um esforço físico de reconstrução e reurbanização, do qual derivou, também, importante esforço de teorização sobre a questão urbana e a questão regional” (Cano, 1989, pág. 63).

Os países capitalistas subdesenvolvidos, mesmo não tendo sido destruídos fisicamente pela guerra, foram fortemente estimulados pelas políticas de reconstrução até o início da década de 1950. Nesse contexto, a América Latina começou a pensar criticamente, principalmente através dos estudos da CEPAL⁸⁹, sua estrutura socioeconômica e seu processo de crescimento, marcado por um setor moderno industrial e uma agricultura retrógrada. A heterogeneidade estrutural deveria ser perseguida. No entanto, segundo Cano, os problemas estruturais herdados,

[...] e a relativa incapacidade de os agente econômicos privados proporcionarem o necessário avanço sócio-econômico dessas economias, **caberia ao Estado o papel crucial deste processo.**

⁸⁹Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL), foi criada pela ONU em 1948, com o objetivo de monitorar e fomentar políticas de desenvolvimento econômico na região. De acordo com Cano (1989, pág. 64), o pensamento da Cepal incluía reformas políticas e econômicas em diversos campos, como a reforma agrária, a marginalidade social, o avanço da industrialização, a modernização urbana, o comércio internacional. “A economia política da Cepal, tinha claro, portanto, o fato de que a dicotomia entre o atraso agrícola e o elevado grau de uma perversa distribuição de renda. Ao mesmo tempo em que apontava a industrialização como o motor necessário para a inserção do progresso transformador, colocaria o problema da distribuição de renda como uma questão essencial para a busca das transformações e para o atingimento dos objetivos democráticos” (Cano, 1989, pág. 64).

Sua responsabilidade na conclusão das transformações estruturais necessárias para se atingir aqueles objetivos mais gerais do desenvolvimento econômico e social e do resgate da pobreza e das misérias nacionais seria elevada. **Daí a necessidade da expansão do papel do Estado na economia.** [...] De fato, a questão urbana latino-americana, e notadamente, a brasileira, é um retrato dessa discussão. A manutenção do atraso agrícola em certas áreas, convivendo com a modernização em outras, é a grande responsável pelo imenso êxodo rural, que transformou nossos países de predominantemente rurais em majoritariamente urbanos. (CANO, 1989, pág. 64, grifo nosso)

Diversos estudos⁹⁰ realizados no pós-guerra sobre a economia brasileira mostravam de acordo com Tavares et.al. (2010, pág. 51), que “o estrangulamento, sobretudo dos setores de energia e infraestrutura impunha novos investimentos, a fim de se impulsionar a industrialização desejada”. Diante desse contexto, no Brasil houve o que Beckler e Egler (1992, pág. 67) definiram como “um processo de industrialização politicamente dirigido”, que se baseou naquilo que se convencionou chamar de modelo “tripé” de desenvolvimento, uma associação entre o capital internacional monopolista - na produção de bens duráveis -, o capital estatal - na produção de bens de produção - e o capital privado nacional - na produção de bens não duráveis. Esse período foi bem descrito por Oliveira,

O Estado brasileiro, não por inspiração doutrinária nem ideológica, é forçado pelas próprias necessidades de reprodução ampliada do capital a penetrar em espaços produtivos que antes não estavam sob seu controle e nem sob seu comando. Assiste-se aí o crescimento disso que hoje se está chamando o setor produtivo estatal. O Estado brasileiro é levado por essas necessidades (...) para potenciar a própria acumulação industrial - a penetrar em espaços produtivos que lhe estavam vedados. (OLIVEIRA, 1982, pág. 47)

O capitalismo monopolista brasileiro se afirmou em uma nova lógica que se apresentou não apenas através da produção direta por meio do setor produtivo estatal,

⁹⁰ Grande parte dos estudos foi elaborada pelo Grupo Misto de Estudos BNDE-CEPAL. Através deste grupo a Cepal iniciou sua presença no Brasil em 1952. O referido grupo foi “criado em 1953 para estudar a aplicação à economia brasileira dos métodos de planejamento e propostas elaboradas pela Cepal. Formado por técnicos do BNDE e da Cepal, sob a presidência de Celso Furtado, o grupo realizou análises da situação financeira, dos gargalos do desenvolvimento, para direcionar os investimentos no sentido de superá-los. Os resultados desse relatório serviram de base para a elaboração do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek. As atividades desse organismo foram encerradas em 1957”. (SANDRONI, 1999, pág. 274)

mas também porque o Estado passou de “forma invisível”, a ser o articulador geral da economia. Houve “uma extrema politização da economia”, ou seja, diminuiu o distanciamento entre Estado e a economia, as crises econômicas passaram a ser também políticas. O Estado passou a arbitrar a distribuição do excedente social, entre grupos monopolistas, equacionando seus próprios interesses com a coalizão de forças dominantes do capital monopolista, principalmente privilegiando demandas das classes médias urbanas, o que fez aumentar e polarizar o fosso entre as classes sociais. (OLIVEIRA, 1982, pág. 48-53)

Nesse sentido, o planejamento regional também se tornou uma poderosa ferramenta estatal para o fortalecimento e desenvolvimento econômico no Brasil. Na visão de Egler (2007, pág. 210-211) o planejamento regional deve ser entendido como “instância de ajuste entre políticas públicas e interesses territorializados” que adquire grande expressão no pós-guerra com as teses de Gunnar Myrdal, que atribuía ao Estado um grande peso na condução da política econômica, além de Albert O. Hirschman, Douglas C. North, autor da Teoria da Base de Exportação, e Jacques Boudeville, cujos estudos - sobre região homogênea e polarizada como formas de exercer forte peso na economia nacional - convergiam com os trabalhos de François Perroux autor da Teoria dos Pólos de Crescimento. As idéias de Boudeville destacavam que os instrumentos de política regional devem orientar os pólos de desenvolvimento urbano, e a integração do território nacional passa a ser um elemento prioritário para harmonizar o crescimento e reduzir as desigualdades regionais (Lima e Simões, 2009, pág. 11).

A Teoria dos Polos de Crescimento influenciou significativamente a formulação e a condução de políticas regionais ao redor do mundo, e especialmente na América Latina foi apropriada para a promoção da integração econômica dos mercados nacionais. Todas as recomendações de políticas econômicas dos referidos pesquisadores foram traduzidas e sintetizadas por um modelo de intervenção estatal, denominado por Desenvolvimentista, no qual a industrialização é considerada o “passaporte” para a superação da pobreza e do subdesenvolvimento, “por esse motivo, a mesma deveria ser planejada, apoiada e conduzida pelo Estado [...] capaz de articular diferentes atores e realizar investimentos nos mais vaiados setores e regiões, ampliando os efeitos de encadeamento do setor produtivo e os efeitos de transbordamento entre regiões” (Lima e Simões, 2009, pág. 32).

Segundo Egler (2007), Perroux foi um dos maiores expoentes da questão regional porque centrou sua análise na relação entre o Estado, o capital e o território. Segundo o referido autor nenhum outro país levou tão longe as concepções de Perroux como o Brasil entre as décadas de 1950 e 1970⁹¹. As idéias do planejamento regional consubstanciaram-se nos diversos planos estatais no Brasil: SALTE (1947), Trienal (1963-65), PAEG (1964), Decenal (1966), PED (1967), Metas e Bases (1971), I PND (1972) e II PND (1974). Alguns destes planos serão aqui destacados porque foram considerados mais importantes em termos de intervencionismo estatal na produção das infraestruturas e tiveram importantes desdobramentos para a expansão capitalista no Brasil.

Assim, a partir da década de 1950 o planejamento estatal passou a ser ainda mais preponderante para garantir o desenvolvimento do capitalismo no Brasil. O Plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transporte, Energia), de 1947 a 1951, executado durante o governo Gaspar Dutra, foi direcionado para obras públicas. O referido plano foi considerado por razões da conjuntura econômica e política um fracasso. Deixou apenas a construção de alguns hospitais, e viabilizou o término das rodovias, Rio-Bahia e Rio-SP (Dutra). No setor energético foram executadas as obras da usina de Paulo Afonso. O Plano Trienal e o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG) foram considerados uma “profissão de fé” do planejamento e visavam diminuir os desequilíbrios regionais, ambos buscavam com o controle da inflação por meio do arrocho salarial e do equilíbrio da balança de pagamentos. Destacamos também o Plano de Metas, implementado entre 1956 e 1960. O Plano de Metas, dentre outras medidas, contemplava principalmente a expansão dos setores energéticos e de transportes e o crescimento da indústria de base.

Dentre os setores contemplados pelo referido plano destacaram-se primeiramente o de “energia, com 43,4% do investimento, subdividido nas metas de energia elétrica, energia nuclear, carvão mineral, produção e refino de petróleo. O

⁹¹ No Brasil, a Teoria dos Pólos, principalmente após 1973, passou a ser a estratégia governamental de atuação sub-regional, através da implantação dos Pólos de crescimento, para organizar o território para a acumulação, através da escolha de “locais privilegiados, capazes de interligar os circuitos nacionais e internacionais de fluxos financeiros e de mercadorias” (Egler, 2007, pág. 214). Lima e Simões (2009) oferecem uma importante discussão conceitual e empírica sobre as Teorias do Desenvolvimento Regional e os desdobramentos das políticas econômicas advindas dessas teorias adotadas pelo Estado no Brasil no período pós-guerra.

segundo setor era o de transportes, que abrangia 29,6% do investimento e compreendia as metas de reaparelhamento ferroviário, construção ferroviária e rodoviária, pavimentação de rodovias, serviços portuários e de dragagem, marinha mercante e transportes aeroviários”. (TAVARES et. al., 2010, pág. 51-53)

No caso específico do desenvolvimento brasileiro no pós-guerra, Serra (1982) reafirma a importância de centrar a análise a partir do Estado e das empresas transnacionais, pois foram fundamentais para a consolidação da indústria manufatureira no Brasil. Associado a isso, houve uma profunda modificação na estrutura social, com uma ampliação significativa da População Economicamente Ativa (PEA), nos serviços urbanos, com expressivo aumento nos níveis de escolaridade, renda e emprego. A concentração demográfica e a emergência de um mercado interno foram fundamentais para dar suporte ao processo de industrialização ancorado no planejamento territorial conduzido pelo Estado.

De igual modo, Furtado (2008, pág. 330) acrescenta que a partir de 1920 até a década de 1950 ocorreu, devido o binômio urbanização-industrialização, intensificado após a Segunda Guerra Mundial, um forte crescimento e concentração da renda nacional em São Paulo.⁹² A participação do Estado como característica marcante do processo de desenvolvimento do capitalismo monopolista ocorreu não apenas por meio de suas funções monetárias e de controle do mercado de trabalho ou na provisão de bens públicos, mas principalmente por ter sido o definidor, articulador e sustentador financeiro dos grandes blocos de investimento que modificaram estruturalmente a economia do pós-guerra. O Estado foi o responsável pela criação de toda infraestrutura e produção direta de insumos para a industrialização pesada. Sua ação estava diretamente associada ao incentivo de grandes projetos industriais em conjunto com o capital estrangeiro. Segundo Serra coube,

(...) ao Estado assumir, de fato, o papel de principal instrumento de centralização financeira, coordenação dos grandes blocos de investimento, construtor da infraestrutura e produtor de matérias-primas e insumos básicos. A forma ea maior ou menor intensidade com que

⁹² Ao observar esta tendência no Brasil em 1956, Celso Furtado explicou que, “a tendência a concentração regional da renda é fenômeno observado universalmente, sendo amplamente conhecidos os casos da Itália, da França e dos EUA. Uma vez iniciado esse processo, sua reversão espontânea é praticamente impossível. Em um país da extensão geográfica do Brasil, é de esperar que tal processo tenda a prolongar-se extremamente.” (FURTADO, 2008, pág. 331)

assumiu esse papel, bem como a *performance* resultante, constituem **um elemento-chave para interpretar as particularidades do desenvolvimento brasileiro** em relação a outros *late-late-comers*⁹³, tanto quanto ou mais do que as características do chamado processo de substituição de importações. (...) o conjunto do setor público brasileiro atualmente responde por mais de 40 por cento da formação bruta de capital fixo⁹⁴ na economia. (SERRA, 1982, pág. 17-18, grifo nosso)

O período entre 1945 e 1962 marcou a entrada do Brasil nas etapas mais avançadas da industrialização moderna a partir de uma conjunção de fatores: a ampliação do mercado doméstico a partir de 1930; as políticas protecionistas em relação à indústria doméstica e apoio à substituição de importações; os investimentos estatais em infraestrutura de energia e transportes, a entrada massiva de capital estrangeiro, o crescimento da produção agrícola. Dentre os investimentos estatais na infraestrutura destaca-se o Programa Rodoviário Nacional, e a entrada do Estado na área de produção de energia elétrica em 1945. Como consequência desses investimentos houve o aumento da participação governamental direta nas referidas áreas. Os investimentos em subsectores de materiais elétricos, mecânicos e de transportes, que são representativos das atividades produtoras de bens finais duráveis, chegaram a crescer entre quarenta e oitenta por cento ao ano entre meados da década de 1950 e o início da década de 1960. (SERRA, 1982, pág. 21-24).

É nesse contexto que se iniciou uma guinada nos rumos da economia mineira, o governo de Minas passou a planejar através da Secretaria da Viação e Obras Públicas, e contratou estudos de viabilidade para definição de novos projetos. Assim, foi criado o Plano de Eletrificação, bem menos ambicioso que o Plano de Recuperação anteriormente mencionado. O Plano de Eletrificação era um planejamento do setor energético, e conseguiu aprofundar nas áreas consideradas importantes para o Estado

⁹³ Expressão criada pelo economista Albert Hirschman (1915-2012) para designar os países de industrialização tardia.

⁹⁴ A formação bruta de capital fixo (FBCF) se refere à medida estatística que se relaciona às riquezas acumuladas ao longo dos processos produtivos em uma sociedade, em seus aspectos físicos, sob a forma de ativos fixos (bens de capital) de longa duração, que se destinam a dar continuidade ao processo produtivo, e elevar o rendimento do trabalho, como por exemplo, “as obras de construção civil, as instalações de unidades produtoras, ou de infra-estrutura pública, pelas máquinas e equipamentos de transportes”. As economias em desenvolvimento tendem a uma rápida elevação da taxa anual da FBCF que podem superar as das economias desenvolvidas que já possuem a capacidade de infraestrutura estabelecida. (Kon, 1991)

depois dos estudos preliminares que se baseavam no Plano Nacional de Eletrificação e em planos internacionais.

Paralelamente esse período também foi fortemente marcado pela grande expansão urbana e econômica de Belo Horizonte acompanhado do grande crescimento populacional. No entanto, as contradições também já afloravam na distribuição da população no espaço da capital, pois o “direito à cidade” (Lefebvre, 1991), era determinado pelo setor privado do capital imobiliário (Costa, G., 1994, pág.59). Ao contrário dos setores de energia e transporte que tinham objetivos bem claros e definidos de crescimento direcionados pelo Estado, o setor habitacional era desprovido de políticas habitacionais satisfatórias. A carência habitacional resultante da não atuação estatal fez aumentar o processo de favelização e a invasão de terras na capital mineira (Costa, G., 1994, pág. 59).

Em 1951, quando Juscelino Kubistchek assumiu o governo de Minas, a dificuldade de implementação do Plano de Recuperação Econômica demonstrou para sua equipe os desafios de execução de grandes planos. No entanto, mesmo assim ficou clara e reforçada a idéia de que as principais causas do estrangulamento da economia do Estado eram energia e transporte. Este planejamento equacionou os problemas prioritários e culminou na criação das Centrais Elétricas de Minas Gerais (CEMIG) em 1952. Instaurou-se assim em Minas uma nova etapa política e econômica baseada no já conhecido binômio energia e transporte. (DINIZ, 1981, pág. 71)

Anos depois no plano nacional, quando se tornou presidente da república Juscelino Kubitschek defendia o prosseguimento do programa de eletrificação e infraestrutura iniciado no governo do Presidente Vargas. O período do governo Kubitschek (1956-1960) foi fundamental para que houvesse uma estruturação endógena do capitalismo nacional, com a mão do Estado direcionando grandes investimentos em infraestrutura, indústria e construção pesada. A conjunção desses fatores levou a iniciativa privada nacional e estrangeira a realizar investimentos independentemente do contexto internacional.

A elevação da participação do Estado na economia, principalmente através da execução do Plano de Metas⁹⁵, tornou possível que o Estado se antecipasse na

⁹⁵ No Brasil houve dois grandes planos de desenvolvimento voltados à industrialização moderna. O primeiro, Plano de Metas (1956-1961), e o segundo, II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) no governo Ernesto Geisel (1975-1979). A principal diferença entre eles “era que, no Plano de Metas, grande

construção da infraestrutura requerida para a integração do sistema industrial no eixo Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. O que favoreceu uma grande concentração dos recursos para a Região Sudeste do país. E mesmo dentro do Sudeste a distribuição dos recursos e investimentos não foi homogênea, houve uma disputa acirrada pela destinação dos recursos e investimentos do Plano de Metas entre São Paulo e Minas Gerais. Por outro lado, o Espírito Santo recebeu menos investimentos que os demais Estados do Sudeste equiparando-se ao que receberam os Estados do Nordeste do país. (TAVARES et. al., 2010, pág. 48)

Dessa forma, o Estado esteve sempre à frente do processo de construção da infraestrutura de apoio a industrialização, como observou Tavares,

Mas a história ensina que os países de industrialização retardatária não implantam, nem implantaram a indústria sem a presença direta ou indireta do Estado, com instrumentos de apoio que minimizam os riscos e reduzem os custos dos novos investimentos. Sem dúvida durante a segunda metade dos anos 1950 a política cambial e aduaneira do governo Kubitschek e o Plano de Metas acentuaram esse apoio e asseguraram o avanço do processo para setores da indústria pesada. O Plano de Metas, todavia, realizou uma divisão de papéis, tornando complementares os investimentos nacionais e estrangeiros, coordenados e implantados por meio dos grupos executivos. Estes foram criados com a função de formular e coordenar o cumprimento dos programas setoriais do governo Kubitschek. (TAVARES et. al. 2010, pág. 49, grifo nosso)

Dentre os grandes projetos estatais desenvolvidos durante a Segunda Guerra até meados dos anos de 1950, destacaram-se ainda os empreendimentos relacionados à produção de minério de ferro (Companhia Vale do Rio Doce), barrilha e soda cáustica (Companhia Nacional de Álcalis), aço (Companhia Siderúrgica Nacional) e aços especiais (Acesita)⁹⁶. Além dos referidos projetos, destacam-se também: a criação do

parte dos programas de investimentos foram cumpridos ainda naquele quinquênio (1956-1960), enquanto o II PND foi interrompido pela crise da dívida externa, completando-se apenas na primeira metade dos anos 1980". (TAVARES et. al. 2010, pág. 49)

⁹⁶As usinas siderúrgicas Acesita e Usiminas foram inicialmente responsáveis pela estruturação urbana no Vale do Aço, em seguida a instalação da Cenibra Celulose contribuiu juntamente com as primeiras para acentuar processos de segregação socioespacial no urbano, consubstanciados pela existência de cidades privadas, locais de reprodução da força de trabalho, que coexistem com cidades públicas, carentes de serviços urbanos coletivos, onde reside a população não absorvida pelas referidas empresas. (COSTA e COSTA, 2002, pág. 58-59). Sobre o papel do Estado na implantação das siderúrgicas no Vale do Aço, em

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) em 1952⁹⁷ que tinha como principais propósitos: a ampliação da infraestrutura de transporte e energia; a criação da PETROBRAS em 1953, monopólio estatal, para atividades de prospecção, produção e refino do petróleo, na busca pela auto-suficiência energética do país a longo prazo. (SERRA, 1982, pág. 22)

Cabe destacar, que a CEMIG também foi criada com o financiamento do BNDE, nesse período “havia absoluta sintonia entre as políticas econômicas de Minas e do Brasil [...] ajustada à idéia de empresa pública como suporte a expansão capitalista” (Diniz, 1981, pág.75). Além disso, destaca-se que todos os grandes projetos associados às referidas empresas estatais eram resultado da ideologia industrializante presente na América Latina que emergiu no pós-guerra. Havia um consenso presente nos países latino-americanos que enfatizava a necessidade de expansão do sistema energético através do Estado, o que ocorreu em diversos países como, Argentina, Colômbia, Chile, Paraguai, Venezuela, México e Costa Rica. (DINIZ, 1981, pág. 75)

No campo das infraestruturas de transporte a forte intervenção estatal também era abalizada por um consenso nacional da precariedade do setor para o avanço da industrialização. Os investimentos vieram em grande medida devido aos financiamentos do BNDE, como analisou Tavares et. al.,

A instalação do setor automotivo deve-se sem dúvida à atuação de Lucio Meira, que, no governo Kubitschek, seria ministro de Viação e Obras Públicas – além de presidir o BNDE –, posto em que **se dedicou a cuidar da infraestrutura rodoviária e da produção de veículos pesados. O fato de a oferta de**

Minas Gerais, e os impactos socioambientais na rede urbana, no período fordista em contraposição ao período pós-fordista, cf. Costa, H.(2000).

⁹⁷A criação do BNDE, no segundo governo de Getúlio Vargas, se deu no âmbito da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU). Em 1950, a referida comissão foi instituída com objetivo de analisar projetos que demandavam financiamento. O governo brasileiro receberia empréstimos em troca da facilitação da exportação de matérias primas, e se comprometeu a criar o Fundo de Reaparelhamento Econômico que também serviria aos financiamentos selecionados pela CMBEU. O Brasil assinou um memorando com o Banco Inter-Americano de Desenvolvimento (BID) e com Export-Import Bank (Exibank) para compor o fundo. Este acordo originou a lei 1.628, de 20 de junho de 1952 que criou o BNDE que se tornou o mais importante instrumento na elaboração de análises de projetos, e passou a ser o “braço do governo na implementação das políticas consideradas fundamentais à decolagem da industrialização”. O BNDE passou atuar como fornecedor de recursos para projetos que requeriam financiamentos em longo prazo, o que até aquele período não ocorria no sistema financeiro nacional. No início da década de 1980 ganhou a letra S, tornando-se Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). (BNDES, 2002, Anos 50)

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro50anos/Livro_Anos_50.PDF

infraestrutura ficar aquém das necessidades do desenvolvimento tornava urgente realizar os investimentos nos setores-chave de transportes e energia que ameaçavam estrangular o crescimento econômico. A industrialização já era vista como uma estratégia de desenvolvimento de longo prazo, e não apenas como mecanismo de defesa em relação às crises externa. **O aumento dos investimentos do Estado em infraestrutura e energia foi, em essência, financiado pelo Banco**, assim como um conjunto de projetos referentes a outros setores e segmentos industriais. O BNDE criou a capacidade de gerir e alocar recursos oriundos de incentivos fiscais e creditícios, e de avaliar operações em moeda estrangeira. Seguindo a trilha dos investimentos, também **os desembolsos do Banco com operações contratadas privilegiaram os setores de transporte e energia elétrica, que, juntos, somaram 75,9%** do total no período 1956-1960. Os sucessivos estudos realizados no pós-guerra sobre a economia brasileira mostravam que o estrangulamento, sobretudo dos setores de energia e infraestrutura impunha novos investimentos, a fim de se impulsionar a industrialização desejada. (TAVARES et.al., 2010, pág. 51, grifo nosso).

Em Minas Gerais na década de 1950 houve um grande avanço da infraestrutura. A ação do Estado no campo dos transportes direcionou-se principalmente ao sistema rodoviário. Durante a década de 1950 foram construídos mais de 3.500 km de estradas, através de uma forte aliança entre as grandes construtoras - como a Companhia Mendes Junior, Construtora Andrade e Gutierrez- e os financiamentos do BNDE e Banco do Brasil. Naquele período, “o Estado agiu como verdadeira alavanca nos moldes da acumulação capitalista, transferindo recursos públicos para empresas privadas”, balizado pelo Plano de Metas, quando “se empreendeu o colossal programa rodoviário e energético nacional”, nesse período também ocorreu à abertura de muitos campos de aviação em cidades do interior de Minas (Diniz, 1981, pág. 79,80).

Nesse contexto na década de 1950 foi criado o Serviço do Plano de Diretor em Belo Horizonte, cujo principal âmbito de atuação era desenhar vias. No final da década, os trabalhos desenvolvidos pela SAGMACS, instituição pioneira de consultoria no Brasil, apresentava estudos mais abrangentes que apontavam problemas urbanos e aspectos relacionados ao processo de metropolização em Belo Horizonte. No entanto, os referidos estudos foram arquivados devido à descontinuidade administrativa. (PLAMBEL, 1980).

Vale destacar, que no período do Plano de Metas “em termos de planejamento urbano e regional, o Brasil engatinhava, ainda não acumulara as aptidões necessárias”

(Tavares et.al. 2007, pág. 82). No entanto, diferentemente do que ocorria nos demais Estados do país, o traço desenvolvimentista da política econômica mineira continha aspectos que só se reproduziram na segunda metade da década de 1950 em outros estados brasileiros com a disseminação da ideologia de que as empresas públicas deveriam dar suporte e complementar a expansão das atividades produtivas das empresas privadas nacionais e estrangeiras.

Dessa forma, o Plano de Metas significou, a nosso ver, uma continuidade a nível nacional do “Binômios Energia e Transporte”. Nesse período, ocorreu em Minas Gerais, sob as orientações do Plano de Metas, a construção da USIMINAS entre 1958 e 1962, como primeira experiência brasileira de associação entre o capital público e estrangeiro (japonês) para atividade industrial. Foram também importantes à construção da Usina de Furnas⁹⁸ e Três Marias como antecipação a futura demanda da CEMIG, naquele período a industrialização passou a ser uma necessidade para o sucesso da CEMIG. As siderúrgicas Mannesmann, Belgo e Acesita expandiram sua produção assegurada pelo intenso processo de urbanização calcado na produção habitacional, e devido ao grande desenvolvimento do setor automobilístico. (DINIZ, 1981, pág. 90)

De igual forma, a construção de Brasília (meta-síntese), nova capital brasileira, constituiu-se em grande oportunidade para o desenvolvimento dos transportes, considerado o grande ponto de estrangulamento da economia mineira. Minas Gerais por ser passagem obrigatória que ligava os grandes centros Rio Janeiro e São Paulo à nova capital consubstanciou uma grande rede de comunicações estabelecida através da construção de importantes estradas que favoreceram a integração territorial do Estado,

⁹⁸ Nesse contexto é importante destacar que o crescimento das empresas da construção pesada no Brasil esteve diretamente associado ao incentivo governamental. Como se pode observar através do histórico da Empreiteira Mendes Júnior disponível no *site* institucional da empreiteira na *web*: “A porta de entrada da Mendes Júnior para a construção de obras de grande porte foi a Usina Hidrelétrica de Furnas. Em 1960, quando construía a barragem de Piumhi em Minas Gerais, a empresa foi convidada pela Central Elétrica de Furnas para erguer o núcleo de argila da barragem antes da cheia do rio Grande. Até então, a empresa havia realizado projetos de pequeno e médio porte. Naquela época, a hidrelétrica era considerada como um empreendimento prioritário para o desenvolvimento energético brasileiro pelo então presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek. Através desse projeto, a Mendes Júnior mudou a visão de que apenas as grandes construtoras estrangeiras eram capazes de executar obras daquele porte, abrindo caminho para outras empresas de engenharia do Brasil.” Disponível em: <http://www.mendesjunior.com.br/site/portugues/default.aspx?cmp=empresa/historico.aspx> . Acesso: agosto de 2013.

bem como sua ligação com os demais estados da Região Sudeste. (DINIZ, 1981, pág. 90)

Esse período de grandes obras rodoviárias demarcou a entrada de importantes empresas mineiras da construção civil na construção pesada. Como por exemplo, as empreiteiras Andrade e Gutierrez, Rabelo, Santa Bárbara, Mendes Junior, Construtora Brasil S/A. A maior parte dessas construtoras atuava principalmente na construção de rodovias, de hidrelétricas e ou em serviços de urbanização em Belo Horizonte. De acordo com Campos (2012, pág. 103-107), muitas dessas empresas tinham forte vínculo com Juscelino Kubitschek e com outros políticos mineiros.

Os trabalhos desenvolvidos por essas construtoras em Minas permitiram que durante o governo de Juscelino na presidência essas empresas estivessem em uma posição privilegiada de concorrência. E garantiu que elas participassem em posição de destaque na construção da maior parte dos grandes projetos associados à construção de rodovias, aeroportos, hidrelétricas no decorrer dos anos seguintes, principalmente durante o período do governo militar instaurado com o golpe de 1964. Importantes obras em escala nacional tiveram a participação das referidas empreiteiras mineiras como, por exemplo: as obras de urbanização e construção do Minhocão em São Paulo; a ponte Rio-Niterói no Rio de Janeiro; a Rodovia Transamazônica; o complexo Carajás; a Hidrelétrica de Itaipu; a Ferrovia do Aço; o parque siderúrgico da USIMINAS, além de diversos aeroportos pelo país.

A década de 1950 é também considerada consensualmente entre especialistas um marco no desenvolvimento do transporte aéreo, principalmente porque a Segunda Guerra Mundial revolucionou e projetou o setor aéreo em nível mundial e nacional, devido ao aprimoramento tecnológico, produtivo, de segurança e conforto (Silva, 1991, pág. 43). Em Belo Horizonte o aeroporto da Pampulha foi ampliado para atender à demanda crescente que a modernização em curso requeria, uma vez que o aeroporto não atendia mais ao grande crescimento do fluxo aéreo e das companhias aéreas. Num período de grandes obras no Estado, com a construção de estradas de grande porte, represas e siderurgias o aeroporto se tornou fundamental como suporte a aviação executiva. No período de construção da USIMINAS, a empresa mineira Líder, especialista em transporte executivo, chegou a criar uma ponte aérea para ligar Belo Horizonte a Ipatinga e assim atender a investidores, autoridades, políticos e técnicos responsáveis pelas usinas. Além disso, a referida empresa chegou a ser condecorada

pelos serviços prestados ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) durante a construção da BR 262. No período de construção de Brasília o aeroporto da Pampulha foi fundamental como aeroporto de cargas e para transportar pessoas e materiais relacionados às obras. (PEREIRA e FARIA, 1997, pág. 60-68)

Ainda dentro do Plano de Metas, no vetor científico tecnológico, os grandes projetos, que continham forte apelo nacionalista, se deram a partir do estímulo a setores considerados estratégicos, como a indústria aeronáutica, a indústria bélica, nuclear, e de computação. No segmento aeronáutico se destacou a criação em 1950 do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) filiado ao Comando Geral de Tecnologia Aeroespacial (CTA), com a finalidade de unir ensino, pesquisa e extensão. (BECKER e EGLER, 1992, pág. 130)

O CTA, hoje denominado Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), associado à construção da Rodovia Presidente Dutra (1951), principal via de ligação entre o Rio de Janeiro e São Paulo, tornou-se polo de atração para outros importantes centros de tecnologia. Como o Instituto de Pesquisas Espaciais (INPE) criado em 1961, que atraiu muitos outros empreendimentos industriais públicos e privados, que impulsionaram e consolidaram o processo de urbanização em São José dos Campos, no Vale do Paraíba.

Cabe destacar, que o CTA transferiu, com apoio estatal, os projetos que desenvolvia para a criação de outro importante empreendimento do setor aéreo nacional, a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER) em 1969. Devido a essa dinâmica do vetor tecnológico-científico associado ao setor de aviação civil e militar, a região do Vale do Paraíba se consolidou como pólo aeronáutico urbano bem sucedido, a ponto da cidade de São José dos Campos ser considerada a “Capital do Avião.”

Vale ainda reafirmar, que o período da década de 1960 também foi marcado pela consolidação da forte aliança entre o Estado e as empreiteiras nacionais. Segundo o histórico da Empreiteira Mendes Júnior disponível em seu sítio na Web destaca:

O processo de desenvolvimento econômico iniciado por Juscelino Kubitschek em 1956, que incluía o investimento em industrialização e infraestrutura, foi retomado em 1964. Enquanto isso, a Mendes Júnior buscava seu crescimento e expansão da atuação no mercado. De 1966 a 1972, a empresa

construiu as hidrelétricas de Cachoeira Dourada, Rio da Casca III, Jaguará e Boa Esperança.⁹⁹

Mais uma vez aqui retomamos a afirmação da importância do Estado, que através do seu “braço” BNDE, associado às políticas de planejamento, financiou os projetos infraestruturais essencialmente associados aos transportes e a construção pesada, que dariam suporte às condições gerais de produção, e que se inscreveram definitivamente naquele período como parte das estratégias do Estado para a expansão capitalista no Brasil. Como vimos no início deste capítulo, para atingir o desenvolvimento desejado (*catch up*), o Estado deve ter um sistema de crédito bem organizado, como no caso inglês. O esforço governamental brasileiro foi destacado pelo próprio BNDES¹⁰⁰:

Na primeira década de existência, o **BNDES** contribuiu **decisivamente, sobretudo com os investimentos em infra-estrutura, para que déssemos os primeiros passos na transição de país eminentemente agrário a potência industrial.** Nesse período surgiram novos órgãos, tanto de execução quanto de planejamento. [...] **O Estado passou a desempenhar papel complementar e paralelo ao setor privado,** direcionando seus investimentos não só para a infra-estrutura, mas também para os recursos humanos (ampliando a oferta de pessoal qualificado) e para determinadas indústrias carentes de capital. **O BNDES, um dos principais atores da estrutura econômica governamental,** passou por mudanças significativas ante a nova estratégia adotada. Em 1964, transferiu-se do controle do Ministério da Fazenda para o do Planejamento, conservando o status de autarquia. **A presença do Banco na expansão do setor energético, ferroviário e siderúrgico está na origem da decisão governamental de criar três empresas:** a Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA, 1957), a Centrais Elétricas Brasileiras SA (Eletrobrás, 1962) e a Siderurgia Brasileira SA (Siderbrás, 1973), que passaram a planejar e implementar seus projetos específicos. Assim, o BNDES ficou liberado para oferecer financiamentos a outros setores da economia, em especial a projetos da iniciativa privada, abrindo assim novas perspectivas de desenvolvimento. (BNDES 50 anos, 2002, Anos 60, grifo nosso).

Em Minas Gerais o aparato institucional que possibilitou os investimentos em grandes projetos também foi fundamental para o desenvolvimento das empresas

⁹⁹Grifo nosso. Disponível em:

<http://www.mendesjunior.com.br/site/portugues/default.aspx?cmp=empresa/historico.ascx>.

Acesso Agosto de 2013.

¹⁰⁰ Cf. SILVA Jr. (2009; 2013). O referido autor realiza um profundo estudo e análise crítica sobre a atuação do BNDES, em sua tese de doutorado e um artigo posterior.

capitalistas nacionais e estrangeiras no Estado. Devido ao financiamento do BNDE naquele período contemplar essencialmente a infraestrutura e grandes projetos, houve uma articulação dentro do Estado que culminou na criação do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) em 1963. O referido banco que reunia a tecnocracia mineira passou a ser responsável por estudos e planejamento da economia do Estado. No mesmo ano foi criado o Conselho de Desenvolvimento de Minas Gerais (CODEMIG) que posteriormente transformou-se em Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico. Em seguida, foram criados o Instituto de Desenvolvimento Industrial (INDI), a Secretaria de Planejamento e Secretaria de Estado da Fazenda, e a Fundação João Pinheiro. O fortalecimento do aparato institucional e a emergência da política de subsídios fiscais, o arranjo institucional possibilitou um grande apoio ao processo de industrialização no Estado que se consolidaria na década seguinte, e que se antecipou em relação aos demais estados do país.

O Estado e os grandes projetos de infraestrutura: a afirmação da expansão capitalista no território

Na escala mundial a década de 1970, foi marcada pelo fim da chamada “Era Dourada” do capitalismo devido à crise do sistema mundial. Dois fatores desencadearam a crise. O primeiro foi a quebra pelos Estados Unidos do acordo de *Bretton Woods*¹⁰¹, que se referia a conversibilidade do dólar em ouro. O segundo fator foi o “choque do petróleo”, período em que houve um aumento de 300% nos preços do barril deflagrado pela instabilidade política (Guerra do YomKipur) no Oriente Médio. A elevação do preço determinada pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) gerou déficits nas balanças comerciais de pagamento de diversos países importadores de petróleo, levando esses países a um processo de estagnação econômica. Apesar da crise mundial o Brasil, ao invés de tomar medidas restritivas para equilibrar a balança de pagamentos, escolheu seguir sua trajetória de crescimento interno,

¹⁰¹ Em 1971 ocorreu o rompimento do padrão ouro-dólar, estabelecido na Conferência de Bretton Woods de 1944. Em tal conferência os países deveriam converter suas moedas num padrão ouro-dólar, com o objetivo de promover a estabilidade econômica no pós-guerra. No entanto, em 1971 com o rompimento do acordo, pelos EUA, o dólar se tornou a moeda hegemônica no sistema financeiro internacional. Estabelecendo-se assim um novo padrão monetário internacional, com adoção do câmbio flutuante. (Ver BAER, Monica (1995).

favorecido principalmente pela grande entrada de capitais externos no país e pela elevação do consumo interno.

Nesse contexto, a década de 1970 no Brasil foi marcada pelo período do “Milagre” (1968-1973), e também por investimentos do Estado em o que se convencionou chamar de “grandes projetos”¹⁰² de engenharia voltados para investimentos no ambiente construído e no sistema de transportes, que impactaram profundamente a urbanização no território brasileiro. Estes projetos estavam contidos nos Planos de Desenvolvimento Nacional I (I PND 1972-1974) e II PND (1975-1979). Os referidos planos buscavam uma ocupação do território brasileiro, através da modernização e expansão da economia nacional articulada à economia internacional (BECKER e EGLER, 1992, pág. 144). Este período foi considerado como o ponto alto da intervenção estatal na economia.

O I PND, lançado durante a presidência de Emílio Médici, teve como principal objetivo preparar a infraestrutura para sustentar o crescimento econômico. Esta intervenção de caráter setorial se deu principalmente nos setores de transporte, telecomunicações, naval, siderurgia, e petroquímica. Destacaram-se no período do I PND a construção, da Usina Hidrelétrica de Itaipu, da Ponte Rio Niterói, e, da Rodovia Transamazônica (BR230). O II PND lançado pelo presidente General Ernesto Geisel, apresentava quatro eixos centrais que incluíam: “modificações na matriz industrial, através da participação da indústria pesada; acentuação da importância da empresa privada nacional; desconcentração regional da atividade produtiva; melhoria na distribuição de renda” (LIMA, 2011, pág. 39).

De acordo com Tavares et. al. no campo político o II PND,

[...] suscitou divisões no seio do governo e também na academia. Se, por um lado, a ampliação da oferta e o crescimento em “marcha forçada” apareciam como solução para **o Brasil se tornar a potência média com que o governo militar sonhara, por outro, acelerar o crescimento da economia por meio de megaprojetos cujos financiamentos eram provenientes de recursos públicos e externos soava uma temeridade.** O II PND trazia à tona uma das teses do pensamento da Cepal amplamente combatida pelos adeptos do autoritarismo do regime militar. O projeto de “Brasil Grande” enunciado no II PND de Geisel deixava transparentes as

¹⁰² Cf. Os grandes projetos da Amazônia: integração e subdesenvolvimento. *Cadernos NAEA9*. Belém: UFPA, 1987.

aspirações de o país vir a atingir o status de potência, pois, aproveitando-se da multipolaridade do comando do centro capitalista, o Estado brasileiro teria maior margem de manobra para agir oportunamente nas relações externas, comerciais e financeiras. (TAVARES et. al. 2010, pág. 161, grifo nosso)

Nesse sentido, a partir do II PND houve outro grande ciclo de acumulação instaurado no Brasil no qual se destacaram grandes projetos orientados para a exploração dos recursos minerais. O referido ciclo, ao contrário do Plano de Metas que priorizou a região Sudeste, esteve direcionado principalmente para as regiões Norte e Nordeste do país (Tavares et.al., 2010, pág. 80). No campo da infraestrutura o II PND tinha por objetivo ampliar investimentos do governo para conter os estrangulamentos decorrentes do aumento da produtividade da economia como um todo. “O Plano previa ainda investimentos em outros segmentos da vida econômica, como a valorização de recursos humanos, integração social, desenvolvimento social e urbano, desenvolvimento científico e tecnológico e integração nacional, o montante a ser mobilizado não era modesto.” (TAVARES et.al., 2010, pág. 161-166)

Cabe destacar, que o BNDE foi como dito anteriormente, o principal “braço” do Estado para o financiamento, com recursos¹⁰³ do PIS e do PASEP, de grandes projetos de empresas privadas nacionais voltados para o desenvolvimento econômico. No quadro a seguir pode-se observar o nítido foco do Banco em promover o desenvolvimento industrial, voltando-se essencialmente para a infraestrutura necessária para prover as empresas de matérias-primas, equipamentos, tecnologia, transporte, energia e comunicações.

¹⁰³ “O Fundo PIS-PASEP é resultante da unificação dos fundos constituídos com recursos do Programa de Integração Social - PIS, criado por meio da Lei Complementar nº 07, de 07 de setembro de 1970, e do Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PASEP, instituído pela Lei Complementar nº 08, de 03 de dezembro de 1970. Através da Lei Complementar nº 19, de 25 de junho de 1974, as arrecadações relativas aos referidos Programas passaram a figurar como fonte de recursos para o BNDES.” Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/BNDES_Transparente/Fundos/Pispas/ep/

Quadro 2
Programas do 1º Plano Quinquenal de Ação do BNDE, 1974-1978

PROGRAMA	OBJETIVO
Insumos básicos:	Aproveitar os recursos naturais disponíveis, assegurando o atendimento da demanda de produtos básicos e contribuindo para aliviar a pauta de importações. Seis subprogramas: Siderurgia, Química e petroquímica, Mineração, Metalurgia dos não ferrosos, Fertilizantes, Celulose e papel e Cimento.
Equipamentos:	Ampliar a fabricação de máquinas que produzem máquinas e de básicas máquinas que fabricam produtos acabados. Suprir o mercado nacional de bens de equipamentos e de capital, tecnologicamente complexos e não produzidos no país, para permitir uma efetiva integração vertical dos setores industrializados e a dinamização do processo de substituição das importações.
Outros programas de fortalecimento da empresa privada nacional:	Programa de Operações Conjuntas (POC), Fundo de Modernização e Reorganização das Indústrias (FMRI)
Infraestrutura:	Complementar investimentos governamentais em transportes, armazenagem, distribuição de energia e de gás, telecomunicações e infraestrutura de distritos industriais, buscando eliminar obstáculos e estrangulamentos no processo de aumento da produtividade global da economia.

Fonte: TAVARES et. al., 2010, pág. 166

Nesse contexto, além da anteriormente citada construção da barragem de Itaipu em 1973, diversos grandes projetos foram executados pelo Estado: os projetos associados ao complexo químico, com a instalação de grandes corporações multinacionais, e estatais, como o Polo Petroquímico de Camaçari na Bahia; o eixo eletroeletrônico da Zona Franca de Manaus; o eixo automobilístico concentrado em São Paulo, e em seu entorno.

A localização das indústrias automobilísticas Fiat Automóveis, e Volvo foram uma exceção por se fixar fora do cinturão de São Paulo. A Fiat Automóveis¹⁰⁴ se instalou em Betim na Região Metropolitana de Belo Horizonte. E a Volvo em Curitiba. Dentre os principais fatores explicativos desta escolha estão o forte incentivo fiscal oferecido por parte dos governos do Estado de Minas Gerais e do Paraná, através de políticas de subsídios, e a fraca articulação sindical que caracterizavam esses estados (Botelho, 2000, pág. 67). Os resultados de um estudo elaborado por Costa, G. (2003, pág. 461) apontaram, a partir da análise de círculos concêntricos entre 30 e 230 quilômetros da Região Metropolitana de Belo Horizonte, que a grande maioria das empresas fornecedoras da Fiat Automóveis localiza-se em municípios “ao longo do eixo

¹⁰⁴ Cf. Costa, G. (2003).

viário (BR381) que liga essa região metropolitana à de São Paulo”. O que evidencia a tendência da concentração territorial da indústria automobilística brasileira associada às grandes rodovias ligadas à São Paulo.

Na agricultura os grandes projetos também se relacionaram principalmente a incentivos fiscais, a políticas de subsídios, a introdução de novas técnicas de cultivo, e aos incentivos à exportação. Além dessas medidas o governo incentivou grandes projetos de irrigação e revitalização da agricultura canavieira, com linhas de créditos especiais concedidas pelo Estado, para o estímulo da produção de álcool¹⁰⁵ combustível (Becker e Egler, 1992, pág. 190-196). Na década de 1970 houve também incentivos governamentais para a introdução e difusão do cultivo da soja¹⁰⁶ no Brasil.

A expansão da fronteira agrícola e paralelamente urbana em direção às Regiões Centro-Oeste e Norte também foi fortemente impulsionada pela abertura de rodovias. “Cabe lembrar, que por menor que seja a característica urbana, um investimento federal, como por exemplo, uma ligação rodoviária de longa distância, ele afeta obviamente a estruturação do espaço e a organização do sistema de cidades” (BARAT, 1979, pág. 18).

Em recente entrevista¹⁰⁷ Bertha K. Becker dizia-se absolutamente perplexa quando refletia sobre o poder e impacto da abertura da rodovia Transamazônica (BR 230) na urbanização da Região Norte durante a década de 1970. Becker se referia aos grandes projetos de colonização. Segundo a geógrafa, eram projetos estratégicos que visavam o deslocamento populacional para a formação de um mercado de trabalho e de um mercado consumidor via expansão da fronteira urbana da Amazônia. Naquele período o governo realizava propagandas e fretamentos populacionais do Nordeste e Sul para expansão da fronteira urbana amazônica, também com o objetivo de “descentralizar” os problemas urbanos advindos do modelo de crescimento econômico e industrialização do país que já apresentava esgotamento.

A referida pesquisadora chamou a atenção para a importância das cidades, como base territorial, naquele contexto, pois se criou ao longo da Rodovia Transamazônica

¹⁰⁵ O cultivo da soja que representava 0,5% da produção mundial em 1954 passou a 16% em 1976, influenciado principalmente pela criação da EMBRAPA em 1973, e da EMBRAPA-Soja e a EMBRAPA-Cerrado em 1975 (SCHLESINGER, 2008).

¹⁰⁶ Cf. Schlesinger (2008).

¹⁰⁷ Entrevista concedida à Mônica Teixeira, no programa Cientistas do Brasil da UNIVESP TV, publicada em 05/03/2012. Disponível em vídeo: http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=joKzHQohaMY. Acesso: Jul. 2013.

nas palavras de Becker, “uma verdadeira hierarquia de cidades da Rurópolis a agrovila”, “[...] isso foi uma coisa que me chamou a atenção: a abertura das estradas, o impacto das estradas é uma coisa brutal [...] o comércio atacadista foi quebrado pela estrada [...] assim como os hábitos culturais [...] houve o encurtamento do tempo”.

Além disso, segundo Becker, se inicialmente a ocupação da Amazônia era realizada pelos posseiros através das rodovias, posteriormente o aprimoramento tecnológico da aviação possibilitou que “a apropriação da terra pelos grandes proprietários fosse feita por cima, quando os posseiros chegavam já estava tudo vendido lá de cima do avião, [...] o que gerou conflitos enormes” porque “[...] quando o pessoal chegava não tinha terra”. Ainda segundo a geógrafa, naquele período o Estado para “[...] integrar o território nacional”, priorizou o grande capital ligado à produção agropecuária através das políticas de grande financiamento, incentivos creditícios e isenções fiscais. O que favoreceu a concentração da terra, o desmatamento ao longo das rodovias e os conflitos entre posseiros, colonos, extrativistas, mineradores e índios.

A citação a seguir resume bem a continuação da prioridade que o Estado atribuía a importância da infraestrutura de transporte na conformação econômica, social e urbana do território brasileiro durante a década de 1970.

Nos transportes, as rodovias continuavam na ordem do dia. A Rio – Santos desbravava o paraíso do litoral norte de São Paulo e a costa recortada do estado do Rio de Janeiro. A Transamazônica e a Cuiabá–Santarém rasgavam a floresta equatorial, ante os olhares atentos e surpresos de milhões de telespectadores, graças às frequentes reportagens que registravam as realizações do governo. Outra área estratégica que recebeu forte apoio do BNDES foi a mineração, que também exigia investimentos vultosos. Fundamentais na pauta de exportações, os minérios saídos de grandes jazidas do Pará e de Minas Gerais, muitas delas sob a responsabilidade da Companhia Vale do Rio Doce, favoreciam a balança comercial e o consequente aumento de reservas. **Além disso, demandavam uma série de investimentos complementares, como estradas e portos, que beneficiavam a circulação de outros produtos, para consumo tanto interno quanto externo.** (BNDES 50 anos, 2002, Anos 70, grifo nosso)

O I PND foi o primeiro plano do Estado que trazia em sua concepção uma preocupação inicial com o espaço regional e urbano, que passaram a ser considerados como elementos chaves do processo de desenvolvimento nacional. Devido às

contradições do processo de acumulação as metrópoles passaram a ser entendidas como locus privilegiado da produção, onde a maior parte do PIB é gerada, e ao mesmo tempo, locus da crescente marginalidade social e das deseconomias de aglomeração. Iniciaram-se então as discussões sobre o processo de metropolização no Brasil. Nesse contexto foram institucionalizadas as Regiões Metropolitanas em 1973. (MONTE-MÓR, 2007, pág. 90)

A década de 1970 trouxe significativas mudanças no campo do planejamento urbano no Brasil. Pode se afirmar que até este período havia no Brasil um planejamento territorial, que não incorporava a dimensão do planejamento urbano. Durante as décadas de 1930 até 1960 as cidades eram planejadas com base em aspectos urbanísticos voltados para o “embelezamento”, os planos urbanos eram inspirados no urbanismo moderno presente nos países desenvolvidos, como por exemplo, o Plano Agache¹⁰⁸ no Rio de Janeiro¹⁰⁹. Os referidos planos contemplavam essencialmente aspectos de infraestrutura viária associadas aos interesses do capital imobiliário. Estavam muito mais associados a “planos discursos”, de caráter ideológico e pouco voltados para as necessidades da população. (MARICATO, 1997, 113-115).

Durante o referido período também denominado por fase do urbanismo progressista ou racionalista o Estado era o responsável pelo desenho urbanístico dos núcleos urbanos, que estavam associados à capacidade política e financeira do governo para arcar com os projetos urbanísticos. Com o esforço de industrialização brasileira que aqui discutimos a partir da década de 1930, algumas cidades monoindustriais foram criadas pelas próprias indústrias para satisfazer suas próprias necessidades (como no referido caso do Vale do Aço). A industrialização e o desenvolvimento dos transportes também ensejaram a criação de bairros-jardins, vilas operárias, cidades industriais nas periferias e subúrbios distantes do centro. (MONTE-MÓR, 2007, pág. 72-73)

Em 1963 o Seminário de Habitação e Reforma Urbana¹¹⁰ se tornou um marco na história do planejamento urbano no país, porque foi a primeira tentativa de reforma urbana no sentido de estabelecer diretrizes para a atuação do Estado na regulação do uso do solo urbano, das construções e nos investimentos setoriais de uma maneira integrada.

¹⁰⁸ Cf. Villaça (2005, pág. 10).

¹⁰⁹ Cf. Fernandes (2008).

¹¹⁰ Este seminário culminou no Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU). De acordo com Costa (1988, pág. 890) dois princípios norteavam a questão urbana no Movimento, como possibilidade de tratar os problemas urbanos: “a prevalência da função social da propriedade e a gestão democrática da cidade”. Sobre a gênese e desdobramentos do MNRU, cf. Costa (1988) e Cardoso (1997).

Diante dos “problemas urbanos” decorrentes do modelo capitalista implantado no Brasil, tornou-se extremamente necessário discutir o vertiginoso crescimento das cidades. Dentro desse contexto quando instaurado o governo militar em 1964, o planejamento passou a ser utilizado como ferramenta para manter a estabilidade social. O Estado foi cada vez mais chamado a assumir a resolução técnica dos serviços de consumo coletivo, o que elevou significativamente o planejamento urbano no país para solucionar os problemas principalmente associados aos aspectos físicos. Havia um consenso coletivo no sentido de que o governo municipal deveria assumir o planejamento do desenvolvimento urbano. (MONTE-MÓR, 2007, pág. 72-73)

A atuação do Estado associada à questão habitacional se traduziu pela criação do Banco Nacional da Habitação (BNH)¹¹¹ em 1964 e do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU). Segundo Monte-Mor. (2007, pág. 82) a criação do referido banco iniciou a institucionalização do planejamento urbano no Brasil. No mesmo ano foi criado o Sistema Nacional de Planejamento Local e Integrado (SNPLI) subordinado ao SERFHAU.

Cabe destacar que, segundo o referido autor, longe de resolver os problemas habitacionais, o BNH consolidou os problemas urbanos existentes na medida em que as áreas centrais das cidades receberam investimentos destinados às classes médias e altas, favorecendo o processo de especulação imobiliária. Por outro lado, as cooperativas habitacionais produziram imóveis em áreas periféricas, onde o preço da terra era mais baixo, o que contribuiu para o espraiamento do tecido urbano. E o mais grave é que apesar das medidas tomadas a classe sem renda para comprar imóveis não foi contemplada pelas políticas de financiamento. Na escala regional as desigualdades ficaram ainda mais exacerbadas na medida em que a região Sudeste recebeu a maior parte dos financiamentos, concentrando cerca de sessenta por cento dos investimentos do BNH. Por outro lado, a região Norte ficou com menos de cinco por cento, o que caracterizou uma concentração espacial dos investimentos. (MONTE-MOR, 2007, pág. 84-85)

¹¹¹ O BNH executava operações de crédito e gerenciava o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço por meio de bancos privados e públicos e de companhias habitacionais. Além disso, o referido banco instituiu o Sistema financeiro de Habitação (SFH) e o Plano Nacional de Saneamento (PLANASA). O BNH foi extinto em 1986.

Além disso, o BNH contribuiu para a segregação socioespacial, entendida enquanto falência do convívio entre as distintas classes sociais. De acordo com Monte-Mor na metrópole resultante desse contexto,

Acentua-se a seletividade espacial e a especialização funcional do espaço decorrentes da distribuição diferencial do capital fixo no espaço urbano: as áreas centrais se apresentam “super equipadas” enquanto a periferia carece dos requisitos mínimos que a vida urbana exige. Ao adensamento do capital fixo na área central das metrópoles se opõe o esgarçamento espacial da área periférica “marginal” ao sistema. Os dois espaços se complementam. (MONTE-MÓR, 2007, pág. 85)

Segundo Feldman (2005, pág. 1) o SERFHAU, extinto em 1975, representou um período gestado na década de 1930 e que se completa na década de 1970 em que o planejamento urbano era visto como função de governo e técnica de administração. Segundo a referida autora,

a incorporação das empresas de engenharia consultiva, que se beneficiam do marco institucional que o SERFHAU consolida, se dá pelo interesse econômico nos recursos sob a responsabilidade do BNH- Banco nacional de Habitação , ao qual o SERFHAU se subordina. [...]Em 1970, se cristaliza seu papel de órgão de assistência técnica, com a eliminação das atribuições coordenadoras e redefinição de suas atribuições no campo do planejamento: promover a elaboração e implantação de Planos de Desenvolvimento Integrado, de acordo com o planejamento nacional e regional; colaborar com os governos municipais na execução de Planejamento Local Integrado, inclusive na organização e operação de serviços de natureza municipal e assisti-los nos assuntos de seu interesse. Além disso, o SERFHAU passa a absorver o SENAM- Serviço Nacional dos Municípios que, vinha exercendo a prestação de serviços de assistência técnica aos municípios. (FELDMAN 2005, pág. 3-7)

Destaca-se, nesse contexto, a criação em 1971, do Plano Metropolitano de Belo Horizonte (PLAMBEL), sob a forma de *ad referendum*, mediante um convênio estabelecido entre o Conselho Estadual de Desenvolvimento (CED) e as câmaras

municipais da Região Metropolitana de Belo Horizonte¹¹² (RMBH). O convênio firmou um contrato com a Fundação João Pinheiro para a elaboração do Plano pela equipe de planejadores da referida Fundação que tinham experiência em planejamento em outras áreas do país. Diversos estudos, planos de grande qualidade técnica foram elaborados durante esse período. A equipe técnica formada, altamente qualificada, foi subdividida em cinco setores: institucional, econômico, social, infraestrutura e físico-territorial. Estes setores considerados de integração administrativa eram vistos pelo governo de Rondon Pacheco, como estratégicos, para atingir o desenvolvimento econômico e social do Estado. Os recursos para o desenvolvimento dos trabalhos do PLAMBEL eram provenientes do SERFHAU. (PLAMBEL, 1972, pág. 97-98)

O PLAMBEL pode ser considerado o embrião para a criação da Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana, também nomeada por PLAMBEL¹¹³, em 1974 pela Lei Estadual n.º. 6.303/74 como autarquia para o planejamento metropolitano. Vale lembrar, que a RMBH foi criada pela Lei Complementar n.º. 14, em 1973, como parte da estratégia do governo militar para consolidar a expansão capitalista no Brasil, na tentativa de conter o foco de instabilidade social e o crescimento urbano. Nesse contexto, ressalta-se que grande parte dos trabalhos, diagnósticos e planos desenvolvidos pelo referido órgão, foram em grande medida voltados para o sistema de transportes, destacando-se dentre eles a coordenação para implantação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) na RMBH e o Plano Metropolitano de Transportes em 1974.

O PLAMBEL também foi o responsável pelos estudos para implantação do Aeroporto Metropolitano¹¹⁴, posteriormente chamado Aeroporto de Confins e atualmente denominado por Aeroporto Internacional Tancredo Neves. O Relatório denominado Área de Influência do Aeroporto Metropolitano de Belo Horizonte, apontou as diretrizes para o parcelamento, uso e ocupação do solo dos municípios de Lagoa Santa e Pedro Leopoldo, áreas de influência direta do novo aeroporto que seria construído como alternativa ao “saturamento” do Aeroporto da Pampulha, cuja

¹¹² Composta naquele momento por 14 municípios: Belo Horizonte, Contagem, Betim, Nova Lima, Ibirité, Rio Acima, Sabará, Lagoa Santa, Vespasiano, Pedro Leopoldo, Caeté, Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Raposos.

¹¹³ Sobre a atuação do referido órgão ver Tonucci (2010).

¹¹⁴ Cf. Plano Metropolitano de Belo Horizonte. Área de Influência do Aeroporto Metropolitano de Belo Horizonte reavaliação da zona de expansão metropolitana de Lagoa Santa e Pedro Leopoldo - diretrizes para parcelamento, uso e ocupação do solo. Belo Horizonte: 1982. 44p. FJP - Fundação João Pinheiro.

expansão foi impossibilitada pela forte urbanização do seu entorno, influenciada pelas intervenções do Estado consolidadas na década de 1970 na região norte de Belo Horizonte.

No nível nacional, o SERFHAU passou a receber muitas críticas de que privilegiava nas políticas de planejamento apenas os aspectos físico-urbanísticos e intra-urbanos. A ação integrada a partir do município, “de baixo para cima”, com base na realidade urbana, até então desenvolvida pelo referido órgão foi rompida com o II PND, que ampliou a abrangência do planejamento para a escala nacional. As políticas urbanas passaram a ser tecidas por meio de um arranjo autoritário de “cima para baixo” sintonizado ao sistema econômico e político. (MONTE-MÓR, 2007, pág. 94).

A partir de então, a atuação e importância dos órgãos de planejamento sofreram certo arrefecimento, passando atuar mais como órgãos de pesquisa. Prevaleceu a ação pontual e setorializada do Estado relacionada à produção das infraestruturas no urbano, principalmente nos transportes (DNER- Departamento Nacional de Estradas e Rodagem), saneamento (PLANASA) e habitação (BNH) (Tonucci, 2010, pág. 15). No entanto, é importante ressaltar que essas ações pontuais faziam parte de uma estratégia nacional para assegurar a expansão do desenvolvimento do modelo capitalista em curso.

Nesse sentido, ressaltamos que o Estado brasileiro, através do planejamento oficial, com a criação da Comissão Nacional para o Desenvolvimento Urbano (CNDU)¹¹⁵, criado em 1979, utilizou como estratégia a urbanização em um sentido mais amplo, que não se restringia aos limites da cidade, como muitos autores já apontaram (Singer 1973; Kowarick 1979; Topalov 1979; Gottdiener 1993), para garantir, principalmente através do ambiente construído, por meio da extensão das redes de articulação territorial, a expansão capitalista moderna. Assim, o espaço da cidade deixou de ser mero receptáculo para se tornar meio de promover as condições gerais de produção. Segundo Becker e Egler a reestruturação urbana daquele período visava,

(...) aumentar a velocidade do sistema, o que envolvia a importância crescente do transporte e das comunicações internas e a unificação do mercado nacional. Para tanto, havia

¹¹⁵ O CNDU é considerado um desdobramento da Comissão Nacional de Política Urbana (CNPU). A CNPU tinha o apoio do financeiro do Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano (FNDU) criado pela lei 6.256 de 22 de outubro de 1975 cujo Art. 1º determina: “a finalidade de prover apoio financeiro a: I - implantação e melhoria da infra-estrutura urbana, principalmente no que respeita ao sistema viário, transportes, saneamento ambiental, limpeza e segurança pública”. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6256.htm

planos setoriais para **grandes investimentos em capital fixo, representados por projetos hidroelétricos, aeroportos, barragens, usinas, portos, etc., e para a expansão do sistema de transporte terrestre, marítimo e aéreo**, dos meios de comunicação, das redes de energia, de oleodutos, de canais de irrigação. (BECKER e EGLER, 1992, pág. 146).

Assim, concordamos com Becker e Egler (1992, pág. 124) quando afirmam que o autoritarismo e a urbanização foram uma estratégia para “acelerar o desenvolvimento do capitalismo” e para fortalecer o próprio Estado. Como vimos, ao contrário daqueles que acreditam no enfraquecimento do Estado frente ao poder dos capitais, podemos afirmar que foram tecidas relações de complementaridade entre a formação do Estado e do capitalismo em sua forma industrial. Sem dúvida, essas relações impuseram profundas mudanças na estrutura social, com a emergência de um mercado capitalista e de uma sociedade capitalista que se propaga pelo mundo até os dias atuais. Retomando Foucault verificamos que o Estado não é um “monstro frio”, mas sim o correlato de uma certa maneira de governar, e essa maneira se relaciona principalmente aos interesses econômicos do modo de produção capitalista como foco de fortalecimento do poder do Estado.

Nesse sentido, concordamos com Odette Seabra¹¹⁶ (2013) quando afirma que “desde sempre todo o desenvolvimento das forças produtivas tem afirmação e negação e que todo o processo social deixa resíduos”. Ao mesmo tempo em que alcançamos a industrialização e urbanização em um sentido amplo, perseguidos com grande empenho pelo Estado. Por outro lado, impetramos também elevado grau de desigualdades sociais e de acesso aos equipamentos de consumo coletivo no urbano.

Cabe destacar, que o período iniciado após o golpe militar de 1964, caracterizado pelo alto intervencionismo estatal, contrariava o ideário liberal representado pelo governo militar no Brasil e se distinguiu por essa contradição. Segundo o diplomata Almeida,

De fato, “apesar de todo o seu compromisso aberto com o capitalismo como fonte de acumulação de capital, o modelo **nunca correspondeu a um protótipo de livre-iniciativa**. A

¹¹⁶Odette Seabra. II Simpósio Eletrificação e Modernização Social. Maio de 2013. A expansão da energia elétrica para a periferia do capitalismo. Universidade de Barcelona-USP. Conferência de encerramento intitulada: O sistema Light e a representação dos rios e várzeas de SP. Vídeo disponível em: http://www.youtube.com/watch?v=SzEw_2k6bj0

estratégia econômica brasileira foi mais pragmática, **enraizando-se em uma tradição intervencionista**. A participação do governo na economia, que fora objeto de crítica em 1963, [...] aumentou após a intervenção militar. **O investimento público, seja diretamente na infra-estrutura, seja por meio de empreendimentos estatais, teve aumentada a sua porcentagem na formação de capital**. A regulação da atividade econômica não se abateu. [...] **Expandiu-se o controle público sobre os recursos**, por meio tanto dos impostos quanto da poupança forçada acumulada pelo sistema de previdência social. [...] O modelo foi louvado pelo extraordinário crescimento que propiciou entre 1968 e 1973: uma taxa de expansão agregada de mais de 10% ao ano não é pouca coisa. Também foi **criticado por seu fracasso em distribuir renda e oportunidades de forma mais equitativa** (Almeida *apud* Fishlow, A.)". (ALMEIDA, 2004, pág. 15, grifo nosso)

Quanto ao fracasso do Estado em distribuir renda Monte-Mor. acrescenta,

Evidentemente, neste contexto se aguçam as **contradições da ação do Estado**. Seu papel como fornecedor de serviços de consumo coletivo se amplia consideravelmente, assim como sua tentativa de controle sobre os conflitos sociais crescentes face à **distribuição desigual das benesses do desenvolvimento urbano-industrial**. Nesta perspectiva, o espaço social é cada vez menos uma totalidade para a ação estatal. (MONTE-MÓR, 2007, pág. 91, grifo nosso)

Destacamos também nesse contexto a importância do ambiente construído, e particularmente dos grandes projetos associados à infraestrutura para o fortalecimento do Estado, de certa maneira determinando mudanças em suas funções e forma, pois como afirmou Benévolo (1994), as obras públicas podem promover a estabilidade política. No caso brasileiro, e especificamente mineiro, vimos que na medida em que as necessidades de implementar a infraestrutura se impunham para a expansão do capital o Estado criava as bases territoriais da expansão atuando como empresa pública, subsidiando as empresas privadas e estendendo o urbano aos lugares mais distantes do país. Sem dúvida, com essas “maneira de governar” o Estado brasileiro cresceu e fortaleceu seu poder junto com o capitalismo.

Paralelamente criou-se um aparato institucional, principalmente através da atuação dos bancos estatais que estabelecia linhas de financiamento para infraestrutura, que conjuntamente com as especificidades políticas de cada época conformavam um Estado cada vez mais forte e articulado aos interesses de empresas privadas nacionais e internacionais. Essa articulação muito embora pudesse apresentar (des)continuidades

políticas tinham um fio condutor comum: a produção do ambiente construído, por meio do planejamento e a execução de grandes projetos de infraestrutura associados ao binômio transporte e energia. Assim, a atuação do Estado promoveu diretamente um fortalecimento do capitalismo brasileiro e particularmente de Minas Gerais.

O governo de Minas muito apoiado em uma ideologia industrializante advinda das políticas e instituições supranacionais que encontraram forte adesão na tecnocracia¹¹⁷ mineira perseguiu com grande esforço o desenvolvimento econômico. Assim, a industrialização era consensualmente vista como única forma de reverter o atraso relativo às economias do Rio de Janeiro e São Paulo. Nesse sentido, acreditamos que a produção do espaço mineiro é decorrente de um verdadeiro esforço “Keynesiano” empreendido pelo Estado, principalmente antecipando a demanda necessária às empresas capitalistas, para reverter o “atraso” econômico através do desenvolvimento da industrialização.

E, ainda, para reverter a pulverização das atividades produtivas, dispersas pelo Estado, o governo atuou através do fortalecimento direto da Região Metropolitana de Belo Horizonte, via industrialização e urbanização acelerada. O êxito do Estado só se tornou possível a partir da expansão da infraestrutura sob a forma de extensa produção da malha rodoviária, e da farta produção energética e siderúrgica alcançada, financiada essencialmente pelo “braço” (bancos) do Estado e por investimentos estrangeiros. Durante o período entre 1971 e 1977 o Estado de Minas participava de 7% do produto industrial bruto do Brasil, no entanto, recebeu 25% dos investimentos estrangeiros no país. O ambiente oferecido pelo Estado ao capital estrangeiro se constituiu em “um verdadeiro paraíso das multinacionais”, a moderna indústria de bens de produção instaladas em Minas associada ao “guarda-chuva” do Estado eram fortes atrativos para outras indústrias (Diniz, 1981, pág. 208).

Nesse contexto, Belo Horizonte consolidou-se na Região Metropolitana como polo econômico, de setenta e três empresas estrangeiras instaladas no Estado, trinta e cinco localizavam-se na RMBH (Pereira e Faria, 1997, pág. 79). O aeroporto da Pampulha beneficiou-se desse crescimento, com aumento do número de voos, principalmente com a vertiginosa expansão da aviação executiva, liderada pela empresa

¹¹⁷ De acordo com Ianni (1989) a tecnocracia no Brasil se refere a uma estrutura de poder que apoiada em organizações burocráticas, dispõe de recursos ancorados no pensamento científico. Possui então o privilégio de acesso a uma visão de conjunto do sistema político econômico do país.

mineira Líder Táxi Aéreo, e também pelo avanço tecnológico da indústria aeronáutica e do transporte aéreo em geral. Em 1972 quando foi criada a INFRAERO, o aeroporto deixou de ser administrado pelo Departamento de Aeronáutica Civil (DAC) e passou a ser gerido pela INFRAERO, que iniciou obras de modernização do aeroporto, bem como solucionou problemas da rede fluvial do entorno aeroportuário. No entanto, o avanço da cidade sobre o aeroporto, com o envolvimento do aeroporto pela ocupação do entorno aeroportuário, fortaleceu o desejo dos capitalistas mineiros de que houvesse na capital um aeroporto internacional. (PEREIRA E FARIA, 1997, pág. 80-82)

A Associação Comercial de Minas (ACM) consubstanciou este desejo ao entregar ao governo de Minas um memorial de reivindicação pela construção de um aeroporto internacional na cidade. Naquela época já havia uma comissão constituída em 1968 no Ministério da Aeronáutica que discutia a criação de projetos para construção de aeroportos internacionais no Rio de Janeiro e em São Paulo. Em 1972, foi formado um grupo de técnicos da Aeronáutica e do governo mineiro na busca por um sítio mais adequado às futuras instalações do novo aeroporto na RMBH. (PEREIRA e FARIA, 1997, pág. 85)

Em 1975, outro grupo de técnicos da INFRAERO e do Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais refez os estudos e decidiu pela localização a oeste da cidade de Lagoa Santa e próxima a Confins, o que originou “o decreto nº 19.273, em 3 de Julho de 1978, tornando de utilidade pública os terrenos e benfeitorias demarcados num total de 24 milhões de m²”. Baseado nesses estudos, elaborados principalmente pelo PLAMBEL, foi elaborado o Plano Diretor do Aeroporto de Belo Horizonte em 1981. O plano justificava a criação do aeroporto apoiado em fatores associados à impossibilidade de expansão do aeroporto da Pampulha considerada inviável economicamente, principalmente devido à expansão da área urbana no entorno aeroportuário que representava elevados custos com as desapropriações que seriam necessárias. (PEREIRA E FARIA, 1997, pág. 86)

O Plano Diretor também considerou outros fatores relevantes para a construção de um novo aeroporto como: o congestionamento de cargas e passageiros que causavam prejuízos ao setor privado e ao Estado; a proximidade do centro de Belo Horizonte (onze quilômetros); a presença da barragem da Pampulha que inviabilizava uma expansão do sítio aeroportuário e reduzia a segurança nos procedimentos de pouso e

decolagem de jatos maiores, o que tornava as operações mais dispendiosas¹¹⁸ e inseguras¹¹⁹. A ampliação geraria então altos custos sociais por se tratar de áreas totalmente ocupadas e habitadas e aumentaria a poluição nas áreas habitacionais do entorno. O Plano Diretor também enfatizou uma solução integrada para o sistema aeroportuário da RMBH, e recomendava que os demais aeroportos (Carlos Prates e Pampulha) continuassem em funcionamento, com vistas ao fortalecimento da aviação regional e de jatos de pequeno porte que crescia muito na cidade. (PEREIRA e FARIA, 1997, pág. 87)

Em 1984 foi inaugurado Aeroporto Internacional Tancredo Neves em Confins, o objeto desta pesquisa, considerado como grande projeto do Estado, o mais moderno do país na época, construído pela Empreiteira Mendes Júnior em parceria com a Andrade e Gutierrez. É interessante notar que o aeroporto da Pampulha era visto na década de 1930 como um símbolo da modernidade, que atraía a visita de moradores de toda a cidade aos domingos, porém no final da década de 1950 já era visto como insuficiente para dar prosseguimento ao desenvolvimento das forças produtivas.

Ao mesmo tempo em que ensejou em grande medida as transformações da parte norte da cidade, passou a ser considerado ultrapassado para os novos requisitos da modernidade do setor aéreo e para o próprio desenvolvimento da RMBH. O “saturamento” do Aeroporto da Pampulha e a construção do novo aeroporto de Belo Horizonte, a nosso ver, demarca bem o avanço do desenvolvimento das forças produtivas e conseqüentemente da urbanização acelerada na RMBH. Como vimos, resultado da luta “fordista-keynesiana” do governo mineiro para fortalecer através da industrialização Belo Horizonte como polo econômico do Estado.

Nesse contexto, a construção do “novo aeroporto”, foi motivada não apenas pelos “problemas urbanos” gerados pela convivência entre o aeroporto e seu entorno, mas também pelo desejo de incorporar as novas tecnologias aeronáuticas, aliados ao desejo das elites dirigentes locais. Este movimento é articulado e direcionado pelo governo do Estado através do planejamento, que apoiado pela conjuntura política e econômica do I PND e II PND, conflui aos interesses do governo militar. Ou seja, ao retomarmos a “arqueologia” da articulação do Estado entre as escalas nacional, regional

¹¹⁸ As operações de pouso e decolagem mais abruptas causam um expressivo aumento no consumo de combustível.

¹¹⁹ Os aviões Boeing 737 requeriam para a segurança importantes restrições dos pousos e decolagens no aeroporto da Pampulha.

e municipal, associados aos interesses da expansão capitalista, veremos que a construção do novo aeroporto por empresas da construção pesada, resultou da soma dos “interesses” envolvidos em sua construção, como nos ensinou Foucault.

Cabe destacar, que naquele período o Ministério da Aeronáutica possuía projetos de renovação de sua frota de aeronaves e de criação e ampliação das bases aéreas, inseridos como parte dos planos de reequipamento das forças armadas para expansão do poder bélico do Estado. Na década de 1970 ocorreu no Brasil a construção de um grande número de aeroportos em regiões consideradas estratégicas. Dentre eles destacam-se o Aeroporto de Santa Marta no Rio Grande do Sul, e o Aeroporto de Anápolis próximo à capital federal. Além desses aeroportos que serviriam de bases militares. A construção do Aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro foi considerada um projeto ousado pela magnitude das obras de engenharia. Como destacou Campos em sua tese intitulada “A ditadura dos empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro. 1964-1985”:

O projeto tinha números monumentais: o sistema elétrico era capaz de abastecer cidade de 50 mil habitantes, com torres de iluminação de potência inédita no país; o concreto utilizado era o suficiente para erguer cinco estádios do Maracanã; o reservatório de água era o suficiente para atender cidade de 500 mil habitantes e o estacionamento previa vagas para 11761 veículos. **Nos números, é possível verificar como a justificativa dos fins militares e da segurança caíam como uma luva para as empreiteiras, que viam o volume de seus serviços maximizados com esses argumentos.** A ligação do aeroporto com a cidade era uma obra a parte, a Linha Vermelha [...] Apesar da pressão militar e empresarial, seu porte foi simplificado pelas contingências financeiras, e o aeroporto foi entregue em 1977. (CAMPOS, 2012, pág. 477-478)

É importante destacar que no final da década de 1970 além do aeroporto Galeão e do Aeroporto de Confins, foi construído o aeroporto de Guarulhos. A construção do novo aeroporto em Guarulhos em São Paulo foi criticada por seu impacto local e pelo fato de ter sido possível ao invés de construí-lo, apenas ampliar o aeroporto de Viracopos em Campinas. A empresa construtora Camargo e Corrêa venceu a concorrência para a construção do novo aeroporto na Região Metropolitana de São Paulo. A referida empresa também já possuía em seu currículo a construção da base

aérea do Galeão em 1954 e de outros aeroportos no país como os de Campo Grande, Cuiabá, Ilhéus, Parnaíba e Manaus. (CAMPOS, 2012, pág.478)

Desse modo, a década de 1970 ficou fortemente marcada, tanto na escala nacional quanto regional e municipal pela consolidação da aliança entre Estado e Capitalismo estabelecida de maneira preponderante através da implementação da infraestrutura, como demonstrou Tavares et. al.:

Duas estratégias diferenciadas e interdependentes se enunciaram: a construção de um novo padrão de industrialização, calcado na indústria de base, e o fortalecimento progressivo do capital privado nacional. Em relação à necessidade de robustecer o capital nacional, denominado por Lessa (1998, p.19) de “a pata fraca” do tripé desenvolvimentista brasileiro – no qual capital estatal, capital privado nacional e capital internacional deveriam agir de forma articulada – havia quase um consenso. **O Estado deveria garantir o perfeito equilíbrio entre estas partes e, privilegiando grandes projetos,** promover a nova estratégia para dar continuidade ao ciclo de crescimento com substituição de importações. Tavares e Assis (1986) afirmam que “o II PND pretendia, de forma simultânea, concluir o ciclo de instalação da indústria pesada, de internalização da indústria de bens de capital, e completar o parque industrial de insumos básicos e de bens intermediários”. Ademais, **buscava expandir os serviços de infraestrutura prestados pelas empresas estatais de energia, transportes e telecomunicações.** (TAVARES et. al., 2010, pág. 161)

Através do histórico da Construtora Mendes Junior apresentado em seu sítio na Web, tem-se um claro testemunho da aliança concebida entre o Estado e o Capitalismo no Brasil através da infraestrutura.

Podemos destacar a década de 70 como o período em que a empresa realizou projetos que consolidaram sua posição no mercado como empresa de engenharia reconhecida internacionalmente. **O Brasil vivia um momento em que a iniciativa privada caminhava ao lado do Estado.** Os investimentos governamentais se concentravam nas áreas de energia, telecomunicações, rodovias, siderúrgicas e petroquímicas. Alguns **grandes projetos** executados pela Mendes na época foram a ponte Rio-Niterói e a Transamazônica, no Brasil, além da rodovia da Esperança, na Mauritânia. A ponte Rio-Niterói é uma das mais conhecidas obras especiais de grande porte executadas pela Mendes Júnior. Em consórcio com as empresas Camargo Corrêa e Rabelo, a ponte foi construída de 1971 a 1974. São 13.900 metros de

extensão – sendo 3.100 metros no trecho da cidade do Rio de Janeiro, 1.900 metros na cidade de Niterói e 8.900 metros sobre o mar – construídos com 455.000 m³ de concreto por 12.500 trabalhadores. Sua importância atravessa os limites da engenharia pelo grande valor sócio-econômico para a região e o Brasil. Além da marcante presença no setor energético brasileiro, **a Mendes Júnior também se destacou nessa década pela construção de projetos que propiciaram a integração brasileira.** Um deles foi a **Transamazônica**, idealizado pelo governo Médici no Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). A Mendes Júnior se responsabilizou pela construção de 646 dos 1260 km da primeira etapa da rodovia. Nessa obra, o desafio era o alto índice de chuvas. Em certos trechos, os alimentos para os funcionários tinham que ser jogados de avião.¹²⁰

Na visão de Ianni (1989), entre as décadas de 1930 e 1970 o Estado brasileiro, não buscava o lucro, mas sim garantir a centralização e a concentração de capital. A intervenção estatal visou garantir as necessidades da expansão capitalista. Acreditamos ainda que na década de 1970 encerrou-se no Brasil que o poderíamos nomear por “ciclo keynesiano-brasileiro” de investimentos em infraestrutura, do período Fordista-Keynesiano. No entanto, ao contrário dos países centrais, faltaram os investimentos em bem estar social. Diante dos problemas e da crise que se instaurou na década de 1970 tanto nos países centrais quanto da periferia capitalista, de acordo com Lima e Simões (2009, pág. 32), a década de 1970 também ficou marcada pela crise do pensamento regional, e demonstrou ser necessário reconstruir teoricamente a explicação de novas questões como as escalas territoriais e da inovação relacionadas à dinâmica regional. Segundo Lima e Simões:

Este modelo de intervenção estatal encontrou seu desgaste teórico e prático em meados da década de 70 devido às alterações nas condições econômicas externas (choques do petróleo, alta dos juros, escassez de financiamento, etc.) e internas (crise fiscal, inflação, etc.) e à insuficiência dos resultados obtidos pelas políticas adotadas até então (expectativa equivocada de curto prazo para o desenvolvimento regional). (LIMA E SIMÕES, 2009, pág. 32)

Nesse sentido, a questão do Estado, bem como seu papel na urbanização (Oliveira, 1977; Camargo, 1976; Kowarick, 1979), e a questão urbana para usar o

¹²⁰ Disponível em:

<http://www.mendesjunior.com.br/site/portugues/default.aspx?cmp=empresa/historico.ascx>

difundido termo de Castells (1977), tornaram-se centrais no debate acadêmico na busca por compreender os processos e fenômenos objetivos e subjetivos decorrentes da modernização, entendida enquanto progresso material alcançado, e das contradições urbanas, “entendidas como condições materiais que podem constituir-se em propulsoras de transformações sociais” (Kowarick, 2000, pág. 57), que se colocaram nesse processo.

Assim, continuaremos a refletir no próximo capítulo embasados na idéia de Harvey,

O colapso desse sistema a partir de 1976 iniciou um período de rápida mudança, de fluidez e incerteza. [...] Mas os contrastes entre as práticas político-econômicas da atualidade e as do período de expansão do pós-guerra são suficientemente significativos para tornar a hipótese de uma passagem do fordismo para o que poderia ser chamado de regime de acumulação “flexível” uma reveladora maneira de caracterizar a história recente. (HARVEY, 2007, pág. 119)

Para tanto, retomaremos ao longo dos próximos capítulos a discussão sobre o papel do Estado como fomentador das infraestruturas de transporte presentes no ambiente construído no regime de acumulação flexível.

CAPÍTULO 2

O PAPEL DO ESTADO E A INFRAESTRUTURA NO REGIME DE ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL: DA PRESENÇA MARCANTE À EMERGÊNCIA DA MAIOR ÊNFASE AO SEU PAPEL ARTICULADOR (ANOS 1980-2000)

Estado, neoliberalismo e a financeirização à escala planetária

O neoliberalismo efetivamente atingiu o mundo com uma poderosa vaga de reforma institucional e ajustamento discursivo, e, embora seja grande a evidência de seu desenvolvimento geograficamente desigual, nenhum lugar pode proclamar-se plenamente imune a ele (salvo alguns países como a Coreia do Norte). Além disso, as regras instituídas pela OMC (regulando o comércio mundial) e pelo FMI (regulando as finanças internacionais) estabeleceram o neoliberalismo como padrão de regulação global. Todos os países que aderem à OMC ou ao FMI (e **quem pode se dar ao luxo de ficar de fora?**) concordam em se submeter a essas regras (embora com um ‘período de graça’, para permitir um ajustamento suave) ou a serem severamente castigados. A criação desse sistema neoliberal implicou obviamente muita destruição, não somente para as estruturas e poderes institucionais (como a suposta existência prévia de uma soberania estatal sobre os assuntos político-econômicos), mas também sobre as relações estruturais da força de trabalho, relações sociais, políticas de bem-estar social, arranjos tecnológicos, modos de vida, pertencimento à terra, hábitos afetivos, modos de pensar e outros mais. Torna-se necessária uma avaliação dos aspectos positivos e negativos dessa revolução neoliberal. (HARVEY, 2007b, pág. 03, grifo nosso)

Como vimos no capítulo anterior os anos subsequentes à crise do capitalismo iniciada na década de 1970 nos países centrais foram de profundas transformações na maneira dos Estados conduzirem suas políticas econômicas e sociais. Houve naqueles países uma forte ruptura no *capitalismo competitivo*, assim denominado por Poulantzas, ou também chamado, padrão fordista keynesiano de acumulação, baseado no Estado de bem estar social, em que o Estado era o responsável direto e ativo pela reprodução das condições gerais de produção e mantenedor da coesão social. A ruptura se deu com a emergência de uma nova fase do desenvolvimento capitalista, que Poulantzas nomeia Capitalismo Monopolista (ou imperialismo) em que os Estados devem se adaptar às

exigências cambiantes da acumulação, com as condições políticas voltadas à valorização e a reprodução ampliada do capital. (JESSOP, 1997)

Nesse contexto o Estado, entendido por Poulantzas como uma formação social, cujo poder está diretamente associado a uma correlação mutável das forças de classe, passa por um processo de intensificação da internacionalização do capital nacional, o que dificulta seu papel de mantenedor da coesão social, pois há incompatibilidade crescente entre os interesses ligados aos imperativos econômicos flutuantes e as demandas mais gerais da dominação política de classe.

Na visão de Poulantzas, a idéia de globalização frequentemente utilizada para explicar esse período, marcado como dissemos por uma internacionalização acentuada, e, pelo forte desenvolvimento associado às tecnologias de informação, comunicação e transportes, na verdade tende a mascarar a existência da cadeia imperialista, e a caracterizar as formações sociais, ou Estados Nacionais, como uma mera concretização espacial de um desenvolvimento desigual de caráter temporário. Entretanto, Poulantzas adverte que o desenvolvimento desigual é a forma constitutiva, da reprodução do Modo de Produção Capitalista (MPC) conformado às condições da internacionalização dos blocos de poder no interior do Estado. (JESSOP, 1997)

Bob Jessop (1997) acrescenta à elaboração de Poulantzas a idéia de que o papel do Estado, no por ele denominado *regime de acumulação shumpteriano pós-nacional pró-trabalho*, passa a relacionar-se mais a um papel de rearticulador entre o econômico e o extra-econômico. Como rearticulador o Estado assume novas atribuições, em um contexto onde as relações econômicas e financeiras são determinadas pelo reforço da competitividade nos espaços econômicos considerados relevantes, e, pelo avanço tecnológico. Essa competitividade é dependente da flexibilidade e da permanente inovação, por isso, o Estado busca criar novos formatos institucionais que valorizam a mobilização de fatores não só econômicos mas extra-econômicos, principalmente "sociais de flexibilidade e de difusão de um espírito empresarial".

Para tanto, o Estado promove um forte ajustamento discursivo que tende a subordinar as políticas sociais, às "necessidades" da competitividade estrutural e da flexibilidade do mercado de trabalho. No novo modo de regulação tendencialmente shumpteriano, também caracterizado pela forte crise de representatividade nos diversos

aparelhos do Estado, as despesas sociais são vistas não como uma demanda doméstica, mas como um custo elevado que recai sobre a administração pública. (JESSOP, 1997)

Na mesma direção Harvey (2007b) explica que no regime de acumulação flexível, o papel do Estado passa a ser marcado pela idéia de atuação mínima, seu poder interventor perdeu força, e a regulação pelo mercado foi estabelecida como a principal política a ser perseguida, naquilo que se convencionou chamar de “receituário neoliberal”, estabelecido pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) e outros organismos internacionais.

Nos países centrais, onde a liberdade de mercado assentou-se acima de tudo, o principal protótipo do neoliberalismo foi estabelecido durante o governo (1979 a1990) da primeira ministra Margaret Thatcher (1925-2013), na Grã-Bretanha. Thatcher recebeu dos russos graças à sua postura como chefe de governo o apelido de “dama-de-ferro”. A nova palavra incluída no dicionário inglês, *thatcherismo*, passou a designar o conjunto de reformas econômicas e sociais introduzidas no Estado que marcaram o seu governo. A primeira ministra foi responsável, segundo seus defensores, pelo resgate da economia e da força britânica no mundo ao reduzir substancialmente através da privatização de estatais o papel do Estado considerado inflado pela classe dirigente inglesa. Além disso, o governo de Thatcher realizou a desregulamentação do setor financeiro, flexibilizou o mercado de trabalho, e promoveu cortes em gastos sociais.

Por outro lado, a política neoliberal do governo Thatcher é lembrada por seus críticos, pela “Doutrina do Choque” (Klein, 2008), implementada como *modus operandi* clássico dos seguidores do economista americano Milton Friedman, considerado o “pai” do neoliberalismo. O governo de Thatcher ficou conhecido por ter sido demasiadamente severo com os pobres, uma vez que enfraqueceu o poder e a influência dos sindicatos trabalhistas. As medidas impostas acarretaram em elevados índices de desemprego que gerou desequilíbrios sociais. Porém, o neoliberalismo não ficou circunscrito à Inglaterra, como anteriormente demonstrou Harvey (2007b), quase nenhum país pôde “se dar ao luxo” de ficar “imune” a ele, e, como corrobora Naomi Klein,

Por fin, tras décadas exiliado en la jungla intelectual, llegaron los años ochenta y los gobiernos de Margaret Thatcher (que llamó a Friedman un «luchador por la libertad intelectual») y de Ronald Reagan (que fue visto con un ejemplar de *Capitalismo y libertad*, el manifiesto de Friedman, durante su campaña presidencial). Aquellos líderes políticos sí tuvieron el valor de

implementar una absoluta liberalización del mercado en el mundo real. Según la historia oficial, después de que Reagan y Thatcher liberaran democrática y pacíficamente sus respectivos mercados, la libertad y la prosperidad subsiguientes fueron tan obviamente deseables que cuando las dictaduras cayeron una tras otra, desde Manila a Berlín, las masas voceaban para que las *reaganomics* se instalaran en sus puertas, junto con sus Big Macs. (KLEIN, 2008, pág. 25)

Margareth Thatcher e Ronald Reagan, presidente que governou os Estados Unidos entre 1981 e 1989, firmaram uma coalizão de poder que recolocou o capital financeiro na hierarquia de interesses dos seus Estados e no comando das políticas econômicas internacionais. Assim, os interesses globais do capital financeiro internacional, tornaram-se a estratégia político-ideológica dos governos e finanças dos Estados Unidos e Inglaterra bem como forneceram o suporte necessário e indispensável ao sucesso da implementação conjunta da desregulamentação econômica que permite o livre movimento dos capitais, dos investimentos estrangeiros diretos, das políticas monetárias deflacionistas e das reformas liberais introduzidas na década de 1980. A nova “financeirização capitalista” mudou a face econômica e política do capitalismo contemporâneo. (FIORI e TAVARES, 2000; CHESNAI, 1998)

De maneira semelhante Beluzzo (2013)¹²¹ acrescenta: “o que houve nos anos 1980, com Ronald Reagan e Margaret Thatcher foi à resposta à perda de dinamismo daquela economia. [...] O que foi o neoliberalismo? Foi abrir espaço para as empresas ganharem competitividade em outros lugares, com custos salariais mais baixos. É a lógica da acumulação e da competição capitalistas.”

É necessário destacar que apesar das funções e atuação do Estado terem sofrido mudanças significativas sob a influência neoliberal os Estados, em escala planetária, continuaram atuando de maneira decisiva para assegurar a internacionalização do capital após o esgotamento do capital industrial decorrente dos “anos gloriosos” após a Segunda Guerra. O que possibilitou um crescimento em escala jamais ocorrida do capital financeiro e afirmou a importância dos investimentos produtivos externos na economia, garantidos pela rearticulação entre o político e o econômico.

¹²¹ Luiz Gonzaga Belluzzo. Entrevista concedida ao jornal Valor Econômico em 25/06/2013, intitulada “O capital faz seus novos caminhos, agora com um Estado protagonista”.

Disponível em: <http://www.centrocelsofurtado.org.br/arquivos/image/201307301326120.Belluzzo%20-%20valor%20-%20O%20capital%20faz%20seus%20novos%20caminhos.pdf> Acesso em: 10/11/2013.

Neste período denominado por François Chesnais (1998) *Regime de Acumulação Mundializado sob Dominância Financeira*, os Estados nacionais continuaram a desempenhar um papel decisivo no desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo. No referido regime os governos nacionais são responsáveis pela regulação do capital financeiro e ao mesmo tempo devem criar condições de atratividade para os investimentos desta fração do capital. (CHESNAIS, 1996)

Como argumenta Neil Smith,

Un neoliberalismo sin Estado fue su propio mito. En realidad, claro, el Estado en diversas escalas nacionales, locales y globales contribuyó asiduamente por medio de la desregulación empresarial, los gastos militares, la política de la vivienda, la política de impuestos a las empresas, el desarrollo urbano, la represión social, las políticas de desarrollo global y la expansión de su propia iniciativa empresarial, al avance del proyecto neoliberal. Muchas de las instituciones y normas de esa época se mantienen firmes en su puesto con muy pocas alternativas coherentes a la vista. Así puede que tenga más sentido tomar prestada la afortunada frase que Jürgen Habermas aplicó en los años ochenta a la situación del modernismo, y concluir que el neoliberalismo “ha muerto pero sigue vigente”. (SMITH, 2007)

A América Latina e o Brasil no contexto neoliberal

No contexto neoliberal a forte prevalência da financeirização à escala planetária traz como principal problema, de acordo com Arroyo (2006), "o caráter rentista do processo", desenvolvido por meio de operações baseadas em lucros especulativos, que se estabelecem fora da esfera da produção de bens e serviços. De acordo com o referido autor dentro desse processo, os países da América Latina e de outras áreas periféricas passaram a ser designados por “mercados emergentes”, houve certa ruptura do ideário histórico de alcançar a autonomia econômica que associava grande parte dos países latino americanos como um conjunto de "países em desenvolvimento". Assim, configurou-se na década de 1990, através das políticas neoliberais “a inserção dos territórios latino-americanos nos fluxos internacionais de capital. Trata-se de uma situação de crescente dependência com o correspondente aumento de vulnerabilidade externa de suas economias". (Arroyo, 2006)

Nesse sentido, na América Latina, o Consenso de Washington configurou-se um importante instrumento do neoliberalismo, suas determinações de ajuste econômico incluem, de acordo com Negrão (2008, pág. 41):

1. Disciplina fiscal, através da qual o Estado deve limitar seus gastos à arrecadação, eliminando o déficit público;
2. Estabelecimento de prioridades nas despesas públicas através do direcionamento dos gastos públicos em educação, saúde e infraestrutura;
3. Reforma tributária que amplie a base sobre a qual incide a carga tributária, com maior peso nos impostos indiretos e menor progressividade nos impostos diretos;
4. Liberalização financeira, com o fim de restrições que impeçam instituições financeiras internacionais de atuar em igualdade com as nacionais e o afastamento do Estado do setor;
5. Taxa de cambio competitiva;
6. Liberalização do comércio exterior, com redução de alíquotas de importação e estímulos à exportação, visando a impulsionar a globalização da economia, dito de outro modo se tratou de uma política comercial de integração aos fluxos mundiais;
7. Abertura ao investimento direto estrangeiro por meio da eliminação de restrições ao capital externo;
8. Privatização, com a venda de empresas estatais ineficientes;
9. Desregulação de setores controlados, com redução da legislação de controle do processo econômico e das relações trabalhistas;
10. Direitos de propriedade intelectual.

Não pretendemos discutir regras do Consenso aqui apresentadas, mas tão somente as enunciamos por considerar que seus desdobramentos foram extremamente importantes para as transformações ocorridas nas funções e atuação do Estado no Brasil, e sem dúvida repercutiram e continuam a influenciar a condução das políticas de implementação da infraestrutura no Brasil e particularmente no setor aéreo. Para o diplomata Paulo Roberto de Almeida (2008) seria um erro acadêmico creditar ao Consenso o receituário neoliberal, imposto de cima para baixo, aos países latino americanos pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BIRD).

Segundo o referido autor, longe de ser um “receituário” o Consenso consubstanciou-se em um seminário acadêmico, ocorrido no final da década de 1980, que culminou em um conjunto de “instrumentos de política econômica”, ou propostas de reformas econômicas, que visavam ao reequilíbrio macroeconômico dos países latino-americanos que atravessavam graves problemas estruturais, como por exemplo, a

elevada dívida externa e a inflação, decorrentes da crise capitalista. Assim, após o alcance da estabilidade econômica, essas políticas facilitariam e estimulariam os países para que se tornassem aptos a planejar seu próprio desenvolvimento regional. No entanto, como veremos adiante a experiência brasileira foi bem distinta da “boa fé” do Consenso e não se traduziu em seu fortalecimento.

Por outro lado, para Francisco de Oliveira (2000) apenas na Inglaterra e França as políticas neoliberais – traduzidas pela privatização de grandes empresas estatais - tiveram um caráter ideológico revestido pela luta de classes. No Brasil¹²² assim como na grande maioria dos países o neoliberalismo significou “a privatização da esfera pública, sua dissolução, a apropriação privada dos conteúdos do público e sua redução, de novo, a interesses privados”. (OLIVEIRA, 2000, pág. 58)

Como bem aponta o referido autor:

A privatização do público é uma falsa consciência de desnecessidade do público. Ela se objetiva pela chamada **falência do Estado**, pelo mecanismo da dívida pública interna, onde as formas aparentes são as de que o privado, **as burguesias emprestam ao Estado**: logo, o Estado, nessa aparência, somente se sustenta como uma extensão do privado. **O processo real é o inverso**: a riqueza pública, em forma de fundo, sustenta a reprodutibilidade do valor da riqueza do capital privado. Essa é a forma moderna de sustentação da crise do capital. (OLIVEIRA, 2000, pág. 58, grifo nosso)

O neoliberalismo e o planejamento regional e urbano

O neoliberalismo trouxe grandes mudanças no campo das políticas de desenvolvimento regional, tanto nos países do centro quanto da periferia capitalista. A teoria dos pólos perdeu sua força, principalmente devido à crise da siderurgia e da indústria pesada presentes na política de pólos industriais dos países centrais. As políticas de desenvolvimento territorial fragilizaram-se com o enfraquecimento da ação estatal (Tavares, 2002, pág. 240). No caso brasileiro, as políticas neoliberais trouxeram

¹²² CF. Doria (2013).

mudanças bastante profundas no planejamento territorial, em recente entrevista Diniz¹²³ (2012) contribui com a seguinte afirmação:

O Brasil aprendeu a fazer planejamento, a partir da Segunda Guerra Mundial, criando uma burocracia pública no sentido positivo, weberiana, muito qualificada e especializada. Depois houve um diagnóstico crítico de que o planejamento era muito autoritário, por ser do regime ditatorial. Em seguida veio a onda neoliberal, segundo a qual o Estado era maléfico. **O governo Collor afastou a boa burocracia**¹²⁴, que no momento está sendo recriada. A máquina pública está sendo modernizada após décadas, pré-condição para o planejamento regional. Além disso, houve as privatizações, que em determinado momento foram exageradas. Diniz (2012)

No Brasil a abertura política ocorrida na segunda metade da década de 1980, trouxe consigo diversos desafios ao Estado, diferentemente do período de “bonança” vivido até o início da década, a hiperinflação e o pagamento dos serviços da dívida, impostos pelos credores internacionais do FMI, sacrificaram enormemente a sociedade. Assim rompeu-se o ciclo desenvolvimentista estabelecido nas décadas anteriores, que como resgatamos no capítulo anterior, o Estado centralizava e conduzia o planejamento para o fornecimento da infraestrutura necessária ao desenvolvimento urbano industrial.

A escassez de financiamento externo atrelado à recessão econômica enfraqueceu o poder do Estado em continuar a prover a infraestrutura necessária para dar suporte à expansão capitalista, por outro lado, as grandes corporações passaram a negociar diretamente com frações locais e regionais, muito embora os interesses pudessem ser divergentes dos objetivos nacionais, o desejo de integração do espaço de lugares ao espaço de fluxos ensejou o discurso do desenvolvimento regional e estruturas regionais diretamente articuladas à economia mundo esse processo associado a modernização industrial e agrícola transformou a morfologia social e econômica do território nacional. (Cf. BECKER e EGLER, 1992, pág. 225; BECKER, 1991)

No Estado supostamente “falido” os diversos planos governamentais assumiram um caráter puramente de ajuste econômico, tratava-se grosso modo, de pacotes que objetivam em primeiro lugar conter a inflação “galopante”, este era o maior desafio

¹²³ Entrevista concedida a Luiz Antônio Cintra, Carta Capital, publicada em 12/07/2012. Disponível em: <http://cadernoensaios.wordpress.com/tag/clelio-campolina-diniz/>. Acesso: setembro de 2013.

¹²⁴ Para Francisco de Oliveira além de afastar a boa burocracia o ex-presidente Collor é considerado “vingador de marajás” e destruidor das organizações populares.

estrutural a ser superado. Chegou-se a atingir em meados da década de 1980¹²⁵ mais de 300% de inflação anual. Neste cenário os pacotes anti-inflação eram imediatistas e visavam responder a convulsões econômicas políticas externas e o controle político interno.

Desde o Plano Cruzado (1986), implementado no governo José Sarney, ocorreu uma sucessão de planos malogrados: Plano Bresser (1987), Plano Verão (1989), os planos combinavam congelamento cambial, congelamento de preços e salários além de correção monetária. Cabe destacar, que nesse período as obras de infraestrutura consideradas importantes foram canceladas, por se avaliar que elas seriam prejudiciais ao combate à inflação. A luta contra o “monstro da inflação” entrou na década de 1990, o governo Collor instituiu o “traumático” Plano Collor I que como principal medida confiscou a caderneta de poupança, que já havia sido bastante penalizada nos planos anteriores¹²⁶ corrigidas por índices abaixo da inflação.

Como resgatamos no capítulo anterior desta tese, o Estado brasileiro de inspiração Keynesiana, intervencionista, instituído no início do período do governo de Vargas até o fim do governo militar, trouxe avanços associados: a legislação dos direitos trabalhistas assegurados pela Consolidação das Leis de Trabalho (CLT), principalmente previdenciários e sociais; a organização do sistema bancário; a criação de toda a infraestrutura de energia, transporte e telecomunicações; ao fortalecimento das indústrias de base. A conjugação desses fatores, viabilizado pelos investimentos públicos e privados na produção do espaço urbano e regional (Monte-Mor, 2006, pág. 73), deu-se como expressão de um movimento indispensável ao desenvolvimento urbano industrial, e, para assegurar a reprodução das condições gerais de produção.

Quando nos referimos ao Estado brasileiro de inspiração keynesiana retomamos as idéias expressas por Poulantzas, que caracterizou o Estado Keynesiano de bem-estar nacional como aquele que em economias fechadas (como no caso brasileiro) procurava assegurar o pleno emprego através da criação da infraestrutura, da política monetária, e que socialmente buscava fortalecer o consumo coletivo como forma de assegurar o crescimento do circuito de produção fordista, através da generalização do consumo de

¹²⁵ Sobre o caráter da crise econômica e seus desdobramentos políticos (cf. Becker e Egler, 1992, pág. 235-246)

¹²⁶ Estima-se que as perdas dos poupadores devido ao Plano Verão tenha alcançado cerca de setenta bilhões de reais. Esta informação está disponível em:
<http://ultimainstancia.uol.com.br/conteudo/noticias/18042/39048.shtml.shtml>

massa, que possibilitaria a socialização do crescimento econômico entre os cidadãos e consequentemente aumentaria a demanda doméstica na produção econômica nacional. (JESSOP, 1997, pág. 29)

Além disso, o Estado brasileiro privilegiou, entre as décadas de 1960 e 1980, o desenvolvimento regional, por meio do planejamento econômico, através da criação de importantes superintendências instituídas com vistas à correção das graves disparidades regionais, apoiadas no protagonismo estatal, através do aperfeiçoamento da gestão e racionalização do setor público dirigido pela tecnocracia (Ianni, 1996; Mantega, 1984 pág. 43). O Estado protagonizava o planejamento regional, amparado nas proposições cepalinas (Mantega, 1984) de descentralização regional que cresceram exponencialmente durante a década de 1970 até o final da década de 1980 quando teve sua experiência declinada (Ruiz, 2006, pág. 162).

De igual forma, o Estado brasileiro, como forma de amenizar a explosão metropolitana em grande medida derivada de sua política industrial substitutiva de importações, conduzia um planejamento urbano elaborado de cima para baixo pelo governo federal, considerado de natureza compreensiva, visto que se tratava, grosso modo, de grandes diagnósticos tecnocráticos sobre a articulação e inter-relações das dimensões urbanas (hierarquia urbana e rede de cidades) e regionais para viabilizar o modelo de produção e consumo da indústria fordista na metrópole. (MONTE-MÓR, 2006, pág. 60)

Como bem esclarece Costa (1994), o planejamento urbano compreensivo, daquele período no Brasil, bem como seus principais desdobramentos, significou do ponto de vista da produção do espaço urbano nas metrópoles, a consolidação de fortes mudanças na política de espaço,

No período do regime militar a política urbana era marcada por uma característica principal: a centralização de decisões no governo federal, com forte orientação setorializada de proposições e intervenções. Esta característica estava presente na criação das regiões metropolitanas, no programa de cidades médias e em várias outras políticas urbanas setoriais, particularmente aquelas administradas pelo Banco Nacional de Habitação – BNH. Além disso, uma parte da política se baseava no financiamento à elaboração de planos de desenvolvimento locais integrados (PDLIs), com base em metodologia de planejamento compreensivo proposta pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU (MONTE-MÓR, 1980; BERNARDES, 1986). A adoção deste tipo de política do

governo central significou, de fato, o abandono de idéias anteriores que sugeriam a necessidade de intervenções mais definitivas do estado, especialmente aquelas voltadas para o controle dos direitos absolutos de propriedade que vigoravam nas principais cidades e metrópoles do País.

(...) Em paralelo ao conjunto de medidas de política urbana do período do regime militar, ocorreu um processo de enfraquecimento dos governos locais em termos tanto de decisões político-administrativas quanto de recursos financeiros necessários ao enfrentamento das crescentes deficiências de serviços urbanos básicos. A falta de uma legislação urbana efetiva contribuiu para agravar esta situação, uma vez que os governos locais eram incapazes de controlar, de forma eficaz, os processos privados de parcelamento, ocupação e uso do solo urbano. O resultado, não é novidade, foi a produção de espaço urbano socialmente fragmentado e excludente, o que é um lugar comum nas grandes cidades brasileiras. (COSTA, G., 1994, pág. 1-2)

O sistema urbano brasileiro, no contexto de desenvolvimento da economia capitalista industrial requereu, de acordo com Davidovich (1978), formas novas e a reelaboração de estruturas espaciais já existentes. No entanto, o modelo econômico de crescimento adotado acarretou em desigualdades regionais, na ampliação da base urbana e em grande concentração urbana regional. Surge então uma compactação do sistema urbano, com a desestruturação de regionalismo tradicionais, traduzida por uma nova divisão territorial do trabalho, com novas relações inter e intra-regionais, e novos fluxos financeiros, de mercadoria e população. A nova estrutura espacial impôs novas funções às cidades, o planejamento oficial centralizado foi o instrumento político pelo qual, os recursos passaram a ser alocados de forma a garantir estratégias setoriais que favoreceram as produções de escala com a expansão da acessibilidade e mobilidade no território.

Nos anos de 1990 as políticas do Consenso de Washington, enfraqueceram a descentralização regional no Brasil, e as "guerras fiscais" entre estados e municípios substituíram políticas mais sistemáticas de desenvolvimento regional (Ruiz, 2006, pág. 162). O aumento da pressão social por mais eficiência e efetividade das políticas públicas associadas à crise fiscal (Pares e Valle, 2006, pág. 236) do Estado desenvolvimentista deu lugar ao Estado mínimo neoliberal. O desmantelamento das

superintendências (SUDESUL, SUDECO, SERSE)¹²⁷ e o abandono governamental das quase extintas superintendências regionais no governo de Fernando Collor de Melo (SUDENE E SUDAM)¹²⁸ foram as primeiras ações que desconstruíram o Estado considerado keynesiano no Brasil.

Associado ao desmonte das políticas de desenvolvimento regional, a Constituição de 1988 adotou um conjunto de medidas descentralizadoras, que transferiu aos poderes estaduais e municipais novas atribuições antes pertencentes ao Executivo Central. Portanto, a nova Constituição desobrigou a União “do tratamento das questões de desenvolvimento regional e urbano”, sem que estados e municípios estivessem preparados com recursos para o cumprimento de suas novas funções (Tavares 2002, pág. 243-244). A influência do ideário do Estado mínimo confluiu com a resistência ao centralismo do poder do planejamento compreensivo (Davidovich, 2004, pág. 203). A descentralização trouxe ao mesmo tempo a “liberdade”, e a incapacidade de resolução de conflitos que ultrapassam o municipalismo, devido às fragilidades institucionais, e ao clientelismo e personalismo tão presentes na política brasileira. Na década de 1990, segundo Rolnik e Somekh (2002, pág. 106) houve um "concreto movimento de fortalecimento da autonomia local", com o aumento do protagonismo dos governos, esta descentralização era vista como fundamental para consolidar a democracia no país. Como apontaram Amann e Baer,

In the 1980s the combination of the debt crisis, the fiscal crisis and bouts of hyperinflation forced Brazil to adopt a set of neo-liberal policies, one of whose main features was privatization. The pressure to adopt privatization policies came not only from within, but also from the demands of Brazil's major external creditors, most especially the multilateral organizations, the IMF and the World Bank. (...)Starting timidly in the late 1980s but accelerating markedly after 1994, Brazil engaged in one of the world's largest privatization programmers'. (AMANN e BAER, 2005, pág.423)

Com as mudanças na forma institucional (Uderman, 2008) da "máquina estatal" e de suas atribuições, observamos a história recente demonstrar que ainda são grandes os desafios associados à gestão do Estado brasileiro, no sentido de garantir processos

¹²⁷ Superintendência de Desenvolvimento do Sul (SUDESUL), Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste (SUDECO), Secretaria Especial para a Região Sudeste (SERSE).

¹²⁸ Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM).

transparentes de atuação e socialmente justos para grande parcela da população excluída dos processos decisórios e que desconhece devido à fragilidade dos marcos regulatórios, as relações sociais que se desenham antes, durante e após as negociações entre o Estado e o capital no âmbito das privatizações. Principalmente porque as externalidades negativas ou o "custo social" associado às contradições socioespaciais dessas relações são socializados entre as partes mais vulneráveis da sociedade.

No Brasil a década de 1990 a influência neoliberal foi marcada pelas privatizações decorrentes da reforma do Estado. Podemos afirmar que o neoliberalismo significou a privatização de quase toda a infraestrutura pública, com a venda de todas as empresas estatais da telefonia, grande parte das empresas de energia¹²⁹ e siderurgia.

Apesar da política em favor da privatização ter iniciado no final da década de 1980 ainda no governo Sarney, as privatizações iniciaram no governo de Fernando Collor de Melo através do PND – Programa Nacional de Desestatização - Collor foi o primeiro presidente brasileiro a adotar as privatizações como parte de seu programa de governo, as primeiras estatais a serem entregues ao capital privado foram as siderúrgicas, as privatizações foram iniciadas após a extinção da Siderbrás (Siderurgia Brasileira S/A), empresa holding, após a absorção dos passivos de suas subsidiárias siderúrgicas privatizadas. Com o impeachment de Fernando Collor, Itamar Franco vice-presidente que assumiu o governo, reconhecido como estatista contrário à política de desestatização, manteve publicamente a contra-gosto, a política de desestatização. Em seu governo foram vendidas nove empresas e foi realizada uma concessão de rodovia.

¹²⁹ Cabe salientar, que diversos problemas e contradições estão associados aos processos de privatização já realizados, dentre eles destacam-se: o uso de moedas podres para o pagamento das empresas; os calotes que os compradores dão ao BNDES depois de pegar empréstimos subsidiados a fundos perdidos (recursos disponibilizados por um emprestador sem perspectivas de reembolso); a formação de consórcios ou de sociedades de propósito específica as vésperas dos leilões; a falta de transparência em relação aos reais donos das empresas muitas vezes estabelecidas em paraísos fiscais como Ilhas Cayman; o uso de recursos do Tesouro para ajudar as empresas; o pagamento de dívidas trabalhistas assumidos pelo Estado; a desvalorização das empresas estatais pouco antes da venda; a transferência dos passivos das empresas para o Estado antes da venda; o corte de funcionários logo após a desestatização; o aumento no valor das tarifas de serviços para os consumidores; a ineficiência das agências reguladoras na fiscalização das empresas; a fragilidade do marco regulatório utilizado pelo Estado que são fundamentalmente audiências e consultas públicas, e que muitas vezes não cumprem a função social devida; a corrupção e o pagamento de propinas a políticos por informações excepcionais e favorecimentos durante os processos de privatização que privilegiam determinados grupos ou frações do capital, levando a concentração ainda maior da riqueza socialmente produzida nas mãos de poucos. Dito de outra forma, há um forte desequilíbrio de forças entre o Estado, o capital e a sociedade, principalmente no que se refere a informação (Farias, 2006).

Em meados de seu primeiro ano de mandato o Presidente da República Fernando Henrique Cardoso (FHC) instituiu em 1995 o “Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado” (PDRAE), que foi o fundamento para a Emenda Constitucional da Reforma Administrativa (Emenda 19) aprovada em 1998 pelo Congresso Nacional, "tomando como base as experiências recentes em países da OCDE¹³⁰, principalmente o Reino Unido, onde se implantava a segunda grande reforma administrativa da história do capitalismo" (Câmara do Estado, 1995). O plano foi liderado¹³¹ pelo ministro Luiz Carlos Bresser Pereira do Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado (MARE). O MARE foi extinto em 1998 e suas atribuições foram transferidas, por sugestão do próprio ministro, para o Ministério do Planejamento e Gestão, concomitantemente com reformas introduzidas por estados e municípios.

O plano diretor (PDRAE) foi responsável pela definição de objetivos e por estabelecer diretrizes para a reforma gerencial da administração pública assim definida por FHC,

"chamaria de 'gerencial', baseada em conceitos atuais de administração e eficiência, voltada para o controle dos resultados e descentralizada para poder chegar ao cidadão, que, numa sociedade democrática, é quem dá legitimidade às instituições e que, portanto, se torna “cliente privilegiado” dos serviços prestados pelo Estado. (...) com ênfase na qualidade e na produtividade do serviço público (...) baseada em experiências recentes e exitosas desenvolvidas em muitos países desenvolvidos e em desenvolvimento. (CÂMARA DO ESTADO, 1995, pág. 6 e 7)

Em suma, o PDRAE estabeleceu o novo papel do Estado que se coloca em três pilares: a privatização de seus ativos; a ênfase no papel regulacionista e de articulador geral da economia e na descentralização de suas atribuições para escalas estadual e municipal.

(...) reformar o Estado significa transferir para o setor privado as atividades que podem ser controladas pelo mercado. Daí a generalização dos processos de privatização de empresas estatais. (...) Deste modo o

¹³⁰ OCDE - Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico, reúne os países mais desenvolvidos do mundo, com exceção do Chile, Turquia e México.

¹³¹ Ver Bresser Pereira (2000). Neste artigo ao dissertar sobre a reforma gerencial do Estado de 1995, Bresser critica o Estado Burocrático.

Estado reduz seu papel de executor ou prestador direto de serviços, mantendo-se, entretanto no papel de regulador e provedor ou promotor destes, principalmente dos serviços sociais como educação e saúde, que são essenciais para o desenvolvimento (...) busca-se o fortalecimento das funções de regulação e de coordenação do Estado, particularmente no nível federal, e a progressiva descentralização vertical, para os níveis estadual e municipal, das funções executivas no campo da prestação de serviços sociais e de infra-estrutura. (CÂMARA DO ESTADO, 1995, pág. 12-13)

Através da criação do Conselho Nacional de Desestatização, pela Lei 9.491 de 1997, o governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) cumpriu firmemente as orientações do Consenso de Washington, no que se refere à desestatização, e entrou para a história do Brasil como o grande privatizador do patrimônio público, da infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações. Assim, seguiu-se a privatização no período do referido presidente que incluiu grandes empresas vendidas, cinco concessões de rodovias e sete concessões de ferrovias.

Apesar de o presidente Fernando Henrique Cardoso afirmar que o presidente Luís Inácio Lula da Silva teria paralisado a Reforma do Estado, Lula, como é comumente chamado, seguiu com a política de desestatização, ao retomar as concessões da infraestrutura de transporte. De acordo com o professor de ciência política Armando Boito Junior (2005) da Universidade de Campinas, em seu artigo intitulado "O governo Lula e a reforma do neoliberalismo", Lula seguiu o modelo antinacional e antipopular do capitalismo, porque consolidou o segundo governo de Fernando Henrique. Ao todo realizou a venda de dois bancos e oito concessões de rodovias, duas hidrelétricas e uma linha de transmissão.

Queremos pontuar que o programa de desestatização do Brasil é considerado um dos maiores do mundo (Amann e Baer, 2005). Por isso, o processo de privatização da infraestrutura construída pelo Estado trouxe desdobramentos relevantes porque representou a mudança no papel do Estado. Obviamente isto não significa que as mudanças se restringiram apenas ao processo de desestatização, mas tão somente porque em grande medida contribuíram para o delineamento da ação estatal até os dias atuais.

O governo da presidente Dilma Rouseff privatizou os cinco maiores aeroportos brasileiros, e algumas rodovias. O último lote de privatizações da infraestrutura aeroportuária incluiu leilão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves que ocorreu em conjunto com o Aeroporto Internacional Tom Jobim¹³².

Após o leilão ocorrido em novembro de 2013 o AITN, o quinto aeroporto brasileiro em movimento de passageiros, passou a ser administrado em abril de 2014 pela BH Airport, gestora formada pela INFRAERO (49%) e o consórcio vencedor Aeroportos do Brasil com 51%, formado pelas empresas Companhia de Participações em Concessões CPC, que é controlada pelo grupo CCR, formado pelas construtoras Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Soares Penido com 75% de participação¹³³ no consórcio e pelas operadoras Flughafen München com 1% e Flughafen Zürich AG com 24%.¹³⁴

Assim, no período pós-fordista o neoliberalismo introduziu a Reforma do Estado que teve como base as privatizações. Com as mudanças no papel do Estado, suas atividades passaram a enfatizar seu papel de regulador da economia, esse novo papel alterou a dinâmica de sua atuação na escala regional e local, como veremos a seguir.

132 De acordo com a Reportagem do portal G1, intitulada, *Vencedores citam potencial de crescimento de Galeão e Confins*: “O processo de entrega da infraestrutura aeroportuária brasileira à iniciativa privada teve início em agosto de 2011, quando foi leiloada a concessão para construção e operação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte. São Gonçalo foi arrematado pelo consórcio Inframérica – o mesmo que depois venceria o leilão do aeroporto de Brasília –, com proposta de R\$ 170 milhões e ágio de 228,82% em relação ao mínimo exigido pelo governo para a outorga. Já em fevereiro de 2012, o leilão dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília rendeu ao governo R\$ 24,5 bilhões, ágio médio de 347% em relação à soma dos lances mínimos para os três, de R\$ 5,477 bilhões. No total, 11 consórcios participaram da disputa. O maior ágio foi do aeroporto de Brasília, que obteve oferta de R\$ 4,51 bilhões pelo Consórcio Inframérica, com lance 673,39% sobre o preço mínimo. Em segundo lugar ficou o de Guarulhos, com ágio de 373,51%, oferecido pelo Consórcio Invepar ACSA, cuja proposta foi de R\$ 16,21 bilhões. O Consórcio Aeroportos Brasil arrematou o de Campinas, com oferta de R\$ 3,821 bilhões, 159,75% acima do preço mínimo”. Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/11/vencedores-citam-potencial-de-crescimento-de-galeao-e-confins.html>

¹³³ “O grupo CCR que atua principalmente na concessão de rodovias, mas intenta diversificar seu portfólio de concessões. “A CCR está diversificando seu portfólio para aumentar sua exposição a setores que devem trazer retornos mais altos que o de concessões rodoviárias, como aeroportos e mobilidade urbana”, declara um analista do grupo.” Disponível em: <http://www.aeroportoconfins.net/noticias/aeroportos-noticias/empresas-suica-e-alema-assinam-contrato-para-administrar-aeroporto-de-confins-mg>. Acesso: Abril/2014.

¹³⁴ As empresas Flughafen München, e Flughafen Zürich AG administram respectivamente o aeroporto de Munique e Zurique que estão entre os dez melhores aeroportos europeus e do mundo e movimentam mais de vinte milhões de passageiros anuais. Esses aeroportos são considerados *hubs* regionais na Europa, e dispõem de altos padrões tecnológicos, com grande eficiência como *hubs* de carga e passageiros. As gestoras também administram outros aeroportos, em Bogotá (Colômbia), três aeroportos no Chile, quatro em Honduras e o Aeroporto de Bangalore, na Índia.

A escala regional e local e a ação estatal no contexto neoliberal

Em países centrais, de acordo com a ótica de Jessop (1997, pág. 30) houve o estabelecimento do que ele chama de *regime pró-trabalho schumpeteriano pós-nacional*. Nesse regime as atividades estatais diferem substancialmente das praticadas no período fordista, quando o crescimento da produtividade baseava-se em economias de escala, no novo regime ocorre um deslocamento nas localizações, escalas e modalidades de sua implementação. No aspecto econômico o regime pró-trabalho schumpeteriano associa-se ao crescimento de novas tecnologias, baseadas em sistemas de inovação nacionais e regionais que tem elevado grau de complexificação, pois requer o alcance da competitividade que está diretamente associada aos formatos institucionais, bem como a recursos e valores extra-econômicos. Este ambiente articulado pelo Estado seria de acordo com Poulantzas (Jessop, 1997, pág. 10) uma forma de contratendência à queda da taxa de lucro através da intensificação da força de trabalho, para além do trabalho propriamente dito, envolvendo a educação, a inovação técnica, o planejamento urbano e formas de consumo coletivo.

Conforme argumentou Jessop (1997, pág. 31) tendencialmente os Estados nacionais procuram em todos os níveis, a subordinação da política social às necessidades discursivamente construídas, de competitividade estrutural e de flexibilidade do mercado de trabalho resultando em tentativas de eliminar ou reduzir os direitos e gastos sociais, estabelecidos no estado de bem de estar, caso não estejam inteiramente relacionados ao aumento da flexibilidade e da competitividade nos circuitos do capital. Na escala regional e local os governos passam a desempenhar um novo papel, conforma-se uma nova reorganização territorial em níveis subnacional, nacional, supranacional e translocal. "Há um movimento contínuo do poder de Estado para cima, para baixo e para os lados, na medida em que os dirigentes estatais de diferentes escalas territoriais se empenham em ampliar as suas respectivas autonomias operacionais e capacidades estratégicas." (JESSOP, 1997, pág. 33)

Nesse contexto esboçado, os governos local e regional, de acordo com o referido autor, passam a utilizar-se de mecanismos de governança associados a parcerias público-privadas, e articulam parcerias entre organizações governamentais, não governamentais em várias escalas territoriais, norteando múltiplas agências e

instituições autônomas. Ao contrário do que possa parecer, o Estado não perdeu seu poder, mas utiliza-se das redes de governança para alcançar seus objetivos, influenciando e beneficiando-se do conhecimento e do poder de seus parceiros não governamentais e agentes financeiros para alcançar seu objetivo maior que se refere à manutenção da coesão social.

Os mecanismos de governança não são novos no Estado, entretanto, foram reordenados e hoje possuem um peso maior em todas as escalas governamentais. Os governos em diversas escalas passam a arbitrar as diversas relações de governança estabelecendo as "regras do jogo", e são responsabilizados quando ocorrem problemas no processo de governança. "O Estado no seu sentido integral é reproduzido em e através de contínuas mudanças na articulação do governo e da governança". O conjunto construído pela globalização regionalização e governança local influencia na forma como o Estado articula essas mudanças à sua matriz institucional. (JESSOP, 1997, pág. 35 a 40)

Apesar de Jessop se referir principalmente aos países centrais, acreditamos que suas considerações podem ser atribuídas em grande medida ao contexto latino americano, e particularmente ao Brasil em diferentes escalas e com suas particularidades. Como apontamos no início do capítulo, cabe destacar que, esse processo na América Latina resulta do movimento de sua "inserção global" na economia internacional. Mesmo que tenha ocorrido de maneira periférica e dependente, esse processo é fundamental para o mecanismo de valorização do capital e faz parte do movimento de expansão capitalista. Isto gerou em diferentes etapas, formas distintas de organização e hierarquização espacial das relações capitalistas de produção e de poder. Diante do mercado mundial, muito pouco dos investimentos se dirigem aos países periféricos latino-americanos, só resta aos mesmos, principalmente aos que adotaram a estratégia liberal contida no Consenso de Washington, a manutenção do equilíbrio macroeconômico que seja capaz de "seduzir", através do *enabling economic environment* (estabelecido pelo Banco Mundial), um ambiente com regras claras e incertezas reduzidas das instituições econômicas. (FIORI, 1998, pág. 232)

Nessa direção, os capitais privados privilegiam concentrar-se em espaços que ofereçam "vantagens em escala" oferecidas por regiões ou áreas de maior riqueza e densidade econômica. Esse movimento do capital condiciona de maneira objetiva "a

'dessolidarização' econômica interna de cada espaço nacional, o que pode produzir a uma fragmentação econômico-territorial dos países", dito de outro modo, se os investimentos tendem a concentrar-se em uma mesma região reforçam tendencialmente, a consolidação de espaços econômicos fragmentados e menos integrados nacionalmente. Dentro deste cenário crescem e acirram-se as competições intra-estatais e interestatais por novos investimentos sob a forma de "guerras" fiscais, desregulações e "privatizações selvagens". (FIORI, 1998, pág. 247)

Dentro dessa racionalidade, nas idéias expressas por Uderman (2008), o planejamento regional assume um novo papel, dentro dos preceitos liberalizantes e da soberania do mercado (privatizações, desburocratização, desregulamentação dos mercados), o planejamento passa a redefinir as atribuições, prioridades e o próprio desenho institucional do Estado. A defesa do livre mercado global levou à busca por um crescimento regional orientado para o mercado, o que fez emergir formas de intervenção pública através da formulação de políticas de competitividade, sustentadas no ambiente macroeconômico.

Neste cenário, os Estados em países centrais e periféricos, a partir dos anos de 1990, direcionaram-se para a construção de modelos de regulação que a princípio deveriam fiscalizar o setor privado. Em sua ação reguladora, os governos procuram oferecer um marco regulatório na busca do equilíbrio entre a sua atuação e a dos mercados. Por isso, o planejamento regional pautado em diretrizes de modernização e integração competitiva, ressurgiu com objetivos mais amplos que envolviam não só a industrialização, mas também o capital social¹³⁵, para alcançar o desenvolvimento regional.

Na América Latina, na década de 1990, os problemas estruturais associados ao desemprego, desigualdades socioespaciais e concentração de renda ensejaram a seguinte formulação como forma de alcançar o desenvolvimento regional, como salienta Uderman,

Generalizava-se o entendimento de que os princípios fundamentais de um novo modelo incluíam a mobilização social, a busca de maiores níveis de equidade e a criação de um

¹³⁵Diniz e Crocco (2006, pág. 22) fazem uma distinção no conceito de capital social básico, segundo dois diferentes autores: "O conceito de capital social básico (...) refere-se à infraestrutura econômica e social (transportes, energia, saneamento, habitação etc.), nos termos propostos por Hirschman (1958)". O capital social pode ainda relacionar-se "(...) ao conceito de capital social como atributos históricos, culturais e institucionais da sociedade civil, no sentido proposto por Putnam (1982)".

entorno empresarial que oferecesse condições propícias aos investidores, valorizando-se as condições locais e incorporando-se diretrizes derivadas do conceito de capital social. Assumem grande relevância as habilidades relacionadas à qualificação da mão-de-obra e à capacidade de estabelecer vínculos de parceria e cooperação, o que se associa às transformações observadas no paradigma fordista e às novas exigências vinculadas à utilização da microeletrônica e das tecnologias da informação, que sustentam processos produtivos e organizacionais mais flexíveis e destacam ações dirigidas à promoção de pequenos empreendimentos intensivos em conhecimento, ao apoio à formação de redes de empresas e à consolidação de aglomerados produtivos locais. Propagam-se as preocupações com o desenvolvimento local e dissemina-se a visão da indústria como parte de uma rede de atividades mais ampla, o que se coaduna com a intensificação dos processos de desverticalização produtiva e a conseqüente necessidade de integrar atividades externas associadas à produção industrial propriamente dita. (UDERMAN, 2008, pág. 247)

A importância do capital social vinculada às habilidades relacionadas à qualificação da mão-de-obra, e ao uso intensivo de tecnologias, inovação e melhoria da rede de transporte também foram ressaltadas por Diniz e Crocco (2006, pág. 23). Os autores baseiam-se na Nova Geografia Econômica (Ruiz, 2006) para afirmar que diversas orientações de políticas foram impulsionadas, como parte do capital social, para alcançar o desenvolvimento de regiões mais atrasadas principalmente em países centrais, associadas à: oferta de transportes, sistemas locais de inovação, melhorias educacionais, sistemas de informações, políticas locais de emprego, sistema de subsídios, abertura econômica, entre outras. Os referidos autores discorrem ainda, no que se refere à infraestrutura, sobre a oferta e custo dos transportes inter-regional e intra-regional, pois facilitam a integração econômica regional, dos mercados periféricos aos mercados centrais, e, podem ampliar a divisão inter-regional do trabalho à medida em que aumentam as especializações regionais. Por outro lado, podem também enfraquecer outras economias regionais devido à concentração e ao aumento da competitividade.

Com base na premissa de que no Brasil a integração nacional é uma realidade da qual não se pode fugir, Diniz e Crocco (2006, pág. 24), defendem a idéia de que a maneira de modificar a desigualdade regional da economia brasileira, decorrente da concentração urbana em contraposição às áreas vazias pouco exploradas economicamente, seria buscar as especificidades de cada região e de suas condições de

competição com outras regiões, através da especialização, para que se possam tornar aptas a enfrentar e se inserir na competitividade nacional e internacional. Dessa forma, "(...) as políticas regionais deveriam ser seletivas, segundo as características e potencialidades setoriais de cada região, com vistas a potencializar a expansão produtiva com menores custos e melhores condições de competição" (DINIZ e CROCCO, 2006, pág. 24).

Sob esse contexto a escala metropolitana e a centralidade urbana ganham uma dimensão especial, e retomam o centro do debate sobre a organização do espaço (Diniz e Crocco, 2006, pág. 25). No momento em que se ampliam as interações e integrações das metrópoles ao mercado mundial, a articulação global-local, iniciam-se nos países centrais amplas e múltiplas discussões contemporâneas¹³⁶, sobre cidades globais, cidades mundiais, metrópoles industriais pós-fordistas, metrópole flexível, exópolis, conurbação, cidade-região, etc.¹³⁷

Para Monte-Mor. (2006, pág. 78-79), a metrópole pós-fordista, conceito criado por Edward Soja com vistas à explicação da nova reorganização do espaço geoeconômico e geopolítico urbano-regional, afastou-se da idéia de cidade, ampliando seu sentido para o que ele nomeia por urbanização extensiva, ou seja, uma urbanização que se estende ao seu entorno não apenas no sentido estritamente físico, mas também em um sentido virtual. "A metrópole pós-fordista é também a 'metrópole flexível', com múltiplas interdependências locais imóveis articuladas a forças reestruturadoras locais e distantes." Como bem resume Diniz (2001),

A clássica divisão das escalas territoriais, simplificada como locais, urbanos, regionais, nacionais e internacionais passam a se sobrepor e interpenetrar, com tendência ao enfraquecimento das escalas intermediárias e aumento da importância dos extremos: o global e o local. De um lado, a hiper-escala da circulação do capital e das informações e, de outro, a hipo-escala da localidade, onde se estabelecem as relações de produção, a complementaridade e a governança, o que levou Swyngedouw (1997) a cunhar o termo 'glocalização'. (...) O local exige escalas mínimas que

¹³⁶ Monte-Mór (2006, pág. 78-79) oferece uma breve resenha bibliográfica sobre as principais linhas de discussão sobre a cidade pós-fordista de autores como, Saskia Sassen, Eduard Soja, dentre outros, dos países centrais e a leitura acadêmica dessas discussões para entender a inserção das metrópoles brasileiras, em sua articulação nesse cenário.

¹³⁷ Limonad (2005) e Magalhães (2008) refletem sobre a aplicabilidade de uma ampla tipologia de cidades adaptadas à realidade brasileira.

viabilizem o controle, a dominação e a construção do poder, de forma a combinar a articulação da hiper-escala dos espaços de circulação do capital e da informação com a hipo-escala dos nexos de produção e consumo (Swyngedouw, 1997). Da escala surge a hierarquia dos lugares ou hierarquia urbana uma vez que os lugares, imersos no ambiente cultural e social, criam suas centralidades (Christaller, 1966). Ao mesmo tempo, a divisão do trabalho, o mercado, o dinheiro e o capital agem no sentido de reduzir a imersão ou a força local (desimbedded). O global e o local são produtos do mesmo processo e sua vinculação se estabelece pelo fluxo de conexões simultâneas e recíprocas. (DINIZ, 2001, pág.7; pág. 9)

Assim observamos que no regime pós-fordista neoliberal as escalas regional e local articulam-se aos espaços produtivos externos baseados em seus potenciais e assim passam a fazer parte de uma rede de fluxos e conexões, que muito embora se estabeleçam ao nível global ou na “ordem distante” se materializam no território criando vínculos entre a força de trabalho qualificada e os processos de produção e consumo. A hiper-escala da circulação do capital e das informações impõe às cidades a combinação e mobilização desses fatores para que sejam inseridas na hierarquia urbana, o que a princípio pode explicar as estratégias recentes do Estado como ator responsável por inserir como apontou Diniz, no excerto acima a “localidade”, através da formulação de grandes projetos urbanos, que criam novas centralidades ao nível do econômico.

A cidade neoliberal como política de espaço

(...) insistimos principalmente num aspecto da relação entre a urbanização e acumulação capitalista, a saber, o desenvolvimento da aglomeração urbana determinado pela tendência constante do capitalismo a diminuir o tempo de produção e o tempo de circulação do capital. (...) Definimos a cidade capitalista como o produto de uma dupla socialização: a das condições gerais de produção e a do espaço. (LOJKINE, 1981, pág. 152-153)

Swyngedouw et. al. (2008) analisaram grandes projetos urbanos realizados em cidades europeias, como por exemplo, o museu de Guggenheim em Bilbao, o distrito financeiro de Dockland's em Dublin, o complexo científico-universitário em Adlershofn in Berlin, o projeto Orestaden em Copenhagen, a Exposição Mundial em Lisboa, dentre outros. Ao examinar estas cidades como estudo de caso, os referidos

autores observaram que esses projetos embora tenham suas particularidades, possuem muitas similaridades e tem como ponto de partida a crença inabalável das elites das cidades nos efeitos curativos que a produção de novos complexos urbanos prometem para a vitalidade da cidade. É exatamente esse tipo de nova política urbana que produz ativamente, decreta, encarna e molda a nova política e regimes econômicos que operam a nível local, regional e nacional.

Os exemplos das referidas cidades revelam-se como a expressão material de uma lógica de desenvolvimento, que sob a forma de megaprojetos e de marketing do lugar, apresentam-se como o caminho para a geração de crescimento futuro e para travar uma luta competitiva para atrair investimento de capital. Os projetos urbanos não são apenas o resultado ou consequência de uma mudança do contexto político e econômico orquestrado sem lugares externos à cidade, ao contrário, eles são catalisadores de fomento urbano que podem ser sentidos localmente, regionalmente, nacionalmente e internacionalmente. Esses projetos de intervenções concretas expressam e alteram a forma das configurações políticas e econômicas espaciais. Bem como, sob muitos aspectos, os ambientes urbanos construídos são a expressão condensada e materializada da transformação dos processos socioespaciais que operam em uma variedade de escalas geográficas articuladas. (SWYNGEDOUW et. al., 2008, pág. 199).

No cenário dos fluxos de conexões simultâneas, independente das especificidades observadas em estudos de caso de cada cidade, o que há em comum entre elas é que as diferentes escalas geográficas se articulam e compartilham uma nova abordagem em matéria de política urbana que expressam fortemente, na escala do urbano os elementos constitutivos de uma nova política econômica, que é a plataforma política do liberalismo conservador. "Contrary to what its ideology sustains, conservative liberalism has always maintained a very especial and intimate relationship with state intervention" (Swyngedouw et. al., 2008, pág. 200). A exemplo da cidade keynesiana onde o Estado conduziu a reprodução social através da produção de habitação vinculada aos interesses da infraestrutura de transporte, o que representou o auge da relação definitiva entre a escala urbana e a reprodução social (Smith, 2008, pág. 85).

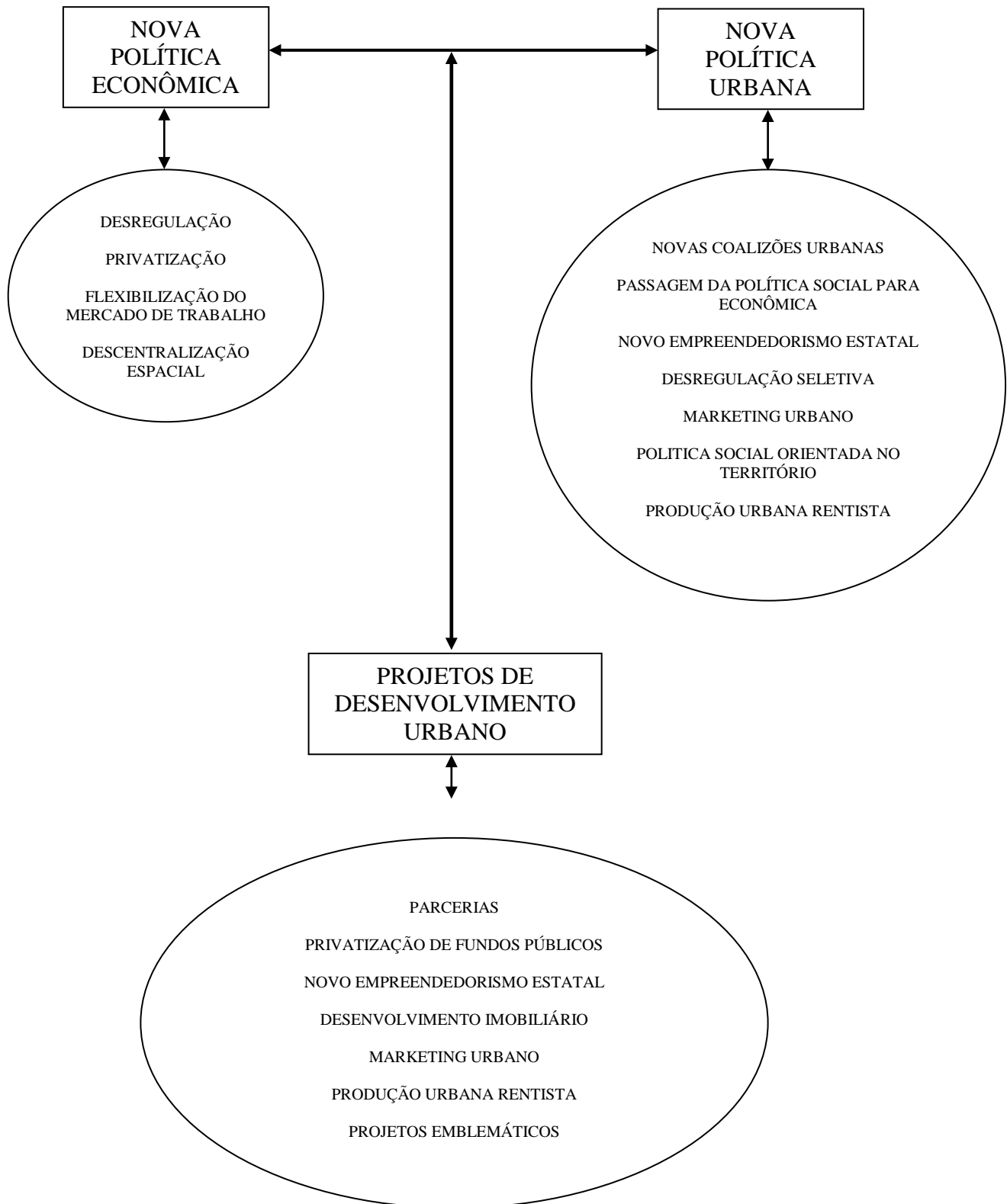
Nessa direção, as intervenções estatais reorientam-se principalmente para a canalização de recursos estatais para as infraestruturas físicas e sociais e assim, apóiam, financiam e subsidiam novas formas de acumulação de capital, fornecendo as estruturas

territoriais relativamente fixas que permitem a aceleração da circulação do capital, e, relativamente, a operação das forças de mercado. Ao mesmo tempo, o Estado se afasta, em maior ou menor medida, de políticas distributivas socialmente inclusivas e de intervenções lideradas pela demanda keynesiana e substituí com as políticas sociais voltadas para o espaço e para a promoção indireta de empreendedorismo, especialmente via desregulação seletiva, afrouxamento da burocracia, e pela formação de parcerias. (SWYNGEDOUW, et al. 2008, pág. 200)

Na maior parte das cidades as intervenções buscam a reestruturação econômica e a inserção competitiva, como já destacamos, e se apresentam como alternativa para geração de novos empregos e como possibilidade de mudança do posicionamento da cidade dentro da hierarquia urbana regional e na divisão urbana do trabalho. Diante deste cenário, a urbanização neoliberal nas cidades europeias, de acordo com Swyngedouw et al. (2008, pág. 201), apresentam estratégias de redesenvolvimento, com base na articulação entre: novas políticas econômicas (NPE); novas políticas urbanas (NPU) e projetos de desenvolvimento urbano (PDU). (Figura 3)

A figura demonstra como a articulação entre as estratégias de redesenvolvimento tem redesenhado a produção do espaço urbano, não apenas nos países centrais, podemos estender as referidas políticas à América Latina e ao Brasil. O Estado tem se apropriado dos grandes projetos urbanos para recolocar as condições de produção sob bases neoliberais na cidade pós-fordista. Assentadas como demonstrado na figura 3 nas idéias de empreendedorismo, parcerias público privadas, produção imobiliária, grandes projetos emblemáticos etc.

Figura 3- ESTRATÉGIA NEOLIBERAL DE REDESENVOLVIMENTO URBANO
Relacionamento entre NPE, NPU e PDU.



Fonte: Swyngedouw et. al. pág. 24. Tradução: França, Barbara. L. P. de O.

No caso das cidades brasileiras, a análise de Monte-Mor. (2006, pág. 81) acrescenta que a 'metrópole fractal', é semelhante a um caleidoscópio que “se transforma em "fragmentos multiarticulados, em escalas diversas e intensidades variadas", a exemplo das periferias das cidades do Sudeste, que revelam a fragmentação e a segregação socioespacial nas favelas e nos "enclaves fortificados" (Caldeira, 1997).

No Brasil, há também cidades que surgem nas áreas de expansão da fronteira econômica agroindustrial que rapidamente passam a compor uma rede urbana articulada por serviços especializados com outras cidades médias e pequenas formando tramas intermunicipais de consórcios ou associações, para fins de gestão Monte-Mor. (2006, pág. 82). Cabe destacar, que a geopolítica metropolitana envolve também a cidade neoliberal, atrelada a fração financeira e rentista do capital, inspirada no Modelo Barcelona (Capel, s.d.), na competitividade e na forma de administração empresarial e gerencial (Compans, 1999, 2005; Vainer, 2000), através da transformação de parcelas da cidade em grandes empreendimentos imobiliários, liderados pela associação entre agentes imobiliários e empreiteiras, interessados em auferir lucros e renda, que atuam na construção de grandes projetos metropolitanos com fins diversos, como por exemplo, eventos esportivos, reabilitação de zonas portuárias, circuitos turísticos, etc.

Como disse Harvey (2005, pág. 167), "parece haver um consenso geral emergindo em todo o mundo capitalista avançado: os benefícios positivos são obtidos pelas cidades que adotam uma postura empreendedora em relação ao desenvolvimento econômico. Digno de nota é que esse consenso, aparentemente, difunde-se nas fronteiras nacionais e mesmo nos partidos políticos e nas ideologias". O referido autor aponta que esta tem sido a política urbana nos Estados Unidos desde a década de 1970, e da Inglaterra de Thatcher. Em Londres houve uma transição do administrativismo urbano para o empreendedorismo, os princípios da governança, que para Harvey significam muito mais do que governo urbano, trouxeram efeitos reflexivos e impactos sobre as instituições urbanas bem como sobre os ambientes urbanos construídos (Harvey, 2005 pág. 171).

Harvey destaca ainda exemplos de cidades reconvertidas em espaços para o Turismo como Baltimore nos EUA, Liverpool, Manchester, ex-cidades industriais. Apesar de se referir assim como a maioria dos estudiosos dos países centrais aos países do capitalismo avançado, acreditamos que esse consenso não está circunscrito a eles

mas se difundiu e está a cada dia mais presente nos países periféricos da América Latina, como o Brasil.

Essa política urbana descrita por Harvey (2005), mais reconhecida como planejamento estratégico, teve como principais expoentes e divulgadores os sociólogos, Manuel Castells e Jordi Borja, que no artigo "As cidades como atores políticos", assim o definem: "Um Plano Estratégico é a definição de um Projeto de Cidade que unifica diagnósticos, concretiza atuações públicas e privadas e estabelece um marco coerente de mobilização e de cooperação dos atores sociais urbanos". Neste artigo os referidos autores expõem que as cidades devem ser reconhecidas como protagonistas da vida política, econômica, social, cultural, nos meios de comunicação e como atores sociais complexos e de múltiplas dimensões. (CASTELLS e BORJA, 1996, pág. 166)

O conceito original do Planejamento Estratégico surgiu nos Estados Unidos, na década de 1970, na *Harvard Business School* com a transposição de metodologias empresariais ao planejamento urbano. É entendido, *grosso modo*, como instrumento do Estado a favor da acumulação capitalista. Baseia-se no pressuposto de que a globalização fez surgir uma relação de forças entre o capital global e o capital local, configurando o espaço contemporâneo como uma dicotomia global-local, aprofundada pela competição interurbana.

No Planejamento Estratégico,

Postula-se que o desenvolvimento econômico é a única alternativa para garantir, num contexto de crise e instabilidade, a melhoria das condições locais de vida. A cidade é tratada como uma empresa, cujo produto a ser vendido no mercado global é o ambiente favorável ao investimento, à instalação de empresas, ao turismo e a qualquer tipo de atividade econômica que possa contribuir para o progresso local. (LIMA JUNIOR, 2003, pág. 13)

Nesse sentido, Otilia Arantes (2000) aponta que não aconteceu de fato uma ruptura com o formalismo anterior dos modernistas, mas sim uma continuidade com foco no "gerenciamento assumidamente empresarial". Para a autora, dentre as contradições do Planejamento Estratégico, destaca-se a atuação do Estado que antes regulamentava e controlava os usos dos espaços das cidades, com intuito de inibir a especulação, e que neste novo formato, ao contrário, objetiva, também, desregulamentar e até mesmo oferecer incentivos ao livre desenvolvimento do mercado especulativo.

A partir da década de 1990 com a globalização financeira e a reestruturação produtiva, ocorreu uma sensível redução do planejamento estatal econômico e regional¹³⁸, o que gerou um aumento da competição entre estados e municípios pela atração de investimentos, elevou as cidades a desenvolver estratégias competitivas com objetivo de melhorar ou consolidar suas posições como centro econômico regional, nacional ou internacional. Como exemplo brasileiro pode-se citar o Rio de Janeiro que passou a importar ou adotar como referência o modelo Barcelona de planejamento estratégico, principalmente por meio de consultorias internacionais, de maneira bem explícita.

Segundo Compans (2005, pág. 20), no referido modelo de gestão urbana os governos locais exercem um papel preponderante na promoção do desenvolvimento econômico através da inversão direta de recursos na modernização da infraestrutura urbana e na participação crescente do setor privado na gestão de serviços e equipamentos públicos. Além disso, buscam um consenso social na definição de prioridades “estratégicas” de investimentos e adotam uma racionalidade empresarial na gestão dos negócios públicos.

Mais do que apenas um modelo de gestão urbana o empreendedorismo urbano baseia-se no paradigma teórico denominado “O paradigma das global cities”, que é explicado por elementos endógenos que seriam determinantes para o desenvolvimento das cidades, inclui a tendência à especialização financeira e de serviços avançados nas cidades; as telecomunicações para a centralização para regência das redes de fluxos econômicos planetários; a supressão do regional e nacional na ligação entre o global e o local. (COMPANS, 1999)

As cidades buscam adaptar-se no ambiente de competitividade e seus atores políticos e econômicos locais, devem antecipar-se através da elaboração de estratégias de atração ou marketing urbano no exterior, por meio de transformações na infraestrutura urbana, da qualidade de vida e na formação de recursos urbanos. A cidade passa a ser vista como uma empresa e gerida por meio de planos estratégicos, a exemplo de Barcelona, Rio de Janeiro e Bogotá. (Ibidem)

¹³⁸O planejamento regional nasce nos países de economia socialista do leste europeu e passa a ser utilizado pelos países capitalistas após a crise de 1929. No final dos anos 1960, com a crise do Estado, o mesmo passa a ser questionável como instrumento eficaz no processo de mudanças eficazes na sociedade. Este momento culmina com a absorção pelas ciências humanas e sociais aplicadas do materialismo histórico e dialético como método de abordagem explicativo da realidade.

Os novos imperativos do urbanismo envolvem: a) a construção de redes de comunicação em fibra ótica; b) a criação de distritos financeiros nas estações terrestres de telecomunicações (economias de aglomeração e externalidades positivas); c) a modernização e/ou construção das infraestruturas de transporte de alta velocidade; d) a provisão residencial permanente e transitória. Além desses imperativos destacam-se no urbanismo do período pós-fordista a divisão social do trabalho (terciário avançado); a segregação residencial; a renovação de áreas centrais; o abandono das classes populares e as intervenções pontuais e fragmentadas. O modelo busca a indução do processo de desenvolvimento econômico e não ser determinado por ele como no modelo fordista. (COMPANS, 1999, pág. 91-113)

Préteceille (1994) destaca que no paradigma de cidades globais (cf. Sassen, 1993), também muito utilizado nas reflexões acadêmicas para explicar as transformações urbanas recentes relacionadas ao empreendedorismo urbano, deve-se refletir sobre as lógicas dominantes implícitas nas formas de política econômica e urbana voltadas para a competitividade, para modernização e para concorrência. Apesar da retórica desenvolvimentista se apresentar como salvação para os problemas sociais a adoção do paradigma provoca uma intensificação da dualização social e urbana. Destarte, torna-se necessário, segundo o referido autor refletir sobre qual o lugar do Estado na estruturação e organização da produção pública das infraestruturas que são numerosas, sofisticadas e dispendiosas.

Por sua vez, Vainer (2000) adverte que o espaço vazio deixado pela “derrocada” do urbanismo moderno “tecnocrático-centralizado-autoritário” é tomado por este novo padrão de planejamento inspirado em conceitos e técnicas empresariais. A cidade sob a luz da ideologia de mercado passa a ser tratada e percebida como cidade-mercadoria, como cidade-empresa e como cidade-pátria. O autor defende a idéia de que o Planejamento Estratégico se funda na negação da cidadania. O cidadão visto simultaneamente como acionista de empresa e patriota orgulhoso está condenado a ver desaparecer o espaço e condição de uma cidadania tão contestada no projeto moderno. Para o referido autor deve-se resgatar o sentido de “polis” e a cidade deve continuar como espaço de encontro e confronto entre os cidadãos.

Maricato (2000) também critica fortemente todas as formas de urbanismo (tanto o Funcionalista quanto o Planejamento Estratégico) que “importam” idéias e métodos

formulados internacionalmente e que os planejadores e/ou políticos brasileiros tentam implementar nas cidades brasileiras sem conexão com a realidade social, cultural e ambiental brasileira. Dentre os modelos internacionais ou idéias mais disseminadas do planejamento estratégico na América Latina e cidades brasileiras destaca-se como já referido anteriormente o chamado “Modelo Barcelona”, visto como um dos principais modelos de recuperação e boa gestão urbanística de cidades, que aqui será brevemente abordado.

A partir da década de 80 do século XX, após a morte do ditador Franco, Barcelona apresentava fortes déficits sociais, principalmente de habitação e infraestrutura, e é nesse contexto que se instalam processos de transformação urbanística na cidade. Inicialmente as estratégias privilegiavam a requalificação da periferia e do centro da cidade por meio de ações pontuais que tinham por objetivo, segundo os técnicos municipais (geralmente especialistas em arquitetura), promover mudanças no entorno, com mudanças na escala da rua e da praça (CAPEL, 2007).

No entanto, num segundo momento, as transformações passam da correção dos déficits nas periferias para ações mais complexas principalmente relacionadas a um projeto de inserção da cidade no contexto internacional de competitividade instaurado pela escolha da cidade em 1986, para sediar os jogos olímpicos de 1992. Com a construção da Vila Olímpica e a abertura de eixos de desenvolvimento da cidade foram feitas diversas intervenções de grande porte, por meio de parcerias público-privado; inicialmente houve uma preocupação com a permanência da população residente, mas não houve uma preocupação maior no sentido de garanti-la (Ibidem).

Após a realização dos jogos na cidade as grandes intervenções urbanísticas prosseguiram, como por exemplo, as implementadas para realização do Fórum das Culturas em 2004, quando uma zona industrial “decadente” foi transformada em um bairro cuja ênfase seria a instalação de indústrias de alta tecnologia, e novos investimentos destinaram-se à ampliação de equipamentos culturais (principalmente criação e recuperação de museus). Este conjunto de ações garantiria à Barcelona o *status* de cidade mundial, habilitando-a para competir no cenário mundial e para atrair grandes investimentos nacionais e internacionais, que iriam beneficiar sua população (Ibidem).

Nesse sentido, Capel (2007) chama a atenção para o fato de que apesar de alguns benefícios, grandes são os impactos adversos que ficam ocultos, pois em geral a sociedade paga pela transformação espacial, mas nem sempre todos se apropriam das melhorias urbanísticas empreendidas. Além disso, também adverte que a despeito da história do povo de particularidade impar na Espanha, o “sucesso” serviu principalmente a alguns intelectuais e empresas de consultoria para venda do Modelo Barcelona como exemplo de cidade “bem sucedida” a ser seguido.

No caso específico desta cidade espanhola, faltou estabelecer um diálogo entre técnicos (que segundo o referido autor se julgavam detentores do saber) e a população atingida, para que as transformações não tivessem só a finalidade de promover a competitividade da cidade, mas que trouxessem efetivamente respostas e alternativas à população local, com maior sensibilidade às suas necessidades, que é esquecida e nunca consultada pelos técnicos, o que em geral leva à naturalização de situações de pobreza e marginalização social. De acordo com Nobre (2000), os valores dos imóveis em Barcelona são os mais elevados da Espanha, e o centro da cidade possui um alto nível de vacância que chega a vinte por cento.

O caso da cidade de Baltimore nos Estados Unidos é outro bom exemplo de como a reestruturação produtiva ocorrida a partir da década de 70 do século XX, ancorada na desindustrialização, principalmente nos países centrais, influenciou decisivamente na gestão e no planejamento urbano. Harvey, ao analisar esta cidade dentro desse contexto, descreve as seguintes implicações:

Para tornar compensadora cada leva de investimentos públicos, faz-se necessária mais uma leva. **A parceria entre o poder público e a iniciativa privada significa que o poder público entra com os riscos e a iniciativa privada fica com os lucros. Os cidadãos ficam à espera de benefícios que nunca chegam.** Vários dos projetos públicos malogram... (HARVEY, 2004, pág. 187-190, grifo nosso)

Inner Harbor em Baltimore é um exemplo clássico de como antigas áreas industriais, terrenos vagos e áreas decadentes deram lugar a grandes complexos imobiliários, que passaram a representar uma nova centralidade urbana pós-moderna. Ao seu lado também estão os megaprojetos como Battery Park City em Nova York, La

Defense em Paris, a já citada Vila Olímpica em Barcelona e London Docklands em Londres.

Também na década de 1980, o governo conservador de Margareth Thatcher criou novas políticas urbanas, de cunho neoliberal, ao contrário do modelo de uso e ocupação do solo anterior que era extremamente regulado em benefício do interesse público, o novo modelo baseava-se na desregulamentação urbanística. A nova legislação urbana criou zonas especiais (*Enterprise Zones, Urban Development Areas*) onde os empreendimentos obtinham alvará de construção automático, com o intuito de facilitar o processo de renovação urbana, atrair empreendimentos e eliminar eventual oposição da população local. Influenciados por essa tendência, cidades americanas e a França também promoveram a desregulamentação com a criação de companhias de desenvolvimento local, e, no caso Francês, com o relaxamento de leis e restrições. Os investimentos públicos se davam sob as mais variadas formas tais como: financiamento direto, subsídios, incentivos fiscais, concessões financeiras ou de usufruto. A justificativa utilizada para tais políticas era que uma vez alteradas as características negativas das áreas deterioradas, elas naturalmente atrairiam investimentos da iniciativa privada, resultando em melhorias para a comunidade. (NOBRE, 2000)

O principal desdobramento socioespacial das mudanças nos papéis do Estado e das cidades, entendidas como políticas de espaço parece ser o processo que consolida um modelo de naturalização (Capel, 2005) da segregação espacial nas cidades revelada em processos de gentrificação generalizada (Smith, 2008) e da morfologia da paisagem urbana. Entendemos nesta pesquisa a política de espaço como um processo resultante da relação entre a urbanização e o processo de acumulação capitalista, mediada pelo Estado, e por outros agentes, bem como as contradições geradas nesta relação.

O sociólogo Jean Pierre Garnier (1976) que em meados da década de setenta já observara a atuação estatal na produção do espaço urbano de Paris, com as transformações em *La Defense*, descreveu recentemente o atual movimento de transformações urbanas na cidade mediterrânea Marselle, considerada a última grande cidade francesa cuja maior parte da população reside na área central. A tentativa de transformar uma cidade industrial portuária e proletária, em uma capital criativa que atraia turistas endinheirados e investimentos, levará ao deslocamento de cerca de trinta mil pessoas da área central, a "Operação Euromediterrânea", que Garnier denomina,

"habitual operação de reconquista urbana", a seu ver trata-se de uma "arma de destruição massiva" da presença popular das áreas urbanas centrais. (GARNIER, 2013)

De acordo com o referido autor as autoridades locais têm por objetivo colocar a cidade em posição de competitividade frente às demais cidades europeias do mediterrâneo, suas "rivais", cidades portuárias de Barcelona, Valência, Gênova e cidades francesas do sul do país como Lyon, Montpellier, Toulouse que já vivenciaram este processo de metropolização. Para alcançar tal competitividade a área central litorânea do Porto Velho de cerca de 1,5 km, está sendo reconvertida através da criação de centros de negócios, moradias de alto padrão, espaços públicos remodelados, "ecobarrios", rede de transporte multimodal, etc. Dessa forma, busca-se colocar Marselha dentro de 5 A (altos) critérios, explicados por Garnier,

Metropolización = uniformización. Ciudades intercambiables cuya remodelación obedece a criterios de «atractividad» y de «competitividad» que son los mismos dondequiera, las «5 A»: actividades de alta tecnología; población activa con alta cualificación; habitantes y visitantes con altos ingresos; equipamientos de alto nivel, y edificios de alta calidad medioambiental. Resultado: una elitización del derecho a la ciudad. Los principios del ordenamiento urbano son conformes a la visión neo-liberal tecnocrática, mercantilista y financiera: racionalidad, orden y seguridad. A fuerza de ser idénticas las unas a las otras, estas ciudades «remodeladas» acaban por perder su identidad. Lo que vale también para los ciudadanos, no los recién llegados que han ya perdido la suya, sino aquéllos a los que estas transformaciones urbanas les han hecho extranjeros en su propia ciudad, que ya no la reconocen y que ya no se reconocen en ella, en lo que se ha vuelto.(GARNIER, 2013)

Os exemplos europeus, assim como diversos outros, inseridos na linha de pesquisa dos grandes projetos urbanos em cidades brasileiras, sobre os quais refletimos até o momento nos ajudam na tentativa de compreender, através da Geografia, como a política de espaço empreendida pelo Governo de Minas Gerais, traduzida pelo planejamento direcionado para a expansão aeroportuária do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no Vetor Norte da Região Metropolitana é referendada pelo modelo de metrópole pós-fordista (cf. Boddy, 1990) e cidade neoliberal. Acreditamos que guardadas suas especificidades a morfologia urbana desta fração da metrópole é fortemente direcionada pela ação do Estado, não apenas através do planejamento, mas pela própria necessidade atrelada ao processo de produção do espaço urbano.

Observamos que tanto as experiências européias quanto nas brasileiras e em especial o grande projeto Aerotrópole de Belo Horizonte, tem em comum a liderança do Estado para conduzir o processo de redesenvolvimento urbano.

Nessa direção, pensamos também que a partir de 2003, instaura-se em Minas Gerais, um planejamento orientado para o mercado, articulado a diversas escalas econômicas e sociais, no sentido explicitado por Jessop (2005; 2008). A produção do ambiente construído, através da dotação da infraestrutura viária e aeroportuária traz novos sentidos à produção do espaço metropolitano no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A "ordem distante" Lefreviana passa a integrar essa teia de articulações e transforma a morfologia do lugar da vida metropolitana. As rupturas que podem ser identificadas na passagem da metrópole fordista em direção à metrópole pós-fordista, ainda em formação, se tornam a cada dia mais visíveis. No entanto, os processos que se delineiam ao norte da capital mineira têm especificidades e contradições que a tornam um exemplo diferente dos demais processos de transformação urbana relacionadas a grandes projetos no Brasil e no mundo, sobre os quais nos referimos até o momento.

Nos apoiamos na percepção de metrópole pós-fordista, no sentido posto por Jessop (2005), por entendermos que a competição ocorre não somente entre atores econômicos através da formação de estratégias, alianças e redes entre empresas que escolhem seus locais e regiões de atuação, articulações frequentemente associadas ao termo glocalização, mas, também, porque as transformações ocorrem dentro dos parâmetros de competição entre cidades e regiões por meio da esfera extra econômica denominada por Jessop de *glurbanization* que estaria mais orientada para a escala espacial dentro de um projeto de empreendedorismo urbano. Dentro da glurbanização a escala espacial revela que os objetivos do Estado, traduzidos pela política de espaço, iniciam na natureza das cadeias produtivas e *clusters* econômicos, pelas externalidades espaciais associadas, incluindo zonas ou bairros de proximidade e sinergia e que também incluem aspectos das economias de aglomeração associadas às formas existentes de inserção social das relações econômicas (Jessop, 2005, pág. 187-193).

Jessop (2005, pág. 188) elaborou baseado na análise schumpeteriana¹³⁹ do empreendedorismo quatro campos de inovação que são buscados por atores das escalas locais, de cidades, regiões e países, a saber:

- *The introduction of new types of place or space for living, working, producing, servicing, consuming, etc. Examples include multicultural cities, cities organized around integrated transport and sustainable development, and cross-border regional hubs or gateways.*
- *New methods of space- or place production to create location specific advantages for producing goods/services or others urban activities. Examples include new physical, social and cybernetic infrastructures, promoting agglomeration economies, technopoles, regulatory undercutting and reskilling.*
- *Opening new markets- whether by place-marketing specific localities, cities or regions in new areas and/or modifying the spatial division of consumption through enhancing the quality of life for residents, commuters or visitors(for example, culture, entertainment, spectacles, new sources of supply to enhance competitive advantages. Examples include new sources of patterns of immigration, changing the cultural mix of cities, finding new sources of funding from the central state (or, in the EU, European funds) or reskilling the workforce.*
- *Refiguring or redefining local, urban or regional hierarchies and/or altering the place of given economic space within them. Examples include the development of a world or global city position, regional gateways, cross-border regions and 'virtual regions' based on inter-regional cooperation among non-contiguous spaces.*

Ao analisarmos os campos de inovação citados por Jessop acreditamos que podem servir como parâmetros para análise dos processos socioespaciais em curso no Vetor Norte da RMBH, onde observamos que há uma clara tentativa de transformar uma área de morfologia social e urbanística empobrecida, em um espaço voltado para um *hub* aéreo, com a implementação de diversos empreendimentos principalmente industriais e imobiliários, que são intensivos em conhecimento e tecnologia, com o objetivo de inserir a RMBH em circuitos competitivos e atraentes ao capital.

O Estado de Minas Gerais busca através do grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte a reconfiguração espacial, com a construção de um polo de aviação civil, para

¹³⁹ Joseph Schumpeter (1883-1950) foi um economista e sociólogo austríaco, cuja obra mais importante foi Teoria do Desenvolvimento Econômico, considerado o pai do empreendedorismo e da inovação como parte do processo de destruição criativa do capitalismo. "Também a relação entre a inovação, a criação de novos mercados e a ação de empreendedor, está claramente descrita por Schumpeter: É contudo, o produtor que, via de regra, inicia a mudança econômica e os consumidores, se necessário, são por ele 'educados'; eles são, por assim dizer, ensinados a desejar novas coisas, ou coisas que diferem de alguma forma daquelas que têm o hábito de consumir". Daí a prescrever a "destruição criadora", ou seja, a substituição de antigos produtos e hábitos de consumir por novos foi um passo que Schumpeter rapidamente deu ao descrever o processo do desenvolvimento econômico. "(COSTA, Rubens P. Introdução, 1982) Cf. MORICOCCHI, L. e GONÇALVES (1994).

alcançar o desenvolvimento econômico regional, através da cadeia produtiva relacionada à aviação intensiva. Com isso o Vetor Norte, principalmente no entorno aeroportuário imediato atrairá novos moradores e trabalhadores qualificados, que buscam boa qualidade de vida. Dessa forma, o Estado espera alcançar um novo posicionamento na hierarquia nacional e internacional.

Em outro trabalho, Jessop (2008, pág. 117) analisando a relação entre governança, liberalismo e neoliberalismo, aponta que um dos principais instrumentos que prescreve a boa governança urbana foi estabelecido em um fórum internacional, na Conferência Mundial de Berlim, denominado *World Report on the Urban Future 21 Conference* (World Commission 21).¹⁴⁰

O fórum resultou na apresentação do relatório (*World Report*)*Urban21*, prescrevendo boas práticas de governança. Nele é apresentado um conjunto de princípios para estabelecer estratégias relacionadas às atividades políticas estruturais que elevam a competitividade e naturalizam o neoliberalismo. O relatório identifica e advoga um conjunto de estratégias para dar suporte e complementar o projeto neoliberal em diferentes regiões e as cidades são claramente consideradas como o lócus e motores de crescimento da economia, principais centros de inovação social e política econômica e atores-chave na promoção e consolidação de competitividade internacional. Além disso, com a transição para era pós-industrial, mais do que em qualquer outro período, valoriza-se a partir da idéia da crescente importância da sociedade da informação, com as suas exigências, que se estimule a economia do conhecimento vista como central para a inovação e a competitividade. (JESSOP, 2008, pág. 118)

Por outro lado, as políticas de bem estar são vistas como ineficientes e incapazes de solucionar os problemas associados à pobreza e aos problemas urbanos. Os autores do relatório identificam diferentes tipos de cidades, como por exemplo: as de grande crescimento informal; as de forte dinâmica de inovação e de aprendizagem; e ainda as cidades cujo modelo fordista de crescimento estaria em declínio, e, recomendam respostas diferentes para cada uma delas. Jessop (2008, pág. 119) ressalta que apesar de seus autores não serem necessariamente agentes neoliberais, o *Relatório*

¹⁴⁰O referido fórum foi composto por quatorze representantes e moderado pelo acadêmico urbanista Peter Hall. Foi liderado por representantes governamentais do Brasil, Cingapura, Alemanha e África do Sul, participaram também representantes de instituições multilaterais como ONU, FMI, Organização Mundial do Comércio (OMC), Banco Mundial, Organização para Cooperação e de Desenvolvimento Econômico (OCDE) e representantes paraestatais e não-governamentais.

mundial sobre o futuro urbano endossa, representa e prescreve diferentes adaptações do programa neoliberal global para um conjunto de desafios urbanos, através de parcerias publico privadas e parcerias do governo com a sociedade civil, o que, contribui como dito anteriormente, para a naturalização do neoliberalismo no urbano. (JESSOP, 2008, pág. 117-119)

Em suma, sob a influência e naturalização do neoliberalismo, principalmente a partir do comportamento pró-ativo e incisivo das autoridades governantes locais, que por sua vez procuram através de parcerias, estratégias e investimentos, contribuir para a aceleração do tempo de rotação do capital e reprodução social, a cidade passa a buscar: se tornar competitiva, ao assumir o controle de seu destino econômico; desenvolver seu mercado local, principalmente especializando seu mercado de trabalho; desenvolver sua infraestrutura e estoque habitacional; desenvolver boa governança; se tornar atrativa com qualidade de vida para trabalhar e viver. Assim, a escala urbana torna-se essencial para que o projeto neoliberal consiga alcançar sua estabilidade, alcançar uma boa governança urbana, pois é no urbano onde ele tem os maiores impactos econômicos, políticos e sociais na vida cotidiana. (JESSOP, 2008, pág. 123)

Acreditamos assim como Harvey (2005, pág. 171) que a governança no urbano significa que o poder da vida urbana e de organização do espaço, origina-se em uma complexa, ampla e conflituosa coalizão de forças mobilizada por diversos agentes sociais o governo e a administração urbana desempenham papel de facilitadores e coordenadores, ou seja, de articuladores gerais no sentido exposto por Jessop que discutimos ao longo deste capítulo. Em uma região metropolitana, deve-se considerar a formação política da coalizão, a formação da aliança de classes, como base para algum tipo de empreendedorismo urbano. A transição para o empreendedorismo deve ser analisada em diferentes escalas espaciais: zonas e comunidades locais, centro da cidade e subúrbios, região metropolitana, região, Estado Nação etc. Na visão de Harvey não se deve arriscar uma generalização absoluta, sobre o impacto do empreendedorismo, pois em algumas situações como em regiões metropolitanas a competição dentro da divisão do trabalho internacional requerem a exploração de vantagens específicas para a produção de bens e serviços, que advêm da base de recursos ou da localização.

Nesse sentido, as vantagens associadas aos investimentos públicos e privados nas infraestruturas físicas e sociais podem significar o fortalecimento da região

metropolitana e de sua base econômica como exportadora de bens e serviços. Além disso, o investimento em força de trabalho bem qualificada pode se traduzir em benefícios assim como a aplicação de novas tecnologias para atrair novas empresas. Por isso, atualmente o desenvolvimento em larga escala não pode estar dissociado de um aporte de ajuda e assistência dos governos locais, que criam economias pelo estabelecimento de diversas atividades em um espaço restrito de atuação. É importante notar que o empreendedorismo urbano estimula o desenvolvimento de atividades que potencializam os valores dos imóveis, da base tributária da circulação total de receitas e do emprego. (HARVEY, 2005, pág. 171-183)

A importância da reflexão sobre o papel do Estado neste processo é fundamental como pontuou Garnier,

A pesar de la autonomía de que dispone el Estado con relación a la clase dominante, debe, más pronto o más tarde, integrar en su práctica la demanda urbana colectiva formulada por esta clase, sobre todo si emana de su fracción actualmente hegemónica (bancas, compañías de seguros, organismos internacionales de comercio, firmas multinacionales). Incluso sucede **a menudo que el Estado anticipa esta demanda**, como en el caso de la creación del centro de negocios de la Défense, **a fin de que dé lugar a realizaciones espaciales más coherentes que las que resultarían de iniciativas desarrolladas fuera del aparato de Estado.**

[...] Así, la planificación urbana no puede ser interpretada como una intervención estatal situada en posición de exterioridad frente a la realidad espacial que debe modificar, ya que se encuentra ella misma en el centro de las contradicciones sociales de las cuales esta realidad espacial no es más que el producto. Es por ello que no puede resolver las contradicciones y debe limitarse a *desplazar sus efectos espaciales*. **"Ordenar" el territorio significa entonces regular las contradicciones conforme a los intereses globales y a largo plazo de la clase dirigente.** Es a esta conformidad, siempre efímera y discutida, a lo que los tecnócratas llaman el **"orden urbano"**. El problema es que este orden, así como el orden social al cual remite, no son más que *desórdenes establecidos*, a menos de ver en la desigualdad social y la segregación espacial fenómenos imputables a un orden natural o divino. (GARNIER, 1976, grifo nosso)

Acreditamos que atualmente o governo de Minas Gerais, baseado em princípios de empreendedorismo e governança aqui discutidos, tem procurado a partir do planejamento se antecipar a demanda, pela infraestrutura de transporte aéreo no Brasil e na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Por isso, neste trabalho nos

propusemos observar parte das mudanças socioespaciais das políticas empreendedoras do Estado, o Vetor Norte da RMBH, na tentativa de visualizá-las no espaço, a partir de diferentes escalas a ela articuladas. Esta análise inicia-se a partir da transferência de voos do aeroporto da Pampulha, quando sua capacidade se tornou saturada e levou o governo estadual a intervir para a transferir os voos para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves em Confins.

Região Metropolitana de Belo Horizonte: antecedentes da política neoliberal de espaço

Em Minas Gerais na década de 1970 o período de impulso acelerado da industrialização, consolida sua modernização de sua estrutura produtiva durante o II PND. Naquele período a economia mineira cresceu acima da média nacional, com destaque para a indústria de base ancorada na produção mineral, desempenhando um papel complementar a indústria paulista, e inseriu o Estado na integração do mercado nacional. No entanto, devido à crise nacional instalada na década de 1980 de hiperinflação e endividamento, o Estado nacional afasta-se da condução dos processos produtivos e de seu suporte na perspectiva keynesiana, e os investimentos foram reduzidos, o que também atingiu fortemente a economia mineira.

Apesar disso, naquele período houve um forte crescimento da participação do setor de serviços na economia mineira. A retração dos investimentos públicos, e a baixa articulação das cadeias produtivas locais afetaram a produtividade agrícola. No entanto, o crescimento da economia mineira, manteve-se acima da média nacional, embora abaixo da década anterior, o que pode ser parcialmente explicado pela complementaridade à economia de São Paulo. (MINAS GERAIS, 1999, pág. 9-10)

O quadro de inflexão econômica em Minas Gerais se modifica pouco durante a década de 1990. No entanto, o Estado se mantém na terceira posição do PIB nacional na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Como vimos no início deste capítulo a década de 1990 foi marcado pela adoção das políticas de promoção do neoliberalismo, principalmente a partir da reforma do Estado e das privatizações, o que transformou o panorama econômico brasileiro. Nesse contexto, "Minas Gerais viu seu aparato

institucional de apoio à industrialização perder eficácia, ao mesmo tempo em que emergia intensa guerra fiscal entre os estados". (MINAS GERAIS, 2007-2023, pág. 7).

Ainda na década 1990, ocorreu o esvaziamento e desmonte do Sistema Estadual de Planejamento, implantado ao final da década de 1960 e consolidado durante os anos de 1970 e 1980. Dentro deste processo se destaca a extinção em 1996 do Plambel, o principal órgão de planejamento do Estado, considerado responsável por uma grande e exitosa experiência de planejamento integrado, caracterizado pela elaboração de importantes diagnósticos e planos de elevado conteúdo técnico, e que formou um corpo de técnico expressivo e atuante na RMBH.

Some-se a isso, a política de dismantelamento das equipes técnicas, as políticas de remuneração das categorias técnico-profissionais do aparato público estadual, os programas de desligamento voluntário. Estas medidas ensejaram um ambiente para gestão "onde dominavam os interesses particulares e a aceitação acrítica das decisões de política econômica do governo federal, destituídas de políticas públicas compensatórias das desigualdades resultantes do ajuste econômico promovido pelo poder central". Além disso, o baixo dinamismo econômico na década de 1990 fragilizou a capacidade de investimento do setor público, que teve sua dívida aumentada. Os índices de desemprego da RMBH aceleraram durante a década de 1990 e chegou a atingir 18% da população economicamente ativa em 1998, segundo dados da Fundação João Pinheiro. (MINAS GERAIS, 1999, pág. 17)

A fragilidade e a crise financeira do Estado se explicitou quando em 1998 o governo deixou de pagar o décimo terceiro salário ao funcionalismo público, não pagou trezentos e oitenta milhões de reais aos seus fornecedores, e os fundos administrados pelo BDMG também não foram honrados, o que fez a dívida do Estado alcançar o valor de dezenove bilhões de reais. Por isso, o Governo de Itamar Franco decretou a moratória da dívida do Estado com o governo federal em 1999 e com seus credores, e recebeu retaliações do governo central que estabeleceu o pagamento compulsório através do bloqueio dos recursos do Estado. (MINAS GERAIS, 1999, pág. 19)

A atratividade de investimentos industriais também arrefeceu na década de 1990, ao contrário da década de 1970, quando havia um ambiente financeiro e institucional bastante favorável ao crescimento. A perda da atratividade, dentre outros fatores, é explicada pela baixa densidade tecnológica da indústria mineira, e devido ao

posicionamento governamental (Andrade; Garcia, 2007), que deixou de articular incisivamente a atração do capital privado, ao contrário dos anos anteriores. No entanto, a desconcentração da indústria paulista favoreceu o desenvolvimento e a realocação de indústrias na porção sul e sudeste do Estado, área de influência paulista. No setor de serviços a biotecnologia passou a fazer parte da diversificação econômica do Estado principalmente na Região Metropolitana de Belo Horizonte. (MINAS GERAIS, 2007, pág. 7-8)

A Região Metropolitana de Belo Horizonte foi dentro da política do Estado mineiro de condução do desenvolvimento e do planejamento, como vimos no primeiro capítulo desta tese, a maior beneficiária dos investimentos atrelados ao processo de modernização estrutural da economia naquele período, e que apresentou expressivo crescimento econômico e demográfico (Costa e Flores, 2005). Em grande medida o crescimento econômico pode ser explicado pela abundância de recursos minerais, por suas vantagens comparativas locais, devido à proximidade com o eixo Rio-São Paulo - Brasília, e devido ao conjunto de serviços (Paula, Monte-Mor et. al., s.d.) associados à educação, cultura e lazer presentes em Belo Horizonte.

Acreditamos que a RMBH esteve fortemente inserida no processo de formação e expansão do Estado Keynesiano no Brasil, beneficiando-se principalmente da dotação da expansão da infraestrutura, como por exemplo, a construção da rede de energia e transportes, a siderurgia, o crescimento da indústria automobilística, a expansão dos eixos viários que se estabeleceram entre 1940 e 1960, a ligação com a construção de Brasília, dentre outros, como vimos no primeiro capítulo desta tese. A nosso ver, de certa maneira, a morfologia social e urbana da RMBH foi fortemente influenciada por esse processo, conformando-se como uma metrópole fordista keynesiana periférica, obviamente com suas especificidades.

Por outro lado, devido ao esgotamento do modelo fordista keynesiano as contradições advindas desse processo também se materializaram. Os problemas urbanos decorrentes da rápida industrialização e urbanização se evidenciaram, com a expansão do tecido urbano sobre as áreas periféricas de maneira precária, sem a articulação de uma política de uso e ocupação do solo adequada e sem a dotação de infraestrutura básica. Assim como ocorreu em outras metrópoles brasileiras, com a valorização gradual do centro urbano, os custos crescentes para morar que incluem aluguel, IPTU,

tarifas públicas, acarretaram a consolidação de uma dinâmica de adensamento das áreas periféricas através da formação de loteamentos precários, em locais destituídos de equipamentos urbanos, ensejando movimentos conflitantes decorrentes da explosão da metrópole. Exacerbaram-se os processos de favelização e formação da periferia, por meio da transferência compulsória dos trabalhadores, que destituídos de renda compatível com a valorização do espaço, são expropriados e obrigados a procurar terrenos mais baratos, incentivados pela ação dos agentes imobiliários que atuavam no mercado formal e informal de terras. Some-se a isso o agravamento do quadro nacional de altos índices de inflação e desemprego estrutural.¹⁴¹

Ao resgatar a história de planejamento da RMBH, Mares Guia (2001) ressalta que o vazio institucional deixado pelo esvaziamento dos órgãos de planejamento limitou a gestão pelo entendimento da problemática metropolitana, e que seria necessário um modelo capaz de diminuir a distância social entre núcleo e a periferia metropolitana, numa abordagem abrangente.

Os anos 2000 foram marcados por mudanças no planejamento governamental em Minas Gerais. Acreditamos baseados nesta reflexão, que a partir desse período a governança e o empreendedorismo, como forma de gestão e política urbana, distinguem a nova fase do planejamento em Minas Gerais e tem exercido um importante papel para a transição da morfologia da Região Metropolitana de Belo Horizonte voltada para produção fordista de localização rígida, ancorada na doutrina de bem-estar estatal keynesiano, para uma morfologia metropolitana de acumulação flexível aberta em termos geográficos e com base no mercado (Harvey, 2005, pág. 185).

Nesse contexto, a Constituição do Estado de Minas Gerais (1989) garantiu a possibilidade de retomada da gestão e do planejamento na RMBH (Azevedo e Rennó, 2003, pág. 217). A Constituição estadual estabelece em seu artigo 154 Parágrafo único: "O plano plurianual e os programas estaduais, regionais e setoriais previstos nesta Constituição serão elaborados em consonância com o Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado e submetidos à apreciação da Assembleia Legislativa a elaboração do Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado" (PMDI).¹⁴² No entanto, o PMDI só teve sua primeira versão concluída no último ano de governo de Itamar Franco em 2003.

¹⁴¹ Cf. Costa H. (1994); Andrade (s.d); Mendonça (2008).

¹⁴² MINAS GERAIS (2013).

A Constituição mineira também prevê que o orçamento do Estado seja compatível com o PMDI com vistas às reduções das disparidades regionais do Estado e a promoção do desenvolvimento econômico e tecnológico. Estabelece também que a construção do PMDI, seja subsidiada através de audiências públicas regionais, promovidas pela Assembleia Legislativa, a cada dois anos, para sistematizar e priorizar propostas de audiências públicas municipais. Os principais objetivos do PMDI, são determinados na seção I do Desenvolvimento Econômico, no Art. 231 da Constituição Estadual, e, se referem:

§ 2º – O Plano terá, entre outros, os seguintes objetivos:
I – o desenvolvimento socioeconômico integrado do Estado;
II – a racionalização e a coordenação das ações do Governo;
III – o incremento das atividades produtivas do Estado;
IV – a expansão social do mercado consumidor;
V – a superação das desigualdades sociais e regionais do Estado;
VI – a expansão do mercado de trabalho;
VII – o desenvolvimento dos Municípios de escassas condições de propulsão socioeconômica;
VIII – o desenvolvimento tecnológico do Estado.

FONTE: MINAS GERAIS (2013).

Além disso, diversas atualizações sob a forma de emendas à Constituição Mineira ao longo dos anos 2000 determinaram um grande conjunto de mudanças que se referem ao planejamento das Regiões Metropolitanas, como demonstramos abaixo:

Art. 45 - Considera-se região metropolitana o conjunto de Municípios limítrofes que apresentam a ocorrência ou a tendência de continuidade do tecido urbano e de complementaridade de funções urbanas, que tenha como núcleo a capital do Estado ou metrópole regional e que exija planejamento integrado e gestão conjunta permanente por parte dos entes públicos nela atuantes.

• (Artigo com redação dada pelo art. 1º da Emenda à Constituição nº 65, de 25/11/2004.)

Art. 46 – Haverá em cada região metropolitana:

I – uma Assembleia Metropolitana;

II – um Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano;

III – uma Agência de Desenvolvimento, com caráter técnico e executivo;

• (Vide Lei Complementar nº 107, de 12/1/2009.)

IV – um Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado;

V – um Fundo de Desenvolvimento Metropolitano.

§ 1º – A Assembleia Metropolitana constitui o órgão colegiado de decisão superior e de representação do Estado e dos municípios na região metropolitana, competindo-lhe:

I – definir as macrodiretrizes do planejamento global da região metropolitana;

II – vetar, por deliberação de pelo menos dois terços de seus membros, resolução emitida pelo Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano.

FONTE: MINAS GERAIS, 2013.

As novas possibilidades de gestão e planejamento determinadas pela Constituição do Estado (1989), que iniciaram nos anos 2000, consubstanciaram-se na construção de quatro Planos Mineiros de Desenvolvimento Integrado, e na construção do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo

Horizonte. Esses planos associados à política estabelecida na gestão do governador Aécio Neves (2003-2010), através dos programas *Choque de Gestão e Estado para Resultados* e posteriormente à gestão de Antônio Anastasia (2010-2014), são importantes para situar nossa pesquisa. Por isso, desenvolveremos no próximo capítulo a relação sobre a nova fase do planejamento e gestão metropolitana, liderada pelo Estado, bem como suas proposições e resultados voltados para as transformações na morfologia socioespacial do Vetor Norte da RMBH. Sabemos que há importantes desdobramentos das políticas de inserção competitiva da metrópole em diferentes escalas espaciais decorrentes dos projetos de ampliação aeroportuária.

CAPÍTULO 3

O AEROPORTO DE CONFINS INTERNACIONAL TANCREDO NEVES: ESTRATÉGIA PARA A INSERÇÃO COMPETITIVA DO ESTADO

O poder de organizar o espaço se origina em um conjunto complexo de forças mobilizado por diversos agentes sociais. (HARVEY, 2005 pág. 173)

Os Planos Mineiros de Desenvolvimento Integrado e a estratégia neoliberal

Vimos no capítulo anterior que a Constituição Mineira de 1989 tornou possível a retomada do processo de planejamento no Estado. Essa retomada se refere à obrigatoriedade de elaboração permanente de planos mineiros e planos metropolitanos, fundados nas necessidades dos municípios e também na participação da sociedade civil.

O interregno entre a dissolução do aparato de planejamento do Estado mineiro em meados da década de noventa e a publicação do primeiro PMDI em 2003 foi de profundas mudanças na escala nacional no campo do planejamento, principalmente porque neste período, como expusemos anteriormente, o Estado brasileiro promoveu a instauração e o desenvolvimento das determinações do Consenso de Washington, materializadas principalmente pela Reforma do Estado, pelo ajuste fiscal e pela política de privatizações. Neste período houve uma forte redução do aparato de planejamento regional, e continuaram paralisados os investimentos em infraestrutura, com a política de privatizações em curso, como apontamos no capítulo anterior.

Por outro lado, o Estatuto da Cidade (Lei Nº 10. 257 de 10 de julho de 2001) passa a ser ponto de inflexão no planejamento brasileiro a partir dos anos 2000. Como já amplamente discutido por diversos analistas, o Estatuto foi o resultado do movimento pela Reforma Urbana (Maricato, 1994, 1997, 2010; Costa, 1998; Cardoso, 1997; Fernandes, 2010), pleiteado pelos movimentos sociais que tiveram início nos anos 1960 e que voltaram à cena política nos anos 1980 no Brasil. Paralelamente a esse movimento houve também a introdução cada vez maior de experiências democráticas de gestão de municípios em todo o país. Em 2003, ocorreu ainda como resultado de uma

reivindicação dos movimentos sociais e após 40 anos de luta do movimento pela reforma urbana a criação do Ministério das Cidades. Em 2004 foi criado o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social para garantir repasses de recursos federais a Planos Habitacionais, Conselhos e Fundos estaduais e municipais.

Nesse cenário, o primeiro Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado 2000-2003 (PMDI 2000-2003) intitulado, *Uma Estratégia para o Desenvolvimento Sustentável*, elaborado durante a gestão do governador Itamar Franco, apresentou-se como um diagnóstico amplo da realidade social do Estado, analisado sob cinco dimensões sistêmicas interligadas, a saber, socioeconômica, produtiva tecnológica, geoambiental, político institucional e cultural. Em cada uma das dimensões foram levantados e considerados os elementos de sustentabilidade e de insustentabilidade no cenário estadual.

O referido plano, elaborado pela Secretaria de Estado do Planejamento Geral e Coordenação Geral e pela Superintendência Central de Planejamento Econômico e Social, teceu fortes críticas ao modelo concebido pelo Consenso de Washington e materializado na política econômica do país naquele período, e atribuiu à referida política a estagnação da economia mineira durante os anos de 1990 e início de 2000. Por isso, o Estado buscou estabelecer através do plano um processo de desenvolvimento alternativo ao modelo neoliberal.

O PMDI 2000-2003 apontou também a forte crise vivenciada pelo planejamento na década de 1990 em Minas Gerais e a necessidade de centrar o planejamento na reinserção social, política, econômica e social. O plano ainda atentou para o fortalecimento do planejamento e para a necessidade de se estabelecer um processo de planejamento contínuo, envolvendo todas as regiões do Estado e com ampla participação da sociedade.

Além disso, observamos que o plano apresentou como fio condutor, o desenvolvimento sustentável. Procura-se inverter a prioridade e a centralidade do desenvolvimento econômico, colocado pelo plano como lugar comum do planejamento, e passa-se a destacar e tornar central, na exposição do texto, o desenvolvimento sustentável, entendido como a possibilidade de elevação da qualidade de vida e da equidade social. Dessa maneira, o PMDI 2000-2003 mostrou-se, reflexivo e atento não só à realidade e problemas das regiões do Estado, como também se propôs a ser um instrumento de inversão de prioridades ancoradas naquilo que definiu como

desenvolvimento sustentável, com vistas à correção das desigualdades sociais e disparidades regionais, com destaque para a implementação da participação da sociedade no processo de planejamento, e para a melhoria dos meios de informação das políticas estaduais colocadas à disposição da sociedade.

Importa destacar, que o referido plano enfatiza a importância da infraestrutura de transportes, ferroviário, hidroviário e rodoviário para o equilíbrio econômico de todas as regiões do Estado, principalmente para o escoamento da produção agrícola, industrial e siderúrgica, e, para alcançar um desenvolvimento regional equilibrado. Por outro lado, não houve qualquer menção ao sistema aeroportuário, o que poderia demonstrar a inexistência de qualquer política de planejamento em longo prazo para a extensa malha aeroportuária regional de Minas Gerais. No entanto, apesar de o PMDI 2000-2003 não mencionar, foi elaborado, através da Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas e do Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais, em parceria com o Comando da Aeronáutica, do Departamento de Aviação Civil e do Instituto de Aviação Civil o Plano Aeroviário de Minas Gerais (PAEMG), um documento de cerca de 500 páginas publicado em dezembro de 1999 que traça um perfil minucioso da hierarquia urbana mineira relacionada à aviação regional no Estado e que demonstra a grande importância do desenvolvimento da aviação para integração regional em um Estado de grande dimensão territorial como Minas Gerais.

O segundo Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado 2003-2020, e, o terceiro Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado 2007-2023, intitulado *Estratégia de Desenvolvimento Estado para Resultados*, refletem em grande medida a primeira e segunda plataforma de gestão do governador Aécio Neves. A primeira intitulada *Choque de Gestão*¹⁴³, ocorreu entre 2003 e 2007. A segunda gestão denominada *Estado para Resultados* desenvolveu-se de 2007 a 2010, e tem o título similar ao PMDI 2007-2023.

É possível afirmar que a parceria entre o governo estadual e organismos internacionais como o BIRD permitiu a introdução do ideário neoliberal estabelecido

¹⁴³Segundo o secretário de planejamento e investimentos estratégicos José Paulo Silveira da pasta de Bresser Pereira durante o Governo FHC, o Choque de Gestão tem como referência teórica os princípios da "Nova Gestão Pública", entendida como novas estratégias de gestão orientadas para resultados e planejamento estratégico que se iniciou no governo de Thatcher na década de 1980 e se afirmou no cenário internacional na década de 1990. Segundo o referido secretário, o Choque de Gestão também inspira-se na Reforma do Estado introduzida no Brasil por Bresser Pereira (GESTÃO MINAS, 2008, pág. 25). Atualmente José Paulo Silveira é diretor da Macroplan empresa especializada em planejamento, gestão e inovação que tem como cliente o Governo de Minas Gerais e a Prefeitura de Belo Horizonte dentre outros governos.

pelo Consenso Washington, e, juntamente com o segundo PMDI 2003-2020 instituem um novo discurso estatal, na medida em que se aproximam das novas maneiras de atuação estatal discutidas nos capítulos precedentes. O Estado modifica seu papel ao mesmo tempo em que pretende se inserir no novo contexto da internacionalização do capital. E assume um papel de articulador que trabalha ativamente para atrair investimentos e dotar o território de condições de atratividade do capital.

Os conceitos de inovação, empreendedorismo, aprimoramento tecnológico são incorporados ao discurso do Estado. Um conjunto de concepções tais como competitividade, governança, participação da sociedade, parcerias público-privadas, economia do conhecimento, capital social, sustentabilidade ambiental, qualidade da gestão estatal, passa a centralizar este discurso. Isso significa dizer o governo mineiro retomou o gerenciamento do planejamento estatal para que o território seja atrativo aos investimentos e torne-se competitivo no cenário, nacional e internacional. O PMDI 2003-2020 desenvolveu um diagnóstico do Estado e traçou cenários futuros com base em uma inserção competitiva de Minas a partir de condicionantes da escala mundial e nacional.

Dentre suas dimensões estratégicas destacam-se no PMDI 2003-2020 (Minas Gerais, 2003, pág. 52 - 55): capacidade de recuperação, modernização e expansão da infraestrutura e dos serviços de logística; volume e foco dos investimentos privados no Estado; evolução do sistema de ensino e sua articulação com as políticas de ciência e tecnologia e o setor produtivo; perfil do sistema produtivo mineiro em relação à competitividade escala e densidade tecnológica.

O AITN: estratégia de inserção competitiva nos PDDIs

Para viabilizar seus objetivos estratégicos o PMDI 2003-2020 estabeleceu, dentre outras orientações estratégicas, o *Fomento inovador ao desenvolvimento econômico*, no qual elegeu desafios interdependentes para alcançar o desenvolvimento do Estado, dentre eles destacam-se: agregar valor à produção estadual; incrementar a capacidade exportadora através da melhoria logística. Para tanto, o plano enfatiza a importância do Aeroporto Internacional Tancredo Neves e do capital social para elevar a competitividade do Estado,

Um primeiro passo já foi dado com a instalação do Conselho de Comércio Exterior - CONCEX mineiro. **A implantação de um complexo industrial ancorado por plataformas logísticas, como a do aeroporto internacional de Confins, é outro desafio que se apresenta para esse Governo. Além do esforço para aumentar o capital social, no que refere à segurança, educação, saúde, habitação e ao meio ambiente, e elevar os investimento em infraestrutura e em ciência e tecnologia,** as demais contribuições do Governo para **ampliar a competitividade** sistêmica do Estado dependerão da sua capacidade de planejar, coordenar e implementar as ações do Setor Público Estadual em articulação com os programas, projetos e iniciativas do Governo Federal, Municípios, setor privado e terceiro setor. (MINAS GERAIS, 2003, pág. 95-96, grifo nosso)

Com vistas ao alcance dos desafios propostos para o desenvolvimento econômico no Estado o PMDI 2003-2020 ressalta a necessidade de superar os problemas de desemprego e desigualdades associados à metropolização e a concentração de um quarto da população do Estado na Região Metropolitana de Belo Horizonte através da exploração de suas potencialidades para a geração de emprego e renda. Para tanto, segundo o referido plano, ações destinadas a *"reforçar a função da RMBH através da melhoria de sua infraestrutura, em especial a de comércio exterior, de articuladora das diversas regiões do Estado e de canal de ligação de Minas com o mundo, serão base essencial ao desenvolvimento sustentável"* (MINAS GERAIS 2003, pág. 94).

Nesse sentido, o Aeroporto Internacional Tancredo Neves passa a se constituir como estratégia chave para alavancar o desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte através do incremento de sua capacidade exportadora com a implantação do Aeroporto Industrial de Confins, por meio do Conselho Estadual de Exportação (MINAS GERAIS 2003, pág. 114). Como coloca o PMDI 2003-2020,

O principal gargalo infraestrutural do Estado são as dramáticas condições de nossas rodovias, a ausência de uma maior integração intermodal e logística eficaz. Nesse grave contexto, torna-se inadiável a recuperação das principais rodovias do Estado e a pavimentação asfáltica das rodovias de acesso aos municípios não atendidos. **De igual forma é oportuno o desenvolvimento de plataformas logísticas, com especial atenção para a RMBH - aproveitando a capacidade ociosa do aeroporto de Confins, em função de sua localização estratégica.** (MINAS GERAIS, 2003, pág. 28; 75, grifo nosso)

Em sintonia e como continuação do PMDI 2003-2020, o terceiro PMDI 2007-2023 *Estado para Resultados*, expressou como objetivo a consolidação do *Choque de Gestão*, bem como apresenta uma proposta ancorada no planejamento estratégico para atingir alcançar seus objetivos no horizonte estipulado. As bases do Estado para Resultados estabelecidos pelo plano são a qualidade e inovação em gestão pública e a qualidade fiscal. Nesse sentido, o referido plano funda seis estratégias articuladas e integradas que se somam a estratégia maior do Estado para resultados. São elas: Perspectiva Integrada do Capital Humano, Investimento e Negócios, Integração Territorial Competitiva, Sustentabilidade Ambiental, Rede de Cidades, Equidade e Bem Estar Social. Dentro das estratégias traçadas, estão associadas às idéias de competitividade, ambiente favorável aos negócios, inovação, agregação de valor à produção, qualificação profissional da mão de obra e ambiente institucional.

Observa-se no PMDI 2007-2023 que as estratégias apresentadas acima reforçam como apontamos anteriormente, o discurso do novo papel articulador do Estado, voltado para inserção do território no cenário competitivo internacional, vinculada à financeirização da economia como revela a seguir o excerto do plano,

A intensificação da globalização trouxe um significativo incremento do volume de capitais financeiros e produtivos em circulação ao redor do mundo, em busca da maior lucratividade. Tem-se observado acirrada competição internacional por estes recursos, o que **impõe ao Estado o papel de atrair o investimento através da melhoria da competitividade sistêmica da economia local.** (...) Nos próximos anos, por meio das ações **de um Estado articulador e facilitador**, Minas Gerais buscará a **construção de um ambiente de negócios ágil, competitivo.** (MINAS GERAIS, 2007, pág. 11; 12, grifo nosso)

Enfatizamos ainda que o PMDI 2007-2023 apresenta como objetivo *Estratégico*: “promover a inserção territorial competitiva da rede de cidades mineiras nos espaços geoeconômicos nacionais”. Nesse sentido, a RMBH toma um lugar importante na discussão, pois concentra cerca de 45% do PIB mineiro. O referido plano traz toda a estratégia e discurso descrito a seguir para inserir a RMBH e o AITN dentro das “novas” ou “atualizadas” condições gerais de produção, de inspiração “schumpeteriana”, ou pós-fordista, baseadas na gestão voltada para o provimento da infraestrutura necessária aos mercados, como mencionamos anteriormente, inserção competitiva,

inovação tecnológica e empreendedorismo urbano. Assim, evidenciamos que o grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte assume a centralidade do redesenvolvimento econômico da Região Metropolitana de Belo Horizonte, com base nos critérios anteriormente mencionados pelo referido plano,

Já a integração competitiva da economia estadual ao mercado internacional requer a atração e promoção de investimentos (...) em setores de maior conteúdo tecnológico. Adicionalmente, mostra-se **de suma relevância a adequação e modernização da logística de alta capacidade para exportação (incluindo o Aeroporto Industrial), (...) o aumento da inovação tecnológica no processo produtivo, a expansão dos programas de formação profissional** orientados pela demanda e o desenvolvimento dos setores de silvicultura, biocombustíveis e turismo. A estratégia para integração espacial competitiva das regiões de baixo dinamismo é orientada pela necessidade de incorporação das mesmas à lógica de mercado. Isto requer o desenvolvimento da infraestrutura, visando o acesso a mercados; a busca ativa de empresas âncoras; a promoção do empreendedorismo. (MINAS GERAIS, 2007, pág. 14, grifo nosso)

O quarto *Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado 2011-2030*, intitulado *Gestão para a cidadania*, e que coincide com a plataforma de gestão do governador Antônio Anastasia, atualiza e consolida os dois planos anteriores. O plano recebeu contribuições e foi aprovado pela Assembleia Legislativa de Minas Gerais, sob a forma da Lei Estadual nº 20.008 de 04 de janeiro de 2012.

Inicialmente foi traçada no PMDI 2011-2030 a evolução da inserção mineira na conjuntura nacional e internacional nos últimos anos, em seguida ressaltou-se a posição do Estado frente a escala nacional e mundial. Com base no cenário atual foram traçados, os *objetivos estratégicos, meta síntese das redes, os indicadores* para obtenção dos resultados almejados. O plano apresenta uma regionalização das estratégias, com a caracterização econômica e social das dez regiões de planejamento¹⁴⁴ do Estado, o delineamento do modelo de governança para viabilização da gestão regionalizada e participativa e os indicadores e metas regionalizadas nas áreas da saúde, educação e segurança.

A retórica presente no plano pauta-se na concepção de um "Estado Aberto" e que estabelece parcerias com todas as esferas da sociedade, sem abrir mão do papel de

¹⁴⁴ As dez regiões de planejamento do Estado são: Noroeste, Norte, Rio Doce, Mata, Sul, Triângulo, Alto Paranaíba, Centro-Oeste, Jequitinhonha/Mucuri e Central.

regulador e articulador da vida social e das atividades econômicas (Minas Gerais, 2013, pág. 58). A ênfase maior do plano se dá em torno do discurso sobre a governança através do aprimoramento do processo de gestão pela formação de redes. A noção de rede foi estabelecida com a intenção de superar os maiores problemas relacionados a governança, que são segundo o PMDI 2011-2030 (Minas Gerais, 2013, pág. 62), “*a setorialização (fragmentação) e a ineficiência na obtenção de resultados. Sua superação pressupõe a integração de perspectivas heterogêneas, em arranjos que otimizem esforços para fins comuns*”.

Por último, o PMDI 2011-2030 (Minas Gerais, 2013, pág. 33), apresenta de maneira enfática a carência da infraestrutura de transporte e logística como fatores determinantes para a redução da competitividade do Estado e de sua posição considerada pelo plano "pouco confortável" frente ao “acirramento da competição” com os demais entes da federação. Por isso, atribui ao gargalo logístico sua posição desfavorável,

Não obstante às realizações dos últimos anos, **há precariedade nas rodovias e insuficiência dos modais ferroviário e aéreo**. Os portos, responsáveis pelo escoamento da produção estadual, também são um gargalo logístico e se constituem em importante inibidor da base industrial mineira. (MINAS GERAIS, 2013, pág.110, grifo nosso).

Nesse contexto, identificamos que na matriz discursiva do PMDI 2011-2030, a atuação estatal se pauta nas novas atribuições do “Estado Schumpeteriano” pós-fordista, associadas à inovação, competitividade, capital social como vimos no capítulo 1 e 2 desta pesquisa, e também associa todos esses elementos a “conectividade logística”, que como vimos, faz parte da lógica do modelo Aerotrópole. Como revela o referido plano,

Diante do aumento significativo da importância da capacidade de inovação e da qualificação técnica e científica para a competitividade das empresas e da multiplicação de oportunidades de novos negócios neste campo, **Minas Gerais deve garantir uma alta capacidade de conectividade e de logística para dar suporte às atividades econômicas** neste campo, assim como aprimorar a infraestrutura das cidades que concentram essas atividades (MINAS GERAIS, 2013, pág. 45, grifo nosso)

Com este discurso o referido plano tem como Meta Síntese, a "Infraestrutura adequada, proporcionando mais competitividade e qualidade de vida". As estratégias relacionadas à Rede de Infraestrutura no PMDI 2011-2030 (Minas Gerais, 2013, pág.112) também seguiram o mesmo fio condutor da integração e inserção competitiva do Estado. Como "Estratégias Prioritárias" o PMDI 2011-2030 (pág.113) colocou ***Implantar o hub logístico no entorno do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (AITN)***, e especificamente sobre o Aeroporto Internacional Tancredo Neves o PMDI 2011-2030 ressalta,

No que se refere ao modal aeroviário, dados do BNDES apontam que, em 2009, o Aeroporto Internacional Tancredo Neves operava acima de sua capacidade de tráfego de passageiros, ocupando o sexto lugar no ranking nacional. A estimativa é de que a demanda para os aeroportos mineiros, incluindo o Aeroporto da Pampulha, tende a aumentar em 27% até 2014 e em 195% até 2030, enquanto a demanda para os aeroportos de São Paulo tende a aumentar 20,5% até 2014 e 133% até 2030. O enfrentamento a esses gargalos tem o potencial de alçar Minas Gerais à condição de "Estado Logístico do Brasil", em função de seu posicionamento geográfico estratégico em âmbito nacional e sul-americano. (MINAS GERAIS, 2013, pág. 111)

Até aqui expusemos que os Planos Mineiros modificaram o discurso do planejamento a partir dos anos de 2000. No âmbito do discurso apontaram também novas formas de gestão que se associam fortemente com o novo papel articulador e regulador do Estado, os quais direcionam-se através da implementação do planejamento considerado estratégico que põe em relevo a governança, o empreendedorismo, e a inovação como forma de inserção competitiva do Estado nas escalas nacional e internacional, ancoradas nas idéias neoliberais e pós-fordistas sobre as quais refletimos no capítulo 2.

Entendemos também que como vimos no início desta tese, no caso específico do Estado de Minas Gerais, a atuação governamental foi decisiva para a instauração e consolidação do processo de industrialização, e urbanização. Esta atuação se deu de maneira ora antecipada e ora articulada ao planejamento das escalas nacionais. O Estado sempre procurou estabelecer uma articulação direta com os setores do capital privado, considerados estratégicos, na produção das infraestruturas necessárias ao desenvolvimento das condições gerais de produção, com vistas ao posicionamento competitivo e ao mesmo tempo complementar da economia mineira frente aos demais entes da federação principalmente, São Paulo e Rio de Janeiro.

Assim, o planejamento estatal exerceu em Minas um papel fundamental no ordenamento do território. Embora tenha sido construído fundamentalmente sob bases tecnocráticas. As potencialidades e os recursos naturais presentes no território do Estado foram desde os anos de 1920, associados à produção de infraestruturas de transporte e institucionais, estrategicamente direcionados pelo Estado para alcançar a inserção do Estado na economia capitalista através da industrialização amparada no modelo Keynesiano e posteriormente fordista de produção, e, para posicionar economicamente o Estado frente aos demais Estados brasileiros.

Voltamos à questão da Região Metropolitana, para afirmar que os PMDIs aqui analisados, privilegiam o Aeroporto de Confins Internacional Tancredo Neves (AITN-CNF), como o principal projeto estruturante, do ponto de vista econômico, para uma região deprimida economicamente da Região Metropolitana de Belo Horizonte, o Vetor Norte. Observamos que o AITN é visto a partir do segundo PMDI 2003-2020 como potencialmente responsável por uma reinserção estratégica da metrópole o que instaura o processo de reestruturação pós-fordista da metrópole.

Dentro do contexto do reconhecimento a partir da Constituição Mineira de 1989 da necessidade do planejamento metropolitano, a importância da retomada do planejamento ganha então um novo impulso a partir dos planos aqui analisados e também através da elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado como veremos a seguir.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI RMBH 2011): por uma outra abordagem

Como vimos no capítulo anterior a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI RMBH), assim como os PMDIs, é uma exigência da política metropolitana estabelecida na Constituição Mineira de 1989 no Art. 46. Provocar a elaboração e aprovar o PDDI é uma atribuição da Assembleia Metropolitana, órgão colegiado de decisão superior e de representação do Estado e dos municípios na região metropolitana.

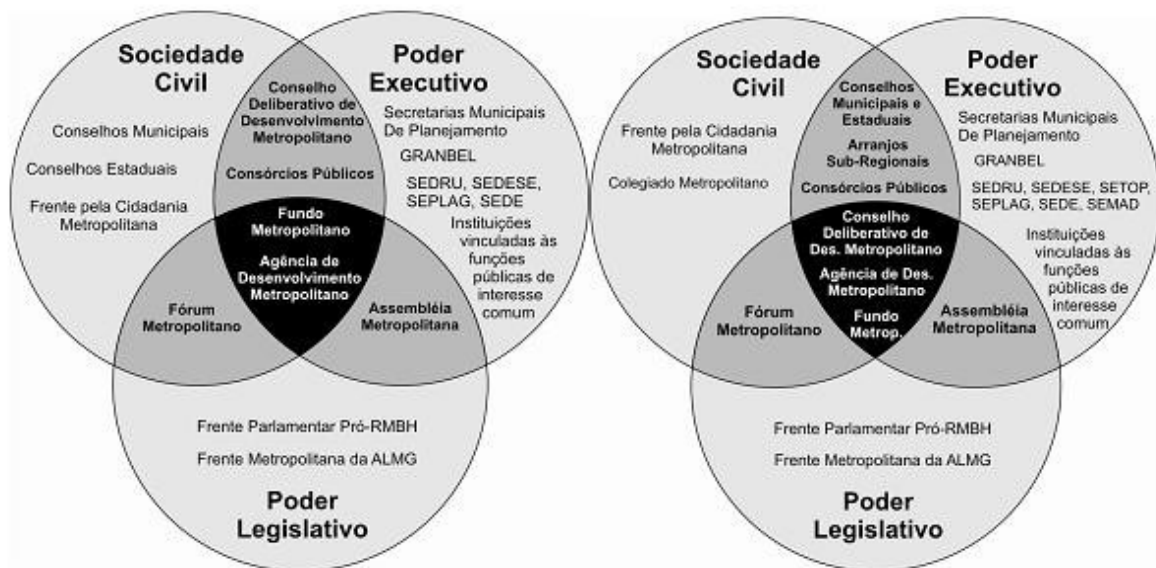
De maneira inédita a elaboração do PDDI- RMBH foi estabelecida por meio de um contrato entre a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (Sedru), do Governo do Estado de Minas Gerais, e a Universidade Federal de

Minas Gerais¹⁴⁵. Para a construção do plano houve a participação de professores, alunos de pós-graduação e graduação, pesquisadores da referida universidade e de outras instituições¹⁴⁶ de ensino superior, além de consultores de planejamento urbano e ambiental, transportes, políticas públicas bem como de estudos setoriais. Totalizando a participação de cerca de 180 profissionais (Costa, 2013, pág.186). (UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011a, pág.1-3)

Consideramos que o grande diferencial do PDDI 2011 se refere à inovação implementada no sentido de tornar o processo participativo um elemento central para a elaboração do plano. Realizou-se durante todo o processo de construção do referido plano um amplo debate que envolveu não só a equipe mencionada anteriormente, mas também diversos atores e instituições, com uma expressiva mobilização social e comunitária da sociedade civil organizada (incluindo empresas, sindicatos e ONGs), e do poder público no nível estadual e municipal, conforme se verifica na figura (4) a seguir.

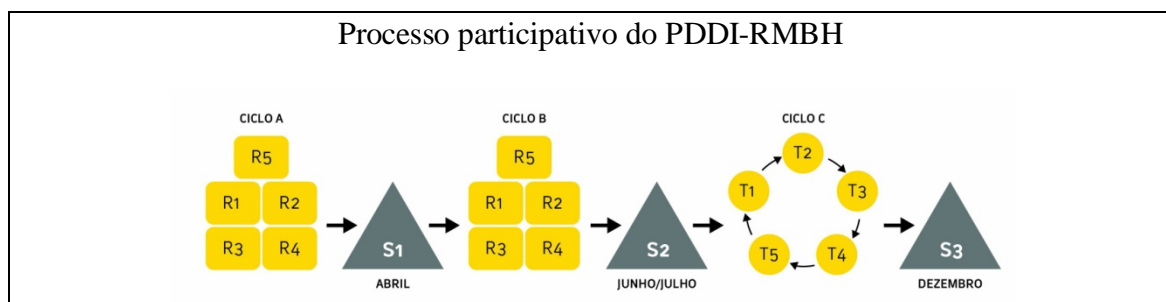
¹⁴⁵Com a UFMG o contrato foi estabelecido através da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, Administrativas e Contábeis de Minas Gerais (Fundação Ipead), foi coordenado por uma equipe de professores de várias unidades e sua elaboração esteve sediada no Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (Cedeplar), da Faculdade de Ciências Econômicas (FACE).

¹⁴⁶Na elaboração do plano houve a participação do Observatório de Políticas Urbanas (OPUR), da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PucMinas), e da Escola de Design da Universidade Estadual de Minas Gerais (UEMG). Houve também a formação de uma equipe de acompanhamento técnico e institucional formada por servidores da Subsecretaria de Assuntos Metropolitanos, da SEDRU e por membros do Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano.

Figura 4- Atores e instituições envolvidos na gestão e planejamento metropolitanos

FONTE: UFMG-PUC MINAS-UEMG (a), 2011, pág. 113

Ao todo, o processo de elaboração do PDDI RMBH envolveu, cerca de 2000 participações (COSTA, 2013, pág. 186), através de dezessete oficinas de trabalho que foram realizadas em diferentes municípios da RMBH em três ciclos de debates consubstanciados em três seminários realizados na capital Belo Horizonte, como se observa na figura (5) a seguir,

Figura 5

FONTE: UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011(b), pág.2.

De acordo com o PDDI RMBH 2011, o objetivo envolveu mais do que conceber um plano, buscou-se propor a construção de um "processo de planejamento metropolitano" contínuo do curto ao longo prazo, para a Região

Metropolitana de Belo Horizonte, com "sentido crítico", entendido como, "uma abordagem da realidade metropolitana voltada para a compreensão da totalidade". Este sentido crítico voltado para a transformação social, econômica e ambiental, norteou todo o processo de elaboração do plano. Através da "construção de um sentido de solidariedade e identidade metropolitanas, e também (re)envolvimento das populações com seus territórios, suas comunidades, suas crenças, práticas e valores, tendo o respeito ao espaço da vida coletiva como um elemento central". (UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011(a), pág. 6). Com esse propósito seu caráter difere das experiências anteriores de planejamento na RMBH, como enfatiza o PDDI RMBH 2011:

A experiência de planejamento metropolitano que conhecemos na RMBH, e no país, foi construída no contexto da ditadura militar e pautada por uma tecnocracia que lhe dava legitimidade. Pautava-se no conhecimento técnico especializado como capaz de ditar os caminhos ideais para a ação do Estado sobre a sociedade. Em contraposição a essa visão tecnocrática do planejamento, surgiram correntes centradas na 'mobilização social' e no 'aprendizado social', que coloca na sociedade não apenas como objeto, mas também como sujeito do planejamento. Esta abordagem contemporânea pressupõe um processo contínuo de mútuo aprendizado entre planejadores e sociedade. Neste contexto, a abordagem crítica supera o sentido analítico e funcional de um planejamento reformista, sem desqualificá-lo, mas limitando-o ao seu caráter operacional e imediato e indo além, como objetivo de pensar a totalidade em transformação e buscar construir processos voltados para a transformação social, econômica e ambiental. (UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011(b), pág. 3)

O contexto institucional onde se insere o PDDI, assim como a criação do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano¹⁴⁷ derivam da nova fase de gestão metropolitana ainda em consolidação, decorrente, como mencionamos anteriormente, da Constituição Mineira de 1989 com suas atualizações. É resultado também de amplas discussões ocorridas no âmbito da Assembleia Legislativa do Estado, a partir de 2003. Um novo arranjo político institucional iniciado entre 2006 e 2007 foi estabelecido pelo Estado para a gestão e planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH e

¹⁴⁷"O Fundo de Desenvolvimento Metropolitano é constituído de recursos do Estado e do, na proporção de 50% de cada uma das duas partes, sendo a contribuição dos municípios proporcional às suas receitas líquidas. Compõem ainda o Fundo: dotações orçamentárias, transferências do governo federal, operações de crédito internas ou externas, doações e outros." (UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011(a), pág. 7)

também da Região Metropolitana do Vale do Aço – RMVA. Ficou então estabelecido que os órgãos responsáveis pela gestão da RMBH seriam a Assembleia Metropolitana, o Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano e a Agência de Desenvolvimento Metropolitano¹⁴⁸ (UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011(a), pág. 12).

Cabe destacar, que dentro deste novo arranjo institucional destaca-se o importante papel do Conselho Deliberativo que tem a representação, embora pequena, inédita de dois membros da sociedade civil, e também da criação do Colegiado Metropolitano, que apesar de não possuir amparo legal, possui forte legitimidade, referendada pelo PDDI RMBH 2011,

(...) compensa qualitativamente a baixa representatividade numérica da sociedade no Conselho, e é composto por entidades sindicais; entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa; entidades representantes dos empresários; organizações não governamentais; e movimentos sociais e populares. O Colegiado Metropolitano já propôs temas para discussão no Conselho, apresentou subsídios para macro diretrizes para o planejamento metropolitano e elaboração do Termo de Referência para contratação do PDDI-RMBH. Mesmo sendo uma organização extraoficial, o Governo do Estado vê o Colegiado como um fórum qualificado e muito importante para consolidação do arranjo institucional, por sua colaboração intensa nas discussões dos temas metropolitanos e na difusão da consciência e identidade metropolitanas. (UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011(a), pág. 8)

Além do colegiado envolveram-se no processo de construção do PDDI RMBH 2011 outras organizações e entidades como a Associação dos Municípios da RMBH (Granbel), o Fórum Metropolitano, a Frente Parlamentar Pró-RMBH, a Frevem – Frente de Vereadores Metropolitanos. Dentre as referidas entidades destacou-se principalmente a atuação da Frente pela Cidadania Metropolitana, concebida dentro das reuniões do PDDI 2011, e assim definida por Costa G.,

Trata-se de uma espécie de rede social que tem como objetivo, como o próprio nome sugere a consolidação de uma cidadania metropolitana, e que tem exercido importante papel de mobilização e controle social em torno da problemática metropolitana. Acredita-se que tais processos se constituem em

¹⁴⁸"A Agência de Desenvolvimento Metropolitano – Agência RMBH – instituída pela Lei Complementar 107, de 2009, é uma autarquia territorial e especial, de caráter técnico e executivo, para fins de planejamento, assessoramento, regulação urbana e apoio à execução das funções públicas de interesse comum na região metropolitana." (UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011(a), pág. 12)

meios que irão contribuir para consolidar um tipo de “identidade de projeto” que emerge, nas palavras de Castells, “quando atores sociais, com base em materiais culturais que estão disponíveis para eles, constroem uma nova identidade que redefine suas posições na sociedade e, fazendo isto, estão buscando a transformação de toda a estrutura social (CASTELLS, 1997, p. 8)”. (COSTA, G., 2013, pág. 186-187)

Dentro deste contexto político institucional foram associadas ao PDDI 2011 diretrizes de planos diretores municipais e de políticas e programas existentes na administração estadual e federal.¹⁴⁹ E assim, as macro diretrizes para o planejamento foram estabelecidas sob três categorias que nortearam a construção do plano metropolitano, a saber:

- transversal

- Promoção do desenvolvimento sustentável
- Reorganização territorial, inserção nacional e internacional
- Gestão metropolitana integrada e controle social

-metodológico

- Consistência técnica
- Intersetorialidade
- Participação social

-relacionadas às funções públicas de interesse comum metropolitano

- Uso do solo metropolitano
- Transporte intermunicipal e sistema viário de âmbito metropolitano
- Habitação
- Saneamento básico
- Preservação ambiental
- Desenvolvimento socioeconômico
- Segurança pública

¹⁴⁹ "É importante também destacar que várias ações de suporte ao planejamento metropolitano foram empreendidas pela Subsecretaria de Desenvolvimento Metropolitano. Foram captados recursos junto ao Ministério das Cidades e disponibilizados recursos do Tesouro Estadual para a elaboração de planos municipais de regularização fundiária e de gestão de riscos, além de capacitações dos agentes municipais em diversos temas. Todos os projetos vêm sendo realizados em parceria com as prefeituras e com o envolvimento da comunidade local, estreitando os laços da Sedru com os municípios, tanto com prefeitos e vereadores, quanto com as comunidades. Destaca-se a realização do projeto de planejamento do Vetor Norte e da área de influência do Anel Viário do Contorno Norte (Rodoanel), envolvendo 16 municípios da RMBH em um processo participativo que foi muito importante para construir as bases para o planejamento metropolitano." (UFMG-PUC MINAS-UEMG (a), 2011, pág. 13)

Para desenvolver as macro diretrizes estabelecidas o PDDI RMBH 2011 apresentou como referencial na construção do plano,

(...) a construção de um sentido de cidadania metropolitana que contribua para um processo de integração socioespacial entre os 34 municípios, implicando maior coesão entre estes, a sociedade civil e o governo estadual, articulando a RMBH com o espaço estadual e fortalecendo seu papel como centro de comando do Estado de Minas Gerais. A inclusão e empoderamento de municípios e populações fragilizadas implicam a articulação dos vários projetos, como também uma inversão de prioridades metropolitanas para políticas e investimentos públicos, privilegiando o fortalecimento das periferias, o re-envolvimento das populações com suas culturas e práticas socioespaciais e a valorização das várias identidades da Região Metropolitana. Impõe-se, assim, a necessidade de construir um *Novo Pacto Metropolitano*, qual seja, um pacto de inclusão e de produção de um espaço mais integrado social, econômica e culturalmente, que seja capaz de fomentar um sentido coletivo de cidadania metropolitana e que contribua efetivamente para o fortalecimento da RMBH. As várias ações e proposições de políticas e programas que deverão compor o primeiro rol de investimentos e de políticas públicas para a RMBH deverão contemplar as muitas realidades diferenciadas, em suas múltiplas escalas, tanto internamente à Região – implicando arranjos intermunicipais, identidades sub-regionais e articulações locais supramunicipais – quanto externamente. (UFMG- PUC MINAS- UEMG, 2011(b), pág. 5-6)

Para tanto foram definidas a partir de um enfoque transdisciplinar dez Áreas Temáticas Transversais e Núcleos Temáticos de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental, elegeram-se como elementos centrais no plano o território e sua institucionalização.

Urbanidade, Acessibilidade, Seguridade e Sustentabilidade formaram os Eixos Temáticos Integradores (ETIs) que encaminham as políticas e programas estabelecidos pelo PDDI-RMBH. Nesse sentido, todos os eixos revelam uma grande preocupação com a garantia do direito a cidadania metropolitana em um sentido amplo, que busca garantir ao cidadão metropolitano, o acesso a "cidade metropolitana", o direito de viver numa metrópole diversa e ampla onde seja possível despertar um sentido de pertencimento e integração, com pleno acesso aos serviços metropolitanos, com segurança não apenas em seu sentido óbvio, mas também em diversos outros níveis presentes na vida quotidiana tais como, alimentar, posse da terra e da moradia, trabalho

e renda, com sustentabilidade ambiental, política, cultural, econômica e social. (UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011(b), pág. 7)

Diante desta proposta nos interessa nesta tese sem querer reduzir toda abrangência do plano, destacar que as discussões e resultados dos ciclos de debates e seminários ocorridos durante todo processo de construção do PDDI RMBH 2011 (UFMG-PUC MINAS-UEMG, 2011(b), pág. 8) culminaram nas seguintes proposições:

- A proposta de reestruturação territorial metropolitana e suas políticas complementares, que integram a Dimensão Estruturante da Territorialidade;
- Os quatro Eixos Temáticos Integradores e suas respectivas Políticas, que perfazem um total de vinte e três políticas;
- A proposta institucional e suas três políticas complementares, que integram a Dimensão Estruturante da Institucionalidade.

No âmbito da reestruturação territorial destacamos que na dinâmica territorial presente na RMBH, em relação à infraestrutura de transportes foi diagnosticado pelo PDDI RMBH que ela se constitui como uma área onde se observam muitos problemas metropolitanos como foi apontado,

(...) ocorre o recrudescimento das desigualdades socioespaciais e do modelo centro-periferia de estruturação territorial; crescente perda de mobilidade urbana, associada ao favorecimento do transporte privado em detrimento do transporte público coletivo, à falta de integração das políticas de transporte, e à orientação predominantemente rádio concêntrica do sistema viário metropolitano; grande estoque de lotes vagos por toda a RMBH e em áreas periféricas mal dotadas de infraestrutura e equipamentos urbanos; manutenção da excessiva concentração da oferta de serviços públicos e privados no núcleo central de Belo Horizonte; tendência de manutenção dos investimentos privados nos municípios já dotados de infraestrutura. (UFMG – PUCMINAS - UEMG, 2011(b), pág. 8)

Identificados os problemas infraestruturais as proposições de reestruturação territorial acolheram diversos outros estudos setoriais¹⁵⁰ já desenvolvidos sobre a

¹⁵⁰ Dentre estes estudos estão: a "*Proposta de Estruturação Territorial Metropolitana* elaborada pelo Colegiado Metropolitano, os estudos e diagnósticos realizados pelo Instituto Horizontes para o *Plano Estratégico da Grande Belo Horizonte*, e o *Plano Macro-Estrutural do Vetor Norte da RMBH*, elaborado pela JURONG Consultants para a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico (SEDE). A proposta baseou-se também nas Macro-Diretrizes para o Planejamento Metropolitano da RMBH, elaboradas pela Assembleia Metropolitana." (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(b), pág. 10)

metrópole. O PDDI RMBH 2011 coloca o sistema viário de transporte como principal elemento indutor dos tipos de ocupação e uso do solo, e por isso é estratégico para a redução das desigualdades socioespaciais, a reorganização territorial metropolitana.

Com essa visão, o PDDI RMBH 2011 propõe a mobilidade metropolitana em rede, fomentada através da criação de centralidades micro-regionais e da habitação como elemento estruturador metropolitano. Com o objetivo de fomentar a implementação de uma estratégia de *descentralização concentrada e seletiva*, transformando a atual *estrutura monocêntrica* da RMBH em uma *estrutura policêntrica e compacta*. A estrutura monocêntrica se refere a um sistema de transporte radial e convergente para um único centro, o qual favorece o atual crescimento extensivo e contínuo da mancha urbana caracterizada como centro-periferia. Em contraposição, a estrutura policêntrica e compacta é organizada através de uma rede de mobilidade multimodal. (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(b), pág. 10-17)

Ao sugerir esta transformação o PDDI RMBH objetivou contribuir no sentido de diminuir as disparidades socioespaciais metropolitanas, não só porque essas transformações permitirão a contenção da extensão da mancha urbana, mas também porque propiciarão o adensamento e intensificação de usos, localizados ao longo dos corredores de transportes e também no entorno das centralidades¹⁵¹ (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(b), pág. 11).

As centralidades caracterizam-se também como áreas de grande complexidade e especificidade morfológica. A morfologia urbana metropolitana por sua vez revela e é revelada na paisagem metropolitana, com as rugosidades, como disse Milton Santos (2008), entendidas como "heranças espaciais" de períodos anteriores da divisão do trabalho, mas também com as especificidades e diferenças da vida social, econômica, cultural, histórica e ambiental que juntamente com as transformações do presente geram novas formas socioespaciais.

Nesse sentido, consideramos que se constitui como uma outra importante contribuição do PDDI RMBH 2011, a introdução da categoria "lugar metropolitano",

¹⁵¹"Considera-se **centralidade** como uma área urbana com alta densidade econômica, forte heterogeneidade de usos, grande complexidade funcional e adensamento residencial, e caracterizada pela concentração diversificada de emprego, comércio e serviços públicos e privados, assim como pela acessibilidade privilegiada. Além disso, as centralidades devem servir ao fortalecimento das identidades metropolitanas e da vida urbana, através do provimento de espaços públicos e equipamentos de lazer e culturais qualificados." (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(b), pág. 11, grifo no original)

entendido como "um espaço dotado de significativo valor simbólico, cultural, histórico e conformador de identidade(s) para a coletividade metropolitana em suas diferentes escalas, ou mesmo enquanto um espaço que tenha projeção e visibilidade nacional e internacional" (UFMG - PUC MINAS - UEMG,2011(a), pág. 226).

É importante destacar que o PDDI RMBH dá ênfase à necessidade de posicionar competitivamente a RMBH em relação a outras regiões na escala nacional. Com base em Diniz (1993), o plano afirma que a RMBH situa-se como um vértice do "polígono de transbordamento" formado pelo entorno de São Paulo e Rio de Janeiro. Entretanto a integração produtiva da RMBH é considerada paradoxal, pois ao mesmo tempo em que sua posição geográfica é privilegiada dentro da rede nacional de transportes, facilitada ainda pela proximidade e a complementaridade produtiva com a RMSP e RMRJ, essa complementaridade é considerada subordinada em função da forte polarização exercida na RMBH.

Esses fatores se somam à debilidade econômica, conjugados à baixa densidade tecnológica do setor produtivo e a fraca capacidade de gerar renda e qualificação profissional dos trabalhadores do entorno da RMBH. Como resultante desse processo a Região Metropolitana de Campinas despontou como pólo concorrente à RMBH, com maior capacidade de atração de investimentos e de geração de empregos de elevada qualificação e conteúdo científico e tecnológico. (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 18).

Diante desse quadro, para que a RMBH retome sua posição como alternativa locacional na escala nacional e assim possa atrair investimentos, o PDDI RMBH sugere (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 19):

- Fortalecimento regional e maior integração da RMBH com seu entorno;
- Partição mais equitativa da receita tributária na RMBH;
- Criação de novos nichos de desenvolvimento econômico, social e ambiental;
- Consolidação de capacitações em indústrias de alta tecnologia e limpas;
- Utilização de energias e materiais renováveis que venham a contribuir para a mitigação de mudanças climáticas.

Para alcançar o posicionamento competitivo através das ações acima referidas o PDDI RMBH propõe diferentemente dos PMDIs, uma *revolução qualitativa na base social e produtiva da RMBH*. E, assim como os Planos Mineiros apontados no início deste capítulo, indica também que sejam fomentados fatores de criação e sustentação de vantagens, que criam *janelas de oportunidades*, entendidas também como *janelas*

locacionais, que se baseiam como analisamos anteriormente, nos conceitos de empreendedorismo, governança a partir da aliança entre diferentes atores sociais e financeiros. Assim, o PDDI RMBH também destaca a governança direcionada para a inovação e para a economia do conhecimento, que envolve a educação e qualificação profissional, no entanto enfatiza um desenvolvimento endógeno e que tenha como base o desenvolvimento sustentável. Sob essa ótica o PDDI RMBH sugere,

(...) chamado sistema de **inovação**, no qual **diferentes atores** (...) estão articulados e é moldada uma **governança** voltada para a inovação. (...) tendo como substrato a *excelência científica e tecnológica e dos recursos humanos* incorporados nas diversas instituições de C,T&I (por exemplo, UFMG, DTN, Fiocruz/Rene Rachou, CEFET, UEMG, CETEC, Biominas e Inova, BH-TEC, entre outros), e sistemas produtivos de alta tecnologia (biotecnologia e TICs - Tecnologias de Informação e Comunicação) nela localizados. Além disso, considera-se que a **economia do conhecimento** (...), na medida em que as novas tecnologias (biotec, nanotec, tecnologias da informação) são capazes de transformar a partir de dentro os sistemas produtivos tradicionais. (...) (UFMG - PUC MINAS - UEMG 2011(a), pág. 134-136, grifo nosso)

Esses elementos conjugados seriam, segundo o referido plano, uma base para a construção de uma *sociedade sustentável de baixo carbono*, entendida como aquela que faz uso de energias alternativas, biomassa, biocombustíveis e eficiência energética. Dessa forma, referendado nas idéias acima, o PDDI RMBH propõe a *Política de Desenvolvimento Produtivo Sustentável*, para

moldar novas estratégias de desenvolvimento participativas e em múltiplas escalas territoriais, que sejam capazes de contribuir para a redução das desigualdades, de valorizar a infraestrutura científica e tecnológica, a diversidade cultural e natural da RMBH e de promover a sustentabilidade ambiental, social e econômica, de forma a **garantir que a comunidade metropolitana venha a usufruir os benefícios de um desenvolvimento sustentável, justo, igualitário e emancipador**. A Política foi estruturada com o intuito de revitalizar a dinâmica da metrópole – e, portanto, posicioná-la competitivamente tanto nacional como internacionalmente–, bem como de distribuir territorialmente tal dinamismo, de forma que haja uma “aproximação produtiva” (em qualidade e dinamismo) dos territórios intra-metropolitanos com a criação e consolidação de novas centralidades, irradiadoras de desenvolvimento e articuladoras (em rede) do espaço intra-metropolitano. (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(b), pág. 42-43, grifo nosso)

Para tanto, o PDDI RMBH apresentou dentro da referida política os seguintes programas (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(b), pág. 43):

- Programa de Diversificação Produtiva e Descentralização do Investimento no Território Metropolitano;
- Programa de Empreendedorismo Metropolitano;
- Programa de Fomento às Interações entre Universidade, Empresas, Sociedade Civil e Governo para o Desenvolvimento de Inovações;
- Programa de Investimentos em Indústrias Baseadas no Conhecimento e Intensivas em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D);
- Programa de Apoio e Consolidação dos Sistemas Produtivos de Alta Tecnologia da RMBH;
- Programa de Estruturação de Demanda de Alto Nível e Qualidade para Estimular o Desenvolvimento de Novas Tecnologias;
- **Programa de Transformação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves em Hub Internacional de Passageiros e Cargas;**
- Programa de Promoção da Sustentabilidade na Indústria da Construção Civil e sua Cadeia Produtiva.

Destacamos o **Programa de transformação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves em hub internacional de passageiros e cargas** porque trata-se de um programa setorial de alto impacto metropolitano, resultado da intenção do Governo do Estado, conforme vimos ao longo da análise aqui empreendida para transformar a base da infraestrutura produtiva do Estado na Região Metropolitana de Belo Horizonte ao longo dos anos 2000. Por isso, o PDDI RMBH coloca relevo neste projeto reestruturador do território, principalmente por estar localizado em uma porção do território metropolitano que apresenta uma morfologia precária do ponto de vista socioeconômico e da infraestrutura de transporte. Por outro lado, o território em questão possui rica morfologia ambiental e cultural que a torna extremamente frágil e vulnerável à ação humana. Sua morfologia socioambiental e cultural é bem descrita pelo PDDI RMBH,

Sua importância do ponto de vista natural e cultural é inquestionável. Seu reconhecimento pode ser observado pelas iniciativas públicas e das organizações da sociedade civil no sentido de proteger suas áreas de relevante interesse cultural e ambiental. Estão sendo desenvolvidos na região projetos destinados à consolidação do Parque Estadual do Sumidouro, programas de incentivo ao turismo regional mediante a implantação do Circuito das Grutas e da Rota Lund, além da

revitalização do Aeroporto Internacional Tancredo Neves e do Sistema de Áreas Protegidas - SAP Vetor Norte. A região tem ainda potencial para atividades de lazer e turismo, merecendo destaque o Balneário da Cachoeira do Urubu, situada no interior da APE do Urubu, unidade de conservação criada para proteger esse importante patrimônio regional. Destacam-se ainda manifestações culturais e eventos como o Boi da Manta e Festas do Rosário, que ocorrem em várias comunidades. (UFMG - PUC MINAS - UEMG 2011(a), pág. 114)

Consideramos a Aerotrópole Belo Horizonte o principal projeto de planejamento setorial da infraestrutura de transporte do Estado para que a metrópole modifique o padrão fordista de crescimento e instaure o que poderíamos chamar de morfologia socioespacial da metrópole pós-fordista, calcada principalmente na implementação de grandes projetos urbanos, entendidos no sentido proposto por Vainer et. al. (2012, pág. 16) como aquelas intervenções capazes de produzir importantes desdobramentos e rupturas na dinâmica socioespacial sob diferentes intensidades, dimensões e escalas.

A metrópole também é resultado do "novo" papel do Estado como empreendedor e ator decisivo para atração de investimentos e provimento das condições gerais de produção. Principalmente porque ainda reside no Estado o domínio ou poder da produção do espaço como força produtiva, mas também como agente capaz de reduzir as desigualdades territoriais. Como apontou o PDDI RMBH,

Nesse contexto, cabe destacar a intenção do Governo de Estado em **potencializar o desenvolvimento econômico do vetor norte, na região do Aeroporto Internacional Tancredo Neves e entorno do futuro Anel Viário de Contorno Norte**, pela atração de investimentos e criação de pólos de alta tecnologia em aeronáutica, microeletrônica, semicondutores e saúde. Estes investimentos poderiam criar uma demanda derivada para as atividades intensivas em tecnologia que viriam a alterar estruturalmente o posicionamento da RMBH nacional e internacionalmente, e, simultaneamente, **criariam novas centralidades, que poderiam contribuir para a redução das desigualdades territoriais.** (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 197, grifo nosso)

O Vetor Norte e o AITN segundo o PDDI RMBH,

Diante do contexto esboçado consideramos importantes as contribuições do PDDI RMBH no sentido de caracterizar o Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo

Horizonte, onde se localiza a implantação do grande denominado por Aerotrópole Belo Horizonte.

A formação da Região Metropolitana de Belo Horizonte tem início entre as décadas de 1940 e 1950, com transformações intensas e rápidas provocadas principalmente pela expansão industrial em municípios vizinhos a oeste-sudoeste. Já nas décadas de 1970 e 1980 cresceu a articulação com a porção norte-noroeste em municípios cuja morfologia era essencialmente residencial popular. Na década de 1990 houve um substancial crescimento no Vetor Sul caracterizado pela produção imobiliária de alta renda e de serviços. Atualmente o Vetor Norte se expande rapidamente "*em direção a espaços mais distantes, em um processo induzido por uma série de investimentos estruturantes do Governo do Estado*". (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(b), pág. 43)

Caracterizada pela presença da indústria do cimento, dos condomínios fechados e da base aeronáutica, a dinâmica recente do Vetor Norte vem se alterando substancialmente, com a inserção de grupos de renda média e alta. (UFMG - PUC MINAS – UEMG, 2011(a), pág. 130). Quanto à ocupação, o PDDI RMBH assim o define o Vetor Norte,

No Vetor Norte, verifica-se ocupação ainda bastante horizontal em parcelamentos com carência de infraestrutura e, nos municípios mais próximos a Belo Horizonte, tendência a alguma verticalização nas áreas bem servidas de infraestrutura e mais próximas da Cidade Administrativa, cuja implantação tem resultado em grande valorização do entorno; e intensificação também dos parcelamentos residenciais fechados voltados para população de alta renda, especialmente nos municípios com este histórico de ocupação, como é o caso de Lagoa Santa. Nos municípios mais distantes, ainda predominam tipos de ocupação mais característicos de cidades sem grande comprometimento com o processo de metropolização, embora, já há algum tempo, venham se implantando, principalmente na direção da Serra do Cipó, os sítios de lazer e parcelamentos fechados de alta renda. Observa-se também o adensamento dos assentamentos precários para a população de baixa renda, especialmente nas áreas de melhor acesso viário, como ao longo da BR-424 da MG-10. (UFMG - PUC MINAS - UEMG (a), 2011, pág. 191)

Verifica-se em algumas áreas do Vetor Norte um processo de intensificação do transbordamento imobiliário da capital Belo Horizonte, mesmo possuindo elevados índices de vacância, para os municípios vizinhos, através dos processos de expansão e

valorização imobiliária dinamizada pela ação estatal, "onde a população de baixa renda tende a ser excluída pelo próprio mercado imobiliário (...) com a exceção de Lagoa Santa, município mais tradicionalmente vinculado ao mercado de alta renda da capital" (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 191). Este processo integra um grande conjunto de projetos estruturantes, os quais nomeamos grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte,

A implantação de projetos estruturantes, assim denominados pelo potencial que possuem de influenciar a ocupação no entorno, via de regra, produz valorização dos terrenos e propriedades, que resultam quase sempre na expulsão dos antigos moradores. Entre os principais projetos estruturantes na RMBH, citam-se os já implantados: Linha Verde; duplicação da Avenida Antônio Carlos; (...) implantação da Cidade Administrativa do Governo do Estado; e as obras previstas: Duplicação da Avenida Dom Pedro I; (...) Anel Viário de Contorno Norte e Anel Sul; ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves – AITN em Confins; implantação do Aeroporto Indústria no AITN; Parque Tecnológico – BH-Tec; Polo Industrial Tecnológico de Vespasiano; Centro de Capacitação Aeroespacial de Minas Gerais em Lagoa Santa, dentre outros. (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 188)

Apesar da excessiva concentração da oferta de serviços públicos e privados no núcleo central de Belo Horizonte, os projetos estruturantes no Vetor Norte, já produzem mudanças na morfologia socioespacial do referido vetor, que se traduzem em nosso entendimento, na formação de uma nova centralidade, metropolitana. O PPDI RMBH indica esse processo,

(...) em função da instalação da Cidade Administrativa e dos impactos dos investimentos realizados e previstos para a região, observa-se a consolidação de uma nova centralidade que envolve o centro tradicional de Venda Nova conurbado com Justinópolis em Ribeirão das Neves a oeste, com a região da Pampulha ao sul e com centro do São Benedito em Santa Luzia, incorporando progressivamente áreas dos municípios de Vespasiano, Confins e Lagoa Santa. (...) crescimento entre o Aeroporto Internacional Tancredo Neves e a MG-424 no trecho entre Pedro Leopoldo e São José da Lapa, que também vem recebendo novos investimentos industriais, no setor imobiliário e em alguns outros equipamentos de maior porte. (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 193; 224)

Cabe destacar, que com vistas à melhoria da mobilidade em direção ao Vetor Norte e ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves, dentre os projetos mais recentes de reestruturação da infraestrutura viária e de transporte em Belo Horizonte estão a Linha Verde, realizada pelo Governo do Estado, e a duplicação da Avenida Antônio Carlos, realizada em uma parceria estabelecida entre o Governo do Estado com a Prefeitura de Belo Horizonte. Outra importante intervenção em curso é o projeto do Anel Viário Norte de Belo Horizonte (Rodoanel Norte), a ser desenvolvido em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) orçado em cerca de R\$ 800 milhões (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 72). O PDDI RMBH ainda acrescenta que,

Para o Vetor Norte foi também contratado junto à Jurong Consultants de Cingapura o “Plano Macroestrutural – Corredor Multimodal de Alta Tecnologia da RMBH”. Este plano, que abrange a área de impacto do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, prevê uma ocupação crescente nos municípios do Vetor Norte, onde o Aeroporto Internacional Tancredo Neves tornar-se-á o orientador do desenvolvimento da região. Estão previstos ainda investimentos para a criação do Aeroporto Indústria, com a previsão de mais que duplicar a atual capacidade do mesmo, seja para transporte de passageiros ou carga. Além disto, o mesmo projeto propõe que o Rodoanel seja o eixo estruturador de desenvolvimento de serviços de alta tecnologia, recebendo em seu entorno “Portos Secos” e tenha área reservada para o transporte público de média ou alta capacidade (BRT e Metrô). (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 70)

É importante destacar que o PDDI RMBH recoloca e aponta limites aos projetos estruturantes relacionados ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves e distingue sobre ele três preocupações. A primeira se refere à concentração dos investimentos. Acredita-se que ela possa gerar desequilíbrios intrametropolitanos; a segunda alude à dinâmica imobiliária, e a terceira envolve os impactos ambientais a médio-longo prazo, pois a tensão entre "zonas urbanas e áreas de preservação tem originado conflitos, muitas vezes irreconciliáveis" (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 197; 274). Por isso, o PDDI RMBH recomenda como forma de compensação dos impactos ambientais, a execução dos investimentos deverá adequar-se aos requisitos da sustentabilidade ambiental, "deverão ser instituídos mecanismos de compensação e de remuneração pela prestação de serviços ambientais, ou pelo impacto negativo da presença desses usos, aos respectivos municípios cedentes" (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 143).

Quanto aos desequilíbrios intrametropolitanos, o referido plano chama atenção para a responsabilidade do Estado como capaz de planejar e coordenar para que a concentração dos investimentos não gere distorções e para a necessidade que as oportunidades de investimento se ampliem para os municípios mais carentes como Ribeirão das Neves, Sarzedo, Sabará, Baldim, Esmeraldas. Assim, o PDDI RMBH tece severa crítica aos projetos estruturantes em curso:

(...) fortalecer o Aeroporto – peça fundamental para a integração e inserção da RMBH na economia global – trazem em seu bojo importantes desafios: primeiro não criam uma demanda derivada endógena, capaz de puxar e liderar o crescimento de outros setores da economia metropolitana por se caracterizarem como empresas montadoras (no caso da microeletrônica, por exemplo); segundo, os requisitos técnicos de investimentos desse tipo (montadoras) não geram complementaridades com a base de conhecimento científica e tecnológica local, significando uma grande perda de oportunidade para dinamização dos *clusters* de alta tecnologia e para a geração de inovações; terceiro, a possibilidade de exportação de emprego é significativa, na medida em que não estão sendo criadas as capacitações necessárias *pari passu* à implantação de alguns empreendimentos (como no caso do polo de serviços da indústria aeronáutica). (UFMG - PUC MINAS - UEMG 2011(a), pág. 143)

Nesse sentido, o plano propõe que os investimentos "ampliem a demanda por recursos, bens, conhecimento e mão-de-obra da RMBH, e que não sejam apenas montadoras a partir de insumos e bens importados." O PDDI RMBH considera também ser importante "que seja criado um mercado de trabalho dinâmico e potencializados os efeitos multiplicadores de renda e emprego". (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 143). Para tanto, será necessário de acordo com o PDDI RMBH,

(...) a combinação de ousadia no planejamento público - com a seleção de novas centralidades e de projetos de logística e infraestrutura prioritários a serem implementados no curto-médio prazo – e, de outro, o desenvolvimento e implementação de uma política de desenvolvimento produtivo, que fomente o adensamento de cadeias produtivas selecionadas e permita o aproveitamento de oportunidades em segmentos de maior intensidade tecnológica ou mesmo a entrada em novos nichos (meio ambiente, energias renováveis, dentre outros). (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 197-198)

A segunda preocupação se refere à intensa dinâmica imobiliária em curso, uma vez que os investimentos já realizados como no caso da instalação da Cidade Administrativa e da Linha Verde, associados às perspectivas em curso de novos investimentos em setores industriais de alta tecnologia e de serviços de apoio direto à indústria, geram além da valorização imobiliária, uma "reestruturação territorial na região que corre o risco de gerar um tecido urbano ultra fragmentado e espraiado de forma não-planejada ao longo dos eixos viários, com a presença de enclaves isolados (como a própria Cidade Administrativa) e desconectados da *cidade* propriamente dita". (UFMG - PUC MINAS - UEMG, 2011(a), pág. 214, grifo no original.) Por último, diante das preocupações aqui mencionadas o PDDI RMBH tece a seguinte consideração:

Impõe-se, portanto, uma redefinição desses investimentos em consonância com uma política de desenvolvimento produtivo que contemple não só os municípios da RMBH, mas a economia mineira como um todo, de forma a que estes investimentos ancorem a partir de sua demanda derivada para a base científico-tecnológica e de formação/treinamento de recursos humanos, a diversificação produtiva e de serviços complexos e a consolidação de setores mais intensivos em tecnologia. (UFMG - PUC MINAS - UEMG (a), 2011, pág.143)

Além das preocupações explicitadas, o PDDI RMBH definiu Zonas e Áreas Especiais destinadas a *equipamentos e usos de interesse comum metropolitano* na qual inclui os aeroportos. O PDDI RMBH definiu também diretrizes específicas para a área de influência do AITN e do Anel Viário de Contorno Norte no Vetor Norte, de acordo com o estabelecido pelos estudos contratados pelo Estado, como demonstram os excertos a seguir (UFMG - PUC MINAS - UEMG (a), 2011, pág. 273-274, grifo no original):

- Área de influência do **Aeroporto Internacional Tancredo Neves – AITN**, considerando o projeto de expansão de suas instalações e a proposta de atração de atividades compatíveis com a função de polo de desenvolvimento econômico (Aeroporto Indústria) prevista para o local nos moldes do já referido *Plano Macro-Estrutural do Vetor Norte da RMBH*.
- Área de influência do **Anel Viário de Contorno Norte - Rodoanel**, considerando a compatibilização de sua função de eixo viário de ligação regional e nacional com o seu papel de indutor de expansão urbana, tendo em vista as características físicas ambientais das localidades e o interesse de diversificação do uso e da ocupação urbanas nos moldes

da proposta do *Plano Estratégico da Grande Belo Horizonte*, e o *Plano Macro-Estrutural do Vetor Norte da RMBH*, elaborado pela JURONG Consultants para a SEDE – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e da *Proposta de Estruturação Territorial Metropolitana* elaborada pelo Colegiado Metropolitano.

Assim, ao contrário dos PMDIs analisados, o PDDI RMBH reflete sobre os limites que se colocam com a ampliação do AITN e com os novos empreendimentos a ele articulados. Após o exame da trajetória de planejamento ao longo dos anos 2000 no Estado de Minas Gerais, podemos destacar que houve rupturas no discurso de planejamento do Estado desde o primeiro PMDI até o PDDI RMBH. Identificamos e analisamos que os PMDIs incorporam todo o discurso neoliberal, ancorado nas idéias de competitividade, inovação, empreendedorismo e capital social sobre o qual nos debruçamos no capítulo 2 desta pesquisa.

Verificamos ainda que estão presentes nos planos conceitos que evidenciamos após a reflexão teórica empreendida no capítulo anterior, e no decorrer da análise deste capítulo, bem como identificamos mudanças na postura do Estado frente aos desafios socioespaciais e econômicos colocados nas diferentes escalas, da internacional à local. Portanto, destacamos que os conceitos analisados passaram a fazer parte em maior ou menor medida do repertório do discurso dos PMDIs. Outra contribuição dos pontos que destacamos nos planos se refere à questão territorial e metropolitana. Averiguamos que na medida em que os planos se apresentam, a centralidade da questão metropolitana entra na pauta do diálogo dos planos mineiros com diferenças de princípios e abordagens e culmina com a elaboração do PDDI da RMBH.

Consideramos importante verificar, e, mais do que verificar, poder identificar como a política para o desenvolvimento do transporte aéreo no Estado, e particularmente a discussão sobre Aeroporto de Confins Internacional Tancredo Neves associado ao desenvolvimento da infraestrutura de transporte na RMBH ganhou corpo.

Como vimos anteriormente, o PDDI RMBH, foi o resultado de um amplo esforço conjunto e participativo com importantes discussões que envolveram não apenas a equipe técnica do plano, mas também diversos representantes de outros segmentos sociais. E por isso, representa o olhar consensual de diferentes atores sobre o nosso tema de análise. Assim, objetivamos seguir com nossa reflexão, contribuindo para o debate com uma análise mais pormenorizada dos fatos que nos permitirá refletir sob algumas das questões suscitadas que consideramos importantes dentro do processo "macroestrutural" de transformação socioespacial, ou ainda, tentaremos identificar e

refletir um pouco mais e melhor sobre o que nomeou Costa (2005) *processos socioespaciais* presentes na região em tela.

Nessa direção, no capítulo seguinte teremos a oportunidade de apresentar a política aeroportuária como uma das políticas da produção do espaço metropolitano capitaneada pelo Estado. Como argumentaram Costa e Magalhães,

Parte deste planejamento visa à elaboração de uma estratégia de desenvolvimento econômico baseado na ruptura definitiva da economia industrial metropolitana com os setores tradicionais—centrados no complexo minero-metal-mecânico, estruturado em torno da Fiat Automóveis –, por meio da promoção de investimentos nos setores avançado como as indústrias aeroespacial, farmacêutica, de biotecnologia, eletrônica e de tecnologia da informação. (COSTA E MAGALHÃES, 2011, pág. 12)

Procuraremos conhecer com maior nível de detalhes, para então compreender, os desdobramentos deste *processo socioespacial* e suas implicações sobre a morfologia do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Para tanto, tentaremos identificar as rupturas e continuidades colocadas pelo grande projeto Aerótrópole de Belo Horizonte empreendido pelo Estado, desde o início dos anos 2000, em diferentes dimensões e escalas. A partir de algumas perspectivas observadas buscaremos nos aproximar da realidade do espaço vivido, através de sua morfologia socioespacial. Dessa forma, acreditamos ser possível conhecer através da Geografia a produção do espaço urbano no Vetor Norte da RMBH, acrescentando além da ótica do Estado e do planejamento, a contribuição de outros atores nos processos socioespaciais instalados no território em tela nesta pesquisa.

CAPÍTULO 4

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO COMO MOVIMENTO DE INSERÇÃO COMPETITIVA CAPITANEADO PELO ESTADO NO VETOR NORTE DA RMBH: UMA LEITURA CRÍTICA DO GRANDE PROJETO AEROTRÓPOLE E SEUS DESDOBRAMENTOS SOCIOESPACIAIS

Em termos muito singelos e puramente introdutórios, pode-se dizer que se está diante de um autêntico desenvolvimento sócioespacial quando se constata uma melhoria da qualidade de vida e um aumento da justiça social.
(SOUZA, 2013b, pág. 61)

No capítulo anterior discutimos como o Estado em Minas Gerais conduziu a partir dos anos 2000 um planejamento ancorado em bases neoliberais, voltado para o planejamento estratégico, sob um viés empresarial. Esse processo de planejamento evidencia o que Compans (2004, pág. 199) chamou de adesão ao discurso da eficácia superior do planejamento estratégico em contraposição ao planejamento compreensivo. Nessa direção, observamos que com exceção do primeiro PMDI 2000-2003, os Planos Mineiros subsequentes apresentaram superficialmente as fragilidades e problemas urbanos relacionados à forte metropolização experimentada na Região Metropolitana de Belo Horizonte, sem discutir suas raízes.

Acreditamos que os PMDIs tentaram divulgar uma imagem positiva da RMBH associada à boa impressão de vantagens locais atrativas ao capital, configurando-se como uma espécie de *marketing* urbano pouco autêntico, uma vez que do ponto de vista crítico, o marketing urbano deverá ser a expressão de um desenvolvimento socioespacial fidedigno, e não uma imagem que de tão perfeita soe falsa ou artificial (SOUZA 2013a, pág. 303-304).

A análise pormenorizada dos quatro Planos Mineiros nos permitiu verificar que o desenvolvimento almejado pelo Estado é fortemente ancorado em um discurso ideológico puramente econômico, que o coloca como um ator responsável por articular, fornecendo suporte e acompanhamento ao mercado, para atrair investimentos externos e inserir Minas Gerais, e, particularmente, o Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, nos circuitos competitivos capitalistas nacionais e globais, através da transformação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves em *hub* logístico multimodal, ou ainda em uma Aerotrópole.

Com esse intuito entendemos que o governo mineiro tem planejado redesenvolver essa porção do território da Região Metropolitana de maneira semelhante ao que ocorreu em cidades de países centrais da Europa e dos Estados Unidos, como demonstramos no capítulo 2 desta tese, dentro das estratégias neoliberais que colocam as cidades como atores responsáveis por sua inserção num ambiente de mudança dos processos produtivos engendrados pela globalização.

Na América Latina a tendência neoliberal na produção do espaço da cidade também está cada vez mais presente como foi colocado por Cobos (2012). Neste cenário a experiência internacional tem evidenciado que as políticas públicas urbanas desempenham cada dia com maior ênfase o planejamento "empreendedor" para implementar políticas de valorização do ambiente construído, seja para atrair investimentos, turistas ou alimentar o circuito do capital imobiliário. Nesse sentido, Harvey (1995) afirma que devido ao colapso das barreiras espaciais, as cidades passaram a ser vistas como pontos de atração para o capital, e por isso a gestão urbana procura cada vez mais atrair a produção móvel e flexível, além de fluxos financeiros e de consumo. Para tanto, a gestão das cidades busca, dentre outros elementos, grandes investimentos em infraestrutura de transporte, comunicações, educação, pesquisa e planejamento.

No Brasil a tendência neoliberal no planejamento também fora apontada por especialistas em pesquisas sobre grandes projetos urbanos principalmente nas cidades do Rio de Janeiro e Curitiba (Sánchez F., 1999a, 1999b; Oliveira, et. al.; 2012; Vainer et. al. 2012). No entanto, o caráter neoliberal das intervenções urbanas no Brasil, ao contrário de outros países, é marcado pela "prevalência da lógica mercantil na gestão das políticas públicas" e varia de acordo com a "coalizão empreendedorista empresarial" de cada cidade brasileira (Santos Junior e Santos, 2012, pág. 307).

Atualmente grande parte dessas políticas tem se voltado para a construção de grandes projetos urbanos associados à produção do espaço nas cidades, para promover o ambiente necessário aos imperativos da ampliação do capital, por meio do estabelecimento de novas ou atualizadas condições gerais de produção. Nesse sentido, entendemos que o grande projeto Aerotrópole, capitaneado pelo Estado, pode ser traduzido por um conjunto de alterações no ambiente construído que se evidencia na porção norte da RMBH, que tem demonstrado recentemente esta tendência de

atualização das condições gerais de produção sob novas bases, como bem sintetizado por Costa e Magalhães,

Considerando o fato de que existe em curso uma retomada do planejamento metropolitano em alguns casos no Brasil (sendo emblemático e bastante ilustrativo o caso de Belo Horizonte) e como as regiões metropolitanas já inseridas em um processo de industrialização em estágio mais avançado tendem a reunir diversas das condições gerais de produção ligadas ao regime de acumulação anterior, tem-se aí uma tendência de que o planejamento metropolitano do desenvolvimento econômico passe a se pautar pela atualização destas condições de produção em função das novas exigências: o acesso ágil aos mercados (fornecedores e consumidores) e os centros de pesquisa, desenvolvimento e inovação. Estes tendem a ser externos às firmas, e têm o papel de estimular um meio socioespacial que tem a inovação tecnológica como subproduto diretamente incorporado pelas empresas.

Um ponto de continuidade importante em relação às características das condições gerais de produção anteriores é a primazia do provimento destes elementos infraestruturais e institucionais por parte do Estado em detrimento da infraestrutura urbana voltada para a reprodução social, seja em habitação, saúde ou educação públicas, em transportes ou saneamento básico. (Costa e Magalhães, 2011, pág. 17)

Sem dúvida essa mudança e escolha de privilegiar o desenvolvimento das novas condições gerais de produção, via grandes projetos voltados para o novo regime de acumulação, são capazes de promover rupturas nos espaços físico e social da metrópole, identificadas por Vainer et. al. (2012, pág. 16) essencialmente por sete tipos de rupturas, sintetizadas a seguir:

- 1) **rupturas institucionais:** caracterizada pela adequação do arranjo institucional e administrativo e pelo uso de derivadas formas de parceria público privada;
- 2) **rupturas urbanísticas:** se caracterizam pela criação de espaços específicos e com especificidades que o diferenciam da morfologia urbana onde está inserido por sua monumentalidade;
- 3) **rupturas legais:** caracterizadas pela alteração do espaço legal da cidade por regras *ad hoc*;
- 4) **rupturas nas dinâmica imobiliária e no gradiente de valores imobiliários:** determinados por externalidades que alteram os modos de usos do solo e conseqüentemente os preços da terra;

- 5) **rupturas políticas:** novas configurações das coalizões políticas que concorrem pela hegemonia e pela legitimidade no espaço urbano;
- 6) **rupturas simbólicas:** produção de novas representações e imagem da cidade;
- 7) **rupturas escalares:** novas configurações escalares de aspectos financeiros econômicos e culturais ao nível local, nacional e internacional.

Consideramos importante destacar cada um dos tipos de ruptura porque as mesmas podem ser evidenciadas no grande projeto Aerotrópole RMBH que está amparado nos Planos Mineiros analisados, que trazem em sua concepção as idéias já discutidas nos capítulos anteriores de empreendedorismo, competitividade, inovação eficiência na gestão. Observamos ainda que as propostas dos PMDIs assemelham-se muito mais aos mecanismos de gestão empresarial do que ao planejamento urbano crítico, entendido como aquele que através de uma ação coletiva programada volta-se para a mudança social construtiva (Souza, 2013a, pág. 34). Após cuidadosa leitura tivemos a nítida impressão que os PMDIs apresentam elevado grau de generalidade, seus conteúdos poderiam assim como uma receita ser copiados, adaptados e aplicados porque qualquer administração pública em qualquer outra cidade.

Os objetivos dos PMDIs evidenciaram, assim como outros estudos sobre grandes projetos, que os mesmos têm entre seus atributos específicos uma representação de mundo contemporâneo que requer a articulação entre escalas locais, nacional e internacional (Oliveira, 2012, pág. 67), indicaram também a emersão de um projeto de região metropolitana competitiva. Como posto por Cobos (2012, pág. 34), o projeto neoliberal de cidades difunde a ditadura da competitividade, eficiência, produtividade, e geração de empregos. Essa ditadura associa-se ao autoritarismo econômico e ao desenvolvimento entendido e difundido de maneira viciada como sinônimo do crescimento econômico (Souza, 2013a, pág. 60).

Por outro lado, no bojo desse processo de construção de planos mineiros, destacamos a importância da Região Metropolitana de Belo Horizonte e a construção do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH. Após a análise do PDDI RMBH verificamos que o processo participativo que o envolveu foi de extrema riqueza e exitoso, porque aproximou diferentes olhares sobre a questão metropolitana, com diversos atores discutindo todas as questões de interesse comum.

Sem diminuir a importância da dimensão econômica, mas antes pelo contrário, condicionando os objetivos econômicos a uma visão de totalidade, que tem em seu

cerne a mudança social e a melhoria da qualidade de vida, entendida na acepção de Souza (2013a, pág. 62), como possibilidade de satisfação crescente e cada vez maior das necessidades básicas e não básicas, materiais e imateriais, da população local do Vetor Norte da RMBH, o PDDI, com seu conteúdo transdisciplinar, conseguiu trazer à discussão problemas enfrentados por diversos segmentos sociais na RMBH, bem como o que se espera para superá-los ou mitigá-los no contexto dos diferentes municípios que conformam a região.

Dessa forma, entendemos que o PDDI RMBH inaugurou um sentido de planejamento que supera as representações pré-concebidas sobre a totalidade, sua concepção de desenvolvimento difere substancialmente do discurso quase consensual e dominante sobre o desenvolvimento. Como posto por Limonad (2013, pág. 190-133), esse discurso denominado neocolonial homogeneizante se coloca como substituto do colonialismo, e se configura como discurso de poder no planejamento que se baseia em fórmulas estabelecidas por organismos internacionais, ou ainda, através de modelos paradigmáticos. No entanto, esse tipo de discurso tem nos trazido a modernização (Maricato, 2000) e a urbanização incompleta, termo cunhado por Milton Santos, que se materializa nas metrópoles brasileiras.

Ao examinar o desenvolvimento do planejamento urbano no Brasil, Maricato (2000) utiliza-se da expressão sugerida por Francisco de Oliveira, “As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias”, para explicar o descolamento entre as matrizes do planejamento e legislação urbanas, e a realidade socioambiental das cidades brasileiras, principalmente no que se refere à habitação. Como colocado pela referida autora,

O urbanismo brasileiro (entendido aqui como planejamento e regulação urbanística) não tem comprometimento com a realidade concreta, mas com uma ordem que diz respeito a uma parte da cidade, apenas. Podemos dizer que se trata de ideias fora do lugar porque, pretensamente, a ordem se refere a todos os indivíduos, de acordo com os princípios do modernismo ou da racionalidade burguesa. Mas também podemos dizer que as ideias estão no lugar por isso mesmo; porque elas se aplicam a uma parcela da sociedade reafirmando e reproduzindo desigualdades e privilégios. Para a cidade ilegal não há planos, nem ordem. Aliás, ela não é conhecida em suas dimensões e características. Trata-se de um lugar fora das ideias. (Maricato, 2000, pág. 122)

Mais adiante, Maricato (2000) aponta que este descolamento entre as idéias e o lugar não é recente, pois desde o período colonial,

A história do planejamento urbano no Brasil mostra a existência de um pântano entre sua retórica e sua prática, já que estava imerso na base fundante marcada por contradições: direitos universais, normatividade cidadã – no texto e no discurso - *versus* cooptação, favor, discriminação e desigualdade - na prática da gestão urbana. [...] Não é por outro motivo que grande parte das análises, até mesmo abordagens históricas, do urbanismo brasileiro se restringem à pesquisa das ideias, como se o objeto se restringisse a elas e não incluísse a evolução do espaço e da práxis social. (Maricato, 2000, pág. 135)

Finalizadas parcialmente as discussões realizadas até o momento, iniciamos esta parte da exposição sobre os resultados da pesquisa, no âmbito das transformações recentes, para registrar o que entendemos ser importante à compreensão de algumas das mudanças no quadro contemporâneo da urbanização e das especificidades do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Retomamos o ponto inicial da pesquisa quando nos deparamos com nossa mediação empírica. Muito provavelmente naquele momento não tínhamos a clareza da profundidade e amplitude do que estávamos nos propondo a pesquisar, não apenas porque se tratava de um fenômeno ainda não estudado, mas também porque estava se desenrolando concomitante ao início da pesquisa, portanto não havia um distanciamento do ponto de vista geográfico e histórico no qual pudéssemos nos basear. O acesso às informações eram muito imprecisos, vagos e escassos, pois o projeto em desenvolvimento se desenrolava essencialmente como um "segredo de Estado". Nossas indagações foram: o que era o projeto Aerotrópole? Como ele se desenvolveria? E qual seriam os seus desdobramentos no território do ponto de vista socioespacial? Assim, buscamos neste quarto capítulo elucidar e refletir sobre os processos socioespaciais (Costa G., 2005), relacionados ao grande projeto Aerotrópole e alguns de seus desdobramentos territoriais.

Por outro lado, já havia importantes estudos e pesquisas¹⁵² que apontavam através da Geografia e de análises sobre grandes projetos, mudanças na produção do espaço capitaneadas pelo Estado na porção norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Diante desses estudos sentíamos a inquietação no sentido de contribuir para

¹⁵²PEREIRA e CAMPOS (2009); COSTA e LOPES (2012); GOMES (2012); OLIVEIRA (2012); COSTA e MAGALHÃES (2011); PMBH, SMPL, IGC-UFGM, IPPUR-UFRJ (2008).

o debate a partir de uma reflexão sobre o grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte. Os referidos estudos que analisamos sobre o Vetor Norte enfatizaram, dentre outros aspectos, os processos socioespaciais decorrentes da recente metropolização, caracterizada principalmente pela extensão do tecido urbano, devido à instalação de grandes equipamentos, como por exemplo, a construção da Linha Verde, do Centro Administrativo, e de empreendimentos associados ao processo de valorização imobiliária recentemente instalado no Vetor Norte.

Em muitos dos estudos observados, o projeto de expansão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves foi sempre relacionado à criação do Aeroporto Indústria, e mencionado como um dos diversos projetos em andamento no Vetor Norte. Assim, observamos que a expansão aeroportuária não é tratada como um elemento central do grande projeto estabelecido pelo Estado no Vetor Norte da RMBH, do qual o aeroporto indústria é apenas um dos elementos que compõem uma série de outras intervenções territoriais que integram o grande projeto Aerotrópole. Acreditamos que em grande medida isso pode ser explicado pela própria estratégia discursiva governamental, que só recentemente, após a privatização do aeroporto, tem destacado suas ações como um grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte. Como afirmou Ana Flávia Ramos (2013), no estudo intitulado *Os desafios de governança envolvidos na construção da Aerotrópolis de Belo Horizonte*,

O projeto está sendo gestado dentro do Governo de Minas Gerais com diferentes nomes e propostas desde 2002. Hoje, apesar da não formalização do nome 'aerotrópolis' nos projetos governamentais, a implementação do modelo pode ser observada através dos diversos projetos estratégicos governamentais e privados, que têm como norte o disposto no Plano Macroestrutural, realizado pela Jurong Consultants em 2010. (...) Este ponto é especialmente importante no caso de Aerotrópolis, pois apesar dos diferentes contornos e nomes que o projeto veio tomando, os entrevistados consideraram vital que o processo de ocupação ordenada do Vetor Norte não parasse ao longo do tempo. Para eles, mais do que a formalidade, é importante garantir que o objetivo maior de construção da Aerotrópolis fosse atingido, ainda que de maneira incremental. Conclui-se que a formalização do modelo ainda é fraca. O nome Aerotrópolis e outros conceitos derivados, como cidade-aeroporto e corredor multimodal de tecnologia, não estão expressos nos projetos governamentais. Em alguns casos, utiliza-se a denominação Vetor Norte, sendo que a região

considerada como Aerotrópolis vai além e abrange uma faixa de terra que se estende ao longo da alça norte do novo Rodoanel. (RAMOS, 2013, pág. 63; 99)

Sabemos que a estratégia de não formalizar o projeto Aerotrópole ao longo dos anos 2000 está vinculada principalmente à questão da legitimidade, pois um projeto dessa envergadura, não poderia ser apenas comunicado à população. Entendemos que houve um intenso trabalho discursivo para envolver diversos segmentos da sociedade para que aos poucos o projeto fosse ganhando forma, ao adquirir todo o potencial que alcançou. O Estado não revelou claramente que construiria a Linha Verde para implantar uma Aerotrópole, que duplicaria a Av. Antônio Carlos para melhorar o acesso a Aerotrópole. Ou, ainda, que iria construir um novo Centro Administrativo próximo ao aeroporto. As justificativas estiveram sempre associadas à melhoria da qualidade de vida, a melhoria da mobilidade e ao desenvolvimento do Vetor Norte. Assim, o governo foi aos poucos alcançando seus objetivos sem assumir inicialmente de maneira clara sua real intenção. Vemos a partir da conduta governamental uma clara intenção de promover uma política de espaço que privilegiou a implementação do grande projeto Aerotrópole sem que houvesse uma formalização explícita, com um debate amplo envolvendo diversos atores e a sociedade sobre do projeto.

Por isso, entendendo a importância de diferentes análises para a reflexão teórica crítica, sentimos a necessidade de contribuir para o debate dos processos socioespaciais, aqui entendidos no sentido bem colocado por Costa,

Por processos sócio-espaciais entende-se aqueles que cobrem um amplo espectro que tem início com a produção social do espaço no capitalismo, passando pelas formas de sua estruturação funcional e territorial (social) e chegando às formas de intervenção sobre esta estruturação, especialmente pelo poder público, por meio do planejamento e da gestão. (Costa, G., 2005, pág. 29)

Segundo Costa G. (2007), baseando-se em Fainstein (1997), existem três tendências principais de análise dos processos socioespaciais: as análises baseadas na economia política, as interpretações pós-estruturalistas e o populismo urbano. No entanto, o referido autor, amparado na teoria Lefebvriana, acredita ser necessário,

Procurar entender as relações entre uma nova multiplicidade de espaços que integram o espaço social, com suas particularidades e dinâmicas próprias, que não podem ser considerados de forma isolada, mas em uma relação dialética que está na base de sua proposta teórica sobre o processo de produção do espaço. [...] Este tipo de enfoque, que introduz a dimensão política da questão, constitui um aspecto importante de diferenciação da análise de Lefebvre daquela da economia política tradicional. (Costa 2007, pág.15; 17)

Pretendemos esmiuçar através da observação e da pesquisa os processos socioespaciais a partir da lógica implementada pelo grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte, e como ele modifica decisivamente através de estratégias políticas a produção do espaço no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, ao inseri-la no circuito de valorização do espaço metropolitano. A morfologia urbana revela-se paulatinamente em transformação, com a participação de diversos atores envolvidos neste processo, que conformam uma coalizão a partir da lógica discursiva proposta na estratégia do Estado. Por outro lado, o Relatório Final sobre o Vetor Norte coloca os limites de tais processos instalados e assim caracteriza o território em questão,

[...] consolidação e aprofundamento de processos de conurbação espacial em assentamentos predominantemente caracterizados por uma urbanização incompleta e ocupados por população de baixa renda; elevados índices de pendularidade cotidiana, indicativo de diversos fluxos na metrópole; intensificação do processo face ao conjunto de novos investimentos públicos e em parceria com a iniciativa privada que se desenham na região. (PMBH, SMPL, IGC-UFMG, IPPUR-UFRJ, 2008, vol.4 pág. 21)

Através da fala do atual subsecretário de investimentos estratégicos do Governo de Minas, Luiz Antônio Athayde, em entrevista ao Jornal Sete Dias em 09 de janeiro de 2014, percebemos a centralidade do Aeroporto Internacional Tancredo Neves dentro do plano de expansão da metrópole no Vetor Norte. Como posto pelo referido subsecretário,

Essa região já soma 20 mil empregos gerados desde 2007, quando começaram todos esses investimentos, quando o aeroporto internacional passou a ser “desadormecido”, no dia 13 de março de 2005. A partir dali se decidiu arrefecer o movimento da Pampulha. Teve gente que achou um absurdo tirar esse conforto, mas na verdade isso não tem a ver com

conforto, e sim com prosperidade, ou seja, com planejar o futuro. O segundo passo foi a construção da Linha Verde, ou seja, a ligação da artéria de BH até o aeroporto. E o terceiro investimento, mais ousado ainda, foi levar para uma nova centralidade a Cidade Administrativa. Qual é a distância? Ela está a 15 minutos do aeroporto internacional e a 10 minutos do aeroporto da Pampulha.¹⁵³

A fala do subsecretário se refere ao grande projeto Aerotrópole, que pode ser entendido como um conjunto de especificidades do ambiente construído que qualificam um entorno aeroportuário de elevada conectividade, que tem como centro propulsor o próprio aeroporto. De acordo com Jonh Kassarda¹⁵⁴, em entrevista concedida ao Jornal Hoje em Dia¹⁵⁵ em 10 de Julho de 2013, “a conectividade entre a RMBH e o terminal vai alavancar a capital mineira de tal forma que ela poderá competir não só com Rio de Janeiro e São Paulo, mas com o mundo”. O conceito de conectividade se refere principalmente a diminuição da distância pelo tempo, como ressalta na referida reportagem, Luiz Antônio Athayde, “a distância física não importa. O que vale, sempre, é o tempo gasto para percorrê-la. O desenvolvimento da conectividade se dará pelas novas vias que serão construídas”, referindo-se a construção do Rodoanel e das vias que estão sendo construídas no entorno aeroportuário.

A fala do entrevistado¹⁵⁶ Danilo Colares superintendente de projetos especiais da Subsecretaria de Investimento Estratégico da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, defende que de maneira semelhante às cidades europeias¹⁵⁷ a Linha Verde, que foi uma pré-condição da INFRAERO para a transferência dos voos do Aeroporto da Pampulha, está se conformando como corredor do aeroporto, atraindo investimentos

¹⁵³Disponível em: <http://www.setedias.com.br/caderno-noticias/8197-a-logica-conceitual-do-vetor-norte>. Acesso: Julho de 2013.

¹⁵⁴ Professor e diretor do Center for Air Commerce da University of North Carolina's Kenan-Flagler Business School, atua como principal mentor e divulgador do conceito de Aerotrópole, contratado como consultor do Governo de Minas Gerais para a implantação do modelo no Vetor Norte da RMBH.

¹⁵⁵Disponível em: <http://www.hojeemdia.com.br/noticias/economia-e-negocios/john-kasarda-o-futuro-da-economia-de-minas-passa-por-confins-1.144939>.

¹⁵⁶ Entrevista realizada em 23/05/2013, na Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais.

¹⁵⁷ É importante destacar que como pudemos constatar durante diversos trabalhos de campo realizados no período de estágio sanduíche cumprido na Europa durante a construção desta tese, observamos que a formação do corredor do aeroporto (Schaafsma et al., 2010) é uma tendência que se verifica em cidades européias cujos aeroportos se localizam entre a cidade principal e outras cidades das áreas metropolitanas, como é caso do Aeroporto de Barcelona El Prat, Aeroporto de Madrid Bajas, Aeroporto de Paris Charles de Gaulle, Aeroporto Palma de Maiorca das Ilhas Baleares na Espanha, dentre outros. A via expressa de ligação entre a cidade principal da área metropolitana e o aeroporto torna-se uma extensão da cidade principal, formando uma espécie de conurbação espaçada, com a expansão do tecido urbano, e a presença de zonas industriais, hotéis, cadeias varejistas etc.

tanto no setor de comércio e serviços como através da presença de indústrias e condomínios residenciais.

A Linha Verde foi implantada para ligar o aeroporto ao Centro da cidade e o Centro da cidade ao aeroporto. Então se não tivesse a Linha Verde, isso aqui não seria pensado pra cidade administrativa, porque é uma região longe de tudo, né? A região norte da região metropolitana era uma região que era usada, como as cidades aqui no entorno, eram cidades dormitório. Você não tinha empresas instaladas aqui, não tinha emprego! Então as pessoas dormiam e iam trabalhar em Belo Horizonte. Com a Linha Verde houve uma descoberta da região norte. E a linha verde por causa do aeroporto. Ela foi uma pré-condição na negociação da transferência do voo da Pampulha para o aeroporto internacional Tancredo Neves. Era pré-condição o Estado implantar a linha. Uma via expressa até o aeroporto. (Suprimido). A transferência foi negociada com a Infraero, com o DAC (Departamento de Aviação Civil) na época e com a sociedade civil representada com a prefeitura de Belo Horizonte, com a associação comercial, a [FIEMG]...

Consideramos relevante destacar que a presença da Linha Verde, como já discutido em outros estudos anteriormente citados, demarcou uma ruptura simbólica no processo de produção do espaço na metrópole. Entendemos a ruptura simbólica no sentido de que foi criado um novo nome, Linha Verde, para a antiga MG-010 para instalar “objetos novos e caros”, no dizer de Milton Santos, adaptados ou renovados para atender as novas necessidades ou paradigmas da produção social. No entanto, antes de prosseguir a análise do grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte, faremos uma breve exposição sobre o projeto Aerotrópole e como ele surgiu em outras cidades do mundo, queremos tão somente demonstrar os critérios técnicos que envolvem o conceito de Aerotrópole e que possivelmente foram responsáveis por atrair e motivar o Estado mineiro a adotar e investir em tal projeto no território do Vetor Norte da RMBH onde se situa o AITN.

A Aerotrópole Concebida

Com o intuito de entender melhor o que é o grande projeto Aerotrópole apresentaremos suas principais características e o conceito de Aerotrópole¹⁵⁸, termo cunhado pelo Dr. John Kasarda da Universidade de Kenan Flagler Business School, da Carolina do Norte nos Estados Unidos. O referido conceito cada vez mais tem sido difundido não só para a modernização da infraestrutura aeroportuária, mas também principalmente do entorno aeroportuário de diversas cidades ao redor do mundo.

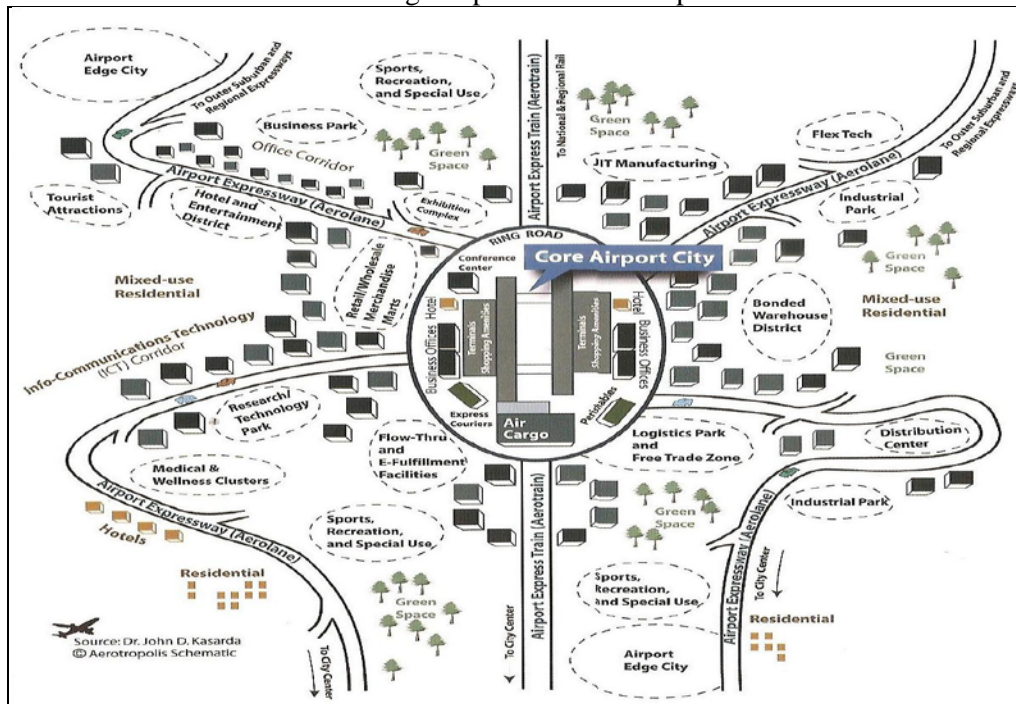
A Aerotrópole reflete a organização de um espaço urbano de cidades que através de um *hub* aéreo, ou um aeroporto central, tiveram seu entorno altamente planejado e ordenado através de um plano diretor com elevados padrões de mobilidade e acessibilidade. Na Aerotrópole o aeroporto é rodeado por conjuntos de empresas da nova economia, intensivas em tecnologia e conhecimento relacionadas ou não com a aviação e que ganham vantagem competitiva ao utilizar recursos logísticos sofisticados e por localizar-se em torno de um aeroporto e ao longo dos corredores de transporte que o integram. (PINHEIRO, 2013)

O entorno aeroportuário da Aerotrópole é diversificado por um conjunto de usos que envolvem um misto de parques logísticos, industriais, residenciais, complexos empresariais turísticos de lazer, hotéis, universidades, centros de varejo, complexos esportivos, empresas de transporte, centros de distribuição, empresas de biotecnologia, empresas de comércio eletrônico, complexos de tecnologia da informação e mercados de produtos vendidos por atacado e varejo. Todos esses equipamentos são integrados por uma rede de infraestrutura de transportes multimodal (metrô, trem, taxi, automóvel) interligada em corredores. No núcleo da Aerotrópole está o Aeroporto Cidade que inclui, centro de compras e alimentação, hotel, escritórios para usuários frequentes do transporte aéreo ou para viagens de negócios, terminal de carga aérea, edifícios garagem, estação de metrô e/ou trem. Como mostra a figura a seguir (Figura 6).

¹⁵⁸ "Segundo a revista *Popular Science* (1939) o termo Aerotrópole foi cunhado por Nicholas de Sants, um artista de Nova York que projetou um modelo de cidade aeroportuária. Nos anos 2000 o professor norte-americano Jonh Kasarda apresentou uma atualização do conceito de Aerotrópole. No conceito desenvolvido pelo referido professor a Aerotrópole é entendida como uma forma de desenvolvimento urbano que inclui a aviação intensiva e empresas afins localizadas até cerca de trinta quilômetros ao seu redor." (Pinheiro, 2013)

Figura 6

Morfologia espacial da Aerotrópole



Fonte: Sítio da Aerotrópole na Internet¹⁵⁹

Dentro dessa concepção empresarial ou estratégica de planejamento, também chamado de "smarth growth", o aeroporto, deixa de ser uma extensão distante da cidade, geralmente localizado em sua área limítrofe, que frequentemente é "engolido" pela cidade à medida que o tecido urbano se expande. Ao contrário, o aeroporto passa a compor o eixo estruturador do desenvolvimento urbano. Com o aeroporto no centro (aeroporto cidade), as demais atividades urbanas, voltadas principalmente para lhe dar suporte tendem a se localizar em anéis à sua volta. (PINHEIRO, 2013)

Assim, o aeroporto, através da eficiência logística garantida pelo alto grau de inovações e investimentos tecnológicos, assume um importante papel no desenvolvimento econômico de seu entorno. As funções e usos do aeroporto se modificam e passam a não se restringir apenas como terminal de passageiros e cargas, o que gera a ampliação das receitas através das atividades não aeronáuticas, como serviços, comércio instalados dentro do próprio aeroporto (*aeroshopping*). Estima-se que cerca de sessenta por cento das receitas dos aeroportos sejam provenientes de atividades não aeronáuticas. Além disso, o complexo aeroportuário passa a oferecer

¹⁵⁹ Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/AerotropolisSchematicWithCore.jpg>

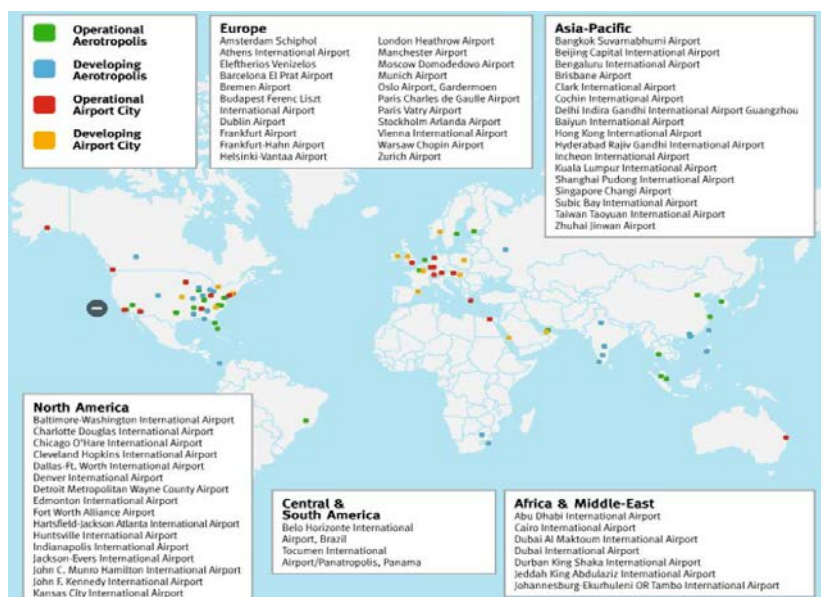
diferenciais, como hotéis e condomínios de escritório, que também possibilitam a extração de rendas imobiliárias. (PINHEIRO, 2013)

É importante destacar que o modelo Aerotrópole, apesar de ser atualmente difundido por Kasarda, resulta do aprimoramento de uma combinação de fatores que levaram gestores aeroportuários em todo mundo a busca para elevar sua produtividade através de receitas não-aeronáuticas. Na verdade Kasarda utiliza-se de exemplos exitosos de aeroportos ao redor do mundo para promover o seu conceito, e assim difundi-lo em diversas cidades ao redor do mundo cujos governantes querem inseri-las no circuito globalizado da economia. Kasarda utiliza como exemplos importantes aeroportos, geralmente grandes *hubs* de passageiros e carga que são referência mundial, como o Aeroporto de Amsterdam Schiphol¹⁶⁰, Aeroporto de Memphis, o Aeroporto de Dubai, o Aeroporto de Hong Kong, dentre outros, para exemplificar o peso dos efeitos catalisadores de um importante aeroporto na economia local e regional (DE JONG, et. al. 2008). Apresentamos a seguir (Figura 7) aeroportos no mundo considerados Aerotrópole, note-se que o Aeroporto Internacional Tancredo Neves é apresentado como única Aerotrópole em desenvolvimento na América do Sul.

¹⁶⁰Em recente entrevista ao Jornal Hoje em Dia do dia 16/06/2014, Kasarda explica que no caso de Amsterdã, o aeroporto atraiu dezesseis escritórios de grandes empresas, entre eles o da Microsoft, a um quarteirão do aeroporto. Além de parques industriais e clusters logísticos, o aeroporto escolheu a maior produção de flores do mundo, o professor ressalta ainda que a sede de grandes bancos, como ABN Amro Bank e AIG, localizam-se a seis minutos do aeroporto. Por último, afirma que mil multinacionais estão localizadas na área próxima ao aeroporto. Kasarda afirma que atualmente existem cerca de oitenta aerotrópoles no mundo, sendo que cerca de dez já se encontram em funcionamento. Disponível em: <http://www.hojeemdia.com.br/noticias/economia-e-negocios/aerotropole-de-confins-comeca-a-atrair-novos-negocios-1.248269>

Figura 7

Aerotrópoles e Aeroporto-Cidade no mundo



Fonte: Airport World Magazine – May 2013¹⁶¹

Por outro lado, Kasarda atribui à falta de planejamento e ordenamento territorial os problemas relacionados ao relacionamento urbano de aeroportos, como por exemplo, a impossibilidade de sua ampliação, o que a seu ver influencia diretamente o fracasso ou êxito na competitividade entre cidades detentoras de bons aeroportos. Kasarda e Lindsay (2012, pág. 21-22) explicam que as companhias aéreas migram de uma cidade para outra quando o aeroporto não possui a quantidade e o tamanho de pistas necessárias. Principalmente porque a frota e tamanho da nova geração de aeronaves crescem impulsionadas pelo rápido avanço tecnológico do setor aéreo, e pelo aumento cada vez mais expressivo do movimento de passageiros e cargas. Para exemplificar, os referidos autores dizem que manter voos em aeroportos defasados seria o mesmo que tentar controlar o "mundo sem fio" por antigos cabos de operadoras telefônicas. Para justificar a necessidade do ordenamento intensivo do entorno aeroportuário Kasarda vale-se de uma expressão cunhada por Maurits Schaafsma¹⁶², "*O aeroporto deixa a cidade. A cidade segue o aeroporto. O aeroporto se torna uma cidade.*"

¹⁶¹Disponível em: http://www.aerotropolis.com/files/AirportCities_TheEvolution.pdf

¹⁶²Planejador urbano do grupo Schiphol, que administra o Aeroporto de Schiphol Amsterdam. Maurits é especialista em aeroporto-cidade e sua interação com regiões metropolitanas.

Na tese de Kasarda e Lindsay (2012) e de Maurits Schaafsma et. al. (2010), a globalização impõe às cidades a transformação de seus aeroportos. Eles acreditam que assim como os portos foram importantes até o século dezoito, as ferrovias e rodovias durante os séculos dezenove e vinte, no presente século os aeroportos são a infraestrutura de transporte mais necessária, principalmente porque ganham a cada dia mais importância na atual fase da globalização marcada pela aceleração dos fluxos de mercadorias e pessoas.

Além disso, os mentores da Aerotrópole baseiam-se no grande crescimento¹⁶³ do tráfego aéreo de passageiros e cargas, na logística aérea e no poder do comércio aéreo e da indústria aeronáutica, que cresce quase que ignorando as crises mundiais. Segundo seus defensores a Aerotrópole está fortemente entrelaçada à nova economia, pois apesar do transporte aéreo responder por apenas dois por cento do peso da carga do comércio mundial, o valor comercializado corresponde a um terço do comércio mundial. Ou seja, o transporte aéreo movimenta produtos com alta densidade tecnológica e de alto valor agregado.

As promessas da Aerotrópole como um grande projeto envolvem ainda a longo prazo: dar um retorno máximo aos gestores aeroportuários; contribuir para o emprego local; atrair as empresas; aumentar as receitas fiscais; reabilitar bairros e outros equipamentos públicos; incrementar a interface com as iniciativas de desenvolvimento não aeronáuticas; e ainda melhorar a interação e relação do gestor aeroportuário com as comunidades vizinhas ao aeroporto nas cidades.

Observamos que o objetivo fundamental da Aerotrópole é ser uma estratégia para o desenvolvimento econômico através do modal aéreo, para alcançar a aceleração do tempo de rotação de capital. Isso significa dotar o território das novas condições gerais de produção, para que através da compressão do espaço pelo tempo, o lucro das empresas que dependem do modal aéreo aumente, pois os custos de transporte e armazenagem e o tempo de rotatividade diminuem, devido à aceleração da movimentação de mercadorias e pessoas e pela concentração geográfica da força de trabalho, o que faz aumentar os lucros do capital (Harvey, 1990).

¹⁶³ A Associação de Transporte Aéreo (IATA) prevê em seus relatórios que ocorrerá entre 2008 e 2028 um aumento de 4.6 bilhões de passageiros para 11 bilhões de passageiros anuais, 30 milhões de passageiros por dia. No mesmo período o transporte de carga irá triplicar.

É importante destacar que a Aerotrópole também é declaradamente uma estratégia de mercado imobiliário (*Real State*), ou seja, há uma clara relação da Aerotrópole com mecanismos de valorização do solo, através da modificação dos usos econômicos ao redor do aeroporto em uma extensão de até trinta quilômetros¹⁶⁴. Uma vez que como dito anteriormente, no modelo proposto devem ser criados ao redor do aeroporto ilhas de complexos residenciais associados aos empreendimentos relacionados à logística, tecnologia, comunicações, comércio, indústrias leves e limpas, turismo etc. A promessa dos defensores do modelo Aerotrópole é de que haverá uma "maximização do valor" das propriedades do entorno aeroportuário tanto daquelas que estarão voltadas para as atividades aeronáuticas quanto das que não estarão.

Cria-se então uma espécie de território singular, porém homogeneizado, configurando-se como um monopólio, cujas condições únicas associados à construção do ambiente construído por meio das infraestruturas produzidas irão atrair investimentos e conseqüentemente sua valorização (Harvey, 2005).

Na visão de Kasarda inspirada no planejamento modernista de Le Corbusier¹⁶⁵, a Aerotrópole é a síntese das funções urbanas "*work, living and play*"¹⁶⁶. Entendemos que essa expressão incorporada ao discurso da cidade neoliberal sustentável torna-se uma pré-condição para a atratividade e para a venda das cidades como lugar apazível para ser escolhida por trabalhadores de alto nível, a classe criativa¹⁶⁷, ou ainda, trabalhadores do conhecimento. Para Kasarda as cidades não tem outra forma de integração bem sucedida na economia globalizada, mesmo que seja preciso sacrificar o uso do seu entorno aeroportuário, com desapropriações até mesmo de cemitérios, para exploração econômica, pois a seu ver é preciso obter o "melhor uso e aproveitamento do terreno" abrindo espaço para o capital extrair o lucro máximo, pois o tempo é "a mais preciosa commodities do mundo" (Kasarda e Lindsay, 2012, pág. 248).

¹⁶⁴ Estudos internacionais sobre a influência de aeroportos indicam que os efeitos multiplicadores diretos, indiretos e induzidos ocorrem preferencialmente na faixa de 30 km.

¹⁶⁵ Nos anos de 1920 Le Corbusier, projetou a Ville Radieuse, uma cidade formada por arranha céus dentro de um parque, com o pilotis e solo livre para a circulação de pedestres e veículos, a cidade radiosa separava as funções de habitar, trabalhar e circular.

¹⁶⁶ Expressão originalmente utilizada pelo movimento de justiça ambiental nos Estados Unidos para demonstrar a reivindicação dos líderes de comunidades minoritárias (principalmente negros e latinos) por um ambiente urbano que deve incluir habitação acessível, segurança no trabalho e segurança ocupacional. Juntamente com o combate ao racismo, injustiça e desigualdades sociais. Posteriormente a expressão foi apropriada pelo mercado imobiliário americano para indicar as vantagens locacionais associadas à produção imobiliária nos Estados Unidos. Cf. Novotny, P. (2000)

¹⁶⁷ Cf. PECK (2005).

A "cidade funcionalista" atualizada de Kasarda nos faz recordar do urbanismo de Robert Moses, engenheiro responsável pela destruição de bairros tradicionais para abertura de vias (*parkway*) em Nova York, tão denunciado e combatido por Jane Jacobs (2009), em suas críticas presentes no livro *Morte e Vida das Grandes Cidades*, ao planejamento ortodoxo e ao desenho urbano visto como responsável pela anti-cidade, caracterizada por espaços monótonos e padronizados, criados para a monumentalidade porém vazios e destituídos de vida e diversidade também podem aqui ser atualizadas para definir a Aerotrópole.

Kasarda também afirma que "*o autoritarismo faz as coisas acontecerem*", isso explicaria a forte adesão dos governantes chineses ou árabes ao modelo Aerotrópole. "*Autocracias de alto nível funcional, como a existente em Dubai, não o amedrontam. Na verdade elas são as únicas que se movem rápido o suficiente*" (Kasarda e Lindsay, 2012, pág. 221). A fala do referido professor se refere aos grandes investimentos e a rapidez desses países em construir grandes projetos de infraestrutura e principalmente na construção de mega-aeroportos. Por isso, para os defensores do modelo Aerotrópole, quanto mais rápido em tomar a decisão de implementá-lo, melhor será para a cidade, a partir da idéia "se você construir eles virão" ("If you build, they will come") só há duas alternativas às cidades, ou integram-se ou fracassam.

A visão explicitada deste modelo de planejamento nos faz pensar que a facilidade para implantar Aerotrópoles em países autoritários como China esteja relacionada ao que Harvey (2008) apontou por estreita vinculação entre o regime autoritário chinês e a adoção de práticas neoliberais naquele país. No entanto, a implementação de tais medidas pelos governantes chineses tem contribuído para o aumento das desigualdades sociais, apesar da ideologia neoliberal, amplamente difundida, afirmar que aos que ousam ficar de fora do mercado só lhes resta a pobreza e suas alternativas limitam-se à informalidade e ilegalidade. Como demonstrou Harvey (2007), as tentativas organizacionais de acelerar os processos produtivos acabam trazendo em seu bojo as contradições do desenvolvimento geográfico desigual.

Entendemos a Aerotrópole "concebida" por Kasarda como uma tentativa de aproximação do planejamento funcionalista tão criticado por Marshall Berman (2007) e pela obra Lefevriana. Dentro do modelo Aerotrópole na organização das formas prevalece o espaço concebido, que tem por objetivo a colonização da vida cotidiana, imposta pela tríade homogeneização-hierarquização-fragmentação.

A homogeneização ocorre porque através das estratégias contidas na política de espaço tenta-se homogeneizar as formas, a hierarquização busca a criação de uma centralidade que por consequência cria periferia, pela distinção de diferentes usos e valores do solo, e ao mesmo tempo realiza a fragmentação na medida em que segrega os espaços impondo uma normatização socioespacial ao nível do privado (LEFEBVRE, 2008).

Assim, como salientado por Lefebvre (2008, pág. 115) no *espaço planificado* busca-se uma otimização dos custos na tentativa de aproximação entre a produção e o mercado. A busca pela inserção competitiva do espaço é, como vimos no capítulo 3, a força ideológica utilizada pelo Estado, via planejamento, para justificar a política de espaço e se concretiza territorialmente no que Lefebvre denominou por nível médio. O nível médio, ou intermediário, é o plano da cidade, aquele que se situa entre o nível global e o nível P (privado). O nível global é entendido como o nível das estratégias do Estado e das "lógicas de classe" que dependem das estratégias de instituições e instâncias superiores ou do "meio distante", dos poderes e saberes à escala global. O nível privado refere-se ao habitar, o lugar da vida cotidiana, e, do possível.

Da mesma maneira que Lefebvre (2008, pág. 75-95) consideramos a morfologia como o ponto de partida para entender o urbano que resulta da forma urbana e das contradições de seu conteúdo. "O que persiste sob o olhar da reflexão conserva uma forma relacionada com o sítio (o meio imediato) e com a situação (o meio distante, condições globais)". Acreditamos que há uma "leitura morfológica" (Lefebvre, 2008, pág. 113) possível tanto do ambiente construído, como da morfologia política, econômica e da vida cotidiana, "é a própria forma, enquanto geradora de um objeto virtual, o urbano, encontro e reunião de todos os objetos e sujeitos existentes e possíveis, que é preciso explorar".

A morfologia da Aerotrópole de Belo Horizonte: antecedentes

"A forma urbana tende, certamente, a romper os limites que buscam aprisioná-la. Seu movimento procura sua via." (Lefebvre, 2008, pág. 114)



Foto 1: Morfologia do núcleo urbano de Confins no município de Lagoa Santa, atual cidade de Confins, no primeiro plano, Lagoa de Confins no segundo plano, e as obras de terraplanagem do Aeroporto Metropolitano, atual AITN, no terceiro plano, 1980.

Fonte: Governo de Minas Gerais, Secretaria de Estado Planejamento e Coordenação Geral – PLAMBEL- Relatório Área de Influência do Aeroporto Metropolitano, Aspectos Críticos, 1980.

QUADRO 3

Reportagem publicada na Revista da Fundação João Pinheiro sobre o impacto econômico da construção do Aeroporto Metropolitano, atual AITN, 1980

INFORMAÇÃO

Paulo Haddad¹⁶⁸ mostra novo aeroporto como gerador de empregos

Referindo-se a aspectos considerados mais relevantes na decisão do governo de Minas para a construção do novo aeroporto metropolitano, na região de Lagoa Santa, a 35 quilômetros de Belo Horizonte, o Secretário do Planejamento, Paulo Haddad, afirmou recentemente: "Três critérios foram importantes. O primeiro deles refere-se á capacidade de uma obra do porte do aeroporto em gerar empregos. Serão cinco mil empregos diretos, durante os oito anos de construção do novo aeroporto. Este é um ponto fundamental, considerando-se que Minas Gerais precisa gerar 130 mil empregos anuais para absorver a força de trabalho que chega ao mercado e, ainda mais grave, considerando-se que, segundo estatísticas liberadas pelo IBGE, o índice de desemprego na Região Metropolitana de Belo Horizonte em abril foi o maior de todo o País. Em segundo lugar, estão os reflexos dos investimentos a serem efetuados - da ordem de Cr\$15 bilhões - sobre a economia mineira, estimulando principalmente os setores da construção civil (o que mais utiliza mão-de-obra) e o da indústria de base, com reflexos significativos no nível de emprego. O terceiro aspecto refere-se ao fato de que os recursos necessários à construção do aeroporto estão sendo assegurados pelo Ministério da Aeronáutica, o que significa uma injeção de recursos adicionais para a economia do Estado". De acordo com cronograma aeroporto, a primeira etapa das obras deverá estar pronta em 1983. O canteiro de obras já está sendo instalado pelo consórcio das construtoras Andrade Gutierrez e Mendes Júnior estabelecido para a construção do novo aeroporto internacional.

Fund. J P Belo Horizonte, 10(3) 203-204, mar. 1980

Fonte: Acervo da Biblioteca da Fundação João Pinheiro. Adaptado pela autora.¹⁶⁹

¹⁶⁸ Paulo Roberto Haddad foi professor titular da Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, fundador e primeiro diretor do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da UFMG (CEDEPLAR/UFMG -1968/1973). Na esfera política, exerceu o cargo de secretário de planejamento do governo do Estado de Minas Gerais entre 1979 e 1982. Foi também secretário da fazenda do governo do Estado de Minas Gerais entre 1982 e 1983. Ocupou ainda o cargo de diretor de planejamento econômico da Fundação João Pinheiro entre 1975 e 1979. Também trabalhou como assessor da presidência da ACESITA. Por último, teve uma rápida passagem, entre dezembro de 1992 e março de 1993, como Ministro da Fazenda do Brasil, no final do período de presidência de Itamar Franco.

¹⁶⁹ Disponível em:

<http://www.bibliotecadigital.mg.gov.br/consulta/verDocumento.php?iCodigo=72366&codUsuario=0>

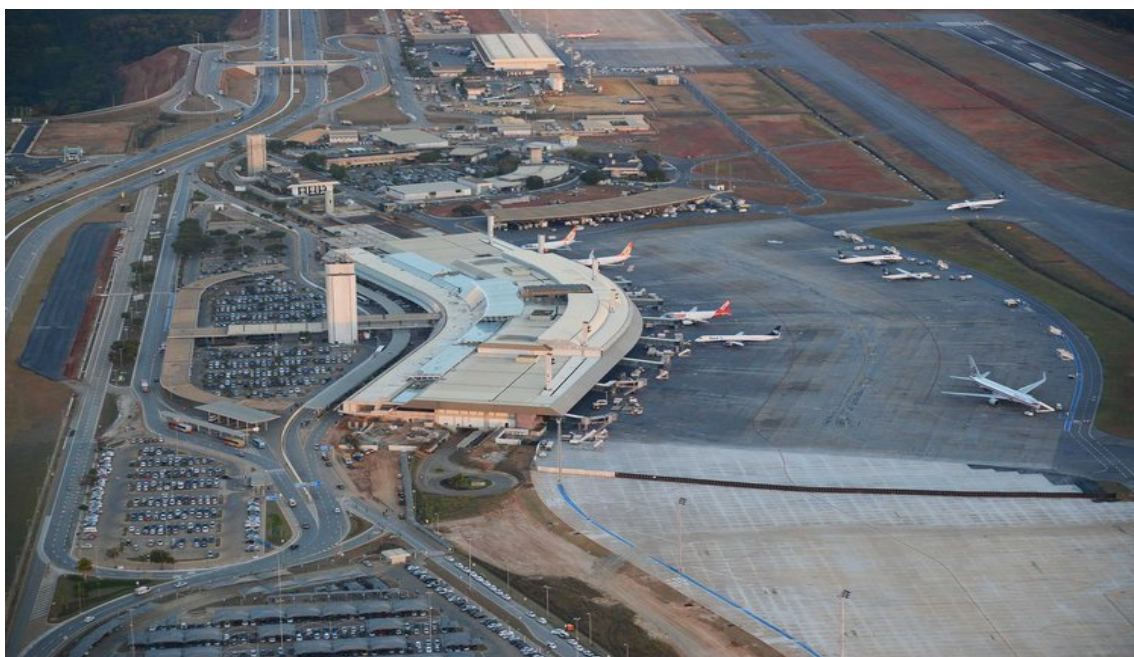


Foto 2: Morfologia Espacial do Aeroporto de Confins Internacional Tancredo Neves, nos municípios de Lagoa Santa e Confins, 2014

Fonte: Agência Minas, GilLeonardi/ Imprensa MG¹⁷⁰



Foto 3: Morfologia Espacial da conclusão de 95% da obras de terraplanagem e intervenções na LMG800 e MG 424 no entorno do AITN, sentido Belo Horizonte-Confins, 2014.

Fonte: Divulgação DER, Agência Minas, 09-05-2014.¹⁷¹

¹⁷⁰Disponível em:

<http://www.agenciaminas.mg.gov.br/multimedia/galerias/minas-convida-iniciativa-privada-a-participar-da-construcao-da-primeira-aerotropole-da-america-do-sul-2/>

¹⁷¹ Reportagem Agência Minas, intitulada, Obras de acesso ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves estão em fase final, em 09 de Maio de 2014. Disponível em:

http://static.agenciaminas.mg.gov.br/media/thumbnails/portal/imagens/2014/05/dermg-informa-que-95-dos-trabalhos-ja-foram-executados.JPG.473x341_q85_upscale.jpg

QUADRO 4

Governador mostra o AITN e investimentos no Vetor Norte como geradores de desenvolvimento e empregos, 2010.

“A Região Metropolitana representa 25% da população do Estado e quase 50% do seu PIB. É fundamental, portanto, que haja um grande esforço coletivo para seu desenvolvimento. Nesse caso específico, estamos assinando um convênio e firmando parcerias no Vetor Norte da Região Metropolitana, uma área que tem uma preocupação muito aguda do Governo do Estado desde o início da administração do governador Aécio Neves”, explicou Antônio Anastasia em seu pronunciamento.

O governador afirmou que, desde janeiro de 2003, o Governo do Estado tem criado condições para reverter o desenvolvimento da Região Metropolitana, muito focado no Vetor Sul, com destino ao Vetor Norte. Segundo ele, a região Sul passou a sofrer com restrições ambientais e pouca disponibilidade de áreas físicas, enquanto o Norte oferecia maior possibilidade de expansão populacional e de adensamento dos serviços, das empresas, dos empregos e da qualidade de vida.

“Aqui no Vetor Norte, onde estamos neste momento, não só tivemos investimentos expressivos na infraestrutura, como a Linha Verde, avenida Antônio Carlos, a revitalização do Aeroporto Internacional de Confins e a construção da Cidade Administrativa, mas também, de modo extremamente feliz, as parcerias com nossos municípios dessa região. Não só Vespasiano e Santa Luzia, que estão aqui hoje, mas também com Lagoa Santa, Pedro Leopoldo, Confins, Matozinhos, todos os municípios que se encontram nesse quadrante”, completou. O Governo de Minas também desenvolveu diversas ações para revitalizar e impulsionar o desenvolvimento do Vetor Norte da Região Metropolitana. Entre essas medidas estão a construção da Linha Verde, a transferência dos voos do aeroporto da Pampulha para Confins, e a implantação do Aeroporto Industrial, no sítio aeroportuário de Confins, e o alargamento da avenida Antônio Carlos.

As ações adotadas na RMBH já alavancaram outros investimentos. Desde 2003, já foram anunciados R\$ 34,8 bilhões de investimentos, sendo R\$ 21,6 bilhões da iniciativa privada. Com implantação prevista até 2012, esses investimentos devem gerar cerca de 77 mil empregos nos setores de agroindústria, automóveis, calçados e couro, comércio e eletroeletrônico.¹⁷²

Fonte: Agência Minas, 21/05/2010. Organizado pela autora.

¹⁷²Excerto de reportagem publicada pela Agência Minas, intitulada, Governador assina convênios para recuperação de vias na RMBH, em 21/06/2013.

Disponível em: <http://www.agenciaminas.mg.gov.br/noticias/governador-assina-convenios-para-recuperacao-de-vias-na-rmbh-2/>

A morfologia das imagens (Fotos 2 e 3) refletidas vistas de longe parecem bem distintas, no entanto, quando analisamos as reportagens, (Quadros 3 e 4) que assim como a morfologia estão distanciadas por um período de mais de trinta anos, podemos constatar que essas paisagens e reportagens, desvelam aspectos importantes da relação entre a organização espacial e o processo mais abstrato de circulação do capital. As intervenções realizadas tanto no passado, como no presente, colocam a porção norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, como protagonista espacial necessário à reprodução do capital. Esse protagonismo evidencia que na produção do espaço da periferia do território metropolitano emerge uma nova morfologia, tecida pela expansão das determinações do padrão de acumulação decorrente das relações do espaço econômico, político e social.

Com consequências que vão muito além da dimensão econômica, essa morfologia passa a ser caracterizada por rupturas significativas do ponto de vista simbólico, cultural, econômico, institucional, e também nos usos do solo com um alto impacto ambiental. Em ambos os períodos colocados em tela o Estado tem se colocado como o principal articulador e garantidor do desenvolvimento econômico através da transformação do ambiente construído a partir da implementação da infraestrutura aeroportuária. Atualmente com novas roupagens em seu discurso, como vimos no capítulo anterior, o Estado continua a privilegiar a dimensão econômica para assegurar que as condições gerais de produção assentada em bases neoliberais se realizem. Por outro lado, os processos socioespaciais revelados na paisagem, relativos aos diferentes momentos históricos e contexto geográfico, continuam a demonstrar a fragilidade da dialética oposição entre a natureza e o ambiente construído.

Na história da Geografia os estudos sobre as formas urbanas têm sido usados para demonstrar que a morfologia revelada na paisagem, cristaliza as mudanças sociais, e as disputas pelo controle do território. Segundo Horácio Capel (2005, pág. 256-257) os equipamentos públicos urbanos exprimem a crescente complexidade da sociedade, e, ao mesmo tempo, a história do planejamento urbano. Através destes equipamentos pode-se fazer uma leitura que “expressa retóricas de la dominación y del control social, así como los equilibrios de poder existentes, (...) ponen de manifiesto el orden político, las estructuras de poder económico e social, los proyectos y propuestas de los grupos que gobiernan”.

Como propôs Soja (1993), através do materialismo histórico geográfico, o estudo da paisagem urbana, revela um palimpsesto, com a sobreposição de diferentes períodos das etapas das construções geográficas e históricas da atividade humana nas cidades. Nesse sentido, as formas urbanas são a expressão das relações sociais, e por isso um produto social. As modificações nos usos do espaço construído revelam assim, transformações geográficas, históricas, sociais e políticas, bem como a morfologia urbana cristaliza as reestruturações das condições gerais de produção em diferentes circunstâncias com modificações e nuances que demandam estudos cautelosos.

Da Pampulha para Confins

Desde os anos de 1950 a Associação Comercial de Minas Gerais (ACMinas) pleiteava a internacionalização do Aeroporto da Pampulha, no entanto, mesmo após a ampliação de sua pista para 2.540 metros, que envolveu desapropriações no entorno, o aeroporto não recebeu tal qualificação. Foi em meados da década de 1970 que se iniciaram as preparações para que houvesse a construção de um novo aeroporto internacional em Belo Horizonte. Na escala nacional, como vimos no primeiro capítulo, o governo militar buscava levar a cabo seu objetivo maior de integração nacional, e ainda sob os efeitos do "milagre econômico" construiu dois outros aeroportos internacionais, com a ampliação do Aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro inaugurado em 1977 e de São Paulo-Guarulhos cujas obras iniciadas em 1980 acabaram em 1985. (PEREIRA e FARIA, 1997; INFRAERO, s.d.).

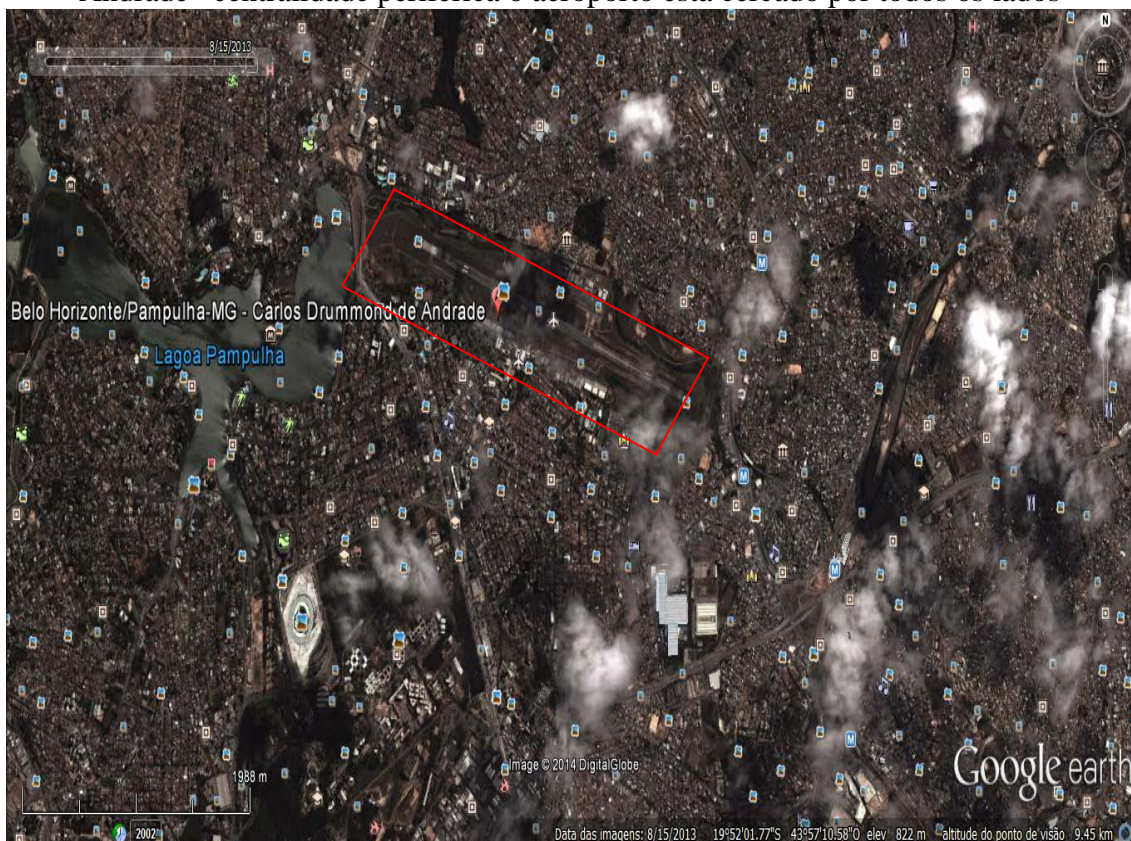
É importante destacar o efeito polarizador do Aeroporto da Pampulha, criado em 1933, que agrega a Vila Militar da Aeronáutica e o Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR). A ocupação da porção norte de Belo Horizonte a partir da década de 1940 foi consolidada com a chegada do Campus da Universidade Federal de Minas Gerais, e pela criação, capitaneada pelo Estado, do complexo turístico e residencial da Lagoa da Pampulha, voltado para população de alta renda. A intervenção estatal associada às estratégias de uma fração do capital imobiliário, direcionada para a produção de loteamentos de baixa renda (COSTA, H., 1994), ensejou uma nova centralidade que impulsionou o crescimento da porção norte da metrópole. Todos esses grandes equipamentos associados à região cárstica de Lagoa Santa, já na década de 1930, conhecida mundialmente por seu valor espeleológico e arqueológico,

consolidaram a expansão metropolitana com os municípios ao norte da capital¹⁷³.

Desde então a Pampulha passou a representar bem mais do que uma regional administrativa do município, sua influência simbólica pode ser entendida como uma centralidade periférica que se estende por diversos bairros da porção norte da capital, integrada por importantes corredores, a Avenida Antônio Carlos– Avenida Pedro I– Avenida Vilarinho e a Avenida Cristiano Machado (Linha Verde). Essa centralidade foi estabelecida juntamente com a construção do AITN (Souza e Brito, s.d., pág. 3), no início década de 1980, associada à produção de condomínios para classe média e alta renda em Lagoa Santa, o que consolidou a expansão metropolitana em sua porção norte (MINAS GERAIS E INSTITUTO HORIZONTES, 2006). (Figuras 8 e 8A)

Figura 8

Morfologia do entorno aeroportuário do Aeroporto da Pampulha Carlos Drummond de Andrade –centralidade periférica o aeroporto está cercado por todos os lados



Coordenadas: Latitude 19°51'22.01"S Longitude 43°56'54.52"O

Fonte: Imagem de Satélite, Google Earth, 2014

Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

¹⁷³ Cf. Minas Gerais - Instituto Horizontes (2006); SOUZA, (2008).

Figura 8A
Morfologia do entorno do Aeroporto da Pampulha- Barragem, 2014
Coordenadas: Latitude 19°50'57.0



19°S Longitude 43°57'28.49°O

Fonte: Imagem de Satélite, Google Earth, 2014

Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

Antes de construir o Aeroporto Metropolitano, atual AITN, o Ministério da Aeronáutica já havia criado a Comissão Coordenadora do Projeto Aeroportuário de Belo Horizonte, em julho de 1978, que foi responsável pelo projeto e construção do novo aeroporto. A construção foi justificada pelo discurso de que o Aeroporto Pampulha (PLU) já se encontrava contido pelo crescimento urbano de seu entorno, e inadequado às necessidades da sociedade mineira e ao desenvolvimento do transporte aéreo. Uma vez que indústria aeronáutica produzia jatos cada vez maiores e o tráfego aéreo aumentava exponencialmente. O Plano Diretor do Ministério da Aeronáutica demonstrava que o discurso espacial relacionado à forte ocupação do entorno do PLU foi a ferramenta utilizada pelo Estado para embasar tal decisão,

(...) Dentre as várias limitações do Aeroporto da Pampulha, ressaltam-se: a distância do Aeroporto ao centro da cidade é de apenas 11 km, já havendo envolvimento do mesmo pela expansão da área urbana, a proximidade da barragem da Lagoa da Pampulha, em relação à cabeceira, impede qualquer execução, em bases economicamente viáveis, de obras civis de melhoramento e expansão da pista nesta direção (...), a existência de uma área densamente povoada na cabeceira, reduzindo a margem de segurança das operações de pouso e

decolagem (...). Conclui-se que as desapropriações necessárias para colocar o Aeroporto da Pampulha em condições adequadas às normas e recomendações em termos de atendimento da demanda atual e futura se apresentam antieconômicas, além de criar grandes problemas sociais em se tratando de áreas já quase totalmente ocupadas e habitadas. Além disso, qualquer ampliação irá aumentar ainda mais as poluições nas áreas habitacionais circundantes (...). (MINISTÉRIO DA AERONAUTICA (s.d.), *apud* Pereira e Faria, 1997 pág. 86-87)

Diante das justificativas apresentadas para a não expansão do Aeroporto da Pampulha, observamos que a decisão de construir um novo aeroporto como uma opção mais econômica, não se sustenta, pois os custos de cerca de quinhentos milhões de dólares para o Estado se tornaram muito mais altos do que qualquer ampliação poderia ter sugerido, e mesmo depois que foi construído e inaugurado o AITN, o aeroporto continuou operando. Atualmente considerado subutilizado o PLU chegou até mesmo a concorrer com Confins e a operar bem acima de sua capacidade por muitos anos e ainda permanece como uma ameaça aos planos do Estado para o AITN, por isso a forma de utilizá-lo tem sido motivo de muitos conflitos de interesses até os dias de hoje, conforme veremos adiante.

A sequência de fotos a seguir apresenta a morfologia atual do aeroporto (Foto 4) e a densa ocupação urbana de seu entorno cercado por todos os lados, pela Avenida Antônio Carlos e Avenida Pedro I na barragem da Pampulha (Foto 7), pelos bairros (Fotos 5 e 6) Aeroporto, Jaraguá e São Luís, caracterizados por uma população de classe média e alta, destacados pela morfologia mais verticalizada.

Do lado oposto, o PLU está cercado pela presença dos bairros São Bernardo, Vila São Tomás, Vila Aeroporto, de morfologia precária (Fotos 8 e 9; Figura 8B). A ocupação do entorno aeroportuário iniciou-se pouco depois da criação do aeroporto na década de 1930 e intensificou-se entre as décadas de 1960 e 1970, período marcado pela forte metropolização periférica da porção norte da RMBH, estendendo-se até a Avenida Cristiano Machado.

Entendemos nesta tese a morfologia precária como aquela colocada por Ribeiro (2012, pág.5) que denuncia a não propriedade da terra urbana, e quando ocorre que a construção da casa se realiza em desacordo com os parâmetros formais. A morfologia precária passa ser produto do fundamento da desigualdade socioespacial, ou seja, da impossibilidade de acesso à propriedade privada da terra, ou ainda, ao solo urbano, que

como é amplamente sabido, atinge a maior parte dos moradores das cidades brasileiras. A morfologia precária do ponto de vista, urbanístico, econômico e social demonstra a vulnerabilidade de cidades brasileiras onde a ocupação se torna a regra da informalidade e ilegalidade, e assim constitui a maior parte do tecido urbano das periferias. Nesse sentido, o Aeroporto da Pampulha demarca uma fronteira entre a cidade formal e a “forma do possível” das favelas que se apresentam como informais do ponto de vista da condição formal revelam-se como única maneira de sobrevivência dos moradores espoliados, e como “fruto de um avassalador processo de segregação socioespacial” (Ribeiro, 2012, pág.5).



Foto 4: Fachada do PLU – 2014.

Fonte: França, B. L. P. de O. Jun/2014.



Foto 5:-Morfologia do entorno do PLU, bairro Aeroporto, Jaraguá e São Luis, vizinhança verticalizada.
Fonte: França, B. L. P. de O. Jun/2014.



Foto 6: Angares do PLU cercados pelo bairro Aeroporto e Jaraguá ao fundo - 2014.
Fonte: França, B. L. P. de O. Jun/2014.



Foto 7: Cabeceira do PLU cercada pela Vila Militar e pela barragem da Pampulha, encontro da Avenida Antônio Carlos com a Avenida Pedro I que dá acesso ao centro da cidade e ao AITN -2014.
Fonte: França, B. L.P. de O. Jun/2014.



Foto 8: Morfologia precária do entorno do PLU, Vila São Tomás, aeroporto no segundo plano - 2014.
Fonte: França, B. L. P. de O. Jun/2014.



Foto 9: Morfologia precária do entorno do PLU, Vila São Tomás, aeroporto no segundo plano - 2014.

Fonte: França, B. L. P. de O. Jun/2014.

Figura 8 B

Morfologia precária do entorno do Aeroporto da Pampulha, 2014



Coordenadas: Latitude 19°50'52.25"S Longitude 43°56'54.93"O

Fonte: Imagem de Satélite, Google Earth, 2014

Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

Cabe lembrar, que a RMBH conta ainda com o Aeroporto Carlos Prates, fundado em 1944, em uma área de fazenda distante cerca de 7 Km do centro de Belo

Horizonte. Atualmente o aeroporto é administrado pela INFRAERO e gera cerca de 200 empregos, destina-se à formação de pilotos, aviação desportiva, instrução, construção de aeronaves, aviação geral de pequeno porte, aviação de asa rotativa (helicópteros). O referido aeroporto também foi considerado um pólo catalizador de urbanização da regional noroeste da capital¹⁷⁴, e abriga ainda o Aeroclub de Minas Gerais - Escola de Aviação Civil. Apesar de ter sido alvo de grande pressão para sua desativação, inclusive para se tornar a sede da atual Cidade Administrativa do Estado (CAMG) o Aeroporto segue com importante função econômica na RMBH, o que não o isenta de desdobramentos socioespaciais conflituosos, assim como no caso do Aeroporto da Pampulha e do AITN.

A morfologia do entorno aeroportuário (Figura 9) revela uma alta densidade populacional do entorno, o que tem provocado manifestações em rede sociais, observadas por nós, por parte dos moradores dos bairros do entorno aeroportuário que se sentem prejudicados pelo ruído das aeronaves e principalmente de helicópteros.¹⁷⁵

¹⁷⁴"Atualmente existem várias empresas instaladas no aeroporto que o utilizam como meio mais rápido de concretizar seus negócios fora do estado. São elas: Aero Bravo Indústria Aeronáutica; Claro Comércio, Representações e Manutenção Aeronáuticas; Minas Helicópteros; Construtora Nogueira Neves; Construtora Brasil Central Araguaia; Starflight Escola de Aviação; Martins Air Escola de Aviação; Chamone Indústria Aeronáutica; Minas Aviação; Net Aviation Escola de Aviação; Aeroclub de Minas Gerais; Pampulha Abastecimento de Aeronaves e TAB - Assessoria Aeronáutica". (Infraero). Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/index.php/aeroportos/minas-gerais/aeroporto-carlos-prates.html>. Acesso em: Maio/2014.

¹⁷⁵ A frota no Brasil nos últimos sete anos tem apresentado um crescimento sem precedentes. Ver BNDES (s.d). O setor aeronáutico de helicópteros civis no mundo e no Brasil – análise setorial. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set3806.pdf

Figura 9**Morfologia do Aeroporto Belo Horizonte Carlos Prates, cercado pelo crescimento da cidade, e pelo Anel Rodoviário**

Coordenadas: Latitude $19^{\circ}54'33.96''S$, Longitude $43^{\circ}59'19.86''O$

Fonte: Google Earth, 2014

Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

Do Aeroporto Metropolitano ao AITN: desdobramentos socioespaciais

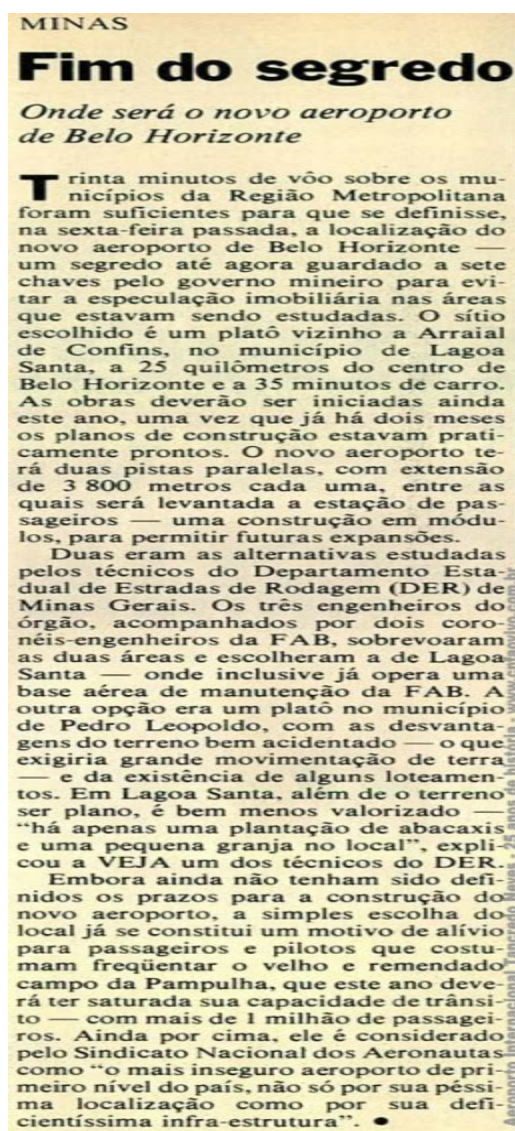
Quando foram feitos os estudos que definiram a localização do AITN, realizados pelo Ministério da Aeronáutica em parceria com o Governo de Minas Gerais no final da década de 1970, os aspectos geográficos da morfologia da região foram determinantes para sua escolha, dentre eles a Infraero¹⁷⁶ destacou: as condições climáticas favoráveis que permitiriam as operações aeroportuárias ininterruptas ao longo do ano; a facilidade de acesso, a baixa densidade demográfica da região que permitiu a instalação do sítio aeroportuário em uma área com quinze quilômetros quadrados e a topografia que favoreceria sua rápida construção. Segundo informações da Revista Veja edição 510, em 14/06/1978 (Figura 10), a localização do Aeroporto Metropolitano foi “um segredo de Estado”, para evitar a especulação imobiliária, além disso, outro motivo teria sido a baixa densidade demográfica do “Arraial de Confins”. O Aeroporto Metropolitano foi

¹⁷⁶Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/minas-gerais/aeroporto-de-tancredo.html>. Acesso em: maio de 2014.

inaugurado em 1983, no governo do Presidente João Batista Figueiredo, sem ter sido terminado. Em 1986 o aeroporto, através da Lei Federal nº 7.534, recebeu o nome de Aeroporto Internacional Tancredo Neves.

Figura 10

Reportagem sobre a localização do aeroporto metropolitano



Fonte: Revista Veja edição 510, de 14/06/1978.

A materialidade da construção do grande projeto Aeroporto Metropolitano trouxe em seu conteúdo uma representação do espaço associada ao discurso de modernidade e planejamento, difundida no período militar, para justificar a aliança entre

o Estado e o capital- principalmente a fração da construção pesada - na produção da infraestrutura, que como vimos no capítulo 1, marcou fortemente a produção do espaço naquele período no Brasil. Acreditamos que essa aliança é formada, como apontou Vainer, por uma "coalizão de poder", que envolve diversos atores e interesses, e tem definido a morfologia das cidades no Brasil, essa aliança de poder incorpora essencialmente,

(...) o interesse das grandes empreiteiras, que são hoje um vetor fundamental das coalizões de poder a nível nacional, mas também a nível local. Nós as contamos na palma das mãos, são dez: Odebrecht, Camargo Correia, Mendes Junior, Carioca Engenharia, OAS e mais cinco. Grupos estruturados, poderosíssimos, que hoje são grupos de poder urbano, também. Algumas delas começaram construindo Brasília, outras cresceram sob as asas protetoras da ditadura militar (1964-1985) e suas grandes obras. (VAINER, 2014)¹⁷⁷

Dentre as grandes empreiteiras às quais Vainer se referiu, também se destacam Andrade Gutierrez e Mendes Junior, que como vimos no capítulo 1 desta tese, foram dentre outras, as responsáveis pelos grandes projetos de infraestrutura do Estado mineiro desde a década de 1940. As referidas empresas foram também responsáveis pela execução das obras do Aeroporto Metropolitano da RMBH na década de 1980. Assim, vemos que a criação do grande projeto de infraestrutura aeroportuária capitaneado pelo Estado, naquele momento de planejamento centralizado, se traduzia em uma política do espaço que envolvia o planejamento estatal associado ao capital privado, cuja justificativa discursiva seria alcançar o desenvolvimento da RMBH como demonstra a reportagem do Jornal Estado de Minas,

Depois de batido o martelo sobre a localização do aeroporto, as construtoras mineiras Andrade Gutierrez e Mendes Junior foram contratadas para a obra, iniciada em maio de 1980. (...) O aeroporto foi classificado pelo então ministro da Aeronáutica, Délio Jardim Mattos, como “um novo marco de desenvolvimento e progresso na Região Metropolitana de Belo Horizonte”. Além da maior pista de pouso do país, apta a receber os Boeings 727 e 747 e o Airbus 300, Confins era destacado pelas pontes de desembarque, que permitiam ao passageiro entrar e sair do avião com acesso direto ao terminal.

¹⁷⁷Entrevista concedida por Carlos Vainer intitulada, *Rio promove “limpeza urbana” e será mais desigual em 2016*, publicada na Revista Eletrônica Vi o mundo em 30/01/2014. Disponível em <http://www.viomundo.com.br/denuncias/carlos-vainer-com-pretexto-dos-megaeventos-rio-promove-limpeza-urbana-e-sera-cidade-mais-desigual-em-2016.html>. Acesso jan-2014.

Os fingers eram sinônimo de modernidade para a época. (Jornal Estado de Minas, 02/01/2014)¹⁷⁸

O discurso da modernidade, como no caso dos *fingers*¹⁷⁹ (Figura 11) destacados pelo governo militar por serem produzidos com "tecnologia nacional"¹⁸⁰, encontram seus limites quando observamos que por outro lado, a racionalidade estatista que implementou forte ruptura espacial a partir do grande projeto Aeroporto Metropolitano não esteve isenta de contradições e conflitos. É importante acrescentar que o destaque da reportagem do referido Jornal para "curiosidades sobre a construção" (Figura 12) demonstra que na verdade, quando o planejamento estatal se materializa no território, as contradições afloram. A primeira curiosidade destacada pelo jornal revela que, através da ocupação dos "camelôs" com barracas para vender alimentos próximos ao terminal e que foram expulsos, houve uma tentativa de apropriação do lugar por trabalhadores locais que viram o aeroporto moderno como uma alternativa que pudesse viabilizar a subsistência, mas isso seria incompatível com a representação do espaço destinada a um aeroporto estabelecido como um novo marco de modernidade.

¹⁷⁸http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/01/02/internas_economia,484099/em-mostra-trajetoria-do-aeroporto-de-confins-e-perspectivas-para-o-futuro-com-iniciativa-privada.shtml

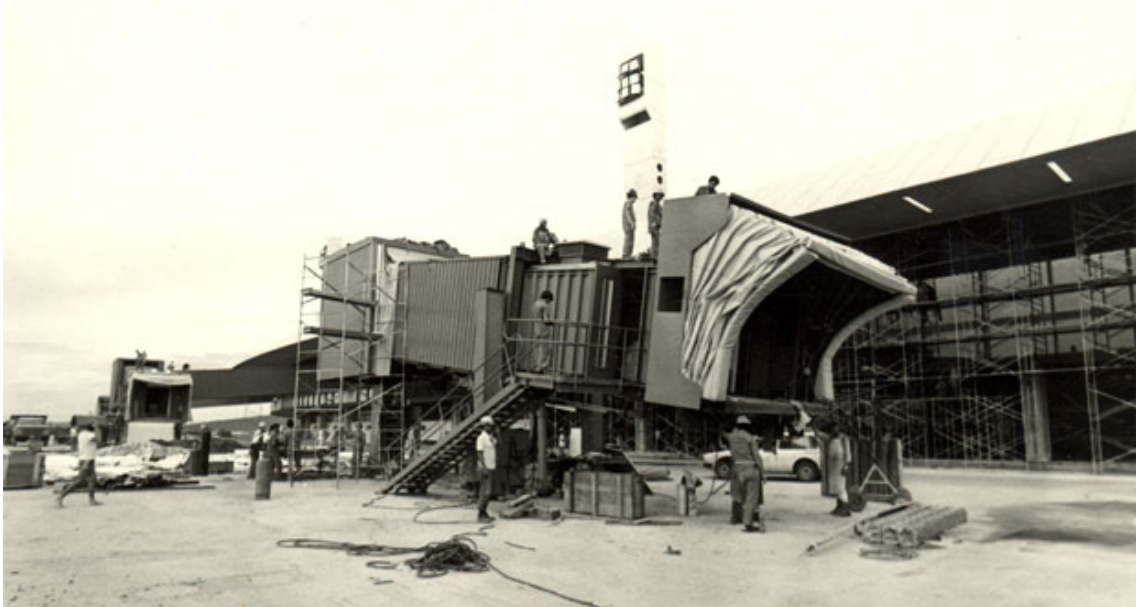
¹⁷⁹Passarelas de embarque e desembarque que ligam o terminal de passageiros à aeronave.

¹⁸⁰Depois de estabelecida a localização a recomendação do Ministro da Aeronáutica, Délio Jardim de Mattos, teria sido, "Na execução do projeto, serão adotados critérios rigorosos de economia e simplicidade, evitando, na medida do possível, a seleção de projetos suntuosos, sem prejuízo a funcionalidade do aeroporto. Na execução do projeto, serão obrigatoriamente utilizadas empresas, equipamentos, materiais e serviços estabelecidos e produzidos no Brasil". No decorrer da construção do AITN o índice de nacionalização dos equipamentos do aeroporto teria alcançado 70%. Disponível em: <http://www.cnfaovivo.com.br/p/memoria.html?m=1> Acesso em: Dez, 2010.

Figura 11

Pontes de embarque da década de 1980 produzidos com tecnologia nacional

Contestado por sua localização distante, terminal tinha nos fingers, instalados ainda na construção, um sinal de modernidade



Fonte: Jornal Estado de Minas¹⁸¹

A segunda curiosidade destacada pelo referido jornal também pode apontar que não se deve ignorar o efeito polarizador de um aeroporto, a justificativa de baixa ocupação no povoado de Confins de cerca de dois mil habitantes no início da década de 1980, para instalação do grande projeto aeroportuário não se sustentou, pois o "povoado" cresceu bem acima da média do restante da RMBH. Pode-se dizer que a população quase triplicou em trinta anos, com a população de 6.336 habitantes estimada pelo IBGE em 2013. Os impactos do AITN em seu entorno imediato no município de Confins iniciaram-se na década de 1980, e ampliam-se atualmente com o grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte, de expansão do AITN no Vetor Norte.

¹⁸¹http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/01/02/internas_economia,484099/em-mostra-trajetoria-do-aeroporto-de-confins-e-perspectivas-para-o-futuro-com-iniciativa-privada.shtml

Figura 12 Linha do Tempo construção do AITN



Fonte: Jornal Estado de Minas¹⁸²

Como evidencia o *Plano de regularização fundiária sustentável do município de Confins*, atualmente existe grande pressão para expansão da ocupação urbana do município, resultante dos investimentos em curso no Vetor Norte, principalmente devido ao novo papel do Aeroporto Internacional, da implantação da Linha Verde e do Centro Administrativo do Estado. O plano prevê que esse conjunto de intervenções trará como importantes consequências a diversificação social e funcional do município de Confins, bem como ampliará suas relações e integração ao espaço metropolitano. Segundo o referido plano a inserção social de Confins no espaço metropolitano inicia-se com a construção do Aeroporto Metropolitano ainda na década de 1980, com a inversão, que pode ser observada na tabela 1, da trajetória de seu crescimento populacional,

Historicamente, o município apresentou, na década de 1970, taxa média anual decréscimo populacional de 1,6 %, bem abaixo da média regional e, inclusive, bem inferior à do restante do município de Lagoa Santa (3,6 % a.a.). Essa situação se alterou nas décadas de 1980 e 1990, quando Confins experimentou taxas progressivamente maiores de crescimento populacional. Na década de 1980, semelhante à da média do crescimento regional e, nos anos 1990, bem acima desta e,

¹⁸²Reportagem publicada no Jornal Estado de Minas intitulada *EM mostra trajetória do aeroporto de Confins e perspectivas para o futuro com iniciativa privada inaugurado há três décadas, quando foi tachado de 'elefante branco', o aeroporto entra em nova fase com a iniciativa privada*. Disponível em: http://imgsapp.em.com.br/app/noticia_127983242361/2014/01/02/484099/20140102070758304223i.jpg

inclusive, maior que a taxa média dos municípios entre 100 e 500 mil habitantes e maior que a taxa média do restante dos municípios da região metropolitana, excetuado Belo Horizonte. Isto reflete sua crescente participação nas relações de âmbito metropolitano, a partir, especialmente, da implantação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves. Isto se deu através da expansão de assentamentos residenciais para estratos médios da população, mantendo-se as relações de trabalho e de uso de serviços e equipamentos públicos principalmente no âmbito do vetor norte da região. (SEDRU MG, Fundação Israel Pinheiro, 2009a, pág.18-19)

Tabela 1
Confins, Lagoa Santa e RMBH - Crescimento populacional - 1970-80 / 1980-91 /1991-2000

	Cresc. anual 1970-1980 (%) *	Cresc. anual 1980-1991 (%) **	Cresc.anual 1991-2000(%) ***
Confins	1,6	2,8	4,9
Lagoa Santa	3,6	4,1	4,0
RMBH	4,7	2,5	2,4
Belo Horizonte	3,7	1,2	1,1
Munic. RMBH entre 100 e 500 mil hab.	9,7	4,4	3,9
Restante RMBH	6,3	5,3	3,8

Fonte dos dados: IBGE, Censo Demográfico, 1970, 1980, 1991, 2000.

* - RMBH com 14 municípios em 1970 e 1980. Confins ainda distrito de Lagoa Santa

** - RMBH com 18 municípios em 1991. Confins ainda distrito de Lagoa Santa.

*** - RMBH com 33 municípios em 2000

Fonte da tabela: (SEDRU MG, Ministério das Cidades, Fundação Israel Pinheiro 2009a, 2009,b)

Organização: França, B. L. P. O. Jun/2014.

Ao observarmos os dados da tabela, verificamos que a elevação da taxa de crescimento populacional, pode ser explicada pela presença do Aeroporto Metropolitano. Contudo, é importante destacar que os dois municípios em tela têm uma trajetória histórica diferente dos demais municípios do Vetor Norte da RMBH, essencialmente caracterizados por assentamentos de precária urbanização, destinados às parcelas mais pobres da população, e geralmente conurbados à Belo Horizonte.

O município de Lagoa Santa assim como Confins apresentava na década de 70 uma taxa anual de crescimento populacional inferior à da média regional, e, nas décadas de 80 e 90, apresentou taxas significativamente superiores às da região e às do município de Belo Horizonte. Atualmente o grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte, desenvolvido como política de espaço pelo Estado de Minas Gerais já tem seus desdobramentos constatados. Segundo o *Plano de regularização fundiária sustentável do município de Lagoa Santa*, o município está classificado, como Área de Expansão Metropolitana, o que significa dizer que não é uma área conurbada e que a sua sede municipal garante relativa autonomia nas relações com o município pólo de Belo Horizonte. No entanto, o plano ressalta que recentemente ocorre uma alteração dessa posição, devido às transformações da morfologia econômica do município, o que tem feito aumentar as pressões para expansão de sua ocupação urbana (foto 10), o referido plano localiza essas transformações,

(...) a partir dos investimentos em curso no Vetor Norte da metrópole, em especial, o novo papel do Aeroporto Internacional e a implantação da Linha Verde e do Centro Administrativo do Estado, os quais tendem a diversificar social e funcionalmente os municípios desse vetor, ampliando suas relações e sua integração ao espaço metropolitano.

- Tendência de ampliação das relações metropolitanas, especialmente, no âmbito do Vetor Norte.

- Isto reflete sua crescente importância no âmbito das relações metropolitanas, através da expansão de chacreamentos e assentamentos residenciais, ainda com caráter predominante de áreas de segunda residência (SEDRU MG, Ministério das Cidades, Fundação Israel Pinheiro, 2009c, pág.20; 2009b pág.10)

Os desdobramentos socioespaciais apontados pelo referido plano para transformação dos municípios iniciaram com a escolha e definição do sítio aeroportuário. Assim como os municípios de Lagoa Santa e Confins os demais municípios vizinhos ao aeroporto também sofrem os desdobramentos da política conduzida pelo Estado no passado e no presente, muito embora em diferente intensidade. A seguir apresentamos a localização dos municípios Confins, Lagoa Santa, Pedro Leopoldo, Vespasiano, São José da Lapa, que fazem parte do entorno imediato do sítio aeroportuário do AITN (Figura 13). Como veremos, a presença do AITN ensejou

significativos desdobramentos na morfologia socioespacial que não ficou circunscrita à estratégia do Estado operada na década de 1980.



FOTO 10: Lagoa Santa – Morfologia da expansão urbana bem próxima ao AITN.
FONTE: França, B. L. P. de O. Março- 2014.

Figura 13
Municípios do Entorno Imediato Aeroportuário do AITN (Confins, Lagoa Santa, Pedro Leopoldo, Vespasiano, São José da Lapa) no Vetor Norte da RMBH, 2013



Coordenadas: Lat. 19°39' 72S Long. 44°02"38.28"O
Fonte: Imagem de Satélite, Google Earth, 2014
Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

O crescimento do AITN como política de espaço

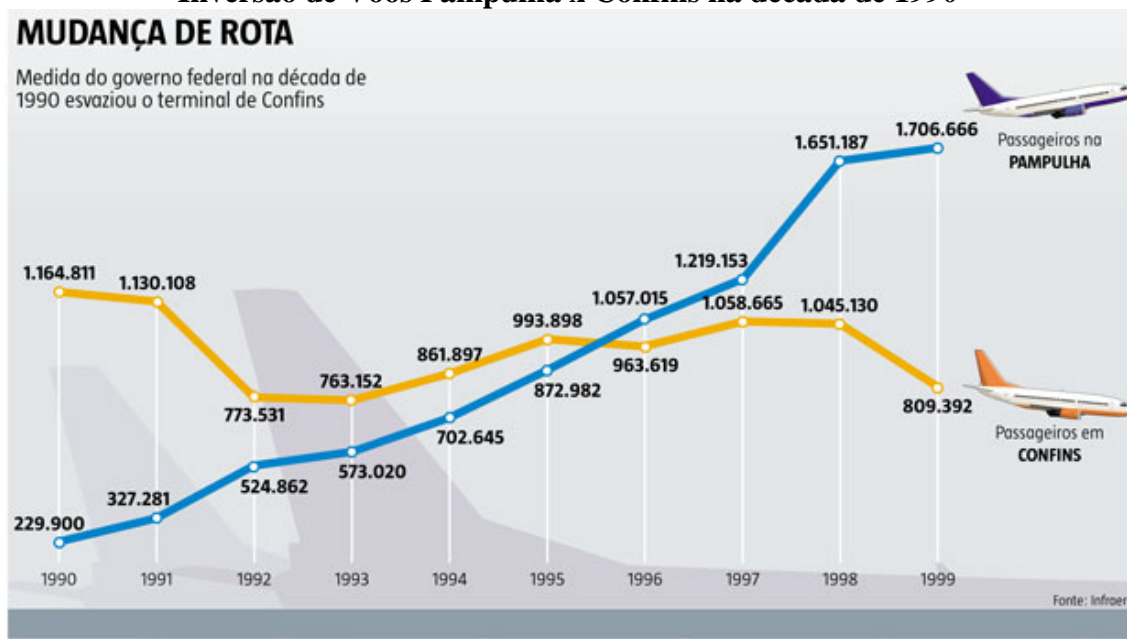
Como vimos anteriormente, mesmo diante das resistências colocadas o AITN foi inaugurado e passou a ser o mais movimentado do Estado o que provocou um efeito devastador para o Aeroporto da Pampulha Carlos Drummond de Andrade. No entanto, alguns anos depois em 1986 a pedido das companhias aéreas¹⁸³, o Departamento de Aviação Civil (DAC) criou o Voo Direto ao Centro (VDC) para quatro capitais (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba), as companhias aéreas voltaram a operar no Aeroporto da Pampulha que retomou sua capacidade, pois os passageiros foram novamente atraídos pela proximidade do aeroporto (Pereira e Faria,1997, pág.90).

Em 1992 também foi permitido que grandes empresas aéreas como Varig, Vasp e Transbrasil operar no aeroportos centrais de Belo Horizonte São Paulo e Rio de Janeiro, o que agravou ainda mais a situação do Aeroporto de Confins. Preocupados com a situação de esvaziamento do AITN e com a sobrecarga relacionada ao aumento movimento de passageiros no Aeroporto da Pampulha, cujas instalações ficariam comprometidas diante de tal acréscimo, representantes da AC Minas, Federação das Indústrias (Fiemg) e da Secretaria de Esportes, Lazer e Turismo, tentaram intervir para que tal medida fosse revogada, mas não obtiveram sucesso. No final dos anos de 1990 o Aeroporto da Pampulha chegou a alcançar a marca de quase três milhões de passageiros. Devido ao baixo desempenho que gerou sua ociosidade o AITN ficou conhecido no imaginário social como o "elefante branco", até o retorno dos voos em 2005, quando houve a inversão no número de passageiros entre o Aeroporto da Pampulha e o AITN (Figura 14).

¹⁸³As companhias aéreas TAM, Rio Sul e Nordeste foram as maiores beneficiadas por tal mudança (Pereira e Faria,1997, pág. 90).

Figura 14

Inversão de Vôos Pampulha x Confins na década de 1990



Fonte: Infraero, organizado pelo Jornal Estado de Minas.¹⁸⁴

Durante a visita técnica que realizamos¹⁸⁵ no AITN um antigo funcionário¹⁸⁶ da Infraero afirmou que durante a década de 1990 era comum a administração do AITN promover casamentos no Aeroporto para aumentar a arrecadação, chegou a faltar até mesmo materiais de uso diário do trabalho que muitas vezes eram supridos pelos próprios funcionários. Além disso, a medida tomada pelo Estado no nível federal alterou a morfologia econômica do lugar e a vida cotidiana também sofreu os impactos da mudança, como relata excerto da reportagem do Jornal Estado de Minas, publicada em 02/01/2014, (Quadro 5).

¹⁸⁴ Disponível em:

http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/01/02/internas_economia,484113/fluxo-de-passageiros-em-confins-nunca-atingiu-capacidade-projetada.shtml. Acesso em: Jan, 2014.

¹⁸⁵ Visita Técnica realizada no sítio aeroportuário do AITN no dia 31/03/2014, guiada pela Engenheira Ambiental Érica Cristina Borba Pereira Franklin, funcionária da INFRAERO, que nos colocou a par da situação dos processos ambientais decorrentes da reestruturação aeroportuária em curso.

¹⁸⁶ Informação obtida em conversa informal com Sr. Milton Campos Siqueira gerente de segurança aeroportuária. É importante destacar que a Infraero não permitiu a gravação de entrevistas junto aos seus funcionários no decorrer da visita técnica realizada.

Quadro 5

AITN vazio

Os taxistas mais antigos no aeroporto recordam bem que para conseguir um único passageiro era preciso dormir dois ou até três dias na fila até a corrida seguinte. O tempo passava com os jogos de baralho. E, se atualmente, por dia, eles levam a Belo Horizonte até oito clientes, por anos atingir essa quantidade demorava pelo menos um mês, o que obrigou muita gente a vender a placa e procurar outra atividade. (...) O ápice aconteceria em 2003, quando somente 364 mil passageiros voariam no metropolitano (7,3% da capacidade), enquanto 3 milhões passariam pelo terminal da capital. Os números reforçariam o coro de economistas e outros críticos da construção do aeroporto. Na década de 1980, se dizia que o valor gasto na nova infraestrutura poderia ter sido usado em outras obras prioritárias para o país.

Sem passageiros, possivelmente os taxistas foram os mais prejudicados, principalmente os motoristas com placas de Lagoa Santa e Confins, que eram proibidos de buscar passageiros em outras cidades e tinham no aeroporto internacional seu principal ganha-pão, enquanto os metropolitanos (azuis) migraram para a Pampulha. “A prefeitura oferecia placas e ninguém queria. Muita gente pretendia era se livrar”, recorda Leonardo César, que, ao contar as histórias de outros tempos, surpreende os colegas próximos. O retorno financeiro era tão baixo que a maioria dos profissionais tinha dois serviços. “O dinheiro mal dava para pagar a prestação do carro, que tinha mais de 10 anos de uso”, afirma ele.

Em 1998, Antônio Mariposa começava como frentista do posto de combustível do aeroporto internacional. Ele lembra que, por dia, no máximo, 20 carros abasteciam, sendo a maioria de locadoras. Mas, por ter carteira assinada e horário fixo, o salário era melhor que dos taxistas. “Lembro bem. os taxistas tinham que fazer desconto para conseguir passageiro. A corrida era R\$ 60, eles faziam por R\$ 30”, afirma ele, hoje taxista. A única salvação eram os minguidos voos internacionais, que, mesmo depois da polêmica portaria, voltaram a ter espaço no hoje Aeroporto Internacional Tancredo Neves.

Fonte: Jornal Estado de Minas¹⁸⁷

É importante dizer, que ao destacarmos detalhes da vida cotidiana queremos ressaltar que as decisões tomadas pelo Estado desde a implantação do AITN demonstram pouca preocupação com os desdobramentos socioespaciais do entorno aeroportuário. Vemos a partir da análise até aqui empreendida, que o discurso de associar grandes intervenções na infraestrutura como "fórmula mágica" de intervenção econômica e como mecanismo para a resolução dos problemas de desemprego se mostra extremamente frágil, pois, como apontamos, os desdobramentos socioespaciais revelam contradições e conflitos de natureza diversas que envolvem diferentes atores, que são afetados pelas decisões de planejamento estatal.

¹⁸⁷ Reportagem 30 anos de Confins. Fluxo de passageiros em Confins nunca atingiu capacidade projetada. 02/01/2014. Disponível em: http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/01/02/internas_economia,484113/fluxo-de-passageiros-em-confins-nunca-atingiu-capacidade-projetada.shtml. Acesso em: Jan/2014.

A morfologia discursiva e política de espaço da Aerotrópole concebida para o Vetor Norte RMBH

A transferência dos voos, pelo extinto Departamento de Aviação Civil (DAC), atual Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), do Aeroporto da Pampulha para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves em 2005 significou bem mais do que uma mudança de rota de aeronaves e passageiros, ela trouxe rupturas significativas na morfologia do Vetor Norte da RMBH. Além da ruptura simbólica, os conflitos por divergências de interesses também se produziram. O espaço concebido para implantação do grande projeto Aerotrópole pelo governo do Estado necessitaria transformar ou romper simbolicamente o papel de outro lugar, o Aeroporto da Pampulha. A decisão da transferência materializada no governo de Aécio Neves foi justificada pela INFRAERO,

A data da transferência dos voos, 13 de março de 2005, foi definida em reunião entre a INFRAERO, Prefeitura de Belo Horizonte, antigo DAC, companhias aéreas e Governo do Estado de Minas Gerais. (...) O Diretor de Operações da INFRAERO na época, Brigadeiro Frederico Queiroz Veiga, ressaltou que a transferência foi importante para responder ao crescimento do número de passageiros nos aeroportos brasileiros, percebida a partir de 2004. O prazo para a transferência foi estabelecido pela Portaria nº 370 da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC. (INFRAERO, sd)¹⁸⁸

Ainda segundo a Infraero a transferência ocorreu aos poucos até a finalização das obras de duplicação da rodovia MG-010, que liga o Belo Horizonte ao AITN. Inicialmente o acordo de transferência de voos resultou em um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) firmado em 16 de outubro de 2009, entre a INFRAERO a Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de Minas Gerais (SEMAD), e o Ministério Público que restringiu no Aeroporto da Pampulha o movimento de aeronaves com mais de cinquenta assentos¹⁸⁹.

¹⁸⁸ Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/minas-gerais/aeroporto-de-belo-horizonte.html>. Acesso Maio 2014.

¹⁸⁹ Posteriormente foi alterado o número de assentos através de um aditivo que estabeleceu o pouso de aeronaves com no máximo 75 passageiros.

Além disso, o TAC estabeleceu que qualquer alteração na infraestrutura do Aeroporto da Pampulha deveria ser objeto de comunicação prévia ao SISEMA¹⁹⁰ para a análise de seus impactos ambientais. Para evitar qualquer “alteração de rota” que contrariasse o planejamento estatal, foi decidido que a Infraero deveria apresentar o Estudo Potencial de Incremento de Tráfego, implementar o Plano de Recuperação de Áreas Degradadas para toda a área do empreendimento e demais estudos ambientais e ainda formalizar o processo de regularização ambiental junto à Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável Central Metropolitana (Supram) (AGÊNCIA MINAS¹⁹¹).

No entanto, em 17 de março de 2010, os planos do governo mineiro se viram ameaçados, quando a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) após manifestações da Procuradoria Federal¹⁹² em reunião deliberativa de sua diretoria decidiu¹⁹³: "Declarar a nulidade da Portaria nº 993, de 27 de setembro de 2007, publicada no Diário Oficial da União de 18 de setembro de 2007, Seção 1, página 2". A referida portaria que regulamentava o TAC infringia a própria Lei de Criação da ANAC (11.182): "Considerando que as disposições da Portaria nº 993, de 27 de setembro de 2007, ao estipularem limitação sem fundamento em aspectos de segurança operacional ou de efetiva capacidade operacional da infraestrutura aeroportuária, contrariam o supracitado diploma legal".

Dito de outra forma, apenas critérios de segurança ou capacidade operacional podem ser utilizados para decisões de movimento aeroportuário. A ANAC reconheceu que no TAC que estipulou a limitação dos voos a exclusivamente regionais e taxi aéreo no Aeroporto da Pampulha havia irregularidade, pois os critérios utilizados para restringir a capacidade do Aeroporto da Pampulha foram de natureza político-econômica, com vistas ao desenvolvimento regional. Na visão da Agência, colocada em nota para explicar tal decisão, o Aeroporto comporta mais voos comerciais,

¹⁹⁰O Sistema Estadual de Meio Ambiente (Sisema) de Minas Gerais é formado pelos seguintes órgãos: Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (Semad), Instituto Estadual de Florestas (IEF), Instituto Mineiro de Gestão das Águas (Igam) e Fundação Estadual de Meio Ambiente (Feam).

¹⁹¹ Reportagem de 23 de Março de 2010. Disponível em:

<http://www.agenciaminas.mg.gov.br/noticias/sisema-notifica-infraero-para-garantir-acordo-sobre-aeroporto-da-pampulha/> Acesso Dez, 2012.

¹⁹² Notas PGFPF/ANAC nºs 142/2009, de 10 de setembro de 2009, e 162/2009, de 22 de outubro de 2009

¹⁹³ Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/decisoes/2010/DA2010-0049.pdf>

semelhantemente aos aeroportos Santos Dumont no Rio de Janeiro e Congonhas¹⁹⁴ em São Paulo, não haveria, portanto, a necessidade de tal restrição. A ANAC questionou ainda o fato do TAC ter sido assinada pela INFRAERO sem a sua participação.

Com tal medida, o Aeroporto da Pampulha poderia voltar a receber jatos maiores, mas essa questão provocou a reação imediata do governo de Minas, que viu seu grande projeto Aerotrópole ameaçado, como revela de forma bastante enfática, a fala destacada a seguir (Quadro 6) do governador Aécio Neves, no excerto da reportagem da Agência CNT de notícias publicada em 24/03/2010¹⁹⁵.

¹⁹⁴ O Aeroporto de Congonhas e Santos Dumont que possuem dimensões muito próximas ao Aeroporto da Pampulha tiveram um movimento aproximado em 2013 de cerca de 17 milhões e 9 milhões de passageiros respectivamente. O Aeroporto da Pampulha alcançou aproximadamente 1 milhão de passageiros em 2013, ou seja, encontra-se abaixo de sua capacidade de 2,2 milhões de passageiros. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>. Acesso Maio 2014.

¹⁹⁵ Disponível em: http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?n=7061

QUADRO 6

Anac libera Pampulha, mas Aécio diz que não implementa a medida

Aécio Neves, governador de MG: "Quero dizer de forma clara que essa decisão da Anac não poderá ser implementada"

O governador de Minas Gerais, Aécio Neves (PSDB), disse ontem que o Estado não permitirá o cumprimento da determinação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) de liberar pousos e decolagens de aeronaves de grande porte no aeroporto da Pampulha. **"Quero dizer de forma clara que essa decisão da Anac não poderá ser implementada. E não será"**, afirmou Aécio, alegando que a própria agência havia, dois anos e meio atrás, justificado a restrição por motivos de segurança, ambientais e econômicos. A utilização do aeroporto de Confins é o maior contencioso entre o governador mineiro e o governo federal.

Desde que assumiu, **Aécio procura direcionar projetos de desenvolvimento econômico para o chamado "vetor norte" de Belo Horizonte**. Entre 2004 e 2005, duplicou a rodovia que liga a cidade ao aeroporto de Confins, que leva o nome do avô, o presidente Tancredo Neves. Em seguida, lançou um projeto de "aeroporto indústria" em Confins, permitindo o uso da estrutura aeroportuária por empresas. E este ano transferiu a sede do governo para a periferia de Belo Horizonte, na rota do aeroporto.

Aécio lembrou que existe um termo de ajustamento de conduta (TAC) entre o governo estadual, o Ministério Público e a Infraero que proíbe alterações no funcionamento de Pampulha enquanto uma série de questões de segurança e de Meio Ambiente não forem solucionadas. **"A liberação por parte da Anac se torna inócua, porque nós respeitaremos esse Termo de Ajuste de Conduta"**, disse Aécio.

Aécio afirmou que discutiu o assunto no último dia 18 com a presidente da Anac, Solange Vieira, e no dia 19 com o ministro da Defesa, Nelson Jobim, em um evento em Itajubá (MG). Diz ter argumentado contra a liberação de Pampulha sem saber que a decisão já estava tomada. **"Ali iniciamos uma conversa sobre o assunto, mas vejo aqui que a decisão, segundo documento da Anac, havia sido tomada já no dia 17 de março. Então, na verdade, ela já havia tomado essa decisão no colegiado da Anac e enquanto esteve aqui, não disse que havia uma decisão"**, observou o governador.

Fonte: Agência CNT de notícias 24/03/2010. Organizado pela autora, grifo nosso.¹⁹⁶

Diante do impasse entre o Estado mineiro e a ANAC cerca de vinte dias depois foi realizada uma audiência pública requerida pelo deputado João Bittar (DEM-MG), na Comissão de Desenvolvimento Urbano realizada na Câmara dos Deputados em Brasília. Segundo reportagem da Agência Câmara de Notícias de 14/04/2010¹⁹⁷, a audiência contou com a presença de deputados e convidados que posicionaram-se contrariamente à decisão da ANAC, por criticarem que tal medida impetrada pela mencionada agência

¹⁹⁶ Disponível em: http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?n=7061. Acesso abr/2010

¹⁹⁷ Disponível em:

<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/146781-PARA-OPOSITORES,-ANAC-INVIABILIZOU-INTEGRACAO-REGIONAL.html>

prejudicaria os planos de integração regional do governo mineiro. O referido deputado afirmou que, “A Anac tomou uma decisão que não acompanha as preocupações com o desenvolvimento econômico”. Em consonância com João Bittar o subsecretário de Desenvolvimento Econômico do Estado, Luiz Antônio Athayde afirmou,

(...) que a nova regra contraria a prioridade dada pelo governo ao desenvolvimento da região do Aeroporto de Tancredo Neves, em Confins, região metropolitana de Belo Horizonte. Além da construção de uma malha viária, o governo investiu na construção do centro administrativo do estado nas proximidades de Confins, a fim de desenvolver a região. Athayde apontou ainda a existência de cerca de 130 inconformidades que vedam o uso do aeroporto de Pampulha para pousos e decolagens de aviões de grande porte. Segundo ele, o aeroporto, construído na década de 30, não tem condições de ser ampliado. Além disso, argumentou, os voos nacionais prejudicariam as linhas com destino às pequenas cidades mineiras. Ele destacou ainda que o estado teve esforço logístico para, ao longo dos últimos dois anos, transferir as linhas nacionais para o aeroporto de Confins, mantendo apenas os regionais na Pampulha. (Agência Câmara de Notícias, 14/04/2010)

Além do subsecretário Luiz Antônio Athayde deputados e representantes de classe presentes na audiência pública também se pronunciaram criticando a posição da ANAC ressaltando que a estrutura existente desde 2007 favorecia a expansão industrial da região de Confins, e que a mudança criou um impasse para uma situação que já estava resolvida por isso segundo os críticos a ANAC teria errado ao decidir liberar a tráfego aéreo na Pampulha sem estar em acordo mútuo com órgãos de governo.

Diante de tal pressão política, a ANAC voltou atrás, durante a audiência pública encerrou a polêmica de sua decisão através da fala de seu superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado, Juliano Alcântara Norman, que segundo a referida reportagem, afirmou durante a audiência que a decisão de liberar o aeroporto da Pampulha para voos nacionais ocorreu por causa de "um erro de comunicação da agência", que o órgão teria falhado ao não informar claramente sua intenção e que a circulação na Pampulha ficaria paralisada até que fosse definido, pela Aeronáutica e pela Infraero, os critérios técnicos para a exploração do aeroporto. "Caberá ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo da Aeronáutica fazer a avaliação da segurança e de navegação aérea do aeroporto, decisão que será integralmente acatada

pela Anac; e caberá à Infraero avaliar a capacidade operacional do aeroporto, o que será auditado pela Anac".

Apesar da força política que manteve os voos no Aeroporto de Confins, a discussão sobre Aeroporto da Pampulha versus Aeroporto de Confins continuou. No nível municipal, foi então realizada uma audiência pública, solicitada pelo vereador Fábio Caldeira (PSB), em 20 de março de 2012, na *Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário da Câmara Municipal de Belo Horizonte* para discutir sobre a revitalização do Aeroporto da Pampulha. Segundo nota divulgada sobre a audiência através da Superintendência de Comunicação da Câmara, para Caldeira deve-se estabelecer um sistema integrado de complementaridade entre os dois aeroportos. O parlamentar teria lembrado que "todas as grandes metrópoles do mundo têm mais de um aeroporto".

A referida nota ressalta ainda a participação com ampla discussão de diferentes atores contrários e a favor da ampliação do PLU, dentre os favoráveis destacam-se os representantes do movimento que propõe a volta de voos diretos da Pampulha aos aeroportos de Congonhas (SP), Santos Dumont (RJ) e Brasília. Dentre eles estiveram o presidente do Instituto Brasileiro de Executivos de Finanças (IBEF) em Minas Gerais e da Associação dos Economistas de Minas Gerais (ASSEMG), Carlos Alberto Teixeira, seus argumentos basearam-se no tempo e no custo do deslocamento até Confins, no aumento da demanda gerado por grandes eventos como a Copas do Mundo, e no maior poder aquisitivo da população, que popularizou as viagens aéreas no país.

Os defensores do PLU destacaram também que a oferta de pontes-aéreas fomentaria os investimentos e negócios na Região Metropolitana, uma vez que poderia proporcionar ganho de tempo e economia para os usuários. O superintendente da Infraero responsável pelo aeroporto da Pampulha, Silvério Gonçalves, afirmou que o nível de segurança da pista é satisfatório, no entanto reconheceu que no Aeroporto da Pampulha há limitações do pátio e do terminal, que não comportam grande movimento de aeronaves e passageiros.

Por outro lado, a nota também destacou que estiveram presentes na audiência representantes de associações de moradores de diversos bairros do entorno aeroportuário que se posicionaram contrários ao possível aumento do número de vôos e ao retorno dos jatos de maior porte ao Aeroporto da Pampulha. Os representantes ressaltaram os transtornos relacionados ao trânsito, a insuficiência de vagas de

estacionamento, a poluição sonora e atmosférica produzida pelas aeronaves, e o risco de acidentes. Além disso, devido à elevada densidade populacional do entorno, os representantes solicitaram que qualquer projeto para o aeroporto incluía a aplicação de medidas compensatórias e mitigadoras, com vistas à redução dos impactos sobre a vizinhança, uma vez que o aeroporto se encontra em área urbana de elevada densidade populacional.

Outros vereadores e atores interessados na discussão também participaram da audiência dentre eles o vereador Iran Barbosa (PMDB), que defendeu a utilização da Pampulha apenas para a aviação regional e executiva; Leonardo Mattos (PV), que reforçou a necessidade de se levar em conta todos os aspectos envolvidos e levantou a questão da acessibilidade; e Geraldo Félix (PMDB), que ressaltou a importância da participação da Câmara Municipal nas decisões que afetam a vida da cidade; além do secretário municipal adjunto de desenvolvimento econômico e representantes da Associação Brasileira de Agências de Viagem (ABAV) e do BH Conventions & Visitors Bureau.

A referida audiência pública também contou com a participação do subsecretário de investimentos Estratégicos da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Luiz Antônio Athayde, ele novamente ressaltou assim como na audiência pública anterior que o governo do Estado, teria planos de desenvolvimento da aviação regional para o Aeroporto da Pampulha, que envolvem a ligação da capital a cidades do interior, e justificou a prioridade do Estado para os investimentos em Confins, como aponta a nota citada,

Luiz Antônio Athayde prioriza os investimentos na ampliação de Confins, elemento fundamental no planejamento macroestrutural de desenvolvimento do Vetor Norte, que refletirá no desenvolvimento econômico da Região Metropolitana de BH e do Estado como um todo.

De acordo com o subsecretário, as ações previstas, articuladas em torno da Cidade Administrativa, Linha Verde e Aeroporto Internacional, incluem investimentos em sistema viário e mobilidade urbana, atração de indústrias e empresas de tecnologia e implantação de centros de convenções. Lembrando que já existem alternativas de voos da Pampulha para outras capitais, com escala em cidades do interior, ele afirmou que o plano não exclui a modernização e requalificação do terminal da Pampulha, que continuaria a operar no setor de voos regionais e aviação executiva, setores fundamentais para o turismo de negócios e o desenvolvimento econômico da capital.

(Superintendência de Comunicação da Câmara, 20/03/2012¹⁹⁸)

Dessa vez, na referida audiência pública com a fala em sintonia com a proposta do Estado o superintendente regional da Infraero em Minas Gerais, Mário Jorge Oliveira, também participou da reunião e fez um pequeno balanço sobre as obras de reforma do terminal I de Confins e do projeto para implantação do Terminal II. Já as diretrizes para o Aeroporto da Pampulha de acordo com o referido superintendente envolveriam a expansão das linhas regionais que operam na Pampulha, para ampliação o número de cidades atendidas, e ações de modernização¹⁹⁹ do Aeroporto.

Ainda de acordo com a referida nota, diante da diversidade de argumentos e posições a audiência pública foi encerrada, com a promessa de encaminhamento para a realização de um seminário com a participação de diversos atores interessados para o aprofundamento e ampla discussão na busca por um consenso, assim como seria feito um pedido de criação de uma Comissão Especial para o acompanhamento do debate que envolve a análise do "estudo realizado pela Infraero sobre as possibilidades de ampliação e modernização do Aeroporto da Pampulha, que vai servir de base para a liberação ou não de novos voos, e a revisão do Plano Diretor para o local, que será feita conjuntamente com os governos estadual e municipal, contemplando todos os aspectos envolvidos" (Superintendência de Comunicação da Câmara, 20/03/2012).

Diante de tal embaraço, com base em um convênio firmado entre o Estado de Minas Gerais, a Prefeitura de Belo Horizonte e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), no final de 2011²⁰⁰, o governo do Estado por meio da Subsecretaria de Investimentos Estratégicos da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SEDE), assinou em 05 de dezembro de 2012, um contrato de doação de recursos da Agência de Comércio e Desenvolvimento dos Estados Unidos (USTDA em Miami), durante a cúpula de Aviação Civil da América Latina e Caribe, com a

¹⁹⁸ Disponível em: <http://www.cmbh.mg.gov.br/noticias/2012-03/camara-vai-aprofundar-o-debate-sobre-revitalizacao-do-aeroporto>. Acesso: Agosto/2012

¹⁹⁹ No projeto de modernização destacam-se: a construção da nova torre de controle, revitalização das subestações de energia elétrica e do terminal de passageiros, recuperação do pavimento e do sistema de iluminação, e a previsão de aproveitamento da área hoje ocupada pelo Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR), que irá se transferir para Lagoa Santa, para a expansão das operações.

²⁰⁰ "Foi assinado em dezembro de 2011, um Acordo de Cooperação Técnica, entre o Governo de Minas, a Prefeitura de Belo Horizonte e a Infraero para viabilizar o Plano Diretor do Aeroporto da Pampulha. Coube ao Estado de Minas Gerais prover os estudos, contratar e financiá-los." (Agência Minas, 06/12/2012)

justificativa de assegurar recursos para o desenvolvimento de estudos sobre o Aeroporto da Pampulha, que permitiria a atração de novas empresas e centros de serviços e a consequente geração de empregos no entorno do aeroporto. Conforme afirmou o subsecretário Luís Antônio Athayde,

“O Plano Macroestrutural do Vetor Norte pretende transformar Belo Horizonte na cidade brasileira com a melhor conectividade aérea do Brasil. Neste contexto, o Aeroporto da Pampulha terá o papel de se transformar em um *hub* para voos regionais e para apoiar a aviação executiva”, avaliou Athayde. Segundo ele, a partir da conclusão dos estudos, previsto para o trimestre de 2013, “os estudos vão estimular a atração de grandes empresas para o entorno do aeroporto, interessados na grande conectividade que está nascendo em Belo Horizonte”, disse ele. (Agência Minas, 06/12/2012)²⁰¹

Após a realização dos estudos, em outubro de 2013, o governador Antônio Anastasia deu fim ao impasse quando apresentou o novo Plano Diretor do Aeroporto da Pampulha ao ministro chefe da Secretaria da Aviação Civil (SAC), Moreira Franco.

Na ocasião Anastasia deixou bem clara a intenção do Estado de fomentar a partir do desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária o desenvolvimento econômico da RMBH, com vistas ao aumento de sua competitividade e a atração de novos investimentos para o Vetor Norte. Tal medida reserva ao Aeroporto da Pampulha o papel, complementar ao AITN, de referência da aviação regional e executiva no Estado. Além de acabar com o fantasma de competição com o Aeroporto de Confins, destinado como centro da Aerotrópole aos voos interestaduais, internacionais e de carga. O alinhamento de discurso entre o governo estadual e o governo federal fica claro na fala do governador Antônio Anastasia e do ministro-chefe da Secretaria de Aviação Civil (SAC) Moreira Franco,

"Sempre digo que a questão do aeroporto para nós mineiros é muito relevante na medida em que Minas Gerais, por não ser servida por porto marítimo, precisa muito dos aeroportos para ter um desenvolvimento econômico cada vez mais integrado e moderno. Esse estudo foi, agora, entregue ao ministro Moreira Franco e à Infraero, demonstrando o papel complementar da

²⁰¹ <http://www.desenvolvimento.mg.gov.br/pt/ajuda/story/1059-governo-de-minas-gerais-recebera-recursos-para-desenvolver-o-aeroporto-da-pampulha->

Pampulha, exatamente como aeroporto destinado à aviação regional e à aviação executiva”, ressaltou o governador.

O ministro da Aviação Civil, Moreira Franco, destacou que o plano de desenvolvimento apresentado colocará a Pampulha como referência na aviação regional e executiva. “Hoje, temos a segunda frota do mundo, e queremos e precisamos ter aqui uma referência de inovação, de transformação, porque o compromisso do governador Anastasia é fazer do Estado de Minas Gerais um pólo capaz de liderar o processo de aumento da competitividade, da produtividade no país pela inovação, para que possamos ter ali um aeroporto que possa sinalizar aos outros, que estão sendo criados no Brasil para a aviação executiva, um grande apoio, um grande *hub* para a aviação regional”, afirmou o ministro.

Outro objetivo é ampliar o potencial da Pampulha para tornar-se um novo indutor da economia da capital mineira e permitir a atração de grandes empresas, que dependem da aviação executiva. Além disso, o Aeroporto de Belo Horizonte poderá abrigar, em maior escala, empresas do segmento de manutenção para aeronaves de médio e pequeno porte podendo gerar cerca de três mil empregos diretos²⁰² de alta capacitação. (Agência Minas, 01/10/2013)²⁰³

É importante destacar que como parte das estratégias para o desenvolvimento do grande projeto Aerotrópole, o Aeroporto da Pampulha seria um competidor para Confins se tivesse um desempenho próximo ao do Aeroporto de Congonhas que transporta cerca de dezessete milhões de passageiros por ano. Essa preocupação se reflete na falado subsecretário Luís Antônio Athayde, em entrevista ao Jornal O Tempo de 01/10/2013,

“Seria algo insensato se mantivéssemos a região metropolitana de Belo Horizonte para ser uma área de competição global tendo dois aeroportos concorrendo entre si”, diz. “Nosso foco agora é na aviação executiva. Precisamos preparar a Pampulha para receber jatos desse porte do exterior para atrair grandes empresas que não querem mais ir para o Rio de Janeiro ou São Paulo. Isso trará uma grande dinâmica para Belo Horizonte e garantirá a geração de mais empregos qualificados”. (JORNAL O TEMPO, 01/10/2013)

O Aeroporto da Pampulha representou também para o processo de privatização recentemente realizado do AITN, sobre o qual discutiremos adiante, uma ameaça, nomeada por economistas, "Risco Pampulha", aos planos dos governos federal e

²⁰²Atualmente o Aeroporto da Pampulha gera cerca de dois mil empregos diretos.

²⁰³<http://www.agenciaminas.mg.gov.br/noticias/anastasia-entrega-ao-governo-federal-plano-para-desenvolvimento-do-aeroporto-da-pampulha/>

estadual, uma vez que até mesmo os investidores interessados no Aeroporto de Confins temiam uma mudança na política aérea que reacendesse a concorrência entre ambos. Por isso, o Plano Diretor da Pampulha entregue pelo Estado ao governo federal foi também uma sinalização para potenciais investidores.

Como ressalta a Reportagem do Jornal Folha de São Paulo, em 12/09/2013, publicada antes mesmo da entrega do Plano, para garantir o sucesso do leilão dos aeroportos o governo federal daria garantias aos operadores interessados no AITN, de que eles "não sofreriam concorrência desleal" do Aeroporto da Pampulha. Segundo a referida reportagem a informação foi dada pela Ministra Chefe da Casa Civil Gleisi Hoffmann em reunião com representantes da Fraport²⁰⁴, operadora do aeroporto de Frankfurt na Alemanha e que a teria procurado em agosto durante uma escala que ela fazia ao retornar da China. Na ocasião a referida ministra teria dito, "Disse a eles que não haverá concorrência desleal", ainda segundo o Jornal,

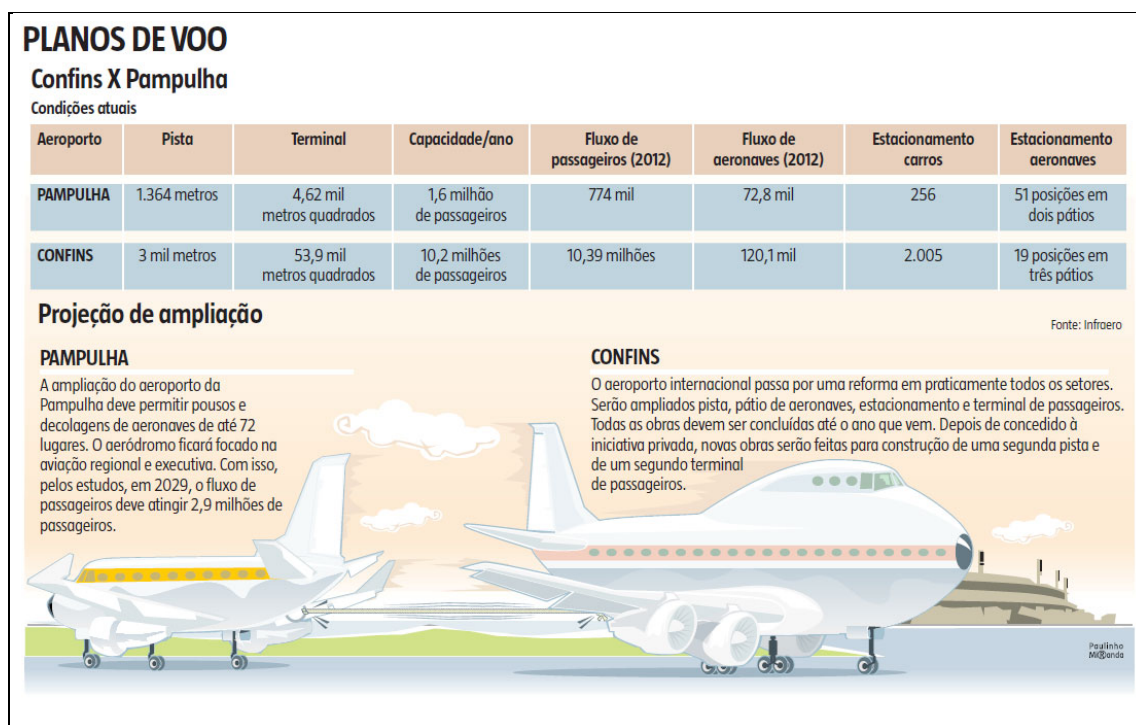
A Folha apurou que a garantia será dada nos próximos dias por meio do Plano Diretor da Pampulha, que será protocolado na ANAC e dirá que Pampulha não pode receber aviões com capacidade acima de 70 passageiros e será um aeroporto regional. O documento definirá ainda que Pampulha terá capacidade para até 3 milhões de passageiros por ano até 2029 - nem 10% do previsto para Confins. (JORNAL FOLHA DE SÃO PAULO, 12/09/2013)²⁰⁵

Apresentamos a seguir os dados referentes à posição atual dos dois terminais e os planos que envolvem a ampliação dos mesmos. A partir dos dados é possível observar que com a força do poder político a "guerra" foi vencida por Confins. (Figura 15)

²⁰⁴A Fraport integra o consórcio que venceu o leilão do AITN cerca de dois meses depois.

²⁰⁵Reportagem intitulada, *Por sucesso em leilão, plano protege aeroporto de Confins de concorrer com o da Pampulha*. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2013/09/1340744-plano-protege-confins-de-concorrer-com-pampulha.shtml>. Acesso: Outubro de 2013.

Figura 15
Confins x Pampulha



Fonte dos dados: Infraero

Fonte da figura: Jornal Estado de Minas(s/d)

A nota técnica da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SEDE) de 20/08/2013, intitulada Estudo de Desenvolvimento Diagnóstico do Sítio Aeroporto Carlos Drummond de Andrade Pampulha, ressalta que o Plano Macro Estrutural do Vetor Norte e também o Estudo intitulado "*Múltiplos Aeroportos em Regiões Metropolitanas no Mundo- Implicações do AITN e PLU na RMBH*", recomendavam enfaticamente, que caso o governo buscasse alcançar êxito na estratégia de diversificação de sua estrutura econômica, deveria manter seu foco em setores da nova economia, e especificamente deveria explorar o arranjo e a operacionalidade da infraestrutura aeroportuária presente na RMBH.

Segundo a referida nota "era crucial o comprometimento das autoridades em não deixar florescer dois *hubs* aéreos próximos". Para tanto, o AITN deveria concentrar e ampliar os voos das malhas aéreas nacional e internacional, e também nas operações de carga. Já o PLU deveria expandir e consolidar a malha aérea da aviação regional de forma mais agressiva e também impulsionar a aviação geral e executiva através da implantação de serviços de imigração e aduana.

Diante dessas recomendações a partir do Acordo de Cooperação Técnica nº 007/2011/001, firmado entre a SEDE, a Prefeitura de Belo Horizonte e a Infraero, o governo então elaborou o estudo de revisão do plano diretor do Aeroporto da Pampulha, intitulado, *Estudo para o desenvolvimento do Aeroporto Carlos Drummond de Andrade PLU*, financiado através de uma doação da Agência de Comércio e Desenvolvimento dos Estados Unidos (USTDA). O estudo foi realizado pela consultoria KED Group, da Carolina do Sul EUA. Segundo a referida a nota o plano recomenda a expansão ordenada do aeroporto, com foco na aviação executiva, geral e regional para os próximos vinte anos, e foi executado no sentido de manter a complementaridade entre o AITN e o PLU.

Em recente entrevista o idealizador do grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte Jonh Kasarda não apenas endossou tal decisão, como também sugere o fechamento do Aeroporto da Pampulha,

Estudos apontaram algumas recomendações. Pode se ter um aeroporto regional, para pequenas aeronaves, com aviação executiva, táxi aéreo, ou mesmo fechar o terminal e se construir um centro de serviços. Existem pessoas que gostariam de ter no terminal um aeroporto robusto, com voos para aviões com mais de 70 lugares. Na minha opinião, isso é um grande erro. O Aeroporto da Pampulha é congestionado, perigoso e feio. Não causa boa impressão em quem chega, não pode ser a primeira e a última coisa que quem visita Belo Horizonte veja. Confins não continuará a crescer se Pampulha tiver voos comerciais, porque as pessoas trocarão a qualidade do aeroporto Tancredo Neves pela conveniência e proximidade da Pampulha. Serão concorrentes. Do ponto de vista da Aerotrópolis, não é bom dividir o mercado, até porque uma das coisas que mais se precisa em Confins é aumentar o número de voos, e se tiver que dividir com a Pampulha, não será bom. Não podemos tirar o foco de Confins. (Jornal Hoje em Dia, 16/06/2014²⁰⁶)

A fala de Kasarda demonstra que a metrópole para ser vendida não pode estar associada à produção do espaço em seu movimento histórico ou à memória da cidade construída em seu cotidiano, ao contrário, deve estar associada à beleza urbanística, segurança, fluidez e rapidez dos fluxos de pessoas e mercadorias, a competitividade deve ser levada às últimas conseqüências, mesmo que seja necessário negar a geografia

²⁰⁶ Reportagem intitulada *Aerotrópolis de Confins começa a atrair novos negócios*. Disponível em: <http://www.hojeemdia.com.br/noticias/economia-e-negocios/aerotropole-de-confins-comeca-a-atrair-novos-negocios-1.248269>

histórica da cidade. Vale lembrar ainda que o Aeroporto da Pampulha atualmente gera cerca de dois mil empregos diretos.

A concepção da Aerotrópole da RMBH



Foto 11- AITN - Antes da expansão.

Fonte: SEDE. Apresentação sobre Aeroporto Indústria, 2009.



Foto 12- AITN - Depois da expansão.

Fonte: SEDE. Subsecretaria de Investimentos Estratégicos, 2013.

A Aerotrópole é o coração desse espaço físico que vai emergindo como símbolo da *polis* globalizada no século atual. É a nova centralidade que surge tendo um aeroporto internacional de excelente reputação como o principal motor de sua dinâmica econômica. (MINAS GERAIS-SEDE, 2014, pág. 4)

Cidades como Frankfurt, Chongqing, Denver, Yekateringburg, Dallas/Fort Worth, Chegngdu e Bagalore apresentam uma série de pontos em comum. São cidades globais e inteligentes situadas no interior de seus países, que contaram com a expansão territorial (e de seus arredores) bem planejada e que possuem aeroportos espetaculares. A opção por Belo Horizonte será a melhor decisão para aqueles que desejam ter uma presença competitiva, em setores da nova economia, tanto no Brasil como na América do Sul nas próximas décadas. (MINAS GERAIS-SEDE, 2014, pág. 5)

O Estado de Minas Gerais iniciou a trajetória de planejamento e concepção da Aerotrópole RMBH ainda no final dos anos de 1990. Como apontou Ramos (2013, pág. 50),

As conversas para retomada do potencial do AITN tomaram vigor quando dois executivos da Minas Gerais Participações (MGI), estatal que participa na “formação acionária de empresas situadas no território mineiro, em fase de instalação, modernização ou expansão e em projetos de desenvolvimento regional de interesse público” (MINAS GERAIS PARTICIPAÇÕES, [s.d.]), iniciaram conversas com um consultor espanhol para discutir a questão de zonas alfandegadas no mundo. Segundo o entrevistado Accacio Fernandes, isso ocorreu no final da década de 90. A grande contribuição do consultor foi enfatizar que seria um erro histórico a ocupação desordenada do entorno do AITN, dando os primeiros *insights* para a possibilidade de construção de uma aerotrópolis. (RAMOS 2013, pág. 50)

Como vimos no capítulo 2 e 3 desta tese, com a ruptura provocada pelo neoliberalismo que atingiu o mundo através da economia globalizada a estratégia de inserção competitiva, inovação e tecnologia contida na nova economia fundamentalmente transformou o papel do Estado. Transformou porque fez o Estado assumir o papel de articulador responsável pela visibilidade das cidades, para tanto o Estado lança mão das estratégias competitivas calcadas no desenvolvimento das infraestruturas que sejam capazes de atrair investimentos para geração de riquezas e é nesse contexto que se insere a estratégia da Aerotrópole Belo Horizonte. Segundo a

Subsecretaria de Investimentos Estratégicos, o estudo inicial ao qual Ramos se referiu intitula-se *Estudo do "HUB" logístico do AITN* e foi elaborado pelo Prof. Juan Torrents Tolosa em 1998. A proposta do consultor passou a nortear o planejamento da Secretaria de Desenvolvimento do Estado de Minas Gerais.

É interessante notar que em 2001 quando era presidente da Câmara dos Deputados, Aécio Neves assumiu interinamente por três dias a presidência da República no governo de Fernando Henrique Cardoso, foi então que assinou²⁰⁷ a medida provisória em 28/06/2001 que criou os aeroportos indústria no Brasil. Dentre eles estão o Aeroporto de São José dos Campos, o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Belo Horizonte, o Aeroporto do Galeão Antônio Carlos Jobim, no Rio de Janeiro, e o Aeroporto de Petrolina, em Pernambuco.

Podemos afirmar que o aeroporto indústria foi o projeto embrionário da Aerotrópole. Em 2003 com a implementação da plataforma de governo, Choque de Gestão, no Governo de Aécio Neves, o aeroporto indústria passou então integrar o Projeto Estruturador da Plataforma Logística de Comércio Exterior, como um de seus principais elementos, pois sua presença dentro do sítio aeroportuário tem entre objetivos a atração de uma cadeia produtiva de outras empresas para o entorno aeroportuário como ocorreu em outros aeroportos no mundo²⁰⁸.

O desenvolvimento do projeto passou então a se complexificar quando o Estado contratou o prof. John D. Kasarda que através de um estudo definiu as macrodiretrizes para o desenvolvimento do AITN. O estudo denominado *The Tancredo Neves Industrial Airport: Strategic Guidelines and Development Actions* foi entregue ao governo de Minas Gerais em 2005.

O entrevistado²⁰⁹ superintendente de projetos especiais da Subsecretaria de Investimento Estratégico da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Danilo Colares sintetiza a aproximação e relação do Governo de Minas com o referido professor na concepção do grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte,

²⁰⁷ Cf. Reportagem do Jornal do Comércio Recife, 29/06/2001, intitulada *Quatro aeroportos terão zona industrial livre de impostos*. Disponível em: http://www2.uol.com.br/JC/_2001/2906/ec2906_8.htm. Acesso: Abril de 2011.

²⁰⁸ O primeiro e maior exemplo de aeroporto indústria bem sucedido no mundo é o aeroporto "Fort Worth Alliance", desenvolvido em uma *joint venture* entre a cidade de Fort Worth, a Administração Federal de Aviação dos EUA (FAA – Federal Aviation Administration) e a empresa privada Hillwood Development. Implementação e desenvolvimento de aeroportos industriais. (SILVA, 2008, pág. 13)

²⁰⁹ Entrevista realizada em 24/05/2013 na Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais.

Desde 2003, o Estado se empenhou nessa ideia, na implementação de uma zona de desenvolvimento especial no entorno do aeroporto e vem implementando essa ideia. No primeiro momento foi trazer o professor Johnny Kasarda, da Universidade da Carolina do Norte que é o mentor do conceito Aerotrópole é o nosso padrinho aqui. Ele está com o Estado, é consultor do Estado desde 2003. Ele entregou o primeiro trabalho que foi a conceituação da Aerotrópole, em 2003, e a gente vem seguindo aí essas primeiras recomendações, sem dúvida ajustando à realidade brasileira, mas buscando outras opiniões, mas sempre no rumo de implementar a Aerotrópole. Então, foi planejado. Você vai ver que tudo foi planejado, nada aconteceu por acaso.

A função do aeroporto indústria (AI) se caracteriza por ser uma área dentro do sítio aeroportuário (Figura 16) sob regime especial de entreposto aduaneiro industrial autorizado pela Receita Federal, onde é possível que empresas de setores industriais não poluentes e intensivos em tecnologia e conhecimento como aeroespacial, equipamentos microeletrônicos, tecnologia da informação e biotecnologia, se instalem para produzir itens com alto valor agregado e que dependem da agilidade proporcionada pelo modal aéreo. As empresas instaladas no AI podem produzir com total suspensão tributária no nível federal, estadual e municipal, para importação e exportação. As empresas cadastradas na Receita Federal poderão também utilizar o recinto alfandegário para armazenar máquinas ou equipamentos mecânicos, eletromecânicos, eletrônicos ou de informática, provisões de bordo de aeronaves utilizadas no transporte comercial internacional, partes, peças, materiais de reposição, manutenção e reparo de aeronaves, equipamentos e instrumentos de uso aeronáutico.

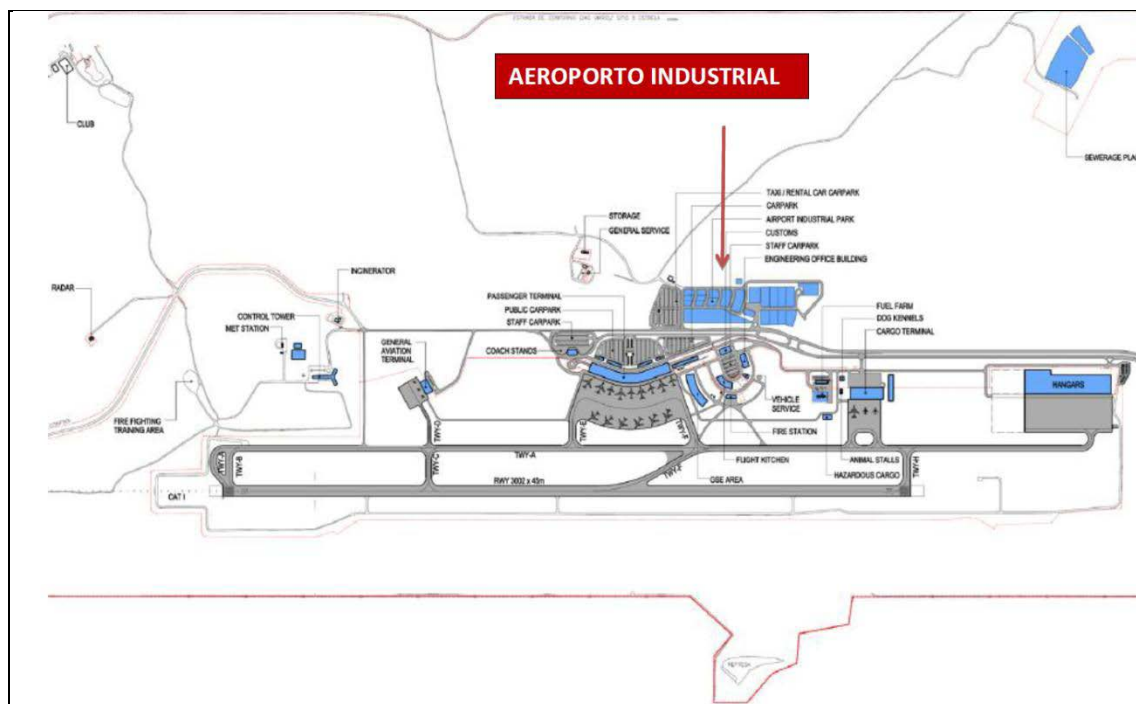
A Secretaria da Receita Federal através da Instrução Normativa SRF nº 241, de 6 de novembro de 2002, define as diretrizes para que as empresas operem no aeroporto indústria. Entre os anos de 2006 e 2008 as empresas mineiras Clamper e Nanum Nanotecnologia, fabricantes de dispositivos eletroeletrônicos, funcionaram como projeto piloto no terminal de cargas (TECA) do AITN.

Em março de 2014, o Aeroporto Indústria do AITN foi inaugurado como primeiro do gênero no Brasil, pelo ex- governador Antônio Anastasia, em uma área de 46 mil metros quadrados, depois de trezes anos desde que Aécio Neves assinou a medida provisória de sua criação. De acordo com reportagem da Agência Minas de 14/03/2014, intitulada *Primeiro aeroporto industrial do Brasil é inaugurado em Minas*

*Gerai*s²¹⁰, o Governo de Minas investiu dezessete milhões de reais, com a promessa de atrair cem milhões de reais em investimentos²¹¹ por meio da Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (CODEMIG).

Figura 16

Localização do AI no sítio aeroportuário.



Fonte: SEDE, 2013.

Durante a cerimônia de inauguração, foi assinado o memorando de entendimento entre o Governo de Minas e dezessete instituições²¹² para o desenvolvimento e

²¹⁰ Disponível em: <http://www.agenciaminas.mg.gov.br/noticias/primeiro-aeroporto-industrial-do-brasil-e-inaugurado-em-minas-gerais/>

²¹¹ O investimento foi destinado à construção e implementação da infraestrutura do espaço que conta com oito mil metros quadrados de área construída, dividida em 4.456 mil metros quadrados do entreposto e 3.619 metros quadrados destinado à área de manobra. O espaço construído para o AI é destinado à Receita Federal, ao administrador do Aeroporto Industrial e possui um depósito de insumos na entrada e saída, bem como área de apoio para as empresas que se instalarão no local, onde poderão operar nove lotes, que podem ser ocupados por até nove empresas.

²¹² São elas: Acrotech Sementes e Reflorestamento Ltda, Amyris Brasil Ltda, Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A, Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), The Boeing Company, Boeing Brasil Serviços Técnicos Aeronáuticos Ltda, Byogy do Brasil Ltda, Camelina Company Brasil, Companhia Mineira de Açúcar e Álcool, Consórcio AeroBrasil, Curcas Diesel Brasil Ltda, Embraer, Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de

consolidação da Cadeia Produtiva de Bioquerosene para a Aviação no Estado de Minas Gerais. Segundo a referida reportagem o AITN o será primeiro aeroporto “verde” do Brasil, assim Minas Gerais se tornará a primeira plataforma integrada de produção de BioQAv²¹³ brasileira. Durante a cerimônia de inauguração participaram também representantes de instituições financeiras nacionais e internacionais e representantes das principais companhias aéreas que atuam no Brasil. Ainda segundo a referida reportagem na cerimônia foi apresentado o Masterplan Econômico (ME), uma espécie de síntese de todos os demais estudos e planos desenvolvidos desde que foi lançado o Plano Macroestrutural. Segundo a SEDE cerca de vinte empresas manifestaram-se interessadas em se instalar no Aeroporto Indústria (Fotos 13 e 14) dentre elas as que participaram do projeto piloto.



Foto 13: Aeroporto Indústria e LMG800 em obras.

Fonte: França, B. L. P. de O. Março - 2014.

Minas Gerais (Faemg) e Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg). (Agência Minas, 14/03/2014)

²¹³Segundo a referida reportagem, "O BioQAvdrop-in é todo biocombustível que possa ser misturado com combustível fóssil numa proporção definida sem requerer adaptação no avião ou nas turbinas".



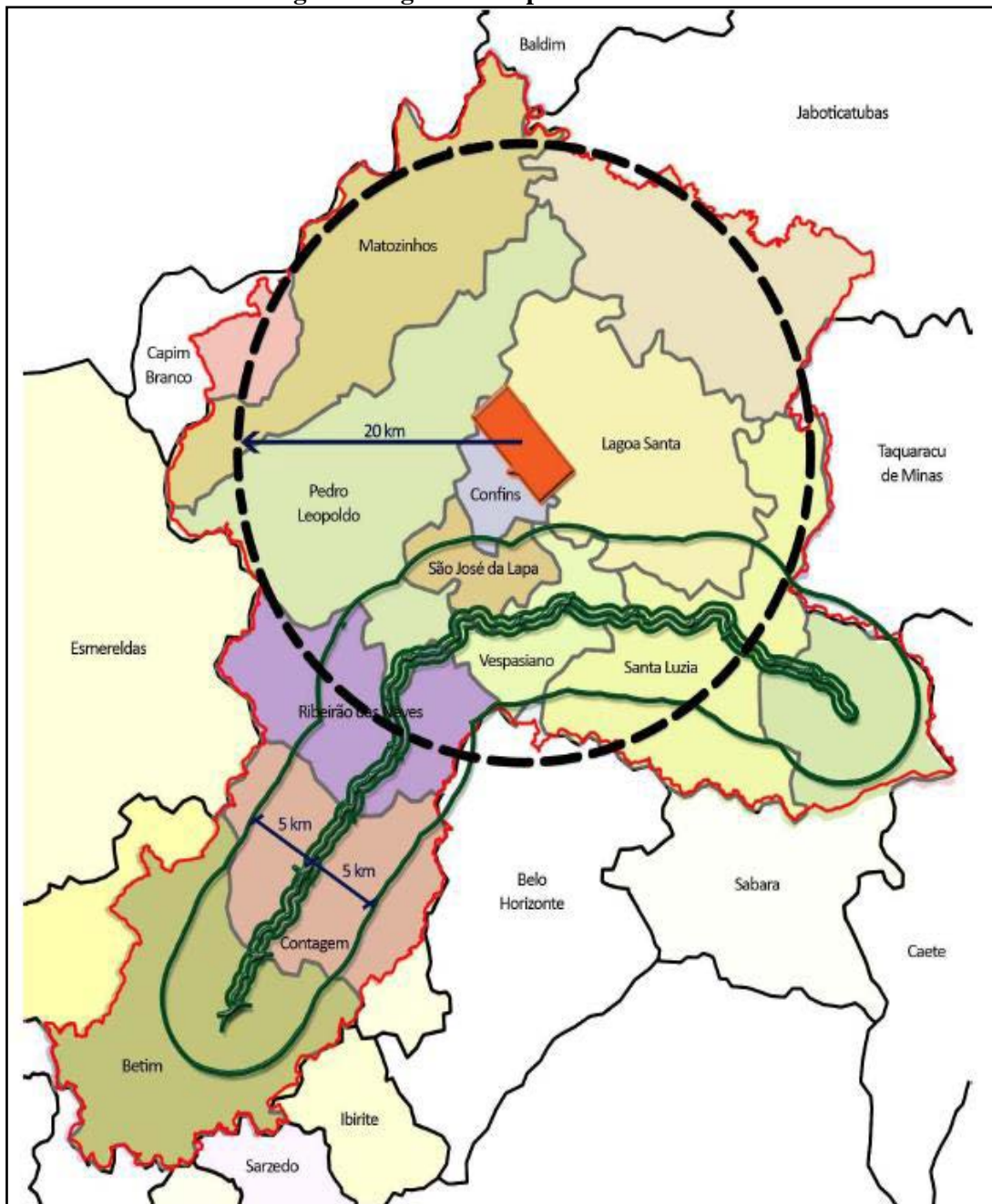
Foto 14: Aeroporto Indústria, após a inauguração.

Fonte: França, B. L. P. de O. Junho - 2014.

Com a justificativa de que se trata de uma questão de competição global, o grande projeto Aerotrópole cresceu e ganhou força, o Plano Macroestrutural do Vetor Norte foi incorporado aos Planos Mineiros e passou então a direcionar todos os investimentos do Estado na RMBH. A sua área de abrangência envolve treze municípios entre os trinta e quatro que compõe a RMBH (Figura 17). Do ponto de vista institucional, muito embora a palavra Aerotrópole não tenha sido utilizada até a privatização²¹⁴ do AITN, sabemos que o referido plano passou a ser formalizado nos Planos Mineiros como *HUB* Logístico, a partir de 2007, como vimos no capítulo 3 desta tese, a partir do direcionamento dos investimentos estatais em infraestrutura aeroportuária, associada ao alcance dos objetivos de desenvolvimento econômico calcado na competitividade, tecnologia e inovação.

²¹⁴ No início do ano de 2012, foram vendidos para consórcios privados cinquenta e um por cento das ações dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília por valores que ultrapassaram a expectativa do governo e do mercado, alcançando cerca de vinte e cinco bilhões de reais, com ágio de até seiscentos por cento sobre o lance mínimo. A concessão ocorreu por meio da criação de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE)²¹⁴, o que alguns especialistas apontam como novo nome para a já conhecida “fórmula mágica” parceria público-privada. Segundo o presidente da Infraero, Antônio Gustavo do Vale, os quarenta e nove por cento dos dividendos que pertencem a Infraero, decorrentes da sociedade serão destinados à ampliação dos demais aeroportos da empresa principalmente os deficitários.

Figura 17
Municípios pertencentes ao Plano Macroestrutural do Vetor Norte - Corredor Multimodal de Tecnologia da Região Metropolitana de Belo Horizonte



Fonte: In: Plano Macroestrutural, SEDE, 2011.

A expectativa do Estado é bastante objetiva em privilegiar o espaço econômico: os planos subsequentes para a implantação da Aerotrópole tiveram como objetivo principal a integração da infraestrutura, para diminuir o tempo de movimentação de

produtos e pessoas. Com esse objetivo o Estado passou a investir em diversos empreendimentos associados que pudessem viabilizar a consolidação da RMBH como um pólo avançado de logística no cenário nacional e internacional. Como sintetiza o *Masterplan Econômico*,

Ancorado em uma estratégia econômica voltada para bens e serviços de alto valor agregado, o trabalho é suportado por uma plataforma customizada de infraestrutura tendo o AITN com o seu principal equipamento. Este Plano possibilitou o ordenamento de toda a ocupação do solo sob o ponto de vista de lógica econômica, o início da construção da primeira fase do complexo viário do Vetor Norte, o surgimento do Corredor de Alta Tecnologia, a criação do CTCA e da Plataforma Multimodal de Transportes e a atração de inúmeros empreendimentos na área de serviços avançados como condomínios logístico, industriais e parques residenciais. (MINAS GERAIS-SEDE, 2013, pág. 8)

Como dissemos anteriormente o *Masterplan Econômico*, intitulado *Aerotrópole Belo Horizonte* e o seu Hub AITN, foi apresentado durante a inauguração do Aeroporto Indústria em Março de 2014. Nele observamos a estratégia econômica adotada que segue uma concepção do espaço baseado nos elementos que destacamos no capítulo 2 desta tese, com a justificativa discursiva de atração de investimentos por meio da inovação, tecnologia e empreendedorismo.

O *Masterplan Econômico* foi produzido pela empresa de consultoria americana CH2MHILL contratada pelo Estado de Minas Gerais através de recursos financiados pelo Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). O plano foi estabelecido para ser implementado em até vinte anos, entre 2013 e 2033. A consultoria apresenta como principal objetivo do plano atrair investimentos privados para melhorar a qualidade de vida.

Em sua apresentação²¹⁵ sobre o processo de construção do plano a empresa coloca que o Brasil e particularmente o Estado de Minas Gerais está consciente de que na economia globalizada é necessário posicionar-se através do foco em áreas específicas de desenvolvimento econômico. E por isso, o governo do Estado tem buscado apoiar a construção de uma infraestrutura moderna em Belo Horizonte que combine ocupação sustentável, inovação e desenvolvimento econômico. Esta combinação se baseia na

²¹⁵ Disponível no sítio da consultoria na Internet: http://www.ch2m.com/corporate/services/sustainable_solutions/assets/projects/ch2m-hill-belo-horizonte.pdf. Acesso em: Fev. 2014.

estratégia de *smarth growth*, negócios, indústrias de alto valor, variedade de transporte e preservação dos recursos naturais e da paisagem.

As estratégias incluem ainda segundo a referida consultoria:

- Uso misto do território (habitação, aluguel, negócios, indústria, alternativas de recreação, onde os residentes tem opções de trabalho, residência, compras e diversão);
- Opções variadas de transporte próximas, infraestrutura segura para pedestres, ciclistas, motorista servidos por ônibus e transporte sobre trilhos;
- Diversidades de habitação para todas as faixas de renda que permitam que os habitantes morem onde queiram e perto do trabalho;
- Preservação de espaços abertos e áreas ambientais frágeis;
- Foco no conceito *work, live and play* para criar áreas que aumentem o valor dos produtos e serviços e encoraje a inovação, empreendedorismo e uso de logística avançada;
- Estratégia para o *smarth growth* que inclui diversidade residencial, comercial com foco no tráfego, transportes públicos modais, preservação de áreas verdes e promover o desenvolvimento sustentável
- Tornar o território atrativo para alta tecnologia e aumentar o valor dos investimentos para gerar milhares de empregos qualificados.

O Masterplan Econômico abrange com maior ênfase, treze municípios da RMBH integrantes do Vetor Norte, são eles: Capim Branco, Confins, Contagem, Jaboticatubas, Lagoa Santa, Ibirité, Matozinhos, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves, Sabará, Santa Luzia, São José da Lapa e Vespasiano. Os municípios de Nova Lima do (eixo sul) e Betim (eixo oeste) também estão inseridos no *Masterplan Econômico*. Espera-se alcançar 305.281 empregos diretos, 182.540 indiretos e 97.361 induzidos. Atualmente segundo o resultado apurado pela SEDE o projeto Aerotrópole teria gerado vinte mil empregos diretos (MINAS GERAIS-SEDE, 2014 pág.8). Segundo o gerente de segurança aeroportuária do AITN Milton Siqueira Campos o AITN gerou em 2013 cerca de oito mil empregos diretos e vinte mil empregos indiretos.

Segundo o referido plano o primeiro Projeto Estruturador da RMBH envolve a ampliação da LMG 800 e a ampliação do AITN, além da inauguração do Aeroporto

Indústria e dos empreendimentos realizados²¹⁶ e em curso. O *Masterplan* Econômico propõe mais três Projetos Estruturadores da RMBH. O segundo se refere à implantação do transporte leve sobre trilhos (VLT) para ligar o AITN ao Centro de Belo Horizonte (Figura 18 e 19). O terceiro projeto será o Contorno Metropolitano de Belo Horizonte-Alças Norte²¹⁷ (Figura 20). O quarto projeto estruturador corresponde a 1ª Plataforma Logística Multimodal de Transportes da RMBH (Figura 20) e ao 1º "Commercial Business District"– CBD da RMBH (Figura 21). A plataforma tem como objetivo a “criação de uma área em que operadores logísticos possam operar de forma integrada e eficiente, com capacidade de concentração e desconcentração de cargas e de geração de sinergias superior às zonas industriais convencionais visando à melhoria substancial da logística de distribuição da RMBH” (MINAS GERAIS-SEDE, 2014, pág. 32).

Figura 18
2º Projeto Estruturador da RMBH- VLT- Ligação Terminal Rodoviário ao AITN
Perspectiva de trecho



FONTE: *Masterplan* Econômico da Aerotrópole Belo Horizonte, 2014.

²¹⁶ Principais projetos da primeira fase: CTCA (EMBRAER), Fashion City, Medical City, Laboratório Hermes Pardini, Campus da Universidade de Ciências Médicas, Six Semicondutores, Reserva Real, Alphaville Vetor Norte, MRO GOL, MRO, Trip, IAS, Philips HealthCare, Labtest, Biomm, 5 hotéis.

²¹⁷“PPP patrocinada no período de 30 anos; RODOANEL período de construção: 3 anos; investimento: R\$ 2,6 MM (estimativa preliminar); o investimento não inclui indenizações ou restrições ambientais; os custos operacionais R\$ 42 MM/ano (estimativa); taxa de R\$ 6.00/veículo (estimativa).” (MINAS GERAIS-SEDE, 2014)

Figura 19
Projeção do VLT na LMG 800



FONTE: *Masterplan* Econômico da Aerotrópole Belo Horizonte, 2014.

Figura 20

Anel Viário de Contorno Metropolitano Norte (Rodoanel Norte)



CONTORNO METROPOLITANO NORTE

Principais interseções



Fonte: *Masterplan* Econômico da Aerótrópole Belo Horizonte, 2014; SETOP²¹⁸

²¹⁸Disponível em:
http://www.diariodocomercio.com.br/noticia.php?tit=aberta_consulta_publica_para_o_rodanel_norte&i d=5381. Acesso: Junho de 2013.

Figura 21**1º "Commercial Business District" – CBD da RMBH (perspectiva)
Corredor AITN/PLU**

Fonte: Master Plan Economico, SEDE 2014

A reportagem²¹⁹ do Jornal Estado de Minas de 10/07/2013, destaca que o governo estima que o Contorno Metropolitano irá produzir um PIB próximo ao do Estado de Minas Gerais, que atualmente é de cerca de trezentos e cinquenta bilhões de reais, com cerca de trezentos e cinquenta mil empregos relacionados à alta tecnologia até 2030. Em sua primeira fase o Contorno Norte vai passar por sete municípios do Vetor Norte, são eles: Santa Luzia, Lagoa Santa, Confins, São José da Lapa, Jaboticatubas, Pedro Leopoldo e Ribeirão das Neves. A referida reportagem ressalta,

Tudo isso vai ser possível graças ao desenvolvimento de uma aerotrópolis. “Estamos estudando a região metropolitana para que as rodovias nos permitam que não estejamos nunca a mais de 35 a 40 minutos do aeroporto”, afirma Luiz Antônio Athayde, subsecretário de Assuntos Estratégicos de Minas Gerais. O estudo está sendo feito pela empresa norte-americana CH2M Hill e conta com o empenho de 19 especialistas, entre eles o professor John Kassarda, americano desenvolvedor reconhecido do conceito de aerotrópolis. “Belo Horizonte tem a

²¹⁹Reportagem intitulada, *Projeto prevê caminho mais curto até Confins. Grande BH quer se firmar como polo de tecnologia e para isso vai criar aerotrópolis, facilitando viagem até terminal*. Disponível em:

http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2013/07/10/internas_economia,419879/projeto-preve-caminho-mais-curto-ate-confins.shtml. Acesso: Julho de 2013.

vantagem de ter 700 quilômetros quadrados de espaço aberto para desenvolvimento. Equivale a 10 vezes à ilha de Manhattan, em Nova York. Nem São Paulo e nem o Rio de Janeiro têm esse espaço”, afirma o professor.

“Isso vai dar novo padrão de conectividade à região e impulsionar os novos condomínios logísticos e residenciais”, afirma Athayde. O aeroporto, diz, tem que ser o principal equipamento de infraestrutura de Minas Gerais. “É ele que vai nos levar a conectar com o mundo e ser no Brasil a região metropolitana mais competitiva para atrair empresas de alta tecnologia”, observa o subsecretário.

O governo estima que o investimento total no contorno metropolitano fique em mais de US\$ 1 bilhão, com recursos da parceria público privada. “Não estamos criando uma via apenas para ligar as rodovias federais. O objetivo é integrar todas as áreas possíveis de desenvolvimento”, diz Athayde. (JORNAL ESTADO DE MINAS, 10/07/2013)

Observamos, através das afirmações, que elas recolocam e expressam acentuada preocupação com o espaço econômico, e a “necessidade” de inserir a RMBH nos circuitos competitivos não apenas nacionais, mas mundiais, como posto até o momento nesta pesquisa. Por outro lado, o PDDI RMBH demonstrou preocupações de outra natureza com a ocupação do entorno do Contorno Metropolitano, e por isso, identificou o entorno do futuro Anel Viário de Contorno Norte como um eixo de estruturação metropolitana diferenciado, a partir da Proposta de Estruturação Territorial Metropolitana, elaborada pelo Colegiado Metropolitano. Com essa preocupação o PDDI RMBH sugeriu,

Diante do inevitável potencial transformador do Rodoanel sobre o uso do solo no seu entorno, e o seu poder de atração sobre a expansão urbana, é desejável pensar num adensamento seletivo do seu entorno, resguardadas as áreas de proteção ambiental, e garantidas as condições para uma inserção urbana da via que não reproduza a situação dramática do atual Anel Rodoviário. (UFMG/PUC-MINAS/UEMG, pág.14)

Nesse sentido, é importante destacar que segundo observamos em processo de licenciamento ambiental para as obras de da infraestrutura rodoviária da LMG 800 e Contorno Norte de Lagoa Santa MG424 que os EIAs têm demonstrado muitas preocupações com os impactos das obras. Dentre os principais impactos identificados e descritos no EIA, destacam-se: o atropelamento espécies de mamíferos silvestres (cachorro-do-mato, o gambá, a jaratataca e o mico-estrela), comuns nas estradas

asfaltadas locais; sobrecarga da infraestrutura regional; geração de empregos e dinamização econômica; melhoria na mobilidade viária regional; conflitos de uso e de ocupação do solo; aumento do potencial turístico; exclusão social e riscos à segurança pública; valorização imobiliária e expansão urbana confrontos culturais; e supressão da vegetação na área de entorno. Foram sugeridas as medidas compensatórias previstas no EIA²²⁰.

No entanto, mesmo com tantas preocupações colocadas os processos ressaltam que foram apresentadas as declarações das Prefeituras de Confins, Pedro Leopoldo e Lagoa Santa de que o local e o tipo de instalação estão em conformidades com a legislação municipal. E assim foi aprovado em 29/06/2012 pela SUPRAM, apenas cinco dias depois de ter sido protocolado o pedido *ad referendum pelo DER MG*, a Licença Previa concomitante a Licença de Instalação (LP + LI), com a justificativa de que,

O Governo do Estado de Minas Gerais necessita obter financiamento frente ao BNDES para a realização da duplicação da Rodovia LMG 800 Trecho: Entre MG 424 – Confins Aeroporto Internacional Tancredo Neves;

O BNDS solicita o licenciamento ambiental até o prazo máximo de 29/06/2012 para liberar os recursos necessários;

A próxima reunião do COPAM está prevista para acontecer no dia 09/07/2012, o licenciamento não será obtido no prazo para atender ao banco.

Pelo exposto, não há objeções para que o processo seja encaminhado ao Secretário Executivo do COPAM, para análise da concessão da licença requerida Ad referendum, com as condicionantes do anexo do Parecer Único.

As obras de implantação e de duplicação da rodovia LMG 800 estão previstas no planejamento do Governo do Estado de Minas Gerais, no âmbito do Vetor Norte da RMBH, devendo contribuir para a efetivação de ações a curto, médio e longo prazo, que vêm sendo estudadas e planejadas para a região.

Observamos que as decisões reveladas através dos instrumentos que deveriam garantir a isenção dos processos decisórios acabam por se adequar e legitimar os interesses do Estado no nível estritamente econômico. No caso da via LMG 800 a obra de grande porte trará benefícios econômicos, mas também trará problemas socioambientais, como bem descreveram os estudos realizados.

220“Considerando que o empreendimento encontra-se inserido dentro do Bioma da Mata Atlântica e haverá supressão de 21,29ha de vegetação nativa, deverá incidir a compensação nos termos da Lei Federal nº 11.428/2006. Ressalta-se que foi apresentada a anuência nº 002/2012, do IBAMA para fins de supressão de vegetação do bioma Mata Atlântica”.

Este é apenas um exemplo do que poderá ocorrer em função dos empreendimentos em via de consolidação. Desde os primeiros estudos que envolveram a concepção da Aerotrópole Belo Horizonte, o Estado vem percorrendo uma série de etapas requeridas para transformar a geografia econômica do território em tela. A atração destes investimentos para o entorno do Aeroporto se deve a uma série de outros estudos elaborados por diversas empresas de consultoria contratadas pelo Estado de Minas. Os estudos envolvem amplos aspectos relacionados à implantação gradual da Aerotrópole Belo Horizonte, desde aspectos urbanísticos, ambientais, de mobilidade, viabilidade econômica, passando por planos diretores do sítio aeroportuário e de seu entorno. Além dos estudos o Estado de Minas investiu em participações de representantes do governo em grandes conferências internacionais sobre o desenvolvimento de Aeroportos Cidades e rotas aéreas.

A estratégia do Estado envolveu a atração de investimentos empresariais através da assinatura de diversos protocolos de intenções. Com o objetivo de estabelecer empresas aéreas para o desenvolvimento do AITN, uma vez que sem empresas aéreas não há *hub*, foram realizados estudos de viabilidade de rotas para atração de empresas aéreas. Dentre as estratégias utilizadas pelo Estado destacam-se ainda diversos acordos de cooperação técnica com parceiros institucionais. Todas essas medidas, tomadas a partir dos estudos iniciais e da transferência dos voos para o AITN, juntas contribuíram para a formação da estratégia de implementação da Aerotrópole a partir do Plano Macroestrutural do Vetor Norte, que abrange as medidas a seguir elencadas (Quadro 7). De acordo com o Master Plan Econômico quarenta e nove empresas já se instalaram ou estão em fase de instalação através da assinatura de protocolos de intenção (Quadro 8).

Quadro 7**Medidas para implementação da Aerotrópole**

2005
• Estudos de viabilidade de voos internacionais da partindo do AITN - Lufthansa Consulting
• Transferência dos voos da malha nacional de PLU para o AITN
• Projeto-piloto do Aeroporto Indústria
• Início de operação do Centro de Manutenção da Gol no AITN
2006
• Conclusão da transferência dos voos de PLU para AITN
• Início da Operação do Projeto piloto do Aeroporto Industria
• A empresa Clamper passa a operar no ambiente de Aeroporto Indústria
2007
• 1ª Participação do Estado de Minas Gerais na Airport Cities Conference Frankfurt Alemanha
2008
• Acordo de Cooperação Técnica entre INFRAERO e Estado de MG para contratação da Jurong Consultants e Associados de Cingapura.
• Participação na Airport Cities Conference - Athenas / Grécia
• Criação do Polo de Aviação Civil da RMBH
• Início de voo BHZ – Panama City
2009
• Expansão do Centro de Manutenção da Gol Linhas Aéreas
• Início de construção do novo CIAAR / FAB
• Master Plan e Business Plan do AITN - CH2MHILL / USTDA
• Estudo Jaíba - escoamento de perecíveis pelo AITN
• Estudo da Plataforma Logística Multimodal de Transportes - Iberinsa / Spim
• Participação Airport Cities Conference - Dallas / EUA
• Plano Diretor para o entorno da Cidade Administrativa
• Nova fábrica da Increase AviationServiceLtda(IAS) em São José da Lapa
• Estudo para o entorno da Cidade Administrativa - Consórcio BH Mais
• Implantação do Parque Estadual do Sumidouro
2010
• Estudo do veículo leve sobre trilhos - VLT (Centro de BH para o AITN) - Iberinsa / Tectran / Apoio FEV- Espanha ²²¹
• Estudo para o Sistema Viário para o DER – Jurong
• Decreto Estadual de criação do Centro de Tecnologia e Capacitação Aeroespacial / CTCA - Lagoa Santa
• Participação Airport Cities Conference - Pequim / China
• Início de implementação do Projeto Reserva Real
• Inauguração da Cidade Administrativa
• Início de exportação de frutas do Jaíba pelo AITN
• Início de voo BHZ – Miami

221 Em 20/01/2010 o governador Aécio Neves assinou o convênio de parceria do Governo do Estado com o Governo da Espanha e com o consórcio espanhol Iberisa-Spim. No qual ficou estabelecido a contratação do consórcio espanhol, no valor de 310.150 mil euros (cerca de R\$ 1 milhão de reais). Os recursos foram doados pelo governo espanhol, a fundo perdido, por meio de linha de financiamento do Fondo de Estudios de Viabilidad (FEV), um instrumento de política comercial gerenciado pela Dirección General de Financiación Internacional do Ministério de Economía da Espanha. (Agência Minas, 20/01/2010). Disponível em: <http://www.governo.mg.gov.br/component/gmg/story/670-governador-assina-conv-ecirc-nio-com-o-governo-da-espanha>.

2011
• Implementação da Six Semicondutores / Ribeirão das Neves
• Participação Airport Cities Conference - Memphis / EUA
• Entrega do Estudo do VLT (Centro - AITN)
• Inauguração do Ramada Hotel Lagoa Santa
• Início de voo BHZ – Lisboa
• Início de voo BHZ – Montevidéu
• Criação da Comissão de Gestão Territorial - CGT
2012
• Participação Airport Cities Conference - Denver / EUA
• Inauguração do Centro de Desenvolvimento de Aviões da Embraer
• Início das obras de infraestrutura do CTCA
• Decreto de criação do CGT de ordenamento territorial da RMBH
• Início da reforma do T1 AITN
• Início dos projetos executivos do Complexo ViárioVetor Norte (9 trechos)
2013
• Participação Airport Cities Conference - Joanesburgo / África do Sul
• Master Plan Econômico da RMBH - CH2MHILL
• Início das obras da Fashion City
• Início das obras da LMG 800
• Início de voô BHZ – Buenos Aires
• Inauguração do Super8 Hotel em Lagoa Santa
• Inauguração do Confort Confins Hotel
• Estudo de desenvolvimento de PLU - KED Consultants
• Protocolo de intenções entre Medical City e CODEMIG para a Plataforma Multimodal de Transportes
• Concessão do AITN em novembro

FONTE: SEDE, Subsecretaria de Investimentos Estratégicos.

Organização: França, B.L.P. de O.

Quadro 8

Empresas estabelecidas e projetos em implementação na Aerotrópole BHZ	
1-CIAAR	31-Marangoni
2-Hermes Pardini	32-Ímpar Suítes Cidade Nova
3-Philips	33-Toshiba
4-Embraer	34-Reserva Real
5-Labtest	35-McNeilus
6-Alphaville	36-Fiat, Yazaki,
7-Azul	37-Komatsu
8-Clamper	38-Laferge
9-IAS	39-Mineiração Lapa Vermelha Ltda
10-DiaMed produtos	40-Inova biotecnologia
11-Gol	31-Wanmix
12-Laboratório Globo	32-Quibasa
13-Ramada Airport Hotel	33-Sandivik
14-GE (General Eletric)	34-Anglogold
15-BRA FCTY (Fashion City Brasil Belo Horizonte)	35-Ashanti
16-Walmart	36-Ativas
17-Promenade ApartHotéis	37-ThyssenKrupp
18-BH Tec,	38-Holcim
19-Forno de Minas	39-Multiacos Soluções e Tecnologia
20-Iveco	40-Mexichen
21-InterCement	41-Bramex
22-LGB Global Bussiness	42-Confort Hotel
23-Mann Hummel	43-Grupo Orguel Organização Guerra Lages
24-Portal das Acácias	44-Delp
25-Datapel	45-CME Controltec
26-Madeirense	46-Imballaggio Ltda
27-Bom Bril	47-Precon
28-LINX	48-Engefril
29-Agrogen	49-Geosedna
30-Nanum Nanotecnologia	

FONTE: *Masterplan* Econômico, SEDE. 2014.

Organização: França, B.L.P. de O.

Diante de tantos empreendimentos o que se pode esperar em termos de desdobramentos socioambientais que não se avaliam apenas através da elevação do PIB? É preciso lançar luz sobre os processos que envolvem o crescimento econômico a todo custo, para saber quem de fato se beneficiará de tais investimentos. Por isso, colocada a morfologia do grande projeto pretendemos contribuir para a reflexão sobre os processos socioespaciais que já se revelam na morfologia da paisagem do entorno aeroportuário.

O AITN e sua influência na morfologia socioambiental

Ao analisarmos as imagens (Figuras 20-23) e refletirmos sobre a escolha da localização do sítio aeroportuário, notamos que a decisão do Estado não levou em consideração os resultados de importantes estudos elaborados pelo PLAMBEL sobre o impacto do complexo aeroportuário, solicitados pelo próprio governo, e elaborados pela qualificada equipe técnica composta por diversos especialistas e amparadas em estudos científicos. Nesse sentido, outros segmentos da sociedade haviam se posicionado contrariamente à localização do aeroporto, conforme relatou o estudo do referido órgão,

Em 1978, ao ser decidida a implantação do Aeroporto Metropolitano de Belo Horizonte (AMBH), houve uma grande mobilização de diversas entidades, no sentido de manifestar a preocupação com o impacto do aeroporto sobre a região cárstica. Estas entidades discutiram junto aos órgãos envolvidos com a implantação do AMBH, a necessidade de estudos de uma outra área para sua implantação, criando na região o Parque Nacional do Sumidouro.²²² (MINAS GERAIS, PLAMBEL, 1980a, pág. 8)

Antes e durante a construção do Aeroporto, o PLAMBEL caracterizou a área escolhida para construção como extremamente crítica principalmente porque o grande volume de solo removido²²³ pelas obras de terraplanagem poderia comprometer a região de relevo cárstico, caracterizado por um solo de grande sensibilidade, hidrológica e arqueológica. O referido órgão advertiu que haveria na região um forte assoreamento das lagoas existentes de "grande beleza cênica", principalmente a Lagoa de Confins, e a outros corpos d'água que ficariam comprometidos o que poderia causar consequências "imprevisíveis" nos núcleos urbanos de Confins, Lagoa Santa, visto que os referidos municípios juntamente com Pedro Leopoldo foram considerados pelo estudo como área de influência direta do aeroporto. (Figuras 20-23)

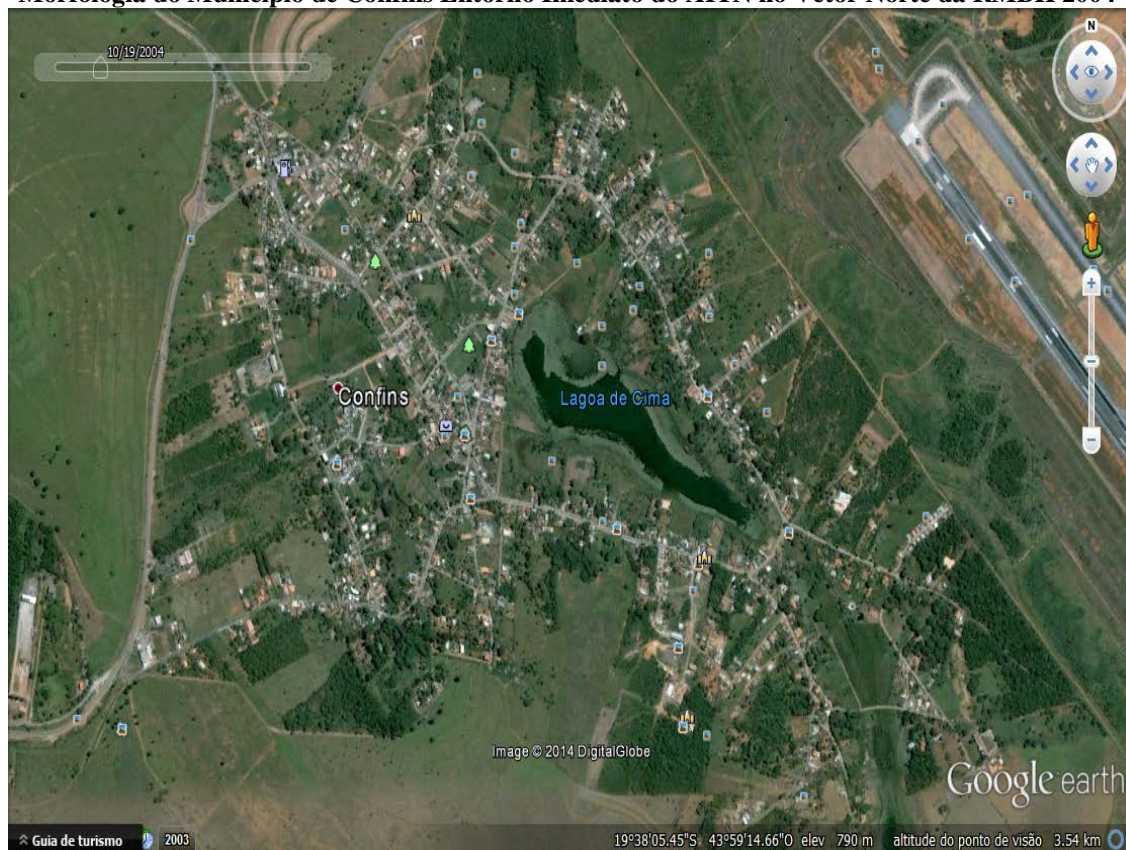
²²² "O Parque Estadual do Sumidouro foi criado como "Parque Ecológico do Vale do Sumidouro", em janeiro de 1980, como compensação ambiental à implantação do aeroporto metropolitano, em função de pressões de grupos conservacionistas de Minas Gerais – já que ainda não havia a determinação legal dos processos de licenciamento ambiental que resolvem sobre a necessidade das medidas compensatórias das atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, aprovada no final dos anos 1990. O parque foi criado com uma área de cerca de 1300 ha, abarcando terras nos municípios de Lagoa Santa, Pedro Leopoldo e Matozinhos. Vale destacar que o *site* do IEF menciona somente o município de Lagoa Santa como área de abrangência atual do parque."(PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, SMPL, IGC-UFGM, IPPUR-UFRJ,2008, vol.V, pág.52)

²²³ Estima-se que tenham sido movimentados 27 milhões de m³ de terra.

A seguir apresentamos a morfologia dos municípios de Confins e Lagoa Santa. Quando comparamos as imagens obtidas em 2004 com as imagens obtidas em 2013, notamos que os desdobramentos territoriais no entorno aeroportuário são visíveis, obviamente não podemos considerar apenas a presença do sítio para explicar a forte urbanização e adensamento populacional ocorrido nos municípios após a implantação do AITN no início dos anos de 1980, mas é notória sua influência, principalmente depois de 2003, quando o grande projeto Aerotrópole começou a ser desenhado para a região. Assim, as imagens revelam um crescimento do adensamento construtivo nos municípios de Confins e Lagoa Santa no período entre 2004 e 2013. (Figuras 22A, 22B, 22C e 23)

Figura 22A

Morfologia do Município de Confins Entorno Imediato do AITN no Vetor Norte da RMBH 2004



Coordenadas: Lat. 19°38' 45S Long. 43°59'14.66"O

Fonte: Imagem de Satélite, Google Earth, 2014

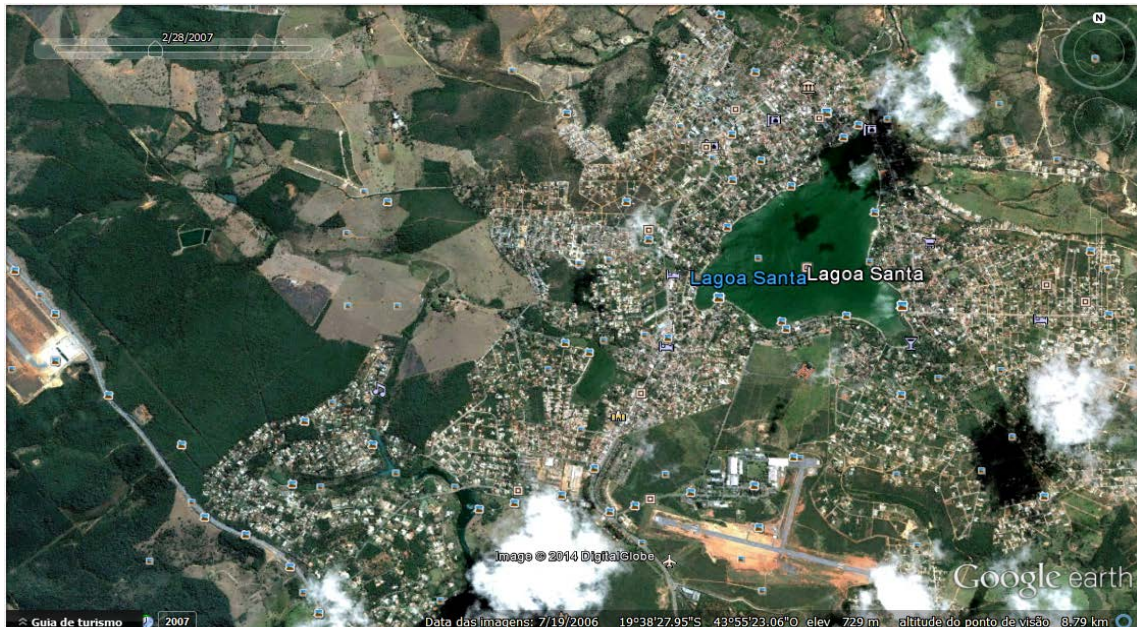
Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

Figura 22B**Morfologia do Município de Confins entorno imediato do AITN no Vetor Norte da RMBH 2013**

Coordenadas: Lat. 19°38' 03S Long. 43°59"22.39"O

Fonte: Imagem de Satélite, Google Earth, 2014

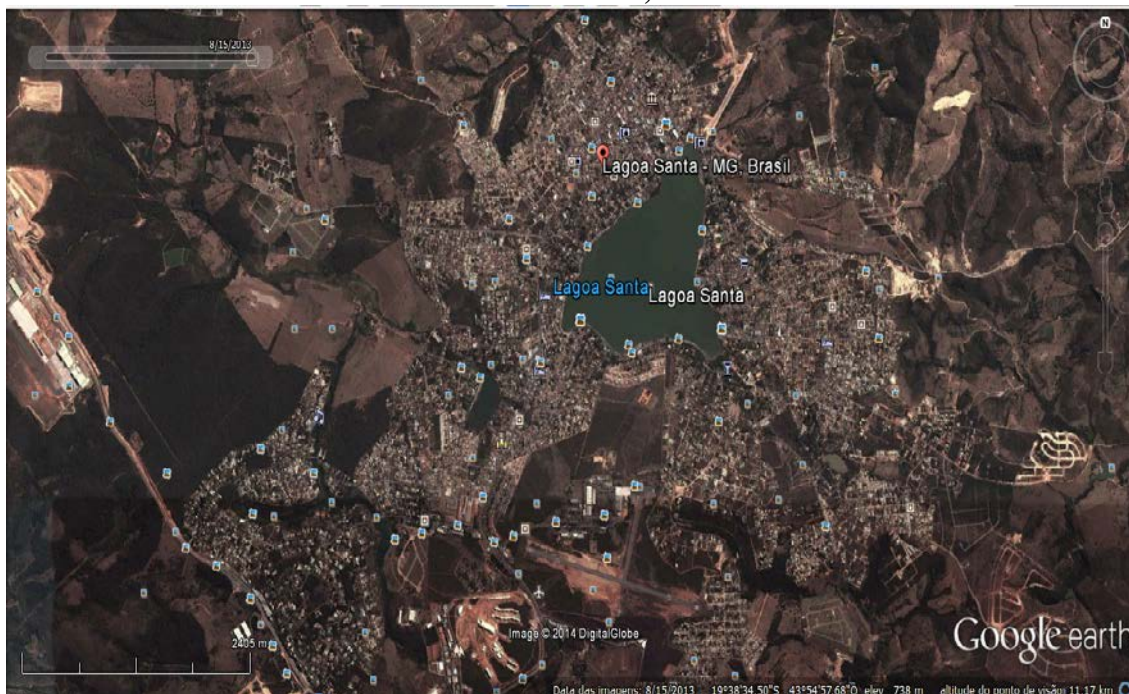
Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

Figura 22C**Morfologia do Município de Lagoa Santa Entorno Imediato do AITN no Vetor Norte da RMBH 2007**

Coordenadas: Lat. 19°38' 27.95S Long. 43°55"23.06"O

Fonte: Imagem de Satélite, Google Earth, 2014

Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

Figura 23**Morfologia do Município de Lagoa Santa Entorno Imediato do AITN no Vetor Norte da RMBH, 2013**

Coordenadas: Lat. 19°38' 42.72S Long. 43°54'04.47"O

Fonte: Imagem de Satélite, Google Earth, 2014

Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

No período dos estudos realizados pelo PLAMBEL, final da década de 1970 e início de 1980, eram muito poucos os chamados loteamentos em Lagoa Santa, eram eles: "Condados da Lagoa, Tratex, Recanto das Amendoeiras e Estâncias de Bouganville, implantados ou em fase de implantação nas proximidades do Aeroporto Metropolitano (área sul)." Tratavam-se, segundo os estudos, essencialmente de "sítios de recreio de população de classe média e alta de Belo Horizonte e Lagoa Santa com padrões urbanísticos elevados e de ocupação unifamiliar, a Vila Militar com uso residencial consolidado de baixa renda. O restante da área tem uso predominantemente rural com ocorrência de culturas pouco expressivas do ponto de vista econômico." (MINAS GERAIS/PLAMBEL, 1980b, pág. 25)

A preocupação do PLAMBEL em relação ao entorno imediato do Aeroporto Metropolitano se referia principalmente ao abastecimento de água e ao esgotamento sanitário, considerados precários, essencialmente caracterizados pelo "binômio fossa-cisterna", e vistos pelos estudos como um sério problema da área, devido às

características do solo cárstico. Estes problemas poderiam atingir principalmente os condomínios de Lagoa Santa, assim como o restante do município, que até aquele período possuía uma área predominantemente rural, com ocupação rarefeita, que poderia ficar comprometida em função do "efeito polarizador" de um aeroporto internacional.

Atualmente podemos observar, que os referidos "loteamentos", hoje denominados condomínios, que estavam em fase de formação nos municípios possuem uma morfologia bastante distinta da observada pelo PLAMBEL, o "efeito polarizador" se confirmou, e continua bastante intenso atualmente. Como revelam as imagens a seguir (Figuras 24 e 25) podemos observar um adensamento nos referidos condomínios bem como, em sua vizinhança. A diferença de adensamento pode ser notada entre os anos de 2004 e 2013.

Destaca-se ainda no local denominado Vila Asas, no canto inferior direito das imagens (Figura 25), a retirada da cobertura vegetal densa, muito embora possa ter sido reposta em outro local, para a construção²²⁴ em andamento do novo *Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica* (CIAAR), atualmente sediado dentro do sítio do PLU (foto 15), em uma área de setecentos mil metros quadrados que faz parte do grande projeto Aerotrópole de Belo Horizonte (foto 16 e Figura 26)

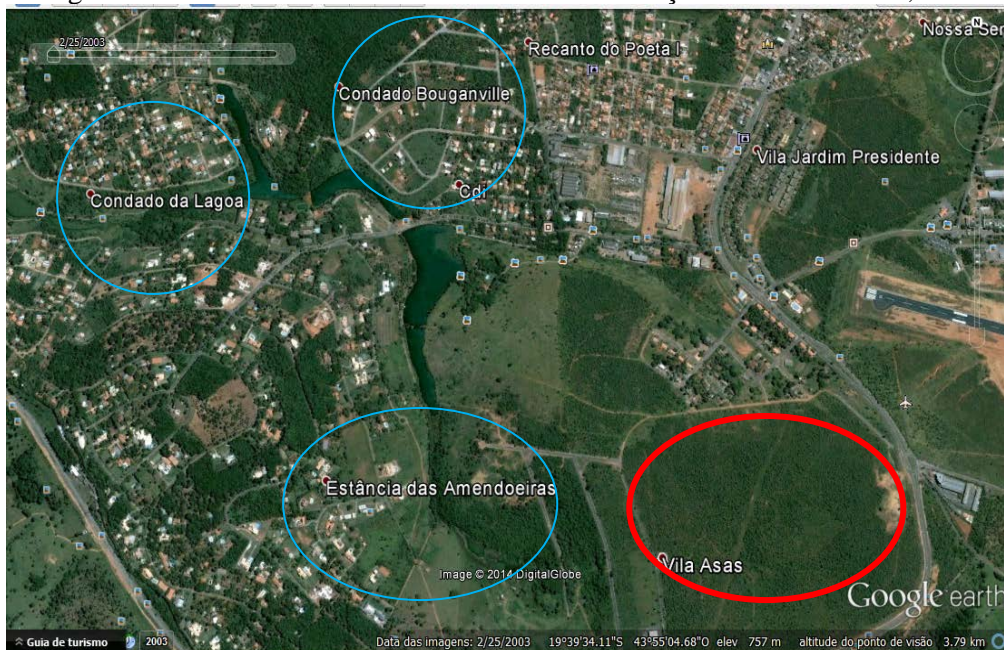
²²⁴ Estão sendo construídos seis alojamentos para oficiais da aeronáutica, uma escola, dois hotéis, uma capela e um ginásio. Recentemente a mídia divulgou que as obras foram paralisadas pelo Tribunal de contas da União (TCU), depois de haver constatado irregularidades técnicas e suspeita de má gestão do dinheiro público, os pagamentos eram realizados ao consórcio contratado sem o devido andamento das obras que encontram-se atrasadas. As obras são financiadas pela Infraero, em troca, a Infraero receberá a área que corresponde ao CIAAR atualmente localizado no sítio aeroportuário do Aeroporto da Pampulha. As informações foram obtidas no sítio da Internet:

http://www.lagoasanta.com.br/confins/ciaar_fab_em_lagoa_santa_08_09.htm.

Acesso: Fev/2014.

Figura 24

Morfologia dos Condomínios Condado da Lagoa e Estância das Amendoeiras, Bouganville, em Lagoa Santa. Em vermelho a área destinada à construção do novo CIAAR, 2004



Coordenadas 19°39'26.15"S 43° 55' 18.84"

Fonte: Google Earth, 2014

Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

Figura 25

Condomínios Condado da Lagoa e Estância das Amendoeiras em Lagoa Santa. Em vermelho área em construção do novo CIAAR. 2013.



Coordenadas 19°39'26.15"S 43° 55' 18.84"

Fonte: Google Earth, 2014

Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014



FOTO 15: CIAAR (na área destacada) próximo a cabeceira da pista no Aeroporto da Pampulha, 2014.

FONTE: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.

Figura 26
Morfologia do novo CIAAR Lagoa Santa



Fonte: Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica²²⁵
Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014



FOTO 16: Construção do CIAAR em andamento no município de Lagoa Santa , 2014.
FONTE: França, B. L. P de O. Junho- 2014.

²²⁵ Disponível em: <http://www.ciaar.com.br/verfoto.html?imagem=imagens/aerea.jpg>

Confins

Assim, através de importantes estudos o PLAMBEL recomendou que houvesse uma ocupação bastante cuidadosa do entorno imediato do Aeroporto Metropolitano (AMBH), visto que os impactos aeroportuários, principalmente pelo grande volume de terras em movimentação, poderiam desencadear problemas muito semelhantes aos já identificados e evidenciados pelo PLAMBEL, relativos ao assoreamento de lagoas que estava ocorrendo devido às atividades das mineradoras que já estavam presentes nos municípios de Lagoa Santa e Pedro Leopoldo.

No caso específico do núcleo urbano de Confins a preocupação com as lagoas (foto 17) eram ainda maiores pela presença de diversos corpos d'água intermitentes na área, e devido à diferença significativa de cota altimétrica da topografia entre o núcleo urbano de Confins e o aeroporto localizado em uma cota mais elevada. Por isso, com objetivo de auxiliar a tomada de decisões o PLAMBEL relatou: "com a chegadas das chuvas deverá ocorrer o assoreamento da Lagoa de Confins (foto 18) e dos demais corpos d'água na área, podendo comprometer toda a rede de drenagem subterrânea e superficial, com consequências imprevisíveis para o sistema geo-ecológico da região." (MINAS GERAIS/PLAMBEL,1980a)



FOTO 17: Morfologia atual da Lagoa Central de Confins, no município de Confins localizado em uma dolina, com o AITN e o Centro de Manutenção da Gol no terceiro plano em cota altimétrica mais elevada, 2014.

FONTE: França, B.L.P. de O. Junho- 2014.



FOTO 18: Morfologia atual da Lagoa de Confins, bastante assoreada, no município de Confins, campo de futebol localizado no leito seco da lagoa, 2014.

FONTE: França., B.L.P. de O. Junho- 2014

O estudo concluiu então que deveria haver uma compatibilização dos usos do solo no entorno imediato do aeroporto, com a preservação do patrimônio natural, arqueológico, espeleológico e paleontológico. E sugeriu o desenvolvimento de atividades que proporcionassem uma baixa ocupação populacional. Recomendou ainda a criação de um projeto relacionado às atividades de turismo e lazer, preservando-se o uso já existente predominantemente rural com criação agropecuária, produção agrícola pouco significativa e rarefeita ocupação habitacional. Assim, após estudos e diversos trabalhos de campo efetuados o PLAMBEL, expressou forte preocupação com o entorno imediato do AMBH.

A construção do aeroporto provocará diversos impactos a nível regional e efeitos ambientais. A implantação de um aeroporto um equipamento polarizador - exige e atrai uma série de inversões em infraestrutura e serviços públicos, convertendo as regiões limítrofes em um foco natural de desenvolvimento urbano. Caso não ocorra um controle rigoroso, o mais provável é que as áreas no entorno dos aeroportos se transformem, a médio e longo prazo, em núcleos densamente povoados. Desta forma, as modificações nas características do crescimento urbano ocorrem não só pela localização de um novo equipamento, mas porque existe uma simbiose entre desenvolvimento aeroportuário e o crescimento urbano, como mostra a experiência relatada em bibliografia especializada. (...)

Considerando-se, no caso específico da área de influência do AMBH, o acervo histórico-cultural da região, sua diversidade e sua distribuição dispersa por toda a região, torna-se indispensável o estabelecimento de um conjunto coerente e solido de ações, medidas, normas e regulamentações para que esse acervo possa ser preservado de fato, com objetividade e eficácia. (MINAS GERAIS-PLAMBEL, 1980a, pág. 9)

Apesar da advertência do PLAMBEL contra a instalação do Aeroporto Metropolitano, como vimos, o Estado deu continuidade ao grande projeto. Atualmente como se pode observar através das imagens (foto 18) a lagoa encontra-se assoreada, não apenas porque como vimos anteriormente houve um adensamento populacional²²⁶ após a instalação do AITN, mas também, de acordo com o entrevistado²²⁷ Vanderli Moreira de Carvalho, assessor da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e morador antigo do município de Confins, o conflito ambiental se instalou devido a pouca preocupação da gestora do aeroporto com o problema,

No início do funcionamento do aeroporto a Infraero era parceira da gente em algumas coisas. Ela ajudava a limpar o canal que dava acesso a essa água que vem pra lagoa. Nós emprestavamos o caminhão e eles a máquina ou vice e versa, eles ajudavam. Depois daí o aeroporto começou a funcionar e praticamente nos abandonou. Não tivemos respaldo da Infraero mais. E esse sedimento vindo todo dessa drenagem do lado da pista vertente direita do aeroporto vem todo pro município. Fizeram uma galeria, e quando chove dá pra ver que está vindo muito material. Só, que com isso, está assoreando as lagoas, a lagoa central não dá vazão, mas qualquer volume de água está enchendo e jogando na outra lagoa de baixo. A Infraero eu acho, nós achamos, que ela poderia ser mais parceira, né? Ela trouxe o movimento pro município em nível de arrecadação e tal, mas nessa questão ambiental ela deixa muito a desejar. Ela poderia ser mais parceira e estar participando conosco com essas questões de medições, estar dando até uma contra partida pro município. Porque contando com tudo isso ela acabou trazendo impacto pro município. Não houve compensação ambiental igual eu sei que em outros municípios como Guarulhos, onde foi instalado o Cumbica lá, teve uma contra partida para o município pela questão ambiental, pela implantação do aeroporto. Confins não teve isso. Não é que a

²²⁶ Atualmente o município não possui rede coletora de esgoto. De acordo com reportagem do Jornal o Tempo de 29/08/2011, intitulada *Sem rede de Esgoto, Confins depende de "fossas negras"*, baseada no censo 2010 do IBGE, cerca de 97% dos domicílios de Confins fazem destinação inadequada do esgoto, através de fossas rudimentares, chamadas "fossas negras", ou lançam o esgoto diretamente em córregos e lagoas. Disponível em: <http://www.portaldeconfins.com.br/ultimas-noticias/saneamento-sem-rede-de-esgoto-confins-depende-de-fossas-negras> . Acesso: Maio de 2013.

²²⁷ Entrevistado em Maio de 2013.

gente quer atrapalhar o desenvolvimento do aeroporto, queria uma certa compensação, a todo impacto, o que não houve.

Em sintonia com a fala do referido assessor, a responsável pela divisão do meio ambiente do município, Auxiliadora Silva Lopes²²⁸, aponta que as tentativas de minimizar os conflitos ambientais do município permanecem trabalhados apenas no âmbito de alcance de sua iniciativa pessoal,

Eu realizo aqui vários trabalhos, várias oficinas. Tem o projeto, Nova Geração Verde de Confins, cada criança que nasce, cada criança que é apresentada na igreja evangélica, nós passamos uma muda de árvore e fazemos esse acompanhamento. Então, hoje já encontramos vários pontinhos amarelos aí das árvores do Ipê. Ipê é a árvore símbolo da cidade. Trabalho com a questão da queimada, vira ano sai ano, porque essa época agora é uma época muito crítica, questão dos animais nas ruas, a oficina dentro da escola com os meninos. As oficinas de reciclagem, da coleta seletiva, da separação. E em Março, agora, nós conseguimos resgatar do meio ambiente 81 mil frascos de resíduos sólidos de plástico. Todo ano eu faço esse trabalho com eles. E agora na semana da árvore, estou fazendo oficina com os meninos. Oficina que eu dei o nome de oficina Terra, os meninos plantando plantas medicinais. Inclusive quando teve a audiência pública no aeroporto, eu estive e eu questionei quais os projetos que a Infraero tem em relação aos nossos mananciais e as nossas grutas. Até hoje não tive resposta. E eu continuo trabalhando com as crianças. Sábado agora vamos fazer um trabalho com a população. Tem 5 postos e vão recolher tudo o que for reciclável e em troca vamos premiar com brindes caderno, lápis, borracha para as crianças, uma árvore, uma sacola. Mostrar pra eles que vai vir a chuva, tem a questão da dengue. Eu me sinto muito feliz porque hoje eu ando na rua, você pode andar aí e ver, eu não vejo uma sacola na rua mais, você não vê uma garrafa pet na rua. Então, já estou observando que o trabalho...

Vale destacar, que em 2009 os Ministérios Públicos Federal e Estadual entraram juntos com uma ação civil pública na Justiça Federal de Belo Horizonte contra a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero), o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), o Estado de Minas Gerais e o Instituto Estadual de Florestas (IEF) por considerarem insuficientes as medidas tomadas pelo Estado para compensar os danos ambientais decorrentes da implantação do grande

²²⁸ Entrevista realizada em Maio de 2013 na SEDE da Prefeitura de Confins.

projeto na década de 1980. Para os referidos ministérios a construção do AITN exigiria o pagamento de uma compensação ambiental pelo empreendedor.

A ação pública foi divulgada em nota²²⁹ de 28/05/2009 pela assessoria de comunicação social do Ministério Público Federal em Minas Gerais. A nota intitulada, *MPs querem compensação por dano ambiental decorrente da construção do Aeroporto de Confins*, explica que os Ministérios Públicos entenderam que mesmo que o Estado tenha criado na década de 1980 o Parque Ecológico do Vale do Sumidouro e de Área de Proteção Especial por decreto, e que o governo federal tenha instituído a Área de Proteção Ambiental (APA) Carste Lagoa Santa em 1990, essas medidas foram consideradas insuficientes como medidas compensatórias, pois contrariam a Lei nº 9.985/2000.

Segundo a referida nota apesar de o aeroporto ter sido construído na década de 1980, a Lei nº 9.985/2000 que instituiu o Sistema Nacional de Unidade de Conservação exige que nos casos de licenciamento de empreendimento que importe em significativo impacto ambiental, o empreendedor é obrigado a apoiar a implantação e conservação de Unidade de Conservação no local em que suas atividades estiverem inseridas. O apoio deve se dar mediante aporte²³⁰ financeiro, e cabe ao Poder Executivo, a fixação do valor. Esta seria uma forma de compensação, e *uma maneira de oferecer à coletividade uma espécie de recompensa pelos prejuízos que ela suportou para que o empreendimento fosse implantado*. No caso do AITN a compensação deveria ter sido realizada no momento da licença operacional corretiva recebida em dezembro de 2006, pois assim determina a referida Lei, para os casos em que o empreendimento é implementado sem a obediência ao processo de licenciamento.

É importante destacar que os trabalhos do PLAMBEL ainda são uma importante contribuição no sentido de levantar os limites colocados quando a racionalidade

²²⁹Nota intitulada, *MPs querem compensação por dano ambiental decorrente da construção do Aeroporto de Confins*. Disponível em: <http://www.prmg.mpf.mp.br/imprensa/noticias/meio-ambiente/mps-querem-compensacao-por-dano-ambiental-decorrente-da-construcao-do-aeroporto-de-confins>. Acesso Maio/2010.

²³⁰Ainda segundo a referida Nota foram feitos quatro pedidos à justiça o primeiro deles é "para que a Justiça obrigue o IEF a elabore, no prazo máximo de 60 dias, pareceres técnico e jurídico sugerindo o percentual e as condições da compensação. Posteriormente, em conjunto com o ICMBio, o IEF deverá formular também o plano de aplicação para utilizar os recursos originados dessa compensação. O terceiro pedido é para que o Estado de Minas Gerais, através do COPAM, finalmente fixe o valor da compensação ambiental, levando em consideração o valor total de implantação do complexo aeroportuário de Confins e a importância da área atingida. Ao final, a INFRAERO e o IEF deverão firmar o Termo de Compromisso de Compensação Ambiental".

econômica predomina sobre as decisões estatais. Passados tantos anos desde a inauguração do Aeroporto Metropolitano, a fala da procuradora da República Zani Cajueiro, colocada na referida nota, apresenta grande similaridade com as questões socioespaciais colocadas pelo PLAMBEL, ou seja, a elevada socialização dos custos socioambientais (Vainer, 2004), devido à grande intervenção espacial colocada pela construção do AITN,

"O aeroporto de Confins foi instalado na década de 80, mas o licenciamento operacional corretivo se deu em 2006. O fato de a Lei 9.985 ser posterior a essa instalação não afasta a exigência da compensação ambiental, eis que a legislação não diferenciou as espécies de licenciamento", sustenta a procuradora da República Zani Cajueiro.

"A instalação de empreendimentos de significativo impacto ambiental gera intervenções negativas não-mitigáveis aos recursos ambientais, entre elas a perda da biodiversidade e a perda de áreas representativas do patrimônio cultural, histórico e arqueológico. Por isso, a única alternativa viável seria a compensação ecológica desses impactos através a destinação de recursos para a manutenção, ou criação das Unidades de Conservação. No caso de Confins, segundo informações da Gerência da APA Carste Lagoa Santa, nenhum recurso foi aportado para as ações previstas em lei. Ou seja, um empreendimento do porte do aeroporto foi construído numa área de relevância ambiental reconhecida internacionalmente, sem que os órgãos responsáveis jamais tenham fixado o valor da compensação ambiental decorrente de sua instalação. É isso que pretendemos corrigir com o ajuizamento da ação". (MPF, 28/05/2009)

A referida nota lembra ainda que,

O aeroporto, situado a aproximadamente 38 km da capital mineira, nos limites entre os Municípios de Confins e Belo Horizonte, foi construído numa área de singular relevância ambiental. Existem na região inúmeras pinturas rupestres, grutas e sítios arqueológicos, além de diversas espécies de invertebrados endêmicos, que só ocorrem no local e estão ameaçadas de extinção.

Sua implantação foi contestada por diversas entidades ambientais, que alertavam para o risco à reserva cárstica existente no local. A própria Fundação Estadual do Meio Ambiente (FEAM) classificou a obra no grau máximo de impacto ambiental, ou seja, dotada de "grande porte e grande potencial poluidor". Mas a despeito das manifestações contrárias, a licença de instalação foi concedida e o conjunto aeroportuário entrou em funcionamento nos anos de 1983/84.

(MPF, 28/05/2009)

A batalha judicial empreendida pelo Ministério Público para a preservação ambiental do entorno aeroportuário e para tentar reverter o quadro de descumprimento da legislação vigente parece estar longe de terminar. Através da nota²³¹ intitulada, *MPMG busca na justiça preservação de área no entorno do aeroporto de confins, na grande BH*, divulgada pelo Ministério Público de Minas Gerais, foi comunicado que em 26 de fevereiro de 2013, o referido Ministério entrou com outra Ação Pública contra o Estado de Minas Gerais, órgãos ambientais e os municípios do entorno aeroportuário que abrigam a Área de Proteção Especial Aeroporto (APE), solicitando o cumprimento da legislação, depois de notada a ausência da proteção e preservação devida, decorrente da alteração do perímetro da Área de Proteção Especial do AITN em janeiro de 2009²³², por meio da Lei Estadual n.º 18.043/2009.

Com a referida Ação Pública o Ministério Público espera que o Estado de Minas Gerais seja condenado a promover a delimitação das áreas de preservação permanente previstas em lei, além da instituição e manutenção de cadastro com dados dos sítios arqueológicos, espeleológicos e paleontológicos, sob pena de multa cominatória diária de 500 mil reais. Pois, de acordo com o Ministério Público, "apesar dos textos legais e da notável importância natural e cultural, o MPMG apurou que a área não goza, na prática, de proteção e de preservação que deveriam ser conferidas pelo Poder Público"

É importante destacar que nesta Ação Pública, se condenados os municípios²³³ de Confins, Funilândia, Lagoa Santa, Matozinhos, Pedro Leopoldo e Prudente de Moraes deverão responder por qualquer alteração em seus projetos de parcelamento do solo em área urbana ou de expansão urbana, os municípios serão então responsabilizados por fazer cumprir as devidas medidas de preservação da APE:

²³¹Disponível em: <http://www.cnpq.org.br/index.php/noticias-outros-mps/47-mpmg/2035-mpmg-busca-na-justica-preservacao-de-area-no-entorno-do-aeroporto-de-confins-na-grande-bh>. Acesso 04/2014.

²³² De acordo com a referida nota, "Em janeiro de 2009, por meio da Lei Estadual n.º 18.043/2009, o perímetro da área de proteção especial foi alterado, as áreas de preservação permanente foram detalhadas, a supressão de vegetação foi condicionada a exigências específicas, o licenciamento e a outorga para uso de água foram condicionados ao cumprimento de obrigações especiais, bem como o prazo para que o Estado instituisse cadastro com dados dos sítios arqueológicos, espeleológicos e paleontológicos existentes na APE foi fixado.

²³³ "Ação Civil Pública (ACP) contra o Estado de Minas Gerais, Instituto Estadual de Florestas (IEF), Instituto Mineiro de Gestão das Águas (Igam), além dos Municípios de Confins, Funilândia, Lagoa Santa, Matozinhos, Pedro Leopoldo e Prudente de Moraes. O objetivo é que os entes públicos alvos da ACP cumpram as normas que tratam da proteção da área cárstica (formação calcária) do entorno do Aeroporto Internacional de Confins, na região metropolitana de Belo Horizonte, sob pena de multa".

Caso a justiça acate o pedido do MPMG o Estado, o IEF e o Igam não poderão conceder qualquer outorga de recursos hídricos, autorização ou licenciamento ambiental para empreendimentos ou atividades que modifiquem o meio ambiente situado no interior da APE, também sob pena de multa diária de 500 mil reais, caso não seja realizada prévia avaliação dos impactos sobre o patrimônio cultural, arqueológico, paleontológico, espeleológico e turístico e ainda realizado estudo preliminar que demonstre a viabilidade ambiental da intervenção, avaliando seus impactos sobre o "aquífero cárstico" da região. Se condenados, o Estado e o IEF também deverão elaborar e executar o plano de manejo da área de preservação no entorno do aeroporto, bem como deverão providenciar a sinalização de identificação, advertência e educação ambiental, além de sistema de gestão, vigilância e fiscalização em toda a área da APE, de outra forma deverão pagar multa diária de dez mil reais.

Os conflitos socioambientais aqui demonstrados associados à implantação do AITN, assim como os reflexos na morfologia da paisagem de seu entorno reafirmam que vários são os agentes e estratégias envolvidos na produção do espaço urbano. Os aeroportos são grandes equipamentos urbanos presentes no ambiente construído de uma cidade. São também agentes propulsores de desenvolvimento econômico, uma vez que permitem não só a dinamização da economia local, mas também da regional com alcance global. E por isso sua localização²³⁴ tem a capacidade de criar e redefinir a centralidade de um lugar, entendida por Lefebvre (1999) como o mais importante valor de uso do espaço urbano. O caso do AITN demonstra que esta centralidade trouxe consequências que não se pode medir com precisão, portanto seria necessário estabelecer com clareza os custos socioambientais decorrentes deste grande projeto,

²³⁴ Os critérios técnicos para a escolha da localização de um sítio aeroportuário envolve uma grande variedade de fatores dentre eles destacam-se segundo Bowen e Rodrigue (2009): previsão de demanda de transporte aéreo; configuração de pista; altitude; condições meteorológicas; topografia; As considerações ambientais; O uso do solo na área do entorno; acessibilidade local: um aeroporto deve ser acessível às comunidades onde atua, tornando a sua localização em relação às estradas e linhas ferroviárias de passageiros (os interurbanos e metro) importante. A integração dos aeroportos com o transporte ferroviário de passageiros (por exemplo, Charles de Gaulle, Schipol, Hong Kong, Xangai, Nova Iorque) destina-se a ligar o terminal do aeroporto com o mercado regional, reforçando assim a sua função como um pólo na economia regional; obstruções: para além do perímetro do aeroporto, a proximidade das montanhas, serras, e / ou fortemente áreas edificadas (como no caso do antigo aeroporto de Hong Kong em Kai Tak) complica operações aeroportuárias. Se passar em zonas residenciais, as pressões podem surgir no sentido de restringir o horário de funcionamento.

uma vez que os conflitos já se materializaram no território como fato político (COSTA, sd.)²³⁵.

A morfologia empobrecida e até mesmo precária do município de Confins revela (Fotos 19 e 20), que apesar da grande arrecadação do município que possui um dos mais elevados PIB *per capita* brasileiro, a maior parte das casas notadamente parecem terem sido construídas através da autoconstrução, característica das periferias empobrecidas das metrópoles brasileiras. Grande parte da população confinense trabalha no aeroporto, porém em serviços menos qualificados. Além disso, apresenta ainda, segundo o plano de regularização fundiária realizado em 2009 pelo governo do Estado um déficit habitacional de cerca de noventa casas. Durante os trabalhos de campo realizados notamos que muitas das casas parecem estar ampliando sua área construída (Foto 21). Podemos então inferir que ao contrário do que possa parecer a elevação da arrecadação não se traduziu em melhoria da qualidade de vida da população, em relação aquisição da moradia e em relação aos equipamentos urbanos presentes no município em tela.



Foto 19: Morfologia empobrecida - Município de Confins, 2014

FONTE: França, B. L. P. de. Junho- 2014.

²³⁵Disponível em: http://conflitosambientaismg.lcc.ufmg.br/wp-content/uploads/2014/04/TAMC-Grandes_projetos_de_Infraestrutura_urbana_e_valorizacao_imobiliaria_Vetor_Norte_de_BH.pdf.



Foto 20: Casas de morfologia precária, Confins, 2014
FONTE: França, O. P. L. B. Junho- 2014.



Foto 21: “Forma do Possível”, a casa em tela aparenta ter sido construída e ampliada através da autoconstrução.
FONTE: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.

Por outro lado, os investimentos em função da expansão do AITN²³⁶ e os investimentos em infraestrutura no entorno relacionados ao grande projeto Aerotrópole fizeram a arrecadação disparar como afirma de maneira entusiasmada o atual chefe de gabinete do município Claudinei Ribeiro²³⁷,

²³⁶O AITN ocupa cerca de trinta por cento do território municipal.

²³⁷ Entrevista realizada em Maio de 2013 no gabinete do prefeito de Confins.

É isso que estou te dizendo, Confins hoje daqui a 15 anos vai ser uma Dubai. Chega dessa forma. Daqui a 15 anos o prefeito vai ter dificuldade em gastar com educação, vai ter dificuldade em gastar com saúde. Hoje ainda não deu tempo de fazer toda infraestrutura, não vem 30 milhões de uma vez, mas vem em uma escala maior que aos outros municípios, municípios pequenos que dependem do fundo de participação dos municípios. Então nós temos um arrecadador, que é o aeroporto que ninguém tem. Só Confins. Nem Belo Horizonte. Claro que Belo Horizonte tem a arrecadação dela, mas não é o aeroporto internacional. Todo mundo tem que embarcar aqui, deixar a arrecadação aqui. Então, isso é único. Então, vai chegar um ponto que cumprir a lei de responsabilidade fiscal não vai ser fácil. Hoje nós já estamos nos preparando. Sexta feira passada eu estive com a Infraero e essa semana vou estar com eles de novo, com o Adair, que é o responsável por todas essas obras aí porque a preocupação é boa, mas é grande. Nós vamos chegar no final do ano e deve ter um número grande de obras agora. A arrecadação deve dar um salto faltando 3-4 meses por ano. E o prefeito tem que gastar 25% em educação e 15% em saúde. E prefeitura, órgão público, você tem que licitar, planejar, senão você não consegue comprar. Se chega um dinheiro dia primeiro de Dezembro e você não está planejado, licitado com todo respeito, você está em maus lençóis. O prefeito fica inelegível, por quê? Porque não vai conseguir comprar pra educação, saúde, o tanto que tem que comprar, o mínimo. Então, é um negócio muito preocupante. Ninguém tem esse problema de excesso de arrecadação. Nós temos esse problema de excesso de arrecadação. Por causa das obras.

Apesar da excelente arrecadação apontada pelo chefe de gabinete a pesquisa revelou através dos trabalhos de campo que o município conta com poucos espaços públicos de recreação, escolas e centros de saúde. A ausência de equipamentos urbanos e de serviços também chama à atenção. As obras que o entrevistado se referiu são as recentes intervenções viárias na LMG 800 (foto 22), realizadas pela construtora Barbosa e Melo, que fazem parte do grande projeto Aerotrópole do governo do Estado para melhorar o acesso viário ao AITN. O entrevistado também se referiu às obras do Pólo de Moda Fashion City, que também fazem parte do grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte, que prevê investimentos de trezentos milhões de reais, e que propõe uma forte ruptura urbanística no lugar (Figura 27 e 28). O que segundo o entrevistado acelerou a pressão sobre o mercado imobiliário do município, e promete transformar sua morfologia econômica e social.

A procura hoje, que a gente chama de habitacional é muito grande e tem outros empreendimentos grandes em volta

acontecendo então todo mundo quer vir pra cá. Hoje a bola da vez, que nem é hoje, é desde uns 10 anos a bola da vez é o Vetor Norte. Não é só hoje mais. Já está havendo isso aí, só que hoje está explodindo isso aí. Todo mundo quer chegar, todo mundo quer um cantinho, todo mundo quer trabalhar aqui. A empresa quer estar mais próxima do aeroporto. Então, a logística aqui hoje é interessante. Começou há 10 dias as obras no pólo de moda, o shopping da moda, maior pólo de moda da América Latina. Está em pleno vapor a construção, dentro de 15 dias as máquinas estarão estourando tudo aqui na parte de cima de Confins. É Pedro Leopoldo pela legislação que não poderia usar as duas e a de Pedro Leopoldo é mais flexível que a de Confins, então optaram por fazer lá pela questão do local dele. Mas, fisicamente é Confins. É aqui em cima. Aqui onde estamos sentados estamos a 1 km dele (foto 23). É bem aqui em cima. Tanto que é na [?] Confins. É na divisa. Aí isso também traz os indiretos. Porque vai ser aqui em cima, o setor imobiliário já está louco aqui na região procurando. Não vai ter onde esse pessoal ficar. A gente está falando de mais de 520 lojas aí e no mínimo diretamente 1500 empregos. Inicialmente. E é uma coisa que não vai acontecer, já está acontecendo. Não é nenhuma previsão ou diretriz não. É realidade. Já está em pleno vapor. As próprias obras do aeroporto de Confins, ampliação do terminal 1, construção do terminal 3. Ampliação da pista. Só a ampliação da pista é em torno de 230 milhões de Reais, mas o terminal são 22 milhões de Reais.

A área onde está sendo construído o Fashion City Brasil, também é conhecida no lugar como a “fazenda dos donos da Precon”, no entanto, na verdade a área pertence a empresa MDV Precon Park. Dentro do grande projeto Aerotrópole, o pólo de moda insere-se em uma estratégia de mercado imobiliário associado a negócios de moda que pretende atrair o empresariado do ramo, investidores e fundos de investimentos. O empreendimento incluiu dois centros de compras voltados para o atacado e varejo, um centro de convenções, uma universidade da moda e três hotéis. O Fashion City Brasil será instalado numa área de quatrocentos mil metros quadrados, área cerca de oito vezes maior que o mais tradicional shopping do eixo sul da capital (Foto 24). O fator determinante para sua localização reside na possibilidade de atração de profissionais e comerciantes de moda que dependam da rapidez do modal aéreo para se locomover. De

acordo com reportagem do Jornal Estado de Minas²³⁸ o empreendimento deverá alcançar um faturamento anual de dois bilhões de reais e gerar cerca de cinco mil empregos diretos, e será um concorrente ao pólo de moda de São Paulo,

Pesquisa realizada pelos empreendedores mostra que São Paulo é um pólo de moda saturado, ao qual os compradores mostram rejeição, principalmente por causa dos problemas de acesso e segurança. Segundo o levantamento, 50% da moda comercializada em Belo Horizonte é comprada por clientes que vêm do Nordeste, que usam o avião como meio de transporte para chegar até aqui. “A proximidade com o aeroporto internacional é fundamental para o sucesso do negócio. O FCB atende aos interesses das empresas do setor porque vai criar uma sinergia entre empresas de vestuário, calçados, acessórios e bijuterias”, acredita o presidente da Marcel Philippe, Michel Aburachid. (Jornal Estado de Minas, 18/05/2011)²³⁹



Foto 22: Novo trecho da LMG 800 entre o município de Confins e o AITN 2014
FONTE: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.

²³⁸Reportagem publicada em 18/05/2011, intitulada *Grande BH vai ganhar megaempreendimento exclusivo para a moda Empreendedores anunciam construção de complexo perto de Confins voltado para o mundo fashion. Investimento pode chegar a R\$ 300 mi.*

²³⁹ Disponível em:

http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2011/05/18/internas_economia,228258/grande-bh-vai-ganhar-megaempreendimento-exclusivo-para-a-moda.shtml



Foto 23: Fashion City da Aerotrópole no terceiro plano da paisagem em Pedro Leopoldo, distante cerca de 1 km da prefeitura do município de Confins 2014

FONTE: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.

Figura 27

Projeção Fashion City, Pedro Leopoldo, investimento de U\$100 milhões



Fonte: Aerotrópole de Belo Horizonte e seu *hub* AITN: Concepção, planejamento e implementação. SEDE, 2013.

Figura 28
Obras de Terraplanagem LMG 800 e Fashion City, Pedro Leopoldo, 2013



Fonte: Aerotrópole de Belo Horizonte e seu *hub* AITN: Concepção, planejamento e implementação. SEDE, 2013.



Foto 24: Obras em andamento no Fashion City da Aerotrópole no terceiro plano da paisagem, com as obras da LMG 800 recentemente concluídas, divisa de Confins e Pedro Leopoldo, 2014

FONTE: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.

Diante dos espaços que estão sendo produzidos, fica claro que foram cuidadosamente direcionados dentro de uma racionalidade puramente econômica principalmente porque tem o declarado intuito de propiciar a apropriação das mais valias imobiliárias proporcionadas pela vantagem de localização. Pensamos ao observarmos a morfologia da LMG 800, e ver que ela beneficia diretamente o empreendimento Fashion City Brasil, que muito embora esteja ainda em construção, ele poderá alterar substancialmente os ritmos e espaços-tempo de vida dos moradores de

Confins, devido à morfologia diferenciada do lugar concebido, e que para além de gerar divisas e lucros, e aumentar os empregos poderá trazer consequências socioespaciais imprevisíveis, uma vez que a infraestrutura urbana de morfologia precária do município visivelmente não comporta tal crescimento, como alertou Heloísa Costa (2010) no artigo intitulado *Grandes projetos de infraestrutura urbana e valorização imobiliária: notas a partir da experiência recente do Vetor Norte de Belo Horizonte*.

A referida autora afirma que em projetos como o de construções de barragem que implicam em deslocamentos de grandes contingentes populacionais, devido à inundação de grandes áreas, há forte mobilização social de resistência aos impactos gerados. Ao contrário, no caso de grandes projetos urbanos, seus impactos socioambientais geralmente são mais difusos espacialmente e alcançam um contingente populacional muito mais expressivo, porém de maneira e intensidade diferentes, o que o torna mais difícil de ser avaliado, principalmente porque depois de implantados os problemas acabam por se naturalizar e são diagnosticados como decorrentes da “falta de planejamento” e do crescimento urbano.

Nesse sentido, Horácio Capel (s.d.) observa que “*el trazado de las grandes infraestructuras viarias, aeropuertos y instalaciones portuarias, etc., son agentes que consumen espacio y definen los usos del suelo, influyendo de forma decisiva en la evolución de la morfología urbana*”. Por isso, a decisão pela localização, instalação ou ampliação desses equipamentos, geralmente nas periferias suburbanas das grandes áreas metropolitanas alteram substancialmente a organização do espaço urbano com importantes consequências socioambientais “*cómo los grandes proyectos de fincas semiurbanas y barrios cerrados exclusivos han aparecido por doquier, amenazando el sutil equilibrio de estas zonas frágiles, generando un progresivo deterioro del aire, agua y suelos periféricos, con la consecuente pérdida de biodiversidad, el incremento de la vulnerabilidad a los desastres naturales y la atomización de los predios agrícolas*” (Sanchez e Capel, 2006). Essas ações urbanísticas públicas nas periferias contribuem ainda, de acordo com Capel (s.d.), para aumentar o valor do solo nos espaços intermediários não ocupados e que são de propriedade privada que se revalorizam e passam a ser objeto de especulação imobiliária.

Lagoa Santa

Nos casos específicos dos municípios de Lagoa Santa e Confins observamos que as contribuições de Costa (2004b, 2004b), Capel (s.d.) e Vainer (2004), são importantes para a reflexão no sentido de que através de nossa pesquisa tentamos esmiuçar os desdobramentos da presença do AITN tanto em sua fase inicial quanto a partir dos grandes empreendimentos propostos no grande projeto Aerotrópole. A valorização imobiliária em Lagoa Santa tem alcançado assim como em Confins níveis nunca antes verificados neste município. Em Confins segundo os entrevistados, ocorreu depois do “renascimento” do AITN em 2005 uma grande valorização. No entanto, o processo de valorização não ocorre da mesma forma, tem suas especificidades. Como apontou o secretário de desenvolvimento econômico e meio ambiente de Confins Gustavo Luis Costa²⁴⁰, nascido na cidade,

A gente até brinca que quem comprou, comprou. E, quem não comprou não vai comprar mais a não ser que tenha muito dinheiro porque há 8 anos atrás, no máximo 10, você comprava um lote de 360 metros por 12 mil Reais e conforme a localização até 8 mil Reais. Hoje é 120 mil. Valorizou bastante. E hoje não encontra. Mesmo valorizando estando a esse preço, hoje é difícil você achar um terreno pra comprar, porque quem tem não vende. Está construindo alguma coisa.

O impacto na questão de trabalho pra população hoje aqui é imensa, porque antigamente era muita gente que se não conseguisse trabalho fora ficava em casa, dependia do pai ou da mãe ou só estudava ou nem estudava. Hoje não, o acesso é muito fácil. Não só aqui dentro, a questão do aeroporto pra você trabalhar como até na questão de você ir mesmo pra fora, Belo Horizonte, Sete Lagoas, Lagoa Santa, Vespasiano, Pedro Leopoldo. A população de Confins se interessou muito na questão do estudo quando o aeroporto começou realmente a funcionar em sua capacidade total. A gente até brinca, ouve falar que Confins começou com uma van com 12 pessoas pra escola no máximo há 15 anos atrás e hoje já está, se contabilizar, já tem 800 pessoas estudando no geral, envolvendo faculdade, cursinho, SENAI, no geral, entorno de 800 pessoas estudando dia, tarde e noite.

No caso de Lagoa Santa a valorização ocorre de maneira mais acentuada, e isso pode ser claramente percebido na morfologia da paisagem. Em Lagoa Santa os agentes imobiliários tem se favorecido da presença do AITN, e das empresas que se instalaram

²⁴⁰ Entrevista realizada em Maio de 2013 na sede da Prefeitura de Confins.

no entorno depois de 2005, como demonstra excerto da seguinte reportagem realizada um ano depois da transferência dos vãos,

Segundo o proprietário da imobiliária VMT, Roberto Carlos Corrêa Lima, os desdobramentos da transferência dos vãos da Pampulha para Confins já estão rendendo bons frutos. “Muita gente prefere se mudar para cidades vizinhas ao aeroporto para trabalhar por aqui. Com isso, a procura tanto por aluguel como para vendas dobrou”, destaca. Segundo Roberto, lotes de 800 metros quadrados que no ano passado eram vendidos por R\$ 70 mil, hoje estão na faixa de R\$ 120 mil. No bairro Joá, exemplifica o empresário, os preços de alguns lotes subiram de R\$ 25 mil para R\$ 40 mil, ou seja, 60% de valorização. “Mesmo com o preço maior já está difícil encontrar casa para alugar e comprar aqui em Lagoa Santa. Casa de três quartos desocupada, por exemplo, é artigo raro por aqui”, comenta Lima.²⁴¹

Recentemente, em 10 dezembro de 2012, a reportagem do Jornal Estado de Minas, intitulada *Vetor Norte é a bola da vez do mercado imobiliário: Áreas livres e projetos de infraestrutura feitos pelo estado incentivam empreendimentos*, demonstra que a valorização continuou depois de 2006 alcançando níveis ainda maiores,

Para se ter ideia de quanto foi essa valorização, Luiz Alberto Chaves, da Brasiliana, diz que, em janeiro de 2003, o metro quadrado de um terreno em um condomínio em Lagoa Santa custava R\$ 50. "Em setembro deste ano, o valor subiu para R\$ 400, um reajuste de 700%. No mesmo período, a inflação registrou um índice acumulado de 73%." O ganho real acima da inflação foi de 362,4%. De acordo com Chaves, a cidade se destaca entre os demais municípios da região chamada de Vetor Norte por sua estrutura já instalada. "Além disso, grande parte dos moradores acredita que a tendência é que, dentro de pouco tempo, Lagoa Santa fique totalmente independente da capital." No que se refere à moradia, Luiz Alberto Chaves, da Brasiliana, aponta dois perfis. Um deles procura a primeira moradia, que conjugue qualidade de vida, contato com a natureza e boa localização. “Um outro grupo, pertencente às classes A e B, também busca uma primeira ou até segunda moradia. Nesse caso, uma opção para passar os fins de semana com a família, usufruindo de qualidade do imóvel, privacidade, boa localização e segurança.” (Jornal Estado de Minas, 10/12/2012)²⁴²

²⁴¹ Excerto de reportagem de 13/06/2006. Intitulada *Confins faz região decolar*. Disponível em: http://www.lagoasanta.com.br/reportagens/aerop_confins_13_03_06_1_ano.htm

²⁴² Disponível em:

http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2012/12/10/interna_noticias,46772/vetor-norte-de-bh-e-a-bola-da-vez-do-mercado-imobiliario.shtml. Acesso: Abr.2013

É importante notar, que a articulação do mercado imobiliário e a adesão ao grande projeto do Estado são rápidas e eficientes, assim, como vimos no projeto Aerotrópole difundido por Kasarda que privilegia a estratégia de “Real State”. Rapidamente os agentes se apropriam da valorização imobiliária, através das vantagens de localização decorrentes dos investimentos estatais em infraestrutura. A referida reportagem esclarece também os motivos pelos quais ocorre a valorização tão acentuada através de entrevista ao então Presidente do Conselho Regional de Corretores de Imóveis de Minas Gerais (Creci-MG), Paulo Tavares,

Atualmente, não há um único perfil, está bem diversificado. Há condomínios residenciais – tipo Alphaville, que teve velocidade de venda espantosa²⁴³ – e também investimentos em hotelaria. Agora, depois de o governo estadual anunciar que fará ainda mais investimentos na região, as empresas começaram a se interessar e já é possível perceber um crescimento de galpões comerciais de primeira linha, com valorização acentuada no entorno da rodovia.

A proximidade com o aeroporto internacional e com a Cidade Administrativa fez com que a procura por terrenos no local aumentasse. Com isso, a região ficou muito valorizada. Hoje, o valor médio do metro quadrado gira em torno de R\$ 550. O preço mais alto atrai os consumidores de classe alta (que são os que mais têm investido na região), interessados em empreendimentos de alto padrão.

O Vetor Norte é a bola da vez. Há muitas áreas livres e está sendo feito um investimento muito grande, tanto por parte das empresas quanto pelo governo. O rodoanel metropolitano, a expansão de Confins, o surgimento da zona franca, a promessa do Aeroporto da Indústria e a ampliação do metrô até a Cidade Administrativa são alguns exemplos que corroboram as boas perspectivas. (Jornal Estado de Minas, 10/12/2012)²⁴⁴

Ao analisar a imagem (Figura 29) e através dos trabalhos de campo realizados ao longo desta pesquisa notamos que a morfologia da paisagem revela um crescimento rápido, que já traz consequências como trânsito intenso apoiado no transporte individual (foto 25), aumento na oferta de serviços, e lojas tradicionais do mercado nacional e internacional. Como evidenciou a reportagem da Revista Veja BH,

²⁴³ O condomínio Alphaville localizado em Vespasiano foi totalmente vendido em seis horas no mesmo dia de seu lançamento em julho de 2012.

²⁴⁴ Disponível em:

http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2012/12/10/interna_noticias,46772/vetor-norte-de-bh-e-a-bola-da-vez-do-mercado-imobiliario.shtml. Acesso: Abr. 2013

A mudança no perfil estimula investimentos de comerciantes tradicionais da Zona Sul de Belo Horizonte, como o supermercado gourmet Verdemar, que anunciou a abertura de uma loja na cidade. De olho em clientes endinheirados, a ex-comissária de bordo Cristina Lavarini investiu em uma boutique de roupas para bebês que comercializa marcas como Lacoste e Calvin Klein. (Revista Veja BH, 24/07/2013)²⁴⁵

Por outro lado, nota-se uma deficiência do transporte público e dos espaços públicos de lazer, que parecem se restringir aos restaurantes e bares ao longo da Lagoa Santa. A cidade também impressiona pelo visível número de imóveis residenciais e comerciais em construção (Foto 26). A quantidade de imobiliárias e a poluição visual de propagandas do setor imobiliário também são bastante evidentes, o que dá nítida impressão de que o lugar se transformou em uma “fábrica de condomínios” tanto para alta renda quanto para a classe média. Como demonstrou o entrevistado chefe do departamento de orçamento e estratégia da prefeitura municipal de Lagoa Santa, Valério Márcio Batista,

A oferta imobiliária na região de Lagoa Santa é algo assustador. E ao mesmo tempo, cara. A lei da oferta e procura, se aumenta a oferta, com a procura baixa a tendência do preço é cair. Em Lagoa Santa é ao contrário. Você lança um loteamento hoje a, sei lá, cem Reais o metro quadrado, daí a uma semana já está 200 Reais o metro quadrado. Em Lagoa Santa tem loteamento de mil Reais um lote. Como a parcela em alguns lugares é mil metros, um lote de mil metros é 1 milhão de Reais.

A fala do entrevistado ainda demonstra certa preocupação com as consequências do adensamento no município e revela o que sobra para a parcela pobre da população atingida por esse processo são as áreas menos valorizadas, de morfologia precária. Observamos assim que essa população não encontra respaldo no planejamento estatal para exercer sua cidadania plena de usufruir o direito de moradia, ou seja, este processo coloca os trabalhadores que encontram na casa própria um componente essencial de sua

245 Reportagem intitulada, *Vetor Norte de BH atrai moradores que buscam espaço e contato com a natureza: Novos condomínios e loteamentos transformaram a paisagem na região metropolitana.*

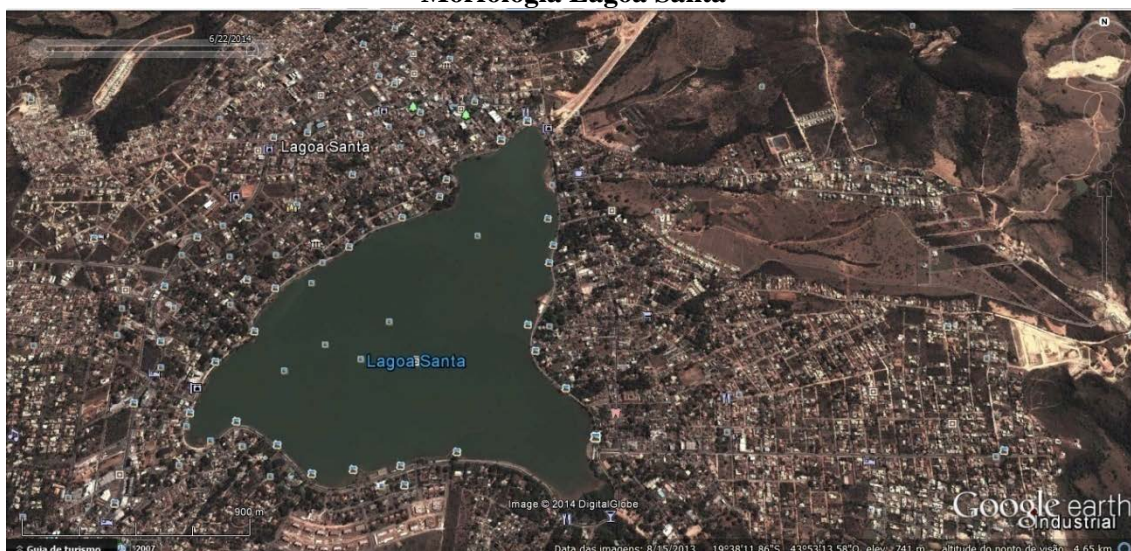
Disponível em:

<http://vejabh.abril.com.br/edicoes/vetor-norte-bh-atrai-moradores-buscam-espaco-contato-natureza-747446.shtml> Acesso: Jun /2013.

forma de inserção cidadã, a mercê do jogo especulativo imobiliário. Como apontou o entrevistado²⁴⁶ Valério Márcio Batista,

Em Lagoa Santa vai inaugurar a Minha Casa Minha Vida. São 620 unidades habitacionais num bairro pobre que não tem solução de mobilidade nenhuma, vai botar 2500 pessoas naquele bairro que é cheio de problema e já tem mais outras mil unidades pra serem entregues daqui a 2 anos mais ou menos. Então, vai adensar um bairro de forma assustadora sem ter se pensado em nada de solução de mobilidade pro bairro. Vai botar todo mundo lá dentro. Não se sabe se escola vai atender, se nada vai atender, não se planejou nada. Nós temos que fazer adesão à Minha casa minha vida? Tem. Só que o Minha Casa Minha Vida em Lagoa Santa é particular, a propaganda dele é feita fora da cidade. Se rico pode morar em Lagoa Santa, você pobre também pode morar em Lagoa Santa. Você entendeu? Não tinha necessidade de promover esse adensamento.

Figura 29
Morfologia Lagoa Santa



Coordenadas: Lat. 19°38'11.86"S Long. 43°53'13.58"O

Fonte: Imagem de Satélite, Google Earth, 2014

Organização: Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira França, 2014

²⁴⁶ Entrevista realizada em setembro de 2013 na sede da prefeitura de Lagoa Santa.



Foto 25: Trânsito intenso, principalmente nos finais de semana.

Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.



Foto 26: Centro Comercial recém construído na Avenida Acadêmico Nilo Figueiredo, Lagoa Santa.

Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.

No entanto, as rugosidades²⁴⁷ no sentido colocado na obra de Milton Santos também se fazem presentes, e, muitas vezes, expressam as tentativas de resistência ao movimento de valorização da cidade capitaneado pela atuação Estatal. Diante de tantos

²⁴⁷ “Chamemos de rugosidades ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos”. (Santos, 2008, pág.140)

investimentos, decorrentes da política de espaço estatal que envolve o grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte, ao que parece está a cada dia mais difícil para os pobres da cidade manter-se nos espaços que se integram a valorização. Segundo o chefe do departamento de orçamento e estratégia da prefeitura municipal de Lagoa Santa, Valério Márcio Batista²⁴⁸, dois exemplos bastante peculiares ilustram o que talvez possa se configurar como um movimento de gentrificação (Neil e Theodore, 2008; Porto e França, 2011),

No semáforo, você vindo de Belo Horizonte pra Lagoa Santa. Na hora que você parar no semáforo, se estiver fechado é óbvio, você vai ver que tem uma construção e tem um de dois andares, uma lojinha, com uma quitinete em cima, de um cômodo, na esquina. Deve ter 2,5 por 3. É o imóvel do cara. E o outro que era dono do imóvel no entorno (suprimido). E tinha um outro posseiro que tinha esse quadradinho aqui. Aí esse cara aqui vendeu o imóvel dele e construiu uma loja enorme. Esse cara aqui não aceitou vender. Aí fez a loja dele aqui assim e deixou essa área da frente pra estacionamento essas coisas. Esse cara aqui não vendeu o lote. Não vendeu. Se ele fosse vender não ia valer nada porque é 4 por 6. E aí o que é que fez? O cara construiu e tudo e estão dizendo que está valendo cem mil Reais, ele está pedindo cem mil Reais nesse quadradinho aqui. Ele está sendo expulso de lá porque ele está descontextualizado. Ele está sendo expulso, entendeu? Da mesma forma que acontece aqui no bairro onde eu moro. Tem um empresário, mora em frente a minha casa do outro lado da rua. Ele tinha um terreno, aproximadamente 5 mil metros, aí ele comprou mais um do lado de 5 mil metros, aí comprou um outro aqui de 400 metros mais ou menos, comprou um outro de outro morador aqui e está ofertando tentando comprar de outro. Ele está quase dono do quarteirão todinho, foi comprando na mão de todo mundo e as pessoas vão saindo.

O antigo morador que resistiu ao movimento de valorização continua tentando resistir a esse processo como evidenciamos em campo (foto 27), a Drogaria Pacheco apesar de ter a maior parte do terreno convive com o “vizinho indesejado”. Aos que não conseguem resistir, o entrevistado²⁴⁹ aponta seu destino que são as,

Novas periferias. E isso acontece em todos os bairros de Lagoa Santa. Principalmente porque Lagoa Santa tem muita área de invasão. Essa área é de invasão. Invasão não, ocupação. Era

²⁴⁸ Entrevista realizada em setembro de 2013.

²⁴⁹ Valério Márcio Batista. Entrevista realizada em setembro de 2013 na sede da prefeitura de Lagoa Santa.

uma fazenda aí um veio cercou um lote, cercou outro. Um cercou o de 3 mil, outro o de 200 e aí todo mundo foi cercando, cercou um pedaço do outro que já tinha cercado e aí ocupou-se e agora vem a questão imobiliária. Aí chega um empreendedor, adquire a área em lotes derruba tudo faz o empreendimento e as pessoas vão pra onde? Pra periferia da cidade. Aí vai pro Palm Town que eu já te disse é cheio de problema, vai pra região da Vila Maria que também é cheia de problema, áreas de risco. Mas, esse é o destino.



Foto 27: Vizinho indesejado. A morfologia precária revela a “tensão espacial” e a resistência ao processo de valorização.

Fonte: França, O. P. L. B. Junho- 2014.

Vale destacar que, grande parte dos condomínios de Lagoa Santa, mesmo os construídos para população de alta renda, encontram-se em situação classificadas, pelo *Plano de regularização fundiária do município de Lagoa Santa*, por assentamentos de parcelamento ilegal e clandestino. De acordo com o relatório em 2009, havia dos cento e setenta e um assentamentos urbanos identificados no município de Lagoa Santa, oitenta e um irregulares e noventa regulares, “observa-se uma acentuada presença de situações de irregularidade fundiária no município de Lagoa Santa, correspondendo a 47% (quarenta e sete por cento) do total de assentamentos identificados”. (SEDRU MG, Ministério das Cidades, Fundação Israel Pinheiro, 2009a, pág.15).

Segundo o entrevistado Walter França Junior morador do condomínio Parque Residencial Vivendas (fotos 29 e 30) os problemas não se restringem apenas à

regularização fundiária, apesar de ser um condomínio de luxo²⁵⁰ no Bairro Bela Vista a parte mais valorizada do município, são frequentes os problemas de falta de abastecimento de água que é escura insalubre, segundo o referido entrevistado o condomínio assim como a grande maioria não conta com rede de esgoto apenas fossas sépticas. Além disso, o entrevistado coloca que apesar do crescimento vertiginoso do município a mobilidade e os serviços públicos são considerados de péssima qualidade. A entrevista revelou a precariedade da urbanização e da ocupação e do solo tão característica das cidades brasileiras. Dentro dessa dinâmica, o Estado exerce decisiva força dentro das distintas lógicas que orientam esses processos, segundo Costa G. (2008, pág. 85, 86):

Caberá à práxis política, à articulação e embate entre sociedade e Estado transformar a natureza do papel regulatório do Estado, garantindo, portanto, não apenas as condições gerais de produção, mas as bases da reprodução social mais ampla, incluindo-se aí a extensão dos direitos e deveres associados a uma cidadania plena.

Nesse sentido, em concordância com a referida autora, ressalta-se a ideia de Edésio Fernandes²⁵¹ ao se referir aos assentamentos informais em áreas urbanas como exemplo de um dos principais problemas socioambientais das cidades brasileiras:

(...) é crucial que governos e a população reconheçam que a regularização dos assentamentos informais é um direito coletivo, condição de enfrentamento do enorme passivo socioambiental criado ao longo de décadas. Para tanto, é preciso que as administrações públicas, especialmente na esfera municipal, assumam de vez sua responsabilidade territorial, tomando todas as medidas necessárias para a alteração, do atual modelo de crescimento urbano segregador e poluidor, de tal forma que as cidades brasileiras possam se tornar cidades mais justas e sustentáveis desde uma ampla perspectiva socioambiental.

Como dissemos anteriormente, condomínios de alto luxo, cuidadosamente direcionados para as necessidades da classe alta também fazem parte da estratégia “Real State” do grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte, oficialmente o Estado apoia os Condomínios: Gran Royale Aeroporto em Confins; Alphaville Minas Gerais no

²⁵⁰ Um lote de setecentos e cinquenta metros no condomínio chega a custar cerca de setecentos mil reais.

²⁵¹ Artigo intitulado *Cidades Sustentáveis*, publicado no Jornal Estado de Minas/PENSAR, Especial Meio Ambiente, 05/06/2010.

Corredor do Aeroporto na MG10 em Vespasiano; Residencial Victoria Golf Residence em Lagoa Santa, Reserva Real em Jaboticatubas, formado por 4 condomínios temáticos –Hipica, Fly-in, Tênis, Golf (Figura 30). De acordo com reportagem da Revista Veja BH, de 24/07/2013, o preço médio de lotes nos referidos condomínios é de cerca setecentos reais por metro quadrado, deixando claro que os referidos empreendimentos são para uma seleta clientela.

No mais sofisticado dos empreendimentos, o Fly In, em Jaboticatubas, os moradores terão à disposição uma pista exclusiva para pouso de aviões. Ali há apenas 25 lotes, com áreas a partir de 2 600 metros quadrados e preço mínimo de 1,1 milhão de reais. Uma das maiores urbanizadoras do país, a Alphaville tem dois condomínios em construção na região. Todos os 542 lotes do primeiro empreendimento, o Alphaville Minas Gerais, em Vespasiano, foram vendidos no dia do lançamento, em julho do ano passado. Lá haverá um centro comercial, com lojas, escolas e restaurantes, e uma sede social de 15.000 metros quadrados projetada pelo escritório de Gustavo Penna, a principal grife da arquitetura mineira. Hoje, só é possível encontrar terrenos de revenda, ao preço médio de 700 reais por metro quadrado - bem mais que o preço médio de 450 reais por metro quadrado dos lotes à venda no Alphaville Lagoa dos Ingleses, em Nova Lima. (Revista Veja BH, 24/07/2013)²⁵²

A reportagem ressalta ainda que entre 2007 e 2010, quatro municípios do Vetor Norte, apresentaram um crescimento populacional expressivo, Lagoa Santa, Vespasiano, São José da Lapa e Jaboticatubas em contraposição ao baixo crescimento de Belo Horizonte. A referida reportagem confirma uma dinâmica de perda populacional de Belo Horizonte instalada desde a década de 1980, para municípios do entorno metropolitano. Segundo Matos et. al. (2003, pág. 6-8) as trocas populacionais intrametropolitanas recentes revelam um processo de desconcentração demográfica periférica e a porção norte da região metropolitana de Belo Horizonte está inserida neste processo.

Os referidos autores também explicam que além de manter vínculos de articulação com o núcleo metropolitano, a difusão ocorre devido a investimentos

252 Reportagem intitulada, *Vetor Norte de BH atrai moradores que buscam espaço e contato com a natureza: Novos condomínios e loteamentos transformaram a paisagem na região metropolitana.*

Disponível em:

<http://vejabh.abril.com.br/edicoes/vetor-norte-bh-atrai-moradores-buscam-espaco-contato-natureza-747446.shtml> Acesso: Jun /2013.

econômicos e assentamentos residenciais densos dirigidos para a baixa renda, como também de condomínios de baixa intensidade para média e alta renda (Foto 28). Esse processo por ele denominado “contingências geográfico-funcionais” faz com que municípios que não são necessariamente os mais populosos tornarem-se “protagonistas do processo de redistribuição da população regional derivado da emigração belo-horizontina”, e influencia diretamente na fragmentação e segregação do tecido urbano. Vale lembrar, que historicamente a classe alta da RMBH, procura o eixo sul da RMBH²⁵³, principalmente o município de Nova Lima, que se consolidou na estrutura metropolitana pela presença de condomínios voltados para a população de alta renda.

Nesse sentido, podemos acrescentar que a o grande projeto Aerotrópole acentua a segregação socioespacial, tendência evidenciada a partir da década de 1990, que sabidamente tem atingido a urbanização brasileira, através da fragmentação e separação dos espaços de convivência na cidade, transformando-as como bem colocou Teresa Caldeira (2000) em “enclaves fortificados” dentro da “Cidade de Muros”, comum novo padrão de segregação urbana através da difusão de condomínios residenciais nas periferias metropolitanas, cujas populações são cada vez mais atraídas pelo discurso da segurança e da qualidade de vida associada à presença da natureza (Figura 30). As consequências desses processos evidenciam a legitimação da naturalização das relações sociais assimétricas, como apontou Costa,

Enquanto processos mais amplos, tais tendências trazem à tona o debate sobre as muitas formas de segregação sócio-espacial da população metropolitana e as implicações do aprofundamento da demarcação rígida de espaços excludentes, cada vez mais caracterizados pela homogeneização tanto das características sócio-econômicas e ocupacionais da população residente, como da paisagem arquitetônica e urbanística resultante. A discussão das implicações desse processo é fundamental, pois tal forma de moradia vem se tornando o desejo de consumo generalizado para as camadas de renda mais elevada da população, cada vez mais respaldado pelo temor à violência urbana e pela busca da segurança privada. O discurso que legitima tais aspirações, termina por naturalizar as relações sociais assimétricas e desiguais que estão na base mesmo da segregação sócio-espacial, contribuindo para tornar cada vez mais difícil a plena realização de ideais de justiça social e ambiental no espaço metropolitano.
(Costa, H., 2004b, pág. 2)

²⁵³ Cf. Costa (2004a; 2004b).



Foto 28: Apartamentos voltados para a classe média próximo ao CTCA.
Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.



Foto 29: Condomínio Parque Residencial Vivendas. Considerado irregular de acordo com PRF.
Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.



Foto 30: Condomínio Parque Residencial Vivendas. Assentamento de parcelamento irregular.
Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.

Figura 30
Condomínios da Aerotrópole Belo Horizonte



GranRoyale Aeroporto em Confins; Alphaville Minas Gerais no Corredor do Aeroporto (Linha Verde) na MG-10 em Vespasiano; Residencial Victoria Golf Residence em Lagoa Santa, Reserva Real em Jaboticatubas, formado por 4 condomínios temáticos –Hípica, Fly-in, Tênis, Golf.

Fonte: Aerotrópole de Belo Horizonte e seu *hub* AITN: Concepção, planejamento e implementação. SEDE, 2013.

Ainda no que se refere à paisagem do município de Lagoa Santa, a construção de hotéis (Fotos 31, 32 e 33) e a verticalização (Foto 34), embora ainda incipiente, também tem alterado a morfologia da cidade. São ao todo cinco hotéis, incluídos dentro do grande projeto Aerotrópole (Figura 31), sendo que três entraram em funcionamento recentemente. Os limites deste tipo de empreendimento se revelam sob a forma de conflitos com a legislação municipal, e o poder público sofre a pressão dos agentes imobiliários, como evidenciou a fala do entrevistado Valério Márcio Batista,

Na Lagoa era proibido construir. Era só [ZR1], uni familiar, módulo mínimo de mil metros e uni familiar. A não ser o que já era consolidado que era o pessoal antigo da cidade, que o lote é menor, que aí é resultado da ocupação histórica. Não tem jeito. Mas, você vai fazer um loteamento na bacia da lagoa, teria que ser mil metros, uni familiar e não podia prédio com mais de... no máximo dois pavimentos e mesmo assim, casa. Vamos fazer uma casa, uma mansão, dois pavimentos. Aí pronto. Mas aí mudaram a lei. Na Lagoa Santa pode, não só fazer 5 pavimentos como pode ser hotel (Foto 31), que não podia. (Suprimido) Aí mudou a lei, aprovou o projeto. Quando aprovou o projeto a sociedade deu o grito e aí o ministério público entrou na parada, os vereadores recuaram e alteraram a lei novamente. Só que por questão de segurança jurídica, como a lei estava vigente naquele período e foi aprovada não tinha como não deixar o cara construir. Você não pode revogar a lei e retroagir os efeitos dela. Essa aqui enquanto vigeu gerou efeitos objetivos. E aí o empreendedor foi lá e aprovou o hotel com cinco andares. Só que na negociação com ministério público fizeram um [TAC] e acabou construindo um hotel de quatro andares na orla da lagoa.



Foto 31: Hotel SPA Lagoa Santa, construído e aprovado na orla da Lagoa Santa, depois de polêmica, através de Termo de Ajustamento de Conduta.

Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.



Foto 32: Hotel Confort Confins, localizado no “Corredor do Aeroporto”, fora da cidade.
Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.



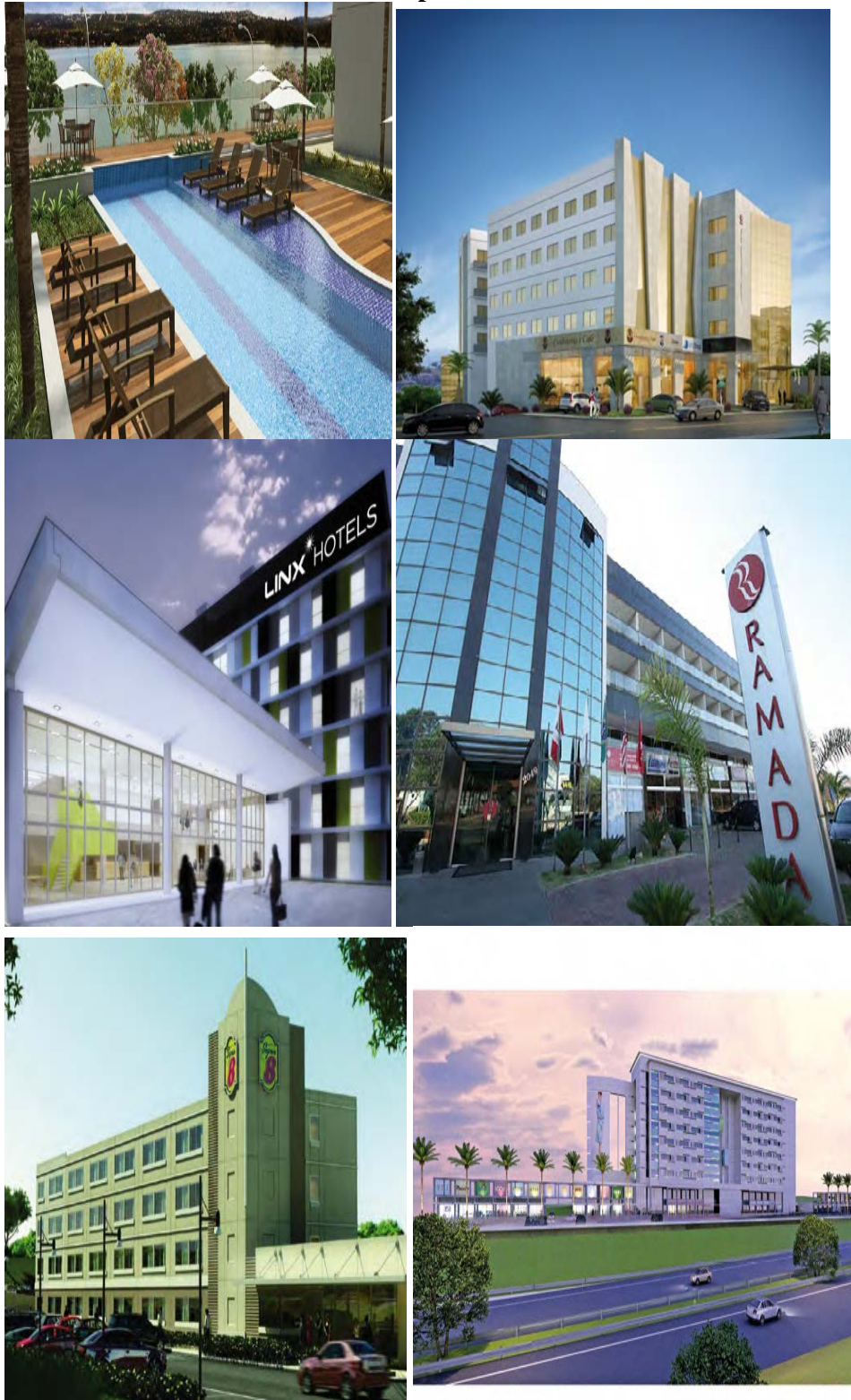
Foto 33: Hotel Ramada, localizado na Avenida Acadêmico Nilo Figueiredo, próximo à área central de Lagoa Santa.
Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.



Foto 34: Tímida verticalização já integra a morfologia do lugar.

Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.

Figura 31
Hotéis da Aerotrópole Belo Horizonte



Lagoa Santa SPA, Bristol Lagoa Santa Hotel, GJP Hotel &Resort, Ramada, Super8 Confort Confins

Fonte: Aerotrópole de Belo Horizonte e seu hub AITN: Concepção, planejamento e implementação. SEDE, 2013.

É importante notar, que a questão ambiental também é motivo de preocupação do gestor entrevistado, assim como advertiu o PLAMBEL. A realidade e o testemunho pessoal do entrevistado demonstram que o conflito sócio-ambiental tende a se agravar no município, não é possível prever ou dizer exatamente como e quando a geologia do lugar irá responder a tanta pressão ocasionada pelo adensamento e verticalização, mas com certeza como advertiu o PLAMBEL, “haverá consequências imprevisíveis”.

Diante de tal questão o entrevistado Valério Márcio dos Santos demonstrou sua preocupação com o grande risco de acidente geológico e por isso não concorda com a verticalização na cidade, principalmente porque quando era menino, viveu a experiência ainda presente em sua memória de um “abatimento”, um buraco de cerca de seis metros de diâmetro no solo na Lagoa Santa.

Destacamos ainda que o grande projeto Aerotrópole também está implementando no município de Lagoa Santa o Centro Técnico de Capacitação Aeronáutica (CTCA), que promete alterar a morfologia econômica da cidade, uma vez que contará com a presença de diversas empresas ligadas ao setor aeronáutico, como Embraer e SENAI e a escola estadual de ensino profissionalizante voltado para o setor aeronáutico. (Figura 32)

(...) tem como objetivo a melhor formação e capacitação mão-de-obra qualificada para o setor aeroespacial e defesa como à atração de empresas industriais e da área de manutenção de helicópteros. A formação e qualificação abrangerão os níveis técnico, superior e de pós-graduação contando com laboratórios, simuladores de vôo e plantas de prototipagem de produtos. Todo o esforço está voltado para consolidar um novo cluster da indústria aeronáutica em Minas Gerais. Serão instaladas no CTCA escolas e universidades que irão disponibilizar cursos homologados, para alunos, mecânicos e profissionais da aviação cuja grade curricular focará também a certificação e atualização de operadores já integrados a indústria da aviação. Outra área relevante será aquela direcionada à pesquisa e desenvolvimento de soluções para o setor, como por exemplo, o potencial uso da biomassa para a produção, em escala, do querosene de aviação.

(MINAS GERAIS-SEDE, pág. 55)

A fala do Subsecretário de Investimentos Estratégicos da SEDE, Luís Antônio Athayde demonstra que o impacto do CTCA sobre a cidade de Lagoa Santa será grande, e deixa claro o esforço do Estado, para prover as novas condições gerais de produção, e

para tornar a cidade um ambiente propício ao desenvolvimento da nova economia, onde o capital humano, a tecnologia e a inovação tem grande relevância, como vimos nos capítulos 2 e 3 da pesquisa.

Então isso vai mudar o ambiente na cidade de Lagoa Santa, trazendo para cá, pessoas do Brasil e do mundo. Não só aqui, mas Lagoa Santa está na primeira fila dessas futuras cidades do conhecimento. E a população tem que incentivar e abraçar isso, pois é o que vai gerar uma agenda de prosperidade, na qual deixaremos de ser um lugar voltado apenas para o descanso, uma cidade dormitório. Isso vai ter um impacto extraordinário no comércio do município.

E, para tal, você precisa de restaurantes, shoppings, farmácias, centros de convenção. Portanto, isso irá aumentar a renda dos empresários que possuem comércio na cidade. Tudo isso contribuirá porque mais renda significa maior nível de exigência e prosperidade. Imagine um hotel que vai atender um piloto, um engenheiro. Não podemos deixar uma cidade ao lado de um porto aéreo e que vai precisar criar empregos de qualidade voltar no tempo. Lagoa Santa tem o privilégio dessa nova fase de Minas Gerais, de estar recepcionando um centro da grandeza do CTCA. Lagoa Santa tem que ser vista como a cidade que está sendo preparada para ser o primeiro município da economia do conhecimento.

“Haverá um conjunto de intervenções da cidade ao aeroporto, pois estamos no conceito dos territórios que são preparados para a nova economia, em que as distâncias já não são medidas mais por quilômetros, e sim por tempo. A distância do CTCA ao AITN tem que ser de seis minutos.” (Jornal Diferente, 09/09/2013)²⁵⁴

Em trabalho de campo observamos que as obras para a construção do CTCA já iniciaram e ao mesmo tempo prometem forte ruptura urbanística (Figura 32) na morfologia socioespacial da cidade. A fase em que a obra se encontra demonstra o processo de terraplanagem e pavimentação com bastante movimentação do solo (Foto 35). Ao questionar moradores e trabalhadores próximos ao local onde o CTCA será instalado, nenhum deles tinha ouvido falar ou conhecia o projeto em vias de implementação. No local encontra-se além do solo removido a placa que indica o investimento (Foto 36). O desconhecimento de parte dos moradores do local sobre a presença das obras demonstra o embate entre o vivido e o concebido.

²⁵⁴ Disponível em: <http://www.jornaldiferente.com.br/index.php/cidade/2476-vetor-norte-o-futuro-planejado>. Acesso em: DEZ/2013.

O lugar, nível do imediato, começa a se materializar como o centro das intervenções da “ordem distante”, que homogeneiza o espaço para depois fragmentá-lo. A estratégia do Estado se sobrepõe a produção do espaço como uma construção identitária e histórica. Os moradores provavelmente não percebem que neste embate entre o vivido e o concebido, o cotidiano construído ao longo do tempo tende a se desintegrar ou diluir dentro das estratégias que privilegiam o espaço econômico (Fotos 37 e 38).

Assim, o entorno funcional se funde ao territorial conformando novas morfologias urbanas, com “velhas” estratégias, que apesar de apresentarem novas roupagem associadas ao novo discurso da competitividade neoliberal, continuam capitaneadas pelo Estado, ator decisivo na (re)produção do espaço metropolitano no Vetor Norte da RMBH.

Figura 32
Projeto CTCA da Aerótrópole Belo Horizonte



Fonte: Aerótrópole de Belo Horizonte e seu *hub* AITN: Concepção, planejamento e implementação. SEDE, 2013.



Foto 35: Obras do CTCA.

Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.



Foto 36: Placa CTCA- Aerotrópole.

Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.



Foto 37: Vista do CTCA para a Lagoa Santa.

Fonte: França, B. L. P. de O. Junho- 2014.



Foto 38: Entulhos e solo removido pelas obras do CTCA.

Fonte: França, O. P. L. B. Junho- 2014.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Então, eu acho que a Geografia é como um seio de Abraão, uma coisa tão ampla, e acho que a Geografia tem uma ligação, que não se percebe, com a Filosofia.
Carlos Augusto de Figueiredo Monteiro²⁵⁵

O ponto de partida desta pesquisa é a transformação do espaço geográfico no chamado Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Esta porção do território foi introduzida ao circuito de valorização da metrópole, e o Estado é o principal agente responsável pelos processos socioespaciais (Costa, G., 2005) em curso. Nossa mediação empírica é o grande projeto de ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves que desde o início dos anos 2000 passou a ser objeto de diversos estudos que pretendem inseri-lo no modelo de desenvolvimento aeroportuário denominado Aerotrópole.

Este modelo tem por principal objetivo fazer do aeroporto o centro propulsor do desenvolvimento econômico urbano, para atração de empresas de diversos segmentos do setor aéreo e empresas intensivas em tecnologia. As atividades propostas conjugam a aviação intensiva, associada à logística que permita a diminuição do espaço pelo tempo (Harvey, 2007), aumentando significativamente a velocidade da produção e do consumo. O modelo ainda inclui uma estratégia de mercado imobiliário voltado para classes de média e alta renda associada à presença dos trabalhadores qualificados moradores do entorno aeroportuário.

Para compreender a atuação do Estado neste processo, buscamos construir uma reflexão teórica que privilegiou a relação entre o Estado e o capital no provimento da infraestrutura. Com esse olhar a literatura visitada nos permite afirmar que a expansão da infraestrutura no ambiente construído - *built environment*- (Harvey, 1981) é desde a formação do capitalismo em sua fase industrial uma das maneiras pela qual o Estado e o capital buscam aumentar e concentrar o seu poder. Como bem apontou Lefebvre,

O capitalismo se estendeu subordinando a si o que lhe preexistia: agricultura, solo e subsolo, domínio edificado e realidades urbanas de origem histórica. Do mesmo modo, ele se estendeu constituindo setores novos, comercializados, industrializados: os lazeres, a cultura

²⁵⁵Entrevista Carlos Augusto de Figueiredo Monteiro. Boletim Campineiro de Geografia, v. 3, n. 2, 2013, pág.370.

e arte dita “moderna”, a urbanização. Entre essas extensões existem, ao mesmo tempo concordâncias e divergências, unidade com contradições (novas, a esclarecer). Portanto, o capitalismo só se manteve estendendo-se ao espaço inteiro. [...] A mobilização do espaço torna-se frenética e leva à autodestruição de espaços produzidos. O investimento desenfreado do capital não pode arrefecer sem procurar terrenos, territórios, zonas novas. Ou compensações. (LEFEBVRE, 2008, p. 116-120)

Lojkin (1981) contribui ao dizer que o Estado desempenha um papel de financiador das infraestruturas, para conter a tendência a queda da taxa de lucro, não apenas por meio da extração da mais-valia, mas também por meio da socialização das condições gerais de produção, através dos investimentos em infraestruturas de transportes e comunicações, que figuram como capital fixo de elevada composição orgânica do capital. Nesse sentido, a ascensão do neoliberalismo passa a ser então determinante para que o Estado, na acepção foucaultiana, privilegie um conjunto de interesses, e passe a direcionar suas ações através do nível econômico associada à produção das infraestruturas.

No caso brasileiro, a ideologia liberal estabeleceu como estratégia econômica a industrialização como projeto nacional, no entanto, como ressaltamos o projeto foi inconcluso porque diferentemente dos países centrais não logrou os benefícios sociais a todos os cidadãos, ao contrário, foi concentrador e excludente. Durante a expansão da empresa capitalista no Brasil o Estado foi o grande provedor das condições gerais de produção através do fornecimento da infraestrutura de transporte, energia, comunicações e do sistema financeiro.

No período denominado fordista-Keynesiano o Estado brasileiro foi o Estado Monopolista e assim como nos países centrais criou as grandes empresas de infraestrutura. E através de suas empresas associadas ao capital internacional o Estado integrou o território nacional, dotando-o das condições gerais de produção requeridas ao modelo fordista, com as propostas de desenvolvimento regional cepalinas apoiadas pelo BNDE. O território mineiro também se moldou a essa conjuntura, observamos que principalmente entre o final de 1930 e a década de 1960, o Estado foi o principal responsável por articular a instalação das empresas capitalistas em Minas Gerais e assim como dissemos anteriormente dotou o território da infraestrutura calcada no binômio energia e transporte, para assentar as bases econômicas no Estado. Como resumiu o

entrevistado prof. Dr. Clélio Campolina Diniz²⁵⁶ quando indagado por nós sobre a presença do Estado na provisão da infraestrutura,

O Estado é muito orientado para isso. O binômio energia e transporte do Juscelino é uma certa materialização do que já estava no programa de fomento econômico e produção que é do Milton Campos. (...). Se você pegar o plano econômico e aumento da produção, o grosso do investimento era para infraestrutura, energia e transporte fundamentalmente. E você tinha um sistema de incentivos que era para viabilizar a empresa privada. A construção da cidade industrial de Contagem é outra intervenção maciça do Estado para viabilizar o crescimento da empresa privada. Então, ia ser capitalismo sim e para isso você tinha que dar as condições mínimas. Então, aí você tem a CEMIG que foi uma empresa importantíssima, precursora, modelo nacional, (...). Você tem toda a ideia do Estado interventor. Aí Juscelino elege-se presidente da república e vai criar Eletrobrás, BNDE (etc..). E Juscelino vai usar toda essa infraestrutura para viabilizar o programa de metas. Sai do binômio energia e transporte e vai para o programa de metas. Se você observar as metas, o grosso delas é infraestrutura.

A crise econômica e urbana da metrópole fordista-keynesiana (Soja, 1993) deflagrada em nível mundial na década de 1970 chega ao Brasil no final desta década e conjugada à crise política, pôs fim a atuação estatal nos moldes fordista-keynesiano o que enfraqueceu o planejamento regional para a dotação das condições gerais de produção. A crise nas regiões metropolitanas brasileiras expôs as contradições e os limites da aliança entre o Estado e o capital. A urbanização brasileira foi marcada pela expansão do tecido urbano sobre as áreas periféricas de maneira precária, e sobre os processos de favelização ensejados pela transferência compulsória dos trabalhadores espoliados (kowarick,1979). A Região Metropolitana de Belo Horizonte, obviamente com suas especificidades também se incluí neste processo (Costa, 1994; Andrade, 2009; Mendonça, 2008).

Um novo modelo pós-fordista e neoliberal emergiu na década de 1980 nos países centrais. O Estado brasileiro perdeu sua capacidade de manter os níveis de investimento em infraestrutura e pautou seu planejamento com base nos processos de controle inflacionário

²⁵⁶Professor da FACE -CEDEPLAR UFMG e ex-reitor da UFMG. Entrevista concedida em 26/12/2013.

Com a emergência do neoliberalismo e do *regime de acumulação shumpteriano pós-nacional pró-trabalho* (Jessop, 1997) o papel do Estado se modifica com novas atribuições que se relacionam ao papel de rearticulador entre o econômico e o extra-econômico. Como rearticulador o Estado num contexto de relações econômicas e financeiras determinadas pelo reforço da competitividade prioriza os espaços econômicos considerados relevantes e o avanço tecnológico.

A valorização da competitividade, flexibilização e inovação permanente fazem o Estado criar novos formatos institucionais que reforçam o extra-econômico através da adoção de “um espírito empresarial” (Jessop, 1997). E assim o Estado promove um forte ajustamento discursivo que subordina as políticas sociais, às "necessidades" da competitividade estrutural e da flexibilidade do mercado de trabalho.

Nos países centrais as cidades consideradas como espaços econômicos relevantes passam a figurar como ambiente adequado à competição e à atração de investimentos e transitam do administrativismo para o empreendedorismo urbano (Harvey, 2005) fortemente associado a uma visão empresarial das cidades. Ao analisar diversas cidades européias Swyngedouw et. al. (2008) observou que as novas políticas econômicas neoliberais associadas às novas políticas urbanas culminaram no desenvolvimento de projetos de redesenvolvimento urbano caracterizados por um novo empreendedorismo estatal voltado para a produção urbana rentista; produção imobiliária; e para projetos emblemáticos espacialmente orientados.

No Brasil o neoliberalismo consubstanciou-se com a Reforma do Estado na década de 1990. O Estado direcionou sua atuação essencialmente através das determinações do Consenso de Washington, de ajuste fiscal e das privatizações de quase todo o patrimônio público da infraestrutura construído ao longo do período fordista-keynesiano, que propiciaram o estabelecimento das condições gerais de produção.

Nas metrópoles brasileiras a nova estratégia de redesenvolvimento urbano neoliberal, consolidada através do planejamento estratégico teve diversos desdobramentos socioespaciais que são analisados por um significativo grupo de pesquisadores que se debruçam sobre a temática dos grandes projetos urbanos (Oliveira et.al., 2012). As cidades convertidas em empresas e mercadoria (Vainer, 2000) para a venda e para a troca têm, de maneira acrítica, importado modelos de grandes projetos urbanos que promovem diversas rupturas no espaço da cidade, acentuando os processos de homogeneização hierarquização e segregação que em um sentido Lefebvriano podem

ser definidos como a contraposição do direito à cidade, ao negar aos cidadãos as possibilidades, entre outras, do encontro e da festa.

Apontamos na pesquisa que a Constituição Mineira de 1989 em Minas Gerais estabelece principalmente a partir de 2000, uma série de novas possibilidades de planejamento que se consubstanciaram nos Planos Mineiros de Desenvolvimento Integrado e no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Em nossa análise dos Planos Mineiros pudemos observar uma ruptura discursiva com a incorporação de elementos associados à estratégia neoliberal calcada como dissemos na necessidade de inserir a metrópole nos circuitos competitivos nacionais e globais.

Por outro lado, o PDDI- RMBH propõe uma nova possibilidade de gestão e planejamento que tem por base uma visão de totalidade que procura inverter a lógica hegemônica de planejamento estratégico, e que para tanto, privilegiou a construção de um plano participativo para desenhar um projeto da metrópole desejada por seus habitantes. Por isso, consideramos que foi um plano arrojado ao sugerir uma via de planejamento voltado para as reais necessidades do cidadão metropolitano, capaz de contribuir para uma sociedade mais justa e menos desigual; nele a metrópole se torna o lugar com o poder do pertencimento e da identidade resgatados.

Assinalamos na pesquisa que o grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte está inserido nos Planos Mineiros de maneira tímida, justificada pelo discurso da necessidade de enfrentamento do gargalo logístico da infraestrutura do Estado. Os planos inserem a ampliação do AITN com seu aeroporto indústria como fundamentais para a formação da plataforma logística multimodal com vistas à inserção da metrópole nos circuitos competitivos mundiais estabelecidos nas novas condições de produção da economia neoliberal. Por outro lado, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado RMBH apontou os limites dessa abordagem, bem como os possíveis desdobramentos dessa política de espaço para o território em tela.

Destacamos que para a compreensão dos processos socioespaciais relacionados ao grande projeto Aerotrópole Belo Horizonte buscamos uma leitura geográfica mediada pela morfologia espacial que guarda em seu conteúdo as contradições da produção do espaço. Ao observamos o desenvolvimento aeroportuário da metrópole notamos que o Aeroporto da Pampulha serviu às necessidades da metrópole fordista, e desempenhou um papel importante na configuração da centralidade da Pampulha. Essa

centralidade foi lembrada quando nos debruçamos sobre a morfologia de seu entorno. Portanto, entendemos que os efeitos polarizadores do aeroporto foram fundamentais para demarcar os processos de intervenção estatal na porção norte da capital mineira.

O discurso do Estado para justificar a construção do Aeroporto Metropolitano privilegiava o desenvolvimento econômico decorrente da implantação de um novo aeroporto internacional no período fordista-keynesiano. Sua localização foi sugerida como meio de alcançar a modernidade, porém em uma área de significativa relevância ambiental, como demonstramos a partir da análise dos estudos realizados pelo PLAMBEL. Ao analisar os dados relativos à morfologia social dos municípios de Confins e Lagoa Santa ficou clara a relação do AITN com a morfologia social dos municípios do entorno imediato, evidenciando o efeito polarizador do aeroporto ao nível do vivido.

Os desdobramentos socioambientais também ficaram evidentes no aumento significativo da ocupação dos municípios que tem seguido a lógica dos agentes imobiliários. As consequências da ocupação indevida do entorno aeroportuário já previstas pelo PLAMBEL tem se materializado através da ameaça constante ao patrimônio espeleológico, arqueológico e hidrológico da região cárstica. Como têm sido apurado pelos Ministérios Públicos Federal e Estadual, as licenças ambientais relacionadas aos empreendimentos apenas referendam os interesses dos diversos agentes da produção do espaço, que invertem deliberadamente o sentido da legislação ambiental vigente.

Quando realizamos uma leitura geográfica da morfologia socioespacial dos municípios de Confins e Lagoa Santa também nos deparamos com os processos de assentamento irregular, valorização imobiliária exacerbada, principalmente em função dos novos empreendimentos, que ensejam processos de gentrificação, entendido como aquele capaz de substituir a população originalmente presente em uma área por uma população de maior poder aquisitivo. O que colabora para consolidação da tríade homogeneização-fragmentação-segregação socioespacial nos municípios. Os processos de apropriação e resistência no lugar embora sejam acanhados também se fazem presentes na morfologia do possível.

Por outro lado, a morfologia espacial também indica que os investimentos econômicos são vultosos, e tem modificado a paisagem principalmente no corredor aeroportuário (Linha Verde), os agentes imobiliários e o empresariado mostram-se

confiantes na estratégia estatal para garantir a expansão de seus lucros. Notamos no corredor aeroportuário, que inicia no encontro da Avenida Cristiano Machado e Pedro I a instalação de equipamentos de comércio e serviços de empresas tradicionais²⁵⁷. A atração de grandes empresas como Gol, Azul, Embraer, Google, dentre outras, associadas aos empreendimentos imobiliários tem modificado a geografia econômica do Vetor Norte caracterizada com suas especificidades, pela morfologia precária do possível (Ribeiro, 2012).

Sem dúvida, o desdobramento mais expressivo do grande projeto no nível econômico nacional e global foi a privatização do AITN, a qual podemos afirmar que ocorreu em função das garantias dadas pelo Estado através dos investimentos já realizados e que estão em vias de implementação. O que sem a menor sombra de dúvida irá pressionar ainda mais o entorno aeroportuário (França e Neto, 2011; Seguí, 2004).

Ao compararmos as justificativas discursivas para a construção do Aeroporto Metropolitano do passado com as justificativas para o grande projeto Aerotrópole, que procura inserir o AITN nos circuitos das cadeias produtivas globais, vemos que apesar da mudança discursiva a ação do Estado não mudou, pois prioriza a valorização do econômico, as lógicas hegemônicas são as mesmas, no provimento da infraestrutura que dá suporte à produção do espaço metropolitano.

Assim, esta tese buscou por em evidência a ação estatal de valorização espacial no Vetor Norte da metrópole contidas no grande projeto Aerotrópole, que envolve uma série de intervenções e empreendimentos que tem como desdobramentos rupturas políticas, urbanísticas, escalares, legais, institucionais e principalmente socioambientais do entorno aeroportuário, reveladas através da leitura dos processos socioespaciais que se desenharam e que ainda irão se desdobrar no território em tela.

Concluimos dizendo que na cidade neoliberal a aliança formada entre o Estado e o capital através da produção das infraestruturas ainda continua presente e impacta a produção do espaço metropolitano de maneira significativa.

Assim, pretendemos com a pesquisa, que com certeza sabemos que irá requerer mais desdobramentos e aprimoramento das reflexões, contribuir e trazer ao debate o

²⁵⁷Segundo levantamento realizado em campo e através de reportagens, por esta autora, diversas empresas se instalaram no corredor aeroportuário, dentre elas destacam-se: Walmart, Hospital Unimed, Faculdades UNA, Fundação Getulio Vargas, Faculdade Faminas, Shopping Estação BH, Leroy Merlin, Carbel Linha Verde, dentre outras. Todas as empresas citadas mencionaram entre os motivos da escolha de sua implantação no Vetor Norte os investimentos estatais.

grande projeto Aerotrópole como porta de entrada para discutir um dos muitos aspectos relacionados à temática do pensamento urbano crítico.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Eduardo, M. e. *Limite econômico ou metamorfoses do capitalismo?* Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2011. 23 p. - (Texto para discussão; 441).

ALMEIDA, Paulo R. Falácias acadêmicas 2: o mito do consenso de Washington. *Revista Espaço Acadêmico*, no. 88, setembro 2008. Ano VIII, ISSN 15196186. Disponível em: <http://www.espacoacademico.com.br/088/88pra.pdf>

AMANN, Edmund; BAER, Werner. From the developmental to the regulatory state: the transformation of the government's impact on the Brazilian economy. *The Quarterly Review of Economics and Finance*, v. 45, p. 421-431, 2005. Disponível em: <https://www.wbginvestmentclimate.org/uploads/Fromthedevelopmentaltotheregulatorystate.pdf>. Acesso: Setembro, 2013.

ANDRADE, Daniel C.; GARCIA Jr. R. Panorama geral da industrialização de Minas Gerais (1970-2000). *Leituras de Economia Política*, Campinas, (12): 155-182, jan. 170 2006, dez. 2007.

ANDRADE, Luciana (org.). *Como anda Belo Horizonte*. Conjuntura Urbana 10. Rio de Janeiro, Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2009. Disponível em: http://www.observatoriodasmetrolopes.net/images/abook_file/Vol10_como_anda_belo_horizonte.pdf . Acesso em: Abril, 2014.

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Trad. Vera R. – RJ: Contraponto; São Paulo: Editora UNESP, 1996. 408p.

ARROYO, Mônica. A vulnerabilidade dos territórios nacionais latino-americanos: o papel das finanças. IN: LEMOS, Amalia I. G. de; SILVEIRA, María, L.; ARROYO Mônica (org.). *Questões territoriais na América Latina*. Buenos Aires, Ed. Clacso, 2006.

AZEVEDO, Sérgio; RENNÓ, V. Dilemas da gestão metropolitana em Belo Horizonte. In: Mendonça, J. G. de; Godinho, M. H. de L. (org.). *População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades*. Belo Horizonte: Editora PUCMINAS, 2003, pp. 207 – 226.

AZEVEDO, J. C.; ORTIGOZA, S. A. G. *Instalação e ampliação de aeroportos e seus impactos sócio-espaciais em cidades paulistas: O caso de Ribeirão Preto*. UNESP, IGCE - Instituto de Geografia e Ciências Exatas, Departamento de Geografia. 2008. Artigo. Simpósio de Transporte Aéreo (SITRAER), Rio de Janeiro, Novembro 2008. Disponível em: <http://www.tgl.ufrj.br/viisitraer/pdf/527.pdf>. Acesso em: Maio, 2011.

BAER, Monica. Os Desafios à reorganização de um padrão monetário internacional. *Economia e Sociedade*, 4, Campinas: IE - Unicamp: 79-126. 1995. Disponível em: www.eco.unicamp.br/docprod/downarq.php?id=425&tp=a . Acesso em: Agosto, 2013.

BECKER, Bertha K. Modernidade e gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva. *Espaço e Debates*. Ano XI, v.32. São Paulo, NERU, p.47-56, 1991.

_____; EGLER, Claudio A. G. *Brasil uma nova potência regional na economia-mundo*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1992. 267p.

BEL, G.; FAGEDA, X. (2010). Privatization, regulation and airport pricing: an empirical analysis for Europe. *Journal Regulatory Economics*. (2010) 37: p. 142–161.

BENÉVOLO, Leonardo. *As origens da urbanística moderna*. Editora Presença, Portugal e Livraria Martins Fontes, Brasil. São Paulo : Difel, 1986.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Trad. Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Ioriatti, São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 465p.

BOBBIO, Norberto. *Estado Governo Sociedade: para uma teoria geral da política*. São Paulo: Ed. Paz e Terra. 2007.

BOLAFFI, Gabriel. Habitação e Urbanismo: O Problema e o Falso Problema. IN: MARICATO, Ermínia (Org). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial*. 2ª edição. São Paulo: Editora Alfa-Omega. 1982.

BORDO, A. Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do estado de São Paulo, Brasil. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm.194 (79). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-79.htm>. Acesso em: Fevereiro, 2012.

BOITO JUNIOR, Armando. *O governo Lula e reforma do neoliberalismo*. Disponível em: http://www.cecac.org.br/mat%E9rias/Armando_Boito_Governo_Lula.htm. Acesso em: Novembro, 2013.

BOTELHO. Adriano. Renda fundiária urbana: uma categoria de análise ainda válida. *GEOgraphia*, América do Norte, 10, abr. 2010. Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/233/220>. Acesso em: Fevereiro, 2012.

_____. *Do fordismo à produção flexível: a produção do espaço num contexto de mudança das estratégias de acumulação do capital*. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000. Disponível em:

<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-22052003-224444/>. Acesso em: Janeiro, 2013.

BOWEN, J, JR.; RODRIGUE, J. P. Airport Terminal. In: *The Geography of Transport System*. Chapter 4. Rodrigue, Jean-Paul; Comtois, C; and lack Brian, New York: Routledge, 352 pages. 2009.

BNDES. *50 Anos de Desenvolvimento*. Coletânea. 2002. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Publicacoes/Paginas/livro_bndes50anos.html. Acesso em: Outubro 2013.

BNDES. *Estudo do Setor de Transporte Aéreo no Brasil. Relatório Consolidado*. Janeiro, 2010(a). Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/chamada3/relatorio_consolidado.pdf. Acesso em: Outubro 2013.

BNDES. *Memórias do Desenvolvimento*. Ano 4, nº 4. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2010(b). Disponível em: http://www.centrocelsofurtado.org.br/interna.php?ID_M=139. Acesso em: Outubro 2013.

BRENNER, Neil; THEODORE, Nik. *Spaces of Neoliberalism: urban restructuring in North America and Western Europe*. Blackwell Publishing. UK, 2008.

BRESSER, Luis Carlos P. A reforma gerencial do Estado de 1995. *RAP*. Rio de Janeiro 34(4):7-26, Jul./Ago. 2000.

_____. A reforma do Estado dos anos 90: lógica e mecanismos de controle. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*. Nº. 45. São Paulo. 2008. ISSN 0102-6445. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_issuetoc&pid=0102-644519980003&lng=pt&nrm=iso

BURGOS, Francisco J. *El sistema hub and spoke em El transporte aéreo*. Anales de Geografia de la Universidad Complutense de Madri. Ed. Comp., Madri, 1992. p.111-124.

CALDEIRA, Teresa P. do R. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. *Novos Estudos*. N.º 47. 1997.

_____. *Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Edusp. 2001.

CÂMARA DO ESTADO. *Plano Diretor da Reforma do Aparelho de Estado*. Presidência da República. Câmara do Estado. Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/Documents/MARE/PlanoDiretor/planodiretor.pdf>. Acesso em: Setembro, 2013.

CAMARGO, C. P. F. et al. *São Paulo 1975 – crescimento e pobreza*. São Paulo: Edições Loyola. 1976.

CAMPOS, Pedro Henrique. P. A ditadura dos empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985. Tese de doutorado em História Social. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas Filosofia, Departamento de História. RJ. 2012. 584f.

CANO, Wilson. Urbanização: sua crise e revisão de seu planejamento. *Revista de Economia Política*, vol. 9, n^o1, Janeiro-Março, 1989. Disponível em: <http://www.rep.org.br/pdf/33-5.pdf> . Acesso em: Dezembro 2013.

CAPEL, Horacio. *La morfología de las ciudades, sociedad, cultura y paisaje urbano*. Vol. I. Barcelona: Ediciones Del Serbal (Colección La Estrella Polar), 2002, 544p.

_____. *La morfología de las ciudades. Aedes facere: técnica, cultura y clase social em la construcción de edificios*. Vol.II. Barcelona: Ediciones Del Serbal, 2005, 544p. (Colección La Estrella Polar), 2005, 656p.

_____. *O modelo Barcelona: um exame crítico*. Barcelona. Ediciones Del Serbal, 2005.

_____. El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado "Modelo Barcelona". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de febrero de 2007, vol. XI, núm. 233. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-233.htm> . Acesso em: outubro de 2012.

_____. *Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español*. (s.d.). Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/viewFile/45880/56672> Acesso: Julho, 2010.

_____. *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Barcelona: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011. 223 p.

CARDOSO, Adauto. Reforma Urbana e Planos Diretores: avaliação da experiência recente. In: *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, Ano XI, Nos. 1 e 2, 1997, p.79-111.

CARDOSO, Fernando H. Aspectos políticos do planejamento. In: Lafer, B.M. *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva. 1975.

CARLOS, Ana F. A. *A condição espacial*. São Paulo: Contexto, 2011.

CARNOY, Martin. *Estado e teoria política*. Trad. PUCCAMP. Campinas, SP: Ed. Papyrus, 1986.

CASTELLS, Manuel. Crise do Estado, consumo coletivo e contradições urbanas. In: Poulantzas N. *Estado em crise*. Rio de Janeiro: Edições Graal. 1977. p.188.

CASTELLS, M.; BORJA, J. As Cidades como Atores Políticos. *Novos Estudos, CEBRAP*, n.45, São Paulo, 1996. p.152-166.

CASTILHO, Denis. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de noviembre de 2012, vol. XVI, n° 418 (67). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm>. Acesso em: Jan, 2014.

CHAUÍ, M.S. Raízes teológicas do populismo no Brasil: teocracia dos dominantes, messianismo dos dominados. In: Evelina Dagnino (org.) *Anos 90: política e sociedade no Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 1994.

CHESNAIS, François. *A mundialização do capital*. Trad. Silvana Finzi Foá, São Paulo, Xamã, 1996.

_____. A Fisionomia das Crises no Regime de Acumulação sob Dominância Financeira, *Rev. Novos Estudos, CEBRAP*, Nov. 1998, N.º 52 p. 21-53 Disponível em: http://novosestudios.uol.com.br/v1/files/uploads/contents/86/20080627_a_fisionomia_da_s_crisis.pdf . Acesso em: Outubro 2013..

CLARK, Gordon; DEAR, Michael. 1981. The State in capitalism and the capitalist State. In: Dear, Michael and Scott, Allen, J. *Urbanization & urban planning in capitalist society*. London and New York: Methuen, 1981, p. 45-61.

COBOS, Emilio P. Empresarios, gobiernos y ciudadanos en la disputa por la ciudad. In: Ribeiro, Ana Clara T.; EGLER, Tamara Tania C.; SÁNCHEZ, Fernanda. (orgs). *Política governamental e ação social no espaço*. Rio de Janeiro: Letra Capital, ANPUR, 2012. 204p.

COMPANS, R. O paradigma das *Global Cities* nas estratégias de desenvolvimento local. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 1,1, p.91-114. 1999.

COMPANS, R. Plano Diretor: entre a reforma urbana e o planejamento estratégico. In: SCHICCHI, M. C.; BENFATTI, D. (orgs.) *Urbanismo: dossiê São Paulo- Rio de Janeiro*. Campinas: Puccamp/Proureb. P.199-212 (edição especial de Oculum Ensaios: Revista de Arquitetura e Urbanismo), 2004.

COMPANS, R. *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

COSTA, Geraldo. M.; COSTA, Heloisa. S. M. Novas e velhas diferenças: desafios à gestão metropolitana do Vale do Aço. *Cadernos de Geografia*, v. 12, n. 18, 1º. sem. 2002. Belo Horizonte: Editora PUCMINAS, p. 58 – 73

_____. Consequências sócio-espaciais de grandes projetos industriais: o caso da Fiat Automóveis, Betim/Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: Gonçalves, M. F. et.

al.; (orgs.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003. 718 p.

_____. Análise de processos socioespaciais: contribuições metodológicas a partir da teoria e de resultados de pesquisas. *Revista GEOgraphia*, Ano 7, nº 13, pág. 29-47, 2005. Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/viewArticle/178>. Acesso Abril, 2014.

_____. Planejamento urbano: conceitos, princípios e perspectivas. 5o Congresso Brasileiro de Geógrafos. 2005. Disponível em: <http://www.sbsociologia.com.br/portal/index.php>. Acesso em: Janeiro 2013.

_____.; FLORES, Carlos E. A expressão sócio-econômica e espacial da dinâmica ocupacional na Região Metropolitana de Belo Horizonte- RMBH. 2005.

_____. M. Teorias sócio-espaciais: diante de um impasse? *Etc... Espaço, Tempo e Crítica, Revista Eletrônica Científica de Ciências Humanas e Sociais e outras coisas*, ISSN 1981-3732 no. 2, vol. 1, julho-setembro, 2007. Disponível em: (www.uff.br/etc). Acesso: Janeiro, 2014.

_____.; MAGALHÃES, Felipe. N. C. Processos socioespaciais nas metrópoles de países de industrialização periférica: reflexões sobre a produção do espaço metropolitano de Belo Horizonte, Brasil, 2011. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 13, n. 1, p. 9 – 25. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/viewFile/282/257>. Acesso Abril, 2014.

_____. Aproximação entre teoria e prática urbana: reflexões a partir do pensamento de Henri Lefebvre. *Revista UFMG*, Belo Horizonte, v. 20, n.1, p.168-189, jan./jun. 2013. Disponível em: https://www.ufmg.br/revistaufmg/downloads/20/8-aproximac_o_entre_teorica_urbana.pdf. Acesso: Março, 2014.

COSTA, Heloisa S. de M. A Reforma Urbana e a busca da cidadania. In: *Indicador*, no. 27, out/dez, Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais. 1988.

_____. Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte. In: Monte-Mór, R. L. (coord.). *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, p. 51 – 78. 1994.

_____. Indústria, produção do espaço e custo socioambientais: reflexões a partir do exemplo do Vale do Aço, Minas Gerais. In: TORRES, Haroldo; COSTA, Heloísa (orgs.). *População e meio ambiente: debates e desafios*. São Paulo: Editora SENAC, 2000.

_____.; REZENDE, L. N. Expansão metropolitana, habitação e a construção de sonhos de consumo: notas a partir do Alphaville. In: *Seminário sobre a economia mineira*, 11, 2004, Diamantina, MG. Anais. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2004a.

_____. Natureza e mercado imobiliário na redistribuição espacial da população metropolitana: notas a partir do eixo-sul de Belo Horizonte. IN: XIV *Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 14 ABEP, Caxambu. Anais. Belo Horizonte: ABEP, 2004b. Disponível em: http://www.abep.nepo.unicamp.br/site_eventos_abep/PDF/ABEP2004_532.pdf

_____. *Grandes projetos de infraestrutura urbana e valorização imobiliária: notas a partir da experiência recente do Vetor Norte de Belo Horizonte*. Texto analítico. Site do Grupo de Estudos em Temáticas Ambientais (GESTA) - UFMG. 2010. Disponível em: http://conflitosambientaismg.lcc.ufmg.br/wp-content/uploads/2014/04/TAMC-Grandes_projetos_de_Infraestrutura_urbana_e_valorizacao_imobiliaria_Vetor_Norte_de_BH.pdf. Acesso em: maio de 2014.

_____; MENDONÇA, J. Novidades e permanências na produção do espaço da metrópole: um olhar a partir de Belo Horizonte. In: OLIVEIRA, F. et. al. *Grandes Projetos Metropolitanos*: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. 2012.

COSTA, Rubens Paes. Introdução. In: *Teoria do desenvolvimento econômico. Joseph Schumpeter*. São Paulo: Ed. Nova Cultura. 1982. P. 5-13.

COTA, D. A. *A parceria público-privada na política urbana brasileira recente: reflexões a partir da análise das operações urbanas em Belo Horizonte*. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-graduação em Geografia. Instituto de Geociências. Universidade Federal de Minas Gerais. 2010.

DAVIDOVICH, Fany. Escalas da urbanização, uma perspectiva geográfica do sistema urbano brasileiro. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 40, n1, jan-mar. 1978.

DELLA VOLPE, G. *Sociologia*. Pereira W. J. (org.). Trad. Florenzano. M. São Paulo: Ed. Ática, Col. Grandes cientistas sociais, 1980.

DE JONG, Bart; PERE SUAU, Sanchez; DROSS, Michael. Towards a relational planning approach? Case studies in the airport regions of Amsterdam, Barcelona and Munich. Conference paper. *4th Joint Congress of the Association of Collegiate Schools of Planning (ACSP) and the Association of European Schools of Planning (AESOP)*. Chicago, United States of America. July 6th – 11th 2008.

DINIZ, Clélio C.; CROCCO, M. A. Bases teóricas e instrumentais da economia regional e urbana e sua aplicabilidade ao Brasil. In: DINIZ, C. C.; CROCCO, M. A. Orgs. *Economia regional e urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

_____. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. *Revista Nova Economia*, Belo Horizonte, v.31, n.11, p.35-64, set. 1993.

_____. *Globalização, escalas territoriais e política tecnológica regionalizada no Brasil*, Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2001. 34 p. (Texto para discussão; 168)

_____. O risco da relitoralização. Entrevista à Carta Maior. Publicada em 12/07/2012. Disponível em:

<http://cadernoensaios.wordpress.com/tag/clelio-campolina-diniz/>. Acesso em: Setembro, 2013

DORIA, Palmério. *O príncipe da privatária: A história secreta de como o Brasil perdeu seu patrimônio e Fernando Henrique Cardoso ganhou sua reeleição*. 1 ed. São Paulo: Geração Editorial, 2013.

EGLER, Claudio A. G. Questão regional e gestão do território no Brasil. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da C; CORRÊA, Roberto L.(orgs.). *Geografia Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro. Editora Bertrand Brasil. 2007.

FAINSTEIN, Susan. Justice, politics and the creation of urban space. In: MERRIFLELD A., SWYNGEDOUW, E. 1997. *The urbanization of injustice*. New York: New York University Press. p. 18-44. 1997.

FARRET, R. L. Et. al. Paradigmas da estruturação do espaço residencial intra-urbano. In Farret, R. L. ET al. 1985. *O espaço da cidade: contribuição a análise urbana*. São Paulo: Projeto Editores Associados. 1985. Pág.73-90.

FARIAS, Regina G. B. *Atuação Estatal e a Privatização do Setor Elétrico Brasileiro*. Dissertação de Mestrado. Programa de Mestrado em Ciência Política, Instituto de Ciência Política, Universidade De Brasília, Brasília, Distrito Federal. 107 Fl. (2006) Disponível em: <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2056040.PDF>

FELDMAN, Sarah. *O arranjo SERFHAU: Assistência Técnica aos municípios, órgãos de planejamento, empresas de engenharia consultiva*. Bahia: Anais do XI Encontro da ANPUR. Maio 2005.

FERNANDES, Edésio. O Estatuto da Cidade e a ordem jurídico-urbanística. In: *O Estatuto da Cidade: comentado*. Orgs. CARVALHO, Celso S., ROSSBACH, Anaclaudia. – São Paulo, Ministério das Cidades, pág. 55-70, 2010. 120 p.: il. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/PlanelamentoUrbano/EstatutoComentado_Portugues.pdf. Acesso em: Fevereiro, 2013.

FERNANDES, Nelson da N. Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI). Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. Disponível: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/144.htm>. Acesso em: Abril, 2014.

FIORI, José Luís. A propósito de uma “Construção Interrompida”. *Rev. Economia e Sociedade*. Campinas. (14): 1-19, jun. 2000.

_____. *O poder global e a nova geopolítica das nações*. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____; Maria da Conceição Tavares e a hegemonia Americana. *Lua Nova*, São Paulo, n. 50, 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-64452000000200011&lng=en&nrm=iso. Acesso em 02 Nov. 2013. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-64452000000200011>.

_____. *Os moedeiros falsos*. Coleção zero à esquerda. Petrópolis, Rio de Janeiro. Editora Vozes. 1998.

FIX, Mariana de A. B. *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. *Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil*. Tese de doutorado. Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia. Campinas, SP, 2011.

FOUCAULT, Michel. *Nascimento da biopolítica: curso dado no Collège de France (1978-1979)*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FRANÇA, Barbara L. P. O. ; NETO, Exovildrez; BATISTA, Gilson O. Q. Aeroportos e Meio Ambiente: é possível obter o desenvolvimento urbano sustentável? *Revista Orbis Latina*, vol. 1 Dez/Jan 2011. Disponível em: http://issuu.com/revistaorbislatinaorbislatina/docs/revista_orbis__latina__n1. Acesso em: Janeiro 2012.

FRIEDEN, Jeffry A. *Capitalismo global: história econômica e política do século XX*. Tradução Vivian Mannheimer. Rio de Janeiro. Jorge Zaar Ed., 2008.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras. 2008.

GARCÍA Cobos, Julio. El nuevo modelo aeroportuario europeo: más competencia, mejor regulación. *Universia Business Review* [On-line] 2005, (quarto trimestre): Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=43300806> . Acesso em: Jul, 2014.

GARNIER, Jean Pierre. Marsella 2013: el urbanismo como arma de destrucción masiva. *Geocritiq. Plataforma digital ibero-americana para la difusión del trabajo científico*. 10 enero, 2014. Diponível em: <http://www.geocritiq.com/2014/01/marsella-2013-el-urbanismo-como-arma-de-destruccion-masiva/#more-804>. Acesso em: Janeiro 2014.

_____. Planificación urbana y neocapitalismo. *Cuadernos Críticos de Geografía Humana*. Año I. Número: 6 . Noviembre de 1976. Universidad de Barcelona. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/geo6.htm>

GERSCHENKRON, A. [1952]. *Economic backwardness in historical perspective*. Cambridge: Harvard University, 1962.

GOMES, Glauca C. *A inscrição da produção do espaço na valorização do valor: reflexões acerca da (re)produção socioespacial contemporânea de Belo Horizonte*. Tese. Belo Horizonte: IGC, UFMG, 2012.

GOTTDIENER, M. *A Produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, pág. 93-106. 1993.

GUEDES, Fábio G. Conflito social e *welfare state*: Estado e desenvolvimento social no Brasil. *RAP*. Rio de Janeiro 40 (2): 201-36, Mar./Abr. 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/0D/rap/v40n2/v40n2a03.pdf>. Acesso em: Agosto, 2013.

HARVEY, David. The urban process under capitalism. In: DEAR, M. e SCOTT, A. J. (eds), *Urbanization and urban planning in capitalist societies*. New York, Methen and Co. 1981. p. 91-122.

_____. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. Tradução Flavio Villaça. In *Revista Espaço & Debates - Temas Urbanos e Regionais* nº 6, São Paulo: Cortez, 1982, p.06-35.

_____. *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México; Fondo de Cultura Economica.1990.

_____. Conferência proferida no Primeiro Congresso Pan-Americano de Arquitetura, Ouro Preto MG, 24 set. 1992. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, - n.1, ago. 1994. Belo Horizonte. PUC-MG.

_____. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação urbana no capitalismo tardio. *Espaço e Debates*, n. 39, ano XVI. São Paulo: NERU, p.48-64. 1996.

_____. *O novo imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2004a.

_____. *Espaços de esperança*. São Paulo: Loyola, 2004b.

_____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Anna Blume, 2005 252p.

_____. *Condição pós-moderna, uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. Trad. Adail U. Maria S. G São Paulo, Ed. Loyola, 2007. 349p.

_____. Neoliberalismo como destruição criativa. *INTERFACEHS – Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente* - v.2, n.4, Tradução, ago 2007b. 30p. Disponível em: www.interfacehs.sp.senac.br/br/traducoes.asp?ed=4&cod_artigo=74

_____. Entrevista concedida à Natalia Aruguete, Nov. 2011, no sítio argentino Página 12. Disponível em: <http://www.pagina12.com.ar/imprimir/diario/suplementos/cash/17-4902-2011-01-19.html>

_____. *O enigma do capital*. São Paulo: Boitempo. 2011a.

HISSA, Cassio E.V. *A mobilidade das fronteiras: inserções da geografia na crise da modernidade*. Belo Horizonte, Ed. UFMG. 2002.

HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções 1789-1848*. Ed. Paz e Terra, 2009.

IANNI, Octavio. *Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930-1970)*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira. S/A. 1989.316p.

_____. *Estado e Capitalismo*. 2ªed. Revista e ampliada. Rio de Janeiro, Editora Brasiliense, 1989b.

IPEA. *Panoramas e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no mundo*. Comunicados do IPEA. Maio, 2010.

JACOBS, Jane. *Morte e vida nas grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes. 2009.

JESSOP, Bob. A Globalização e o Estado Nacional. Trad. Décio Saes. *Crítica Marxista*, São Paulo, Xamã, v. 1, tomo 7, p. 9-45, 1997. Disponível em:
http://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/arquivos_biblioteca/artigo39critica7_02.pdf

_____. Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance. In: BRENNER, Neil; THEODORE, Nik. *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*. p. 80 - 103. Blackwell Publishing, UK, 2008.

_____. *The future of the Capitalist State*. Polity Press, Malden, USA. 2005

_____. *The Capitalist State: Marxist theories and methods*. Martin Robertson, Oxford. 1982.

_____. O estado, o poder, o socialismo de Poulantzas como um clássico moderno. *Revista Sociologia Política*. Curitiba: v. 17, n. 33, p. 131-144, jun. 2009.

KASARDA, John. D.; LINDSAY, Greg. *Aerotropolis: The way we'll live next*. New York: Farrar Straus and Giroux, 2011.

KLEIN, Naomi. *La doctrina del shock*. El auge del capitalismo del desastre. Paidós, 1ra. Ed. Argentina. 2008.

KON, Anita. A formação bruta de capital fixo do Estado de São Paulo. *São Paulo em Perspectiva*. Crise do Estado e do Planejamento. 5(4): 105-112, Outubro-Dezembro, 1991. Disponível em:
<http://www.seade.gov.br/produtos/spp/index.php?men=rev&cod=2038>. Acesso em: Março, 2013.

KOWARICK, Lúcio. *A Espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1979.

_____. *Escritos Urbanos*. São Paulo: Ed. 34, 2000.

LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Trad. Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. 192p.

_____. *A revolução urbana*. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte. Editora UFMG. 1999.

_____. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (07). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24507.htm>. Acesso em: Maio de 2013.

LIMA, Ana Carolina; SIMÕES, Rodrigo. F. *Teorias do desenvolvimento regional e suas implicações de política econômica no pós-guerra: o caso do Brasil*. Texto para discussão 358. 33p. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2009. Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20358.pdf>. Acesso: Agosto, 2013.

LIMA, Saulo C. Da substituição de importações ao Brasil potência: Concepções do desenvolvimento 1964-1979. *AURORA* ano V número 7 - Janeiro. ISSN: 1982-8004. 2011. Disponível em: www.marilia.unesp.br/aurora

LIMA JUNIOR, Pedro N. *Uma estratégia chamada “planejamento estratégico”: deslocamentos espaciais e atribuições de sentido na teoria do planejamento urbano*. Tese. Rio de Janeiro, IPPUR, UFRJ, 2003. 270 p.

LIMONAD, Ester. Entre a urbanização e a sub-urbanização do território. *Anais XI ENANPUR*. ANPUR, Salvador. Maio, 2005. Disponível em: <http://anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2672/2612>. Acesso: Março 2013.

_____. Em busca do paraíso: algumas considerações sobre o desenvolvimento. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 15, set. 2013. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/4174>. Acesso em: 03 Maio, 2014.

_____. Estado, Espaço e Escala no Brasil, subsídios para a reflexão. *XIII Coloquio Internacional de Geocrítica. El control del espacio y los espacios de control*. Barcelona, 5-10 de mayo de 2014. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Ester%20Limonad.pdf>. Acesso em: Maio de 2014.

LIMONCIC, Flávio. O ‘New Deal’, by Vargas: Roosevelt atribuiu ao presidente brasileiro a coautoria da política econômica que pôs fim à crise americana nos anos 1930.2009. *Revista de Historia* (on-line). Disponível em: <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos/o-new-deal-by-vargas> . Acesso maio, 2013.

LOJKINE, J. *O Estado Capitalista e a questão urbana*. Trad. Estela dos Santos Abreu. Ed. Martins e Fontes. Cap. 2. 1981.

LÚ, Martin. Os grandes projetos da Amazônia: integração nacional e (sub)desenvolvimento regional. In: Os grandes projetos da Amazônia. *Cadernos NAEA* 9. Belém: UFPA, pág. 128-48, 1987.

MAGALHÃES, Felipe N. C. Da metrópole à cidade-região na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? *R. B. Estudos urbanos e regionais*, V.10, N.2 Novembro, 2008. Disponível em: <http://anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/viewFile/198/182>. Acesso em: Fevereiro 2014.

MANTEGA, Guido. *A Economia Política Brasileira*. Ed. Polis Vozes. 1984.

MARES GUIA, V. R. A gestão na Região Metropolitana de Belo Horizonte: avanços e limites. In: Fernandes, E. (ORG.). *Direito urbanístico e política urbana no Brasil*. Belo Horizonte; Ed. Del Rey, 2001. p. 407- 426.

MARICATO, E. Reforma urbana: limites e possibilidades - uma trajetória incompleta. In: RIBEIRO, L. C.; SANTOS JR. (orgs.). *Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

_____. Brasil 2000: qual planejamento urbano? *Cadernos IPPUR*, ano XI, nos. 1 e 2, jan-dez. 1997.

_____. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. ARANTES, Otília; VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia (Org.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Rio de Janeiro: Vozes, 3ª Ed, 2000, p. 121-192.

_____. O Estatuto da cidade periférica. In: O Estatuto da Cidade: comentado = The City Statute of Brazil : a commentary . Org. CARVALHO, Celso S., ROSSBACH, Ana Claudia. São Paulo, Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, p. 5-22, 2010. 120p. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/PlanelamentoUrbano/EstatutoComentado_Portugues.pdf. Acesso: 02/2013.

MARTINS, Luciano. *Estado capitalista e burocracia no Brasil pós-64*. Rio de Janeiro Paz e Terra. 1985.

MARTINS, Sérgio. GOMES, Gláucia C. A verdade que está no erro: a importância do Estatuto da Cidade para a (re)valorização do espaço. *Revista da ANPEGE*. (ISSN-1679-768X). V. 5, 2009.

MARX, Karl. *O Capital: critica da economia política*. Livro I. Editora Civilização Brasileira, 2011.

MATOS, R.; LIMA, C.F.; BRAGA, F.G. Dispersão demográfica nas periferias da Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: *Encontro transdisciplinar sobre espaço e população*, 1., Campinas, Unicamp, 13 a 15 nov. 2003.

MENDONÇA, Jupira. G. Governança local e regulação urbana no contexto metropolitano: reflexões a partir do caso belo-horizontino. In: Costa, G. M.; M. Jupira G. (Orgs.). *Planejamento urbano no Brasil: trajetória, avanços e perspectivas*. Belo Horizonte: C/Arte, 2008. 304p.

MINAS GERAIS. Constituição (1989). *Constituição do Estado de Minas Gerais*. 15. ed. Belo Horizonte, Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 2013. 279 p. Disponível em: <http://www.almg.gov.br/opencms/export/sites/default/consulte/legislacao/Downloads/pdfs/ConstituicaoEstadual.pdf>. Acesso em: Maio, 2014.

MINAS GERAIS; INSTITUTO HORIZONTES. *Vetor Norte da RMBH. Programa de Ações Imediatas para o Vetor Norte*. Instituto Horizontes. Belo Horizonte, Governo de MG, 2006. Disponível em: http://www.institutohorizontes.org.br/imagens/estudoseprojetos/DOCUMENTO_FINAL_VETOR_NORTE.pdf. Acesso em: Maio, 2014.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral. Superintendência Central de Planejamento Econômico e Social. *Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado: uma estratégia para o desenvolvimento sustentável, 2000-2003*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1999. 173 p. Disponível em: <http://www.planejamento.mg.gov.br/publicacoes/planos-e-politicas-organizacionais>. Acesso em: Maio, 2014.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão. Subsecretaria de Planejamento e Orçamento. *Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado, 2003-2020*. 2003. 125p. Disponível em: http://www.planejamento.mg.gov.br/imagens/documentos/pmdi/pmdi_2003_2020.pdf. Acesso em: Janeiro, 2014.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão. Proposição e Elaboração dos membros titulares do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social: *Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado 2007-2023: Estratégia de Desenvolvimento Estado para Resultados*. 2007. 45 p. Disponível em: <http://www.planejamento.mg.gov.br/publicacoes/planos-e-politicas-organizacionais>. Acesso em: Janeiro, 2014.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão. Proposição e Elaboração dos membros titulares do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social: *Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado 2011-2030: Gestão para a Cidadania*. 2013. 148p. Disponível em: <http://www.planejamento.mg.gov.br/publicacoes/planos-e-politicas-organizacionais>. Acesso em: Janeiro, 2014.

MINAS GERAIS-PLAMBEL. *Área de Influência do Aeroporto Metropolitano de Belo Horizonte. Aspectos críticos*. Belo Horizonte: Biblioteca Fundação João Pinheiro. 1980.

MINAS GERAIS-PLAMBEL. *Aeroporto Metropolitano de Belo Horizonte reavaliação da zona de expansão metropolitana de Lagoa Santa e Pedro Leopoldo – Diretrizes para parcelamento, uso e ocupação do solo*. Belo Horizonte: Biblioteca Fundação João Pinheiro. 1980(a).

MINAS GERAIS-PLAMBEL. *Área de Influência do Aeroporto Metropolitano de Belo Horizonte. Reavaliação da zona de expansão metropolitana de Lagoa Santa e Pedro Leopoldo - diretrizes para parcelamento, uso e ocupação do solo*. Belo Horizonte: 1982. 44p. FJP - Fundação João Pinheiro.

MINAS GERAIS. *Master Plan Econômico da RMBH. Aerotrópole Belo Horizonte e seu Hub AITN. Concepção, Planejamento e Implementação*. Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais. 2013.

MONTE-MÓR, Roberto L. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In: DINIZ, C. C.; CROCCO, M. A. (orgs). *Economia regional e urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

_____. Planejamento urbano no Brasil: emergência e consolidação. *Etc...espaço, tempo e crítica* (revista eletrônica), no. 1, vol. 1, abril-junho, 2007. Disponível em: www.uff.br/etc. Acesso em: Outubro, 2012.

MORICOCCHI, L. e GONÇALVES, José S.G. A teoria do desenvolvimento econômico Joseph Schumpeter: uma revisão crítica. *Informações Econômicas*. SP, v.24, n.8, ago. 1994. Disponível em: <ftp://ftp.sp.gov.br/ftpiea/tec3-0894.pdf>

NAEA 9. Os grandes projetos da Amazônia: integração e subdesenvolvimento. *Cadernos NAEA 9*. Belém: UFPA, pág. 128-48, 1987.

NEGRÃO, João J. *Para conhecer o neoliberalismo*. Pág. 41-43. Publisher Brasil, 1998. Disponível em: <http://www.cefetsp.br/edu/eso/globalizacao/consenso.html>. Acesso em Março, 2014.

NOBRE, Eduardo. A. C. *Reestruturação Econômica e Território: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros*. (Tese de Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. 2000.

NOVOTNY, P. *Where we live, work, and play: environmental justice movement and the struggle for a new environmentalism*. Westport, Conn, Praeger. 2000

O'CONNOR, J. *USA: a crise do estado capitalista*. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1977.

OFFE, C. *Problemas estruturais do Estado capitalista*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

OLIVEIRA, Francisco. Acumulação monopolista, estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes. In: MOISÉS, J. A. et al. (orgs) *Contradições urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, p. 65 -76. 1977.

_____. O Estado e o Urbano no Brasil. *Espaço e Debates*. nº 06 Jun/Set. 1982. p. 36-54.

_____. Privatização do público, destituição da fala e anulação da política: o totalitarismo neoliberal". In: OLIVEIRA F. de e M. C. Paoli (orgs.). *Os sentidos da democracia: políticas do dissenso e hegemonia global*, Petrópolis/São Paulo, Vozes/Fapesp/Nedic. 2000.

OLIVEIRA, Fabrício. L. LIMA J. P. N. *Grandes Projetos Urbanos: Panorama da Experiência Brasileira*. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos. UFJF. Preparado para apresentação no Congresso de 2009 da LASA (Associação de Estudos Latino-Americanos), no Rio de Janeiro, Brasil, de 11 a 14 de junho de 2009.

_____, et. al. (orgs.) *Grandes projetos metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.

PAULA, João A. de; MONTE-MÓR, Roberto L. M. *Formação histórica: três momentos da história de Belo Horizonte*. Módulo 1. Cedeplar. (s.d) Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/pbh/arquivos/Mod1.pdf>. Acesso em: Março, 2014.

PECK, Jamie. Struggling with the Creative Class. *International Journal of Urban and Regional Research*. Volume 29, Issue 4, pages 740-770. December 2005.

PMBH; SMPL; IGC-UFMG; IPPUR-UFRJ. *Estudo sobre os impactos oriundos das iniciativas localizadas no Eixo Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Relatório Final. Vols. 1-7, (e anexos), CD-ROOM, MAIO DE 2008.

PEREIRA, Doralice. B.; CAMPOS, Laura A. Políticas e negócios que instauram “Vazios” e Modernidade: o projeto Linha Verde na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: *Anais do XIII ENANPUR*, Florianópolis. 2009. p.1-21.

PEREIRA, Lígia Maria; L. FARIA, Maria Auxiliadora. *Aeroporto da Pampulha: Belo Horizonte nas asas do progresso*. INFRAERO, 1997. 112p.

PEREIRA, José Abílio B. (coord.). *Regiões metropolitanas em Minas Gerais*. Belo Horizonte: CREA MG, 2007. 40p. Disponível em: www.crea_mg.org.br. Acesso em: Novembro de 2010.

PINHEIRO, Barbara Lucia. de O. F., A geografia do transporte aéreo: do aeroporto à Aerótrópole, um voo exploratório sobre aeroportos na Internet. *Ar@cne. Revista electrónica de recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, nº 170, 1 de abril de 2013. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/aracne/aracne-170.htm>. Acesso em: Agosto 2013.

PLAMBEL. *Esquema do Plambel chega à Assembléia*. Belo Horizonte. 1972. il. Fundação João Pinheiro, v. 2, n.2, p.97-98, abr./jun.1972.

PLAMBEL. *Primeiro seminário interno para intercâmbio de experiência*. SIPIE. Relatório das palestras e Debates sobre o PLAMBEL. FJP. 1980.

POGREBINSCHI, T. *O enigma do político: Marx contra a política moderna*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

POLANYI, Karl. *A grande transformação - as origens de nossa época*. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

PORTO, Gil. C. S.; FRANÇA, Barbara. L. P. O. Transformações urbanas em São Pulo, Salvador e Belo Horizonte: uma reflexão inicial numa perspectiva crítica. In: *Anais do XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana*, Belo Horizonte: 2011.

POULANTZAS, Nicos. *O Estado em crise*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1977.

_____. *O estado, o poder, o socialismo*. Rio de Janeiro: Edições Graal Ltda. 1981.

PRETECEILLE, Edmond. Cidades globais e segmentação social. In: Ribeiro, L. C. Q. SANTOS JR. (org.) *Globalização, fragmentação e reforma urbana; o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1994. P. 65-89.

QUAH, Danny T. The Weightless Economy in Growth. Economics Department. London School Economics. Published: *The Business Economist* Vol. 30 No. 1 pp. 40–53. March 1999. Disponível em: <http://econ.lse.ac.uk/~dquah/> . Acesso, Maio de 2012.

RAMOS, Ana F. *Os desafios da governança envolvidos na construção da Aerotrópolis de Belo Horizonte*. Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Monografia. 115p. 2013.

REVISTA GESTÃO MINAS. *Construindo um novo tempo*. Ano I, n.º 4. MG, SEPLAG. Dez. 2008. Disponível em: <http://www.planejamento.mg.gov.br/images/phocadownload/gestao-4.pdf>. Acesso Fev. 2014. Acesso em: Fevereiro 2014.

RIBEIRO, Claudio. *O muro da maré: risco e vizinhança no planejamento urbano*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: IPPUR, UFRJ. 2006. 92p.

RIBEIRO, Fabiana. V. *A luta pelo espaço: da segurança da posse à política de regularização fundiária de interesse social em São Paulo*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012.

ROLNIK, Raquel; SOMEKH, Nadia. Governar as metrópoles: dilemas da recentralização. *Cadernos MetrÓpole*. n.8. pp. 105-117, 2º sem. 2002.

RUIZ, Ricardo M. Políticas regionais na nova geografia econômica. In: DINIZ, C. C.; CROCCO, M. A. (orgs). *Economia regional e urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

SÁNCHEZ, Fernanda. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 1, mai-nov. Campinas: ANPUR, P. 115-132. 1999(a).

_____; MOURA, R. Cidades modelo: espelhos de virtude ou reprodução do mesmo? *Cadernos IPPUR*, n2. Ano XIII, Rio de Janeiro: IPPUR, 1999(b), P. 95-114.

_____. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. *Rev. Sociologia Política*, Curitiba, 16, págs. 31-49, jun. 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rsocp/n16/a03n16.pdf>. Acesso em: Março de 2011.

SÁNCHEZ, Pere. S. Planificació aeroportuària y estrategias ambientales en Cataluña. *Boletín de la A.G.E. N° 45*, págs. 99-121. Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Barcelona, 2007.

SANCHEZ, R.; CAPEL H. Construyendo la ciudad del siglo XXI. Retos y perspectivas urbanas en España y Chile. *Rev. geogr. Norte Gd.*, Santiago, n. 35, jul. 2006.

SANDRONI, Paulo. *Novíssimo Dicionário de Economia*. Editora Best Seller. Círculo do Livro. 1999.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2008. 384p.

SASSEN, Saskia. A cidade global. In: LAVINAS, L; C. L.; NABUCO, M. R. *Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil*. São Paulo: ANPUR - HUCITEC, 1993.

SCHLESINGER, S. *Soja o grão que segue crescendo*. 2008. Disponível em <http://ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/DP21SchlesingerJuly08.pdf>. Acesso maio 2013.

SEDRO MG; MINISTÉRIO DAS CIDADES; INSTITUTO ISRAEL PINHEIRO. *Plano de regularização fundiária sustentável do município Confins*. Produto 2. Levantamentos e Diagnóstico. Belo Horizonte, jul. 2009a.

SEDRO MG; MINISTÉRIO DAS CIDADES; INSTITUTO ISRAEL PINHEIRO. *Plano de regularização fundiária sustentável do município de Lagoa Santa*. Produto 2. Levantamentos e Diagnóstico. Belo Horizonte, jul. 2009b.

SEDRO MG; MINISTÉRIO DAS CIDADES; INSTITUTO ISRAEL PINHEIRO. *Plano de regularização fundiária sustentável do município de Lagoa Santa*. Produto 4. Levantamentos e Diagnóstico. Belo Horizonte, jul. 2009c.

SEGUÍ, J. *et al.* Tecnologías de la información y de la comunicación en los sistemas de transporte aéreo *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2004, vol. VIII, núm. 170-57. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-57.htm>. Acesso em: Março de 2013.

SCHAAFSMA, M.; GÜLLER, M.; AMKREUTZ, J. *Airport and City: Airport Corridors: Drivers of Economic Development*. Schiphol Real Estate, 2010.

SERRA, José. Ciclos e mudanças estruturais na economia brasileira no após Guerra. *Revista de Economia Política*, Vol.2/2, No. 6, abril-junho,1982. Pág. 05-45. Disponível em: http://geein.fclar.unesp.br/bibliografia/ciclos_e%20mudancas_estruturais.pdf. Acesso em: Dezembro, 2013.

SILVA. Adyr. *Aeroportos e desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-cultural da Aeronáutica. BeloHorizonte: Ed. Villa rica, 1990. 403p.

SILVA, Jaqueline M. da. *Implementação e desenvolvimento de aeroportos industriais*. Dissertação. UFMG. Escola de Engenharia. Dep. Eng. de Produção. PPGEP. Belo Horizonte: 2008.

SILVA JUNIOR, Orlando A. dos; SANTOS, Mauro. R. M. dos. Megaeventos e o direito à moradia: questões e reflexões a partir do contexto do Rio de Janeiro. IN: OLIVEIRA, Fabrício. L. de; et. al. (orgs.). *Grandes projetos metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.

SINGER, P. *Economia Política da Urbanização*. À guisa de introdução: urbanização e classes sociais, São Paulo: Brasiliense/CEBRAP, p.11-28. 1973.

_____. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (org.) 1978. *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1978. Pág. 21-36.

SMITH, Neil. ¿Ciudades después del neoliberalismo? Set, 2007. Disponível em: <http://geoestudiantes.weebly.com/neil-smith.html><http://www.mediafire.com/view/s02wo6bz28nsv72/SmithCiudadesDespuesNeoliberalismo.pdf>. Acesso em: Fevereiro, 2014.

SMITH, Neil. New globalism, New urbanism: Gentrification as global urban strategy. In: BRENNER, Neil; THEODORE, Nik. (orgs.) *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*. Pág. 80 a 103. Blackwell Publishing, UK, 2008.

SOJA, Edward W. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social*. Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993. 324p.

SOUZA Josiane de; BRITO, Fausto. *Expansão urbana de Belo Horizonte e da RMBH: a mobilidade residencial e o processo de periferização, nos anos 80 e 90*. Disponível

em:

http://gestaocompartilhada.pbh.gov.br/sites/gestaocompartilhada.pbh.gov.br/files/biblioteca/arquivos/a_expansao_urbana_em_bh.pdf. Acesso em: março, 2014.

SOUZA, Marcelo L. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*, 9^a. Ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2013a. 558p.

_____. *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. 1^a. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013b. 320p.

SOUZA, P. D. *Aspectos socioambientais das propostas de expansão do Aeroporto de Viracopos em Campinas, São Paulo*. (Dissertação de Mestrado). PUC Campinas, Campinas, 2008. 158p.

SWYNGEDOUW Erik, MOULAERT Frank, RODRIGUES, Arantxa. Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Policy. In: BRENNER, Neil; THEODORE, Nik. (orgs.). *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*. p. 80-103. Blackwell Publishing, UK, 2008.

TAVARES, Hermes M. Políticas de desenvolvimento regional nos países do "centro" e no Brasil. *Cadernos IPPUR*, 2001-2/2002-1, Rio de Janeiro: IPPUR - UFRJ/DPA Editora, 2002, p. 229-248

TAVARES, Maria da Conceição; MELO, Hildete P. de; CAPUTO, Ana Claudia; COSTA, Gloria Maria M. da; ARAÚJO, Victor L. de. O Plano de Metas e o papel do BNDE. *Memórias do Desenvolvimento*. Ano 4, nº 4. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2010. Disponível em: <http://www.centrocelsofurtado.org.br/buscaresults.php?searchterm=%22O%20Plano%20de%20Metas%20e%20o%20papel%20do%20BNDE%22>. Acesso em: Novembro, 2013.

TILLY, Charles. *Coerção, Capital e Estados europeus*. São Paulo: Edusp. 1996.

TOPALOV, Christian. *La urbanization capitalista: algunos elementos para su análisis*. Mexico: Editorial Edicol Mexico, 1979. Cap. 1, p. 15-35.

_____. Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965. *Espaço e Debates*. Ano VII, v. 1, n. 23 1988. Pág. 05-30.

TONUCCI, João Bosco M. *Trajetória do planejamento metropolitano no Brasil: a experiência do Plambel em Belo Horizonte*. USP, 2010. Disponível em: http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/AUP823/6t-alun/2009/tonucci/09tonucci-pl-metrop-plambel.pdf

UDERMAN, Simone. O Estado e a formulação de políticas de desenvolvimento regional. *Revista Econômica do Nordeste*. Fortaleza, v. 39, nº 2, abr-jun 2008.

UFMG/PUC-MINAS/UEMG. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado: Região Metropolitana de Belo Horizonte*, 2011(a), v. 1. Disponível em:

<http://www.metropolitana.mg.gov.br/documents/pddi/relatorio-final-cedeplar/pddi-rmbh-relatorio-final-volume-1.pdf>. Acesso em: Março, 2014.

UFMG/PUC-MINAS/UEMG. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado: Região Metropolitana de Belo Horizonte*, 2011(b), Sumário Exeutivo. Disponível em: <http://www.metropolitana.mg.gov.br/documents/pddi/relatorio-final-cedeplar/pddi-rmbh-relatorio-final-volume-1.pdf>. Acesso em: Abril 2013.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

_____. Águas para a vida, não para a morte. Notas para uma história do movimento dos atingidos pelas barragens. In: Acserald, Henri. (org.). *Conflitos ambientais no Brasil*. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Heinrich Böll, 2004.

_____; OLIVEIRA, Fabrício L.; LIMA JUNIOR, Pedro N. Notas Metodológicas sobre a análise de grandes projetos urbanos. IN: *Grandes projetos metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. OLIVEIRA, Fabrício L. et. al. (orgs). Rio de Janeiro, Letra Capital, 2012. 362p.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

_____. *As ilusões do Plano Diretor*. São Paulo: 2005. Disponível em: www.planosdiretores.com.br/downloads/ilusaopd.pdf. Acesso em: Agosto, 2011.

WOOD, Ellen. M. *A origem do capitalismo*. Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2001.

_____. *Democracia contra capitalismo: a renovação do materialismo histórico*. São Paulo: Boitempo Editorial. 2003.