



## **O bem público como mercadoria e capital fixo: desestatizações aeroportuárias e as transformações no valor de uso das propriedades públicas urbanas**

### **Autores:**

Reginaldo Braga Silva Junior - IPPUR / UFRJ - [reginaldobraga.junior@gmail.com](mailto:reginaldobraga.junior@gmail.com)

### **Resumo:**

Este artigo busca relacionar os processos de desestatização ocorridos nos últimos anos no Brasil com a ideia de valor de uso das propriedades públicas. Essa relação e os impactos socioespaciais dos diversos níveis de privatização de propriedades públicas no espaço urbano serão discutidos a partir dos projetos imobiliários e econômicos pensados para complexos aeroportuários sob regime de concessão. O trabalho ainda discute como as desestatizações influenciam transformações no valor de uso das propriedades públicas e como podem representar as formas mais agudas de negação de um uso social desses imóveis, através de sua transformação em mercadoria ou capital fixo. O artigo conclui destacando as contradições que envolvem a utilização de propriedades públicas, não diretamente relacionadas a prestação de serviço de transporte aéreo, pelas concessionárias para fins econômicos diversos, no que diz respeito a um seu valor de uso não voltado ao interesse de toda a população.

## **O BEM PÚBLICO COMO MERCADORIA E CAPITAL FIXO**

Desestatizações aeroportuárias e as transformações no  
valor de uso das propriedades públicas urbanas

## INTRODUÇÃO

Em pesquisa desenvolvida pelo autor, é discutida a noção de uso social do edifício público. É de grande complexidade a tentativa de definir o que seria o uso social do desse tipo de edificação, mas podemos partir de um princípio simples. O uso social se refere, fundamentalmente, aos processos de apropriação desses edifícios pela sociedade. Ou seja, diz respeito a superação da exclusividade do Estado, das atividades estatais ou da monofuncionalidade institucional na utilização das edificações públicas que permitem o seu uso ampliado.

Para este artigo, ainda que a reflexão a respeito das formas de manifestação do uso social dos edifícios estatais esteja presente, pretende-se ampliar essa discussão para outras categorias de propriedades públicas, discutindo também as formas de negação desse tipo de uso, o que significa problematizar o próprio valor de uso dessas propriedades e como ele é assimilado pelo Estado, pelo mercado e pela população.

Existem muitas formas de se negar o uso social das propriedades públicas, seja a partir das instituições estatais, seja através do mercado ou por outros setores da sociedade. Em regra, essa negação é resultado de disputas com níveis de acirramentos diferenciados. No caso específico do Estado, consideramos, para este trabalho, os programas de desestatização, na forma como vêm sendo realizados, como um dos principais processos representativos dessa negação de uso social das propriedades públicas.

Pois o uso privado dessas propriedades quando desestatizadas, por mecanismos diversos, trazem implicações socioespaciais e arquitetônicas graves para as cidades. Alterando profundamente o seu valor de uso e causando transformações que afastam ainda mais as propriedades públicas de um uso social, coletivo e popular, e as aproxima dos interesses e dos projetos de cidade orientados pelo capital financeiro.

Diante dessas questões, este artigo tem como objetivo principal investigar como a propriedade pública pode oscilar entre bem público, mercadoria e capital fixo. Ou seja, discutir como o Estado e o capital financeiro, através dos programas de concessões do setor aéreo, determinam transformações no valor de uso das propriedades públicas dos complexos aeroportuários. Discutindo os desdobramentos socioespaciais das concepções aeroportos industriais e aerotrópole, dentre outros conceitos do setor, e suas diversas implicações no desenvolvimento do espaço urbano brasileiro.

O propósito é, a partir dessa investigação inicial, apresentar algumas reflexões preliminares a apontar questões que devem ser aprofundadas no debate teórico e na investigação empírica, sobretudo no que diz respeito ao valor de uso das propriedades públicas dentro do contexto discutido.

Além da utilização de autores que apoiam para a fundamentação teórica que tem por objetivo discutir o valor de uso das propriedades públicas, foi realizada uma breve revisão bibliográfica a respeito das desestatizações ocorridas no país nos últimos anos e sobre a questão dos aeroportos no espaço urbano de algumas cidades. Para investigar como as

concessionárias vêm transformando as forma de utilização das propriedades públicas que controlam e suas novas estratégias de exploração econômica do espaço, foi utilizada pesquisa documental eletrônica, através de materiais disponíveis nas páginas da internet das empresas controladoras dos aeroportos, textos de apresentação dos projetos, cartazes de divulgação dos empreendimentos, peças e vídeos publicitários, além de entrevistas, reportagens e trabalhos científicos sobre os casos.

A primeira seção do artigo é destinada a um breve retomada do histórico de desestatizações realizados no Brasil, discutindo como esses processos estiveram e ainda estão relacionados a ascensão do capital financeiro e das políticas neoliberais. Na segunda seção são discutidos os desdobramentos socioespaciais desses processos desestatizantes e como eles afetam a destinação e a finalidade das propriedades públicas através de transformações no seu valor de uso.

Com destaque às concessões de aeroportos, é discutida a forma como esse contexto impacta o planejamento e a produção do espaço urbano metropolitano, voltando o ordenamento das cidades à visão de desenvolvimento econômico e espacial das empresas concessionárias, e de outros empreendimentos, a partir do patrimônio imobiliário público e da prestação de um serviço também de utilidade pública.

A terceira seção apresenta uma breve abordagem relacionando as concessões aeroportuárias à extração de renda da terra, destacando como esses processos facilitam o acesso do grande capital financeiro a ativos imobiliários e às vantagens dos seus vários tipos de renda. Por fim, é feita uma reflexão a respeito da necessidade de se discutir os temas das desestatizações e das transformações na função dos aeroportos nas cidades e regiões, ainda um tanto incipientes dentro do contexto apresentado: de problematização do valor de uso das propriedades públicas no espaço urbano.

Com isso, busca-se articular, em torno de uma discussão única, questões que são debatidas predominantemente dentro de outros contextos, ou mesmo de forma isolada. Trazendo para o debate do planejamento e da produção do espaço urbano associações analíticas que permitam uma outra reflexão a respeito de temas já consolidados como a questão das propriedades públicas.

Dentro do contexto das desestatizações, em especial de aeroportos, é possível perceber a fragilidade da noção socialmente reconhecida do valor de uso das propriedades públicas. E mesmo que este artigo traga reflexões e formulações ainda incipientes, a importância de debater tal temática não deixa de ser evidente, assim como a necessidade de muitos aprofundamentos das questões aqui debatidas.

## DESESTATIZAÇÕES E O CAPITAL FINANCEIRO NO BRASIL

Em 1990, atendendo às diretrizes do neoliberalismo internacional, inicia-se no Brasil um forte processo de desestatização através da criação do Programa Nacional de Desestatização, marcado, principalmente, pela privatização de grandes empresas estatais nas três esferas de governo. Apesar de revisado em 1997, o PND nasce durante o governo de Fernando Collor de Melo, perdura durante o de Itamar Franco e marca profundamente a gestão de Fernando Henrique Cardoso, tendo entre os principais expoentes das privatizações o Sistema Telebrás e a Companhia Vale do Rio Doce, entre outras grandes empresas.

As desestatizações voltam a se intensificar no governo de Dilma Rousseff durante os preparativos para a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, quando, entre outras modalidades, diversos pacotes de concessões foram realizados através do Programa de Investimentos em Logística, transferindo ao capital privado o controle de inúmeros portos, aeroportos, rodovias e ferrovias em todo o país. Além de concessões de estádios, grandes áreas públicas, sistemas de transportes, operações urbanas consorciadas e parcerias público-privadas que realizavam o mesmo processo de transferência de propriedades públicas à iniciativa privada nos estados e municípios.

Em setembro de 2016 o governo federal criou o Programa de Parceira de Investimentos, através do qual pretende viabilizar uma série de privatizações, concessões e parcerias público-privadas. Diversos processos de desestatização estão em andamento ou em formulação nos estados e municípios, reforçando essa nova intensificação do controle do capital privado sobre o patrimônio público. Como apresentado em reportagem apresentada por Alvarenga (2018), há mais 230 “projetos” de desestatização no país, incluindo as esferas federal, estadual e municipal.

Esses projetos incluem desde instituições como Eletrobras e Casa da Moeda até estádios, parques, autódromos, aquários, espaços de lazer e eventos, portos, aeroportos e até mercados municipais e escolas. Ou seja, esse novo “boom” das desestatizações não mais se restringe aos setores econômicos estratégicos ou à infraestrutura, pois alcança agora o mais banal dos espaços públicos, como os parques, e o mais essencial dos serviços e bens públicos como as escolas.

Apesar de identificar esses três períodos de especial intensificação das desestatizações, devemos ressaltar que, em maior ou menor grau, esses processos sempre foram contínuos nas últimas três décadas no país e com muitas formas de concretização. Assumindo, em alguns casos, dinâmicas específicas como no setor imobiliário ou nos grandes projetos urbanos. Mas o que aproxima todos esses momentos e ações é a dinâmica neoliberal das finanças exercendo um forte impacto na transformação do espaço urbano, visto como mercadoria ou como meio de produção onde o acesso e o controle da terra são elementos basilares para viabilização e realização do capital.

As empresas multinacionais tiveram importância fundamental no processo desestatizante dos anos de 1990, como demonstra Rodrigues e Jurgenfeld (2017). As

políticas de orientação neoliberal ocorridas no Brasil nesse período responderam às expectativas de um capital financeiro já em plena expansão internacional, buscando, sobretudo, retorno a partir do rentismo. Os autores apontam o interesse desses grupos em ativos financeiros e empresas de setores específicos da economia, vendidas a preços baixos.

Os autores demonstram também a transformação na composição do capital dessas empresas após serem privatizadas. O aumento da participação de instituições financeiras foi bastante significativo em empresas como Usiminas e Companhia Siderúrgica Nacional. Bancos, instituições de previdência privada e outras instituições financeiras tornaram-se o grupo majoritário na composição acionária das empresas privatizadas.

No período das concessões para a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos o cenário não difere muito. Em breve pesquisa sobre a composição dos consórcios vencedores das principais desestatizações observamos a mesma dinâmica: braços financeiros ou estratégicos das maiores construtoras brasileiras em associação com grupos de investimentos internacionais. Esse tipo de composição dominou as concessões de portos e aeroportos, os investimentos em operações urbanas e em outros tipos de parcerias público-privadas em diversas cidades brasileiras.

A tendência é que a lógica se repita caso os projetos pensados pela união, estados e municípios para implantação a partir de 2018 se concretizem. Pois, cada vez mais, a dinâmica neoliberal do poder financeiro segue se aliando a ideia competitividade local, pautando a gestão de média e grandes cidades e também de outras escalas territoriais. Portanto, não há como dissociar os impactos causados pelas desestatizações no espaço urbano da lógica do capital financeiro que influencia, além de economia e consumo, também cultura e cidadania.

Analisando a literatura a respeito das desestatizações, é possível verificar que os principais pontos de discussão se referem aos campos econômico, político e institucional. Como reforça o trabalho de Rocha e Silveira (2015) que analisa a estrutura societária dos setores industriais privatizados e Arêas (2017) que demonstra como as privatizações ocorridas nos anos de 1990 favoreceram os grandes grupos econômicos internacionais. A questão das propriedades públicas urbanas, no âmbito desse processo, aparece de maneira bastante indireta ou setorizada, tratando mais das terras públicas desafetadas que de outras categorias de propriedades públicas. Saurin e Pereira (1998), além de apresentarem uma descrição dos programas de desestatização, discutem os impactos do papel do Estado na economia. Também na linha de discussão da figura do Estado nas políticas de desestatização, Siqueira (2009) aborda a influência dos fatores institucionais e políticos da desestatização da economia, já Machado (2014) analisa esses processos a partir de uma perspectiva jurídica e do tamanho do Estado.

Também sob a ótica jurídica, Mukai (1996) discute a inconstitucionalidade das desestatizações de prestadoras de serviços públicos que se deram apenas com a venda de ações, afirmando que, diferentemente das empresas públicas exploradoras de atividade econômica, a privatização de prestadoras de serviços públicos exige também a licitação para a outorga do serviço público. Procedimento que não foi observado nos casos analisados pelo autor na década de 1990. Costa e Miano (2013) discutem a expansão e a contração do setor

produtivo estatal dentro de uma lógica de alternância entre políticas de estatização e desestatização da economia. Farias (2008) e Bachiller (2016) discutem o lugar do Estado no fomento às desestatizações a partir do papel do BNDES nesses processos, como o banco estimulou o uso corporativo do território nacional e as transformações na sua política econômica no decorrer dos anos.

O território nacional diante dos processos desestatizantes também aparece na discussão de Tozi (2005) que a partir da análise das redes telecomunicações, trata da viabilização do território como recurso, a partir de sua internacionalização, seu uso corporativo e do seu abandono como abrigo. Freitas et al (2014) também aborda a internacionalização do território nacional, mas a partir da análise do setor sucroenergético. Outros temas diversos atravessam a problemática da desestatização, como a discussão da sua relação com a questão do saneamento no país feita por Sanchez (2001) e Faria et al (2005) e a liberalização do setor de educação superior que aparece em Silva Junior e Sguissardi (2000) e Baltazar (2007). Porém, o vínculo entre valor das propriedades públicas e os desdobramentos socioespaciais das desestatizações ainda necessita de aprofundamento.

## DESDOBRAMENTOS SOCIOESPACIAIS DAS DESESTATIZAÇÕES AEROPORTUÁRIAS: TRANSFORMAÇÕES NO VALOR DE USO DAS PROPRIEDADES PÚBLICAS

Como já citado, a pesquisa desenvolvida pelo autor busca também discutir caminhos de mudança sobre a forma como se entende a arquitetura, o uso e a gestão dos imóveis públicos. Ou seja, como promover, de acordo com cada contexto, o seu uso social compartilhado entre as instituições e a sociedade. Tal discussão remete a uma questão maior: o valor de uso das propriedades públicas. Marx fala que “a utilidade de uma coisa faz dela um valor de uso” (MARX, 2012) e que este representa o suporte material da riqueza, assim como atenta para a necessidade de um valor de uso ser socialmente reconhecido. Harvey (1980) estende essa noção de valor de uso a um conjunto de coisas materiais e imateriais afirmando que

A expressão “valor de uso” pode ser aplicada a toda classe de objetos, atividades e eventos em situações particulares sociais e naturais. Pode referir-se à ideologia religiosa, instituições sociais, trabalho, linguagem, mercadorias, recreações, etc. É mesmo razoável considerar o valor de uso do conceito “valor de uso” (HARVEY, 1980).

Predominantemente, percebe-se o valor de uso dos imóveis públicos, ou seja, como estes são utilizados e como são socialmente reconhecidos, orientado apenas à sua função institucional, não agregando outros aspectos socioespaciais que podem ser relacionados à sua natureza de propriedade pública. A transposição dessa barreira está condicionada a forma como se pensa a inserção da edificação pública no conjunto das demandas sociais do espaço urbano, seu alcance e sua capacidade. Portanto, é possível perceber que pensar em

uso social compartilhado dessas propriedades já é suficientemente difícil e complexo quando estas estão sob o controle do Estado e servindo a uma finalidade pública. Quando estes imóveis passam ao controle do capital privado com a finalidade de obtenção de lucro e renda, esta possibilidade se torna impensável.

Diante da força predatória do mercado imobiliário, do poder financeiro em outros setores e de suas relações com o Estado, há sempre uma tensão e uma ameaça de desestatização de espaços, imóveis e serviços públicos, seja por cessão de uso, direito de controle e exploração econômica ou por transferência de propriedade ao setor privado. Isso nos leva a uma outra reflexão a respeito do valor de uso desses imóveis: a sua relação com o valor de troca das propriedades públicas.

Ainda utilizando a dialética marxista, em regra, de maneira simplista, poderíamos dizer que enquanto uma propriedade se constitui como valor de uso para a administração pública, a manifestação desse imóvel como valor de troca ficará mais inibida. Mas se o valor de uso está vinculado à função institucional da propriedade, deixando de existir tal função elimina-se também o próprio valor de uso?

Não necessariamente, pois teríamos que problematizar a própria forma valor de uso, já que Marx (2012) considera que o valor de uso se realiza apenas a partir da utilização ou do consumo. Mas certamente ele é transformado, e diante de um processo de transição e esvaziamento dessa propriedade, pode manifestar-se o valor de troca para a administração, sobretudo quando esse imóvel passa a representar um potencial valor de troca também para outros agentes da produção do espaço, ou mesmo outros tipos de valor de uso com a finalidade de obtenção de renda e lucro. A partir desses processos, é possível perceber que o mesmo imóvel pode assumir diferentes facetas como bem público, mercadoria ou capital fixo, de acordo com o uso que se faz dele e a finalidade a qual se destina.

Pode-se citar como exemplo um conjunto de edifícios de determinada entidade estatal. Com exceção de empresas públicas exploradoras de atividades econômicas e sociedades de economia mista, enquanto estes imóveis servirem às atividades de alguma entidade do Estado eles têm um valor de uso de finalidade pública. Mas, de acordo com Marx (2012), o caráter duplo do trabalho está materializado na mercadoria, e esta contém, concomitantemente, valor de uso e valor de troca. Portanto, esses edifícios surgem como mercadoria, dentro de uma relação de troca entre o Estado, que contratou o projeto e a sua construção, e a empresa que os projetou e os construiu. Ao poder público interessa seu valor de uso para as atividades institucionais, enquanto para a empresa interessa construir esses objetos devido ao seu valor de troca após concluídos. Enquanto sob o controle do Estado, este valor de uso representa, em regra, um bem público, seja ele apenas de uso institucional ou coletivo. As desestatizações, além dos efeitos estritamente econômicos, alteram essa finalidade e, com isso, quando pensadas como um conjunto desses processos, negam de maneira mais profunda o uso social das propriedades públicas.

No contexto de um processo desestatizante, esses imóveis deixam de manifestar apenas valor de uso para a administração pública, inserindo-se novamente nos circuitos de troca de mercadorias, onde há manifestação de valor de troca para quem vende e valor de uso para quem compra. Mas quando transferidos ao mercado imobiliário, estes agentes não



pretendem utilizá-lo como valor de uso pessoal ou economicamente. Construtoras e incorporadoras, cuja composição de capital é altamente financeirizada, objetivam o aproveitamento máximo dessa propriedade para construção de um maior número de unidades imobiliárias que serão destinadas à venda. Já em outras situações a propriedade é transferida ao capital privado para ser ainda valor de uso, mesmo que com outra finalidade.

Nesse caso, o imóvel passa de bem público a capital fixo, pois o objetivo da empresa não é vendê-lo, mas usá-lo como meio para obtenção de lucro ou renda. Pois como diz David Harvey a respeito da definição de capital fixo utilizada por Marx, “o capital fixo não é uma coisa, mas um processo de circulação do capital através de objetos materiais, como máquinas” (HARVEY, 2013). O que Harvey quer dizer é que somente é considerado como capital fixo aquele valor de uso utilizado para produzir mais valor, de maneira que um determinado imóvel, enquanto bem público, ainda que seja utilizado para alguma atividade institucional e profissional, se tal atividade não produz mais valor, essa propriedade será também valor de uso, mas não capital fixo.

Os complexos aeroportuários, ainda que pouco estudados sob essa perspectiva, representam e revelam bastante dessa lógica de transformações do valor de uso das propriedades públicas, sobretudo após as sucessivas concessões ocorridas no setor durante a preparação para os grandes eventos realizados no país. Os aeroportos que foram objeto de concessão passaram por profundas transformações espaciais, arquitetônicas, programáticas e funcionais, sendo em parte um reflexo de tendências mundiais anteriores ao processo de desestatização, mas que se intensificaram após serem transferidos à iniciativa privada. Mesmo aeroportos importantes que não foram desestatizados, como o Santos Dumont no Rio de Janeiro, apresentam evidentes transformações de usos orientadas à iniciativa privada, mesmo que ainda permaneça sob o controle da Infraero.

O Aeroporto Santos Dumont, ainda que não esteja sob regime de concessão, foi objeto de parceria público-privada para viabilizar suas transformações de usos, e evidencia a percepção dos agentes públicos e privados de viabilizar o aeroporto como um equipamento multifuncional na cidade, ainda que não para toda a população, ainda que não para a cidade. A diversidade de usos promovida no Santos Dumont atende a uma demanda de comércio e serviços restrita, onde os usos plenamente públicos são quase inexistentes. Considerando ainda os limitantes econômicos de acesso ao transporte aéreo, tem-se um equipamento público com uma inserção urbana e paisagística única na cidade do Rio de Janeiro, com relativa multifuncionalidade, cuja utilização efetiva está condicionada a um alto padrão de consumo em shoppings, lojas, restaurantes, cinemas, hotéis e centros de convenções, entre os usos existentes e previstos para o complexo aeroportuário. No caso dos aeroportos concedidos, algumas empresas concessionárias extrapolam os limites espaciais do aeroporto em seus planos econômicos e imobiliários, afetando a própria dinâmica de desenvolvimento das cidades.

Como isso afeta a relação da sociedade com espaço urbano e com as propriedades públicas precisa ser investigado. Quando desestatizados, os aeroportos transferem ao domínio privado um conjunto de imóveis que vão muito além dos terminais de passageiros e encerram amplas áreas públicas do entorno, edificadas ou não. Ainda que as formas como Estado dispõe de todo esse conjunto imobiliário sejam questionáveis, as grandes

transformações na sua finalidade e utilização, quando transferidas à iniciativa privada, trazem uma outra natureza de implicações: a transformação de bens públicos em mercadoria e capital fixo, e suas implicações no planejamento do espaço urbano.

As transformações ocorridas na relação entre aeroporto e o espaço urbano em todo o mundo têm encontrado suporte em quatro conceitos principais: Aeroporto-Cidade, Corredor-Aeroporto, Aeroporto Industrial e Aerotrópole. Como demonstram as definições trazidas no trabalho de Branco (2013), conceito de aeroporto-cidade se refere ao complexo que abriga, além do terminal de passageiros, um conjunto de estabelecimentos de comércio, indústrias e serviços orientados à demanda aeroportuária, mas não restritos a ela. O corredor-aeroporto são as áreas que recebem densificação, econômica e imobiliária, no entorno de eixos de integração entre a cidade e o aeroporto mais afastado do centro urbano.

Os dois últimos conceitos, aeroporto industrial e aerotrópole, têm sido mais utilizados por algumas empresas concessionárias do setor aéreo no Brasil para promover um modelo de desenvolvimento econômico e imobiliário nos complexos aeroportuários e no seu entorno. São tipologias que induzem uma maior interação cotidiana entre os aeroportos e espaço urbano, implicando diretamente na forma como este se expande, se densifica e se organiza. De certa forma, é lavar para os aeroportos a função que as estações ferroviárias e os portos já tiveram no passado como epicentro do desenvolvimento urbano.



Figura 1: Simulação de aerotrópole desenvolvida. Fonte: Archdaily. Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/01-107129/aerotropolis-cidade-aeroporto-a-chave-para-uma-cidade-prospera-do-seculo-xxi>> Acesso em Nov. de 2018

De maneira simples, um conceito está contido no outro. Aeroporto industrial é aquele que, além dos serviços convencionais, contém um complexo de indústrias em suas dependências com acesso a um conjunto de vantagens locais e logísticas, além da neutralidade fiscal que caracteriza esses locais. Ou seja, as empresas ali instaladas são isentas de tributos na importação e exportação de componentes. A aerotrópole seria todo o complexo de comércio e serviços que surge no entorno do terminal de passageiros e das demais áreas aeroportuárias, englobando também o chamado aeroporto industrial, com um plano de expansão imobiliária que envolve imóveis públicos e privados. O diferencial da aerotrópole, em relação ao aeroporto-cidade, além de ser mais abrangente espacialmente, é seu caráter de expansão planejada e de integração com a cidade, tendo a pretensão de interferir e pautar o próprio desenvolvimento econômico e socioespacial da região metropolitana onde está inserida. Nos sites das concessionárias RIO Galeão e BH Airport é possível verificar que os textos de divulgação de seus projetos de desenvolvimento imobiliário buscam sustentação tanto no conceito de aerotrópole quanto na ideia de aeroportos industriais. A Rio Galeão faz menção ao autor que popularizou o termo e aos atos administrativos que são fundamentais para a efetivação do projeto:

Um livro publicado em 2011, do professor da Universidade da Carolina do Norte, John Kasarda, trouxe o seguinte título: “Aerotrópole, o modo como viveremos no futuro”. No conceito desenvolvido pelo acadêmico, aerotrópole seria, em resumo, uma cidade-aeroporto, rodeada por polos de indústrias e um conjunto completo de instalações comerciais e serviços que oferecem suporte tanto às empresas instaladas, quanto aos milhões de passageiros que passam pelos aeroportos anualmente. Visando fazer parte desse cenário, o RIO Galeão lança ao mercado um projeto de desenvolvimento imobiliário no entorno dos seus terminais e ao longo da principal avenida de acesso ao aeroporto com a comercialização de uma área superior a 900 mil m<sup>2</sup>. E o primeiro passo para essa expansão já foi dado: foi assinado contrato com a Performance Empreendimentos Imobiliários para implantação de dois novos hotéis. A parceria foi viabilizada pela Portaria 143 e 323/2017, publicada pelo Ministério dos Transportes, que permite aos aeroportos concedidos estabelecer contratos comerciais com prazo maior que a duração da concessão. (UM LIVRO, 2018)

Enquanto a BH Airport demonstra grandes expectativas com o empreendimento:

A tendência é de que as aerotrópoles consigam atrair uma série de indústrias, principalmente nos setores de alta tecnologia, responsáveis pela fabricação de produtos de alto valor agregado, como e-commerce, telecomunicações e logística, centros de distribuição, biotecnologia, entre outros, que dependem da alta conectividade para o sucesso de seus negócios. Paralelamente, surge um conjunto completo de instalações comerciais que prestam suporte às empresas e aos milhões de viajantes que passam pelo aeroporto anualmente, incluindo escritórios comerciais, hotéis, complexos de convenção e exibição, shoppings, restaurantes, locais de recreação e condomínios residenciais. (A TENDÊNCIA, 2018)

O Aeroporto Internacional de Viracopos em muitos casos é associado à ideia de aeroporto industrial, provavelmente devido à sua grande importância como aeroporto de cargas e às diversas iniciativas de transformá-lo em tal tipologia. Viracopos, porém, ainda não apresenta a característica fundamental desse tipo de aeroporto: a instalação de empresas e indústrias dentro do sítio aeroportuário operando dentro de um regime tributário diferenciado, com neutralidade fiscal para importação de componentes e na exportação de produtos.

Ainda assim, o Aeroportos Internacional de Viracopos e outros sob o regime de concessão, como o Aeroporto Internacional de Brasília e Aeroporto Internacional de Guarulhos, são objetos de planos de expansão para uma inserção competitiva de suas concessionárias em áreas que extrapolam a prestação do serviço público de transporte aéreo. Com isso, inserem as propriedades públicas na dinâmica especulativa do mercado imobiliário e empresarial corporativo, sem a promoção de usos públicos e pautando a utilização desses espaços a um padrão de consumo específico. Ainda que não utilizem diretamente os conceitos citados anteriormente, essas concessionárias não estão afastadas da visão que coloca os aeroportos como grandes equipamentos economicamente multifuncionais e espaços competitivos.



**Aeroporto Internacional Tancredo Neves**  
**Aerotrópole de**  
**Belo Horizonte**

*"A primeira Aerotrópole da América Latina está em Belo Horizonte, Minas Gerais."*

Luiz Antônio Athayde Vasconcelos, Subsecretário de Desenvolvimento do Estado de Minas Gerais

- Único aeroporto do sudeste com espaço físico capaz de comportar a expansão necessária - **15 milhões de m<sup>2</sup> de sítio aeroportuário**.
- Faz parte do **Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado**.
- Único aeroporto no Brasil com planejamento até 2030.
- 2015:** 13 milhões de passageiros/ano - **2045:** 40 milhões de passageiros/ano.
- É o aeroporto com a **melhor localização** no perímetro que concentra a maior parte do PIB Brasileiro.
- Está no **hub** de acesso ao mercado do **Mercosul**.
- Sete setores incluídos no projeto:** turismo de negócios, educação voltada à capacitação, logística, armazenagem, indústria aeronáutica/aeroespacial/defesa, ciências da vida, tecnologia de informação e equipamentos tecnológicos.
- Concedido à iniciativa privada (nov/2013) por R\$ 1,82 bilhão - Consórcio Aerobrasil.
- Mínimo de **R\$ 3,6 bilhões** em investimentos exigidos por contrato nos próximos 30 anos.

Figura 2: Trecho de Flyer para divulgação da Aerotrópole Belo Horizonte. Fonte: AVNORTE. Disponível em <<http://www.avnorte.com.br/wp-content/uploads/2015/03/Flyer-Aerotropole.pdf>> Acesso em Nov. de 2018

A aerotrópole pensada para a região metropolitana de Belo Horizonte é a única que tem, de fato, um projeto mais desenvolvido no Brasil. Ainda que seja um projeto do governo de Minas Gerais, e anterior aos programas de concessões, A BH Airport, concessionária que controla o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, tem total afinamento com o projeto, pautando seus planos de expansão e desenvolvimento econômico a partir das diretrizes do plano de aerotrópole. O lugar da Aerotrópole Belo Horizonte na visão do governo estadual para o planejamento urbano e econômico da região metropolitana, ou mesmo do estado, é central.

John Kasarda afirma que “existem 80 aerotrópolis em desenvolvimento no mundo, seja em planejamento ou já em implementação. Outras cerca de oito ou dez estão prontas e funcionando. O terminal de Schipol, em Amsterdã, é um bom exemplo de aerotrópolis desenvolvida” (PORTO, 2014). Ele é responsável por desenvolver mais profundamente e popularizar o conceito, e tem prestado consultoria para implantação de aerotrópoles em cidades do mundo inteiro, incluindo o caso de Belo Horizonte. Kasarda está há alguns anos trabalhando em parceria com o governo de Minas Gerais acompanhando o desenvolvimento do projeto de implantação da aerotrópole, que orienta diversas intervenções urbanísticas direta ou indiretamente relacionadas ao complexo aeroportuário de Belo Horizonte.



Figura 3: Aerotrópole do Aeroporto de Amsterdã Schiphol. Fonte: Royal Schiphol Group. Disponível em <<https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/partners-mainport-schiphol/>> Acesso em Nov. de 2018

Como destaca França (2014), a expansão do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte sempre esteve relacionada a ideia de implantação de um aeroporto industrial, projeto que está em curso. Porém, a autora atenta para o fato de que o aeroporto-indústria é apenas um dos elementos do grande projeto de aerotrópole, o qual só veio a ser mais evidenciado e publicizado pelo governo após a concessão do aeroporto internacional ao consórcio BH Airport.

Diversas intervenções urbanísticas, arquitetônicas e de infraestrutura foram promovidas pelo governo do estado na Região Metropolitana de Belo Horizonte nos últimos anos. Como França (2014) destaca, essas obras foram executadas de maneira relativamente isolada e sem uma associação direta ao projeto de implantação da Aerotrópole Belo Horizonte. Autora indica que essa desassociação foi deliberada por parte do governo de Minas Gerais, e é precisa ao descrever o lento processo de desvelo do real escopo desse grande projeto para a Região Metropolitana.



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. (FRANÇA, 2014, p. 206)

É possível perceber no texto da autora os grandes impactos metropolitanos e regionais que uma aerotrópole pode causar. Ainda que em alguns casos, os projetos previstos para o entorno de complexos aeroportuários mais se apoiem no conceito de aerotrópole do que sejam de fato elaborados segundo essas diretrizes. O plano de desenvolvimento imobiliário pensado para o Aeroporto Internacional do Galeão é um desses casos. Pois, como diz John Kasarda em entrevista “a iniciativa de implantação e desenvolvimento da aerotrópolis deve ser do governo, mas ele não faz os principais investimentos. O governo faz o desenvolvimento da infraestrutura para a chegada das empresas em um local já preparado para isso” (PORTO, 2014). Diferentemente da Aerotrópole Belo Horizonte, no caso do Galeão não há essa característica fundamental que é o envolvimento direto do Estado no provimento de infraestrutura, e as intervenções propostas são restritas ao entorno imediato do aeroporto e não se estenderem ao espaço metropolitano.

Mesmo que tenha diversas das implicações socioespaciais discutidas neste trabalho, o projeto proposto para o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro não pode ser classificado como aerotrópole, ainda que o termo seja frequentemente utilizado no material de divulgação do empreendimento. Trata-se de um projeto de iniciativa da Rio Galeão, concessionária que controla, administra e explora o aeroporto economicamente, onde a participação direta do Estado se dá apenas a partir de procedimentos e instrumentos administrativos que autorizam o empreendimento privado em terras públicas.

Superficialmente, o projeto da Rio Galeão poderia ser lido como mais um loteamento imobiliário de grande porte, como muito outros já implantados ou em curso nas grandes cidades brasileiras, predominantemente destinado aos diversos setores empresariais. Porém, com a fundamental diferença de se implantar em propriedades públicas de um grande equipamento destinado a prestação de um serviço público essencial.



Figura 4: Folder de divulgação do projeto de desenvolvimento imobiliário. Fonte: Rio Galeão. Disponível em <<http://www.riogaleao.com/negocios/sites/default/files/riogaleao-comercial-desenvolvimento-imobiliario.pdf>> Acesso em Nov. de 2018

Mas em uma leitura mais profunda, e considerando sua efetiva consolidação, dentre os conceitos de complexos aeroportuários já discutidos neste trabalho, o projeto para o entorno do Galeão estaria mais próximo do chamado aeroporto-cidade. Pois a inexistência de políticas de neutralidade fiscal não permite que seja caracterizado como aeroporto industrial e a ausência do Estado na provisão de uma infraestrutura específica, bem como a falta de intervenções espaciais de abrangência metropolitana impedem que seja classificado como uma aertrópole. O que não impede que o posterior crescimento imobiliário e econômico da região do projeto o transforme em uma.

Contudo, o conjunto de empreendimentos que podem vir a se instalar na área do aeroporto, criando uma rede de comércio e serviços podem caracterizá-lo como aeroporto-cidade, cujos impactos econômicos e socioespaciais, ainda que não oriundos de um planejamento estatal direto, como no caso da aertrópole, podem sim afetar toda a cidade. As peças de divulgação do projeto demonstram que o projeto pretende se mostrar como vantajoso para todo o Rio de Janeiro, bem como utiliza a cidade como fator de atração para o empreendimento.

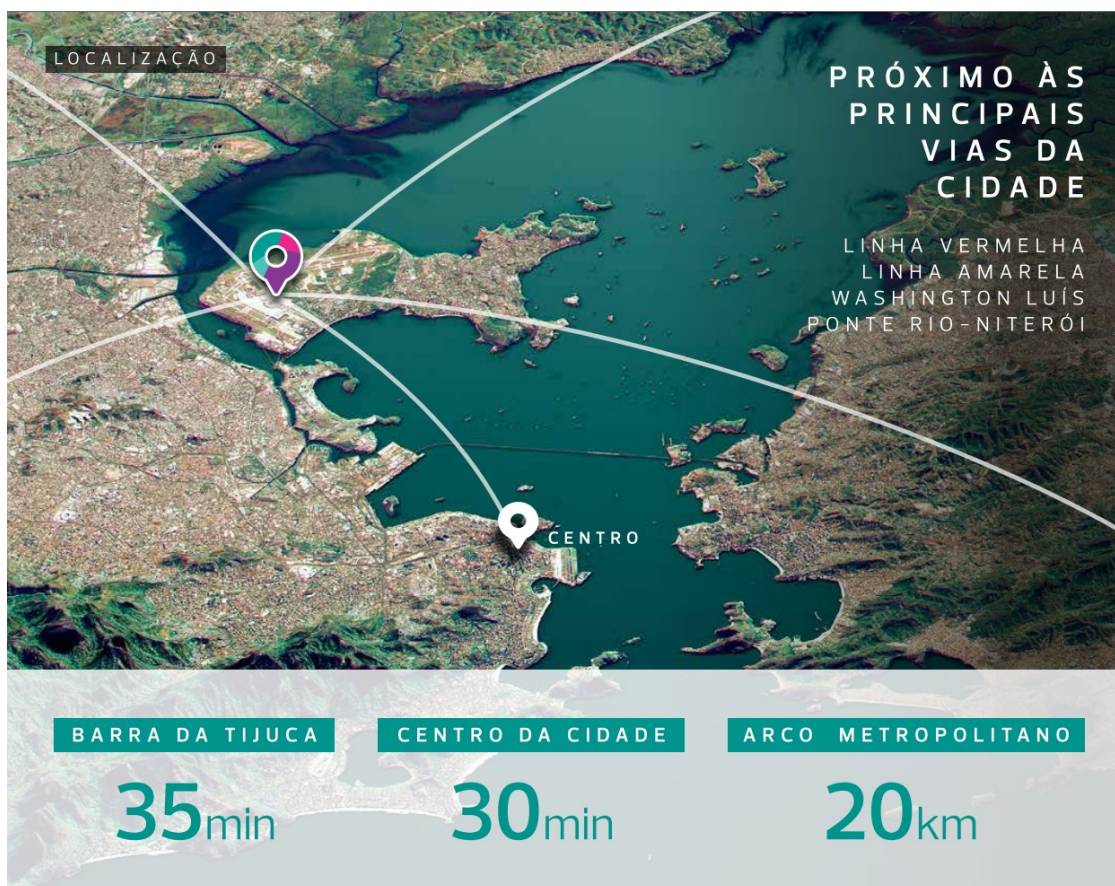


Figura 5: Folder de divulgação do projeto de desenvolvimento imobiliário. Fonte: Rio Galeão. Disponível em <<http://www.riogaleao.com/negocios/sites/default/files/riogaleao-comercial-desenvolvimento-imobiliario.pdf>> Acesso em Nov. de 2018

Como fica evidente nos diversos textos de divulgação, o projeto de desenvolvimento imobiliário da concessionária, a despeito de um mercado de imóveis desaquecido na cidade e do relativo insucesso dos empreendimentos corporativos na região do Porto Maravilha, ainda investe na imagem do Rio de Janeiro como cidade atrativa e competitiva, atribuindo a essas supostas características a garantia de êxito dos investimentos previstos. O apoio no conceito de aerotrópole possibilita um projeto de loteamento flexível aos mais diversos usos e funções, trazendo aos futuros investidores a ideia de que não estarão simplesmente adquirido um novo lote, mas sim participando da construção de uma nova centralidade urbana na região metropolitana.

Cerca de 900 mil metros quadrados de área, com lotes a partir de 5 mil metros quadrados, serão destinados a novos empreendimentos no entorno do aeroporto. Para atender a essa diversidade de usos, o projeto prevê tanto lotes não edificadas quanto áreas já construídas e prédios já existentes que receberão reforma e modernização (retrofit) para abrigar novos usos. Os primeiros empreendimentos a serem implantados, dois hotéis da rede Accor, serão instalados em edifício localizado entre os dois terminais do aeroporto, e que já abrigou a sede da Infraero na cidade, segundo reportagem de Carro (2018).



O projeto da Rio Galeão foi lançado em abril de 2018 e, portanto, ainda há pouco material que permita análises mais profundas a respeito do empreendimento. Carro (2018) traz a avaliação de profissionais do setor que alertam para importantes diferenças em relação aos projetos de aerotrópoles realizados em outros países, destacando que as cidades que receberam esse tipo de projeto já dispunham de uma consolidada rede de infraestrutura, incluindo transporte público de massa, que possibilitava uma integração mais efetiva entre a área do aeroporto e o restante da cidade. As condições no Rio de Janeiro são extremamente diferentes, com vias de integração e meios acesso ao aeroporto internacional bastante limitados, tanto que os informativos do projeto deixam claro o objetivo de atingir um público consumidor altamente depende do automóvel como meio de transporte principal.

Exemplificados, principalmente, tanto pelas ações do governo de Minas Gerais e da BH Airport quanto pelo empreendimento promovido pela Rio Galeão, esse tipo de projeto e os desdobramentos que provocam nas cidades trazem diversas problemáticas, novas e antigas, ao debate do planejamento e da produção do espaço urbano. Os reflexos do estímulo a atividade industrial intensa e um modelo de desenvolvimento urbano no entorno de aeroportos capitaneado pelo setor privado a partir de propriedades públicas, certamente estão entre as questões principais. Alguns aspectos dos impactos socioespaciais dos aeroportos vêm sendo estudados sob perspectivas diversas, relacionadas às questões técnicas e logísticas do funcionamento dos complexos aeroportuários, além dos reflexos na economia que esses espaços produzem, como demonstram os trabalhos de Cappa (2011), Oliveira e Nascimento (2002), Martins (2016), França et al (2017) e Costa (2012).

Há também diversos estudos que relacionam a questão dos aeroportos com a produção do espaço urbano e regional, entre os quais estão Freitas (2013), Pereira (2014), Gomes e Bayer (2011), Branco (2013), Maciel et al (2016) e França (2014). Portanto, a discussão sobre a interação entre o espaço aeroportuário e as questões socioespaciais das cidades e regiões estão sendo debatidas, mas uma discussão mais profunda desses processos relacionado-os às propriedades públicas, sobretudo ao seu valor uso, ainda precisa ser mais desenvolvida. É preciso refletir sobre como os aeroportos se inserem na problemática não só da ocupação do espaço urbano, mas também na questão da rede de terras, serviços e equipamentos públicos que são fundamentais para o suporte à reprodução social. E de como o capital financeiro acessa e transforma esse patrimônio público através dos programas de concessões para incluir esses espaços em uma outra lógica: do lucro e da renda.

A transformação das propriedades públicas dos aeroportos em mercadoria ou capital fixo traz, além desdobramentos socioeconômicos, diversos impactos na oferta de terras do Estado no espaço da cidade e, conseqüentemente, nas diversas ações do poder público que dependem da disponibilidade de solo urbano para realizarem. Desde a implantação de um parque ou uma praça até uma unidade de saúde ou uma escola necessitam de um local apropriado para sua instalação. Uma propriedade do Estado tem sempre mais possibilidade de ser socialmente compartilhada, tornar-se sede de um serviço institucional de outra natureza ou ser transformada em um bem público de uso coletivo. Sob o poder das finanças esse caminho permanece interdito. O Estado dá lugar ao corporativismo financeiro, o público ao privado, o coletivo ao individual, o acesso livre ao consumo e a supremacia do

interesse público é substituída pela supremacia das finanças. O se perde com isso? Perde-se a capacidade do Estado em contornar os entraves da oferta e do mercado de terras no espaço urbano. Ao se desfazer, em nome dos interesses do capital financeiro, do controle de seu “estoque imobiliário”, ainda que indiretamente através da concessão de serviços públicos, o Estado reduz as possibilidades de enfrentar as forças especulativas em torno do preço da terra.

Tanto para atender às demandas habitacionais populares em locais bem estruturados quanto para estabelecer um fluxo inverso: levar infraestrutura aos locais onde o uso habitacional já está consolidado, porém há uma grande ausência de bens de uso coletivo e outros tipos de serviços públicos, o Estado é justamente o agente da produção do espaço urbano com a maior capacidade de realização dessa demanda, em grande parte, devido a sua reserva de terras. O que determina a implantação de um serviço ou um equipamento público em determinada área da cidade? Certamente a estrutura político-econômica exerce o maior peso nessa decisão, mas os aspectos físicos do solo urbano e das edificações podem ser determinantes para implantação e configuração de um bem público de uso coletivo, devido a condicionantes reais ou por simplesmente servirem à construção de um discurso conveniente. Diante disso, a alta densidade urbana, pensada pelos níveis de ocupação da superfície do solo, pode representar, dentro da cultura construtiva predominante, um grande entrave para a implantação de equipamentos coletivos, sobretudo em áreas de periferia das cidades.

A falta de solo edificável retroalimenta uma dinâmica do mercado imobiliário, que por um lado afasta os pobres dos centros urbanos estruturados, e por outro os concentra em áreas densas, mas deficitárias de infraestrutura e equipamentos públicos. É urgente a necessidade de transformação do pensamento e da prática a respeito dos imóveis urbanos na administração pública como uma das formas de possibilitar cada vez mais bens de uso coletivo nas áreas da cidade onde há a maior necessidade, contribuindo para a superação dos argumentos e condicionantes contrários à viabilidade de sua implantação. Função social da propriedade, oferta de terras, densidade urbana, diversidade de espaços, serviços e equipamentos públicos são algumas das problemáticas que devem ter um enfrentamento particular a partir da ótica dos bens públicos imobiliários. Pois, como demonstra Rolnik (2015), o pensamento neoliberal considera a gestão do Estado sobre as terras com finalidades públicas um mal uso de recursos que poderiam ser economicamente aproveitados. A propriedade imobiliária pública é, portanto, não mais apenas um fator técnico, mas sim um importante elemento político-econômico para a manutenção, permanência ou implantação de bens e serviços públicos.

É importante destacar que a percepção dos complexos aeroportuários como equipamentos multifuncionais de grande porte para as cidades pode ser algo vantajoso. Porém, essa diversidade de usos e a sofisticação da função urbana dos aeroportos, e seu conjunto de propriedades públicas, devem atender, predominantemente, a finalidades também públicas, sociais e coletivas. Ainda que incorporem usos privados, a arquitetura, os usos e a gestão desses complexos, quando configurados para uma multifuncionalidade, não podem estar voltados aos interesses de agentes privados multinacionais, e menos ainda tendo sua funcionalidade e seus arranjos arquitetônicos, espaciais e administrativos absolutamente determinados por tais grupos.

## PROPRIEDADES PÚBLICAS E RENDA DA TERRA: UM “BOM” NEGÓCIO

As formas como as propriedades públicas surgem no contexto das desestatizações são amplas e diversas, trazendo benefícios, diretos e indiretos, ao capital financeiro que se apropria delas através desses processos para diversas finalidades econômicas. Outra maneira como as desestatizações influenciam as dinâmicas do espaço urbano é privilegiando os grandes capitalistas no acesso às propriedades públicas com boas vantagens locacionais. Pois, como apontam Rodrigues e Jurgenfeld (2017), em regra, as privatizações são realizadas com a subvalorização de ativos.

Dessa maneira, significa que os bens imobiliários que integram o conjunto de ativos de determinada entidade privatizada estão sendo vendidos abaixo do valor de mercado. Se um capitalista individual se dispusesse a comprar tais imóveis de forma isolada, pagaria um preço proporcionalmente mais elevado por propriedade. Porém, para obter os imóveis pelo preço reduzido é necessário comprar o conjunto de ativos da entidade privatizada. E essa capacidade financeira o capitalista “comum” não tem.

Esse é um poder do capital financeiro e dos grandes grupos econômicos. Falando de maneira vulgar, acontece que o capitalista individual tem o suficiente para comprar no varejo, mas só o capital concentrado e centralizado tem poder para comprar no atacado. Dessa forma, o grande capital é beneficiado tanto para a atividade econômica fim, pois o custo com capital fixo é reduzido e as redes de trocas estão estabelecidas, quanto para a extração de renda da terra: absoluta, diferencial ou de monopólio, de acordo com cada contexto. Pois, como aponta Paulani (2016) ao se referir aos recursos naturais, não só as privatizações, mas também as concessões atrelam o capital às rendas produzidas pela exploração da terra e seus recursos.

Porém, ainda que as empresas concessionárias dos aeroportos utilizem parte das propriedades públicas para extração de renda da terra, essas propriedades continuarão a ter seu valor de uso orientado a finalidade de capital fixo, pois as empresas ali instaladas para exploração de atividades econômicas utilizarão tais imóveis como suporte à produção de mais valor. Em qualquer um desses cenários, as propriedades imobiliárias dos complexos aeroportuários, ainda que não diretamente vinculadas às atividades de prestação do serviço de transporte aéreo, se mantêm afastadas de qualquer finalidade ou uso públicos, por estarem à disposição da concessionária ou de outras empresas ali instaladas.

É possível perceber, então, que assim como em outros aspectos socioeconômicos, em relação às formas de uso e acesso às propriedades públicas, as desestatizações também se mostram implicadas em conflitos, contradições e disputas sociais, no que se refere aos interesses públicos e coletivos da população, do Estado e do poder econômico e financeiro. E por isso, devem ser estudadas também a partir dessa perspectiva. A natureza jurídica, política e social de propriedade pública desses lugares deve ser discutida como forma de aprofundar a reflexão a respeito do seu valor de uso. A quem deve servir e como deve se configurar o conjunto de propriedades públicas dos espaços urbanos brasileiros?



## CONSIDERAÇÕES FINAIS: UM CONJUNTO INDISSOCIÁVEL DE QUESTÕES

A forma como as propriedades públicas estão disponíveis à população se confunde com a forma como se realizam as ações coletivas e a reprodução social. Discutir um outro modo de cidade é, portanto, debater outras formas de acesso e apropriação do conjunto de propriedades públicas do espaço urbano. Questionar o valor de uso dessas propriedades é apontar caminhos para uma outra compreensão de público, de Estado e, portanto, de cidade.

No campo do planejamento urbano, a questão das propriedades públicas aparece com grande relevância em diversos aspectos, sobretudo no que se refere regularização fundiária e habitação de interesse social. Mas além do importante debate a respeito das formas de mercantilização das terras públicas e de como esse processo subordina o seu valor de uso ao seu valor de troca, a discussão sobre a produção do espaço urbano necessita de aprofundamento no próprio valor de uso dos diversos tipos de propriedade pública. Pois esta, sob o controle do Estado ou do setor privado, não é neutra e reflete, assim como influencia, diversas concepções de cidade. As quais teremos que enfrentar ou estimular, sobretudo através da noção que a sociedade tem a respeito do seu valor de uso.

Diferentes concepções a respeito das propriedades públicas geram diferentes concepções de edifícios e espaços públicos. Diante disso, essa problemática diz respeito também aos campos da arquitetura, do urbanismo e da gestão pública. Pois os reflexos espaciais, arquitetônicos e administrativos de cada noção de valor de uso das propriedades públicas nas cidades são diretos e concretos. Acompanhando a visão de Santos (2008), que entende o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, não há vida pública plena nas cidades sem arranjos arquitetônicos e administrativos que a possibilitem. Os sistemas de ações coletivas da sociedade requerem sistemas de objetos que lhes deem suporte, pois tais objetos “são fabricados pelo homem para serem a fábrica da ação” (SANTOS, 2008). Portanto, se ações coletivas, objetos coletivos.

Nessa perspectiva, se temos o valor de uso das propriedades públicas orientado ao sistema de ações que promove as desestatizações, a expansão do capital financeiro e a captura de renda da terra, teremos um conjunto de objetos arquitetônicos e urbanísticos também direcionados a essas finalidades. Considerando o que Harvey (1980) diz sobre a abrangência material e imaterial do conceito de valor de uso, os efeitos desses objetos extrapola as características físicas desses espaços, e afetam a compreensão e a percepção a respeito de quem e de como se pode usufruir das propriedades públicas da cidade.

Por isso, a pertinência de tais questões extrapola o campo teórico e atinge a vida cotidiana das pessoas e os fluxos de circulação do espaço urbano. O edifício do trabalho, a escola dos filhos e o hospital; as quadras poliesportivas e o campo de futebol, a universidade e a biblioteca; o porto, a estação de trem, a rodoviária e o terminal de ônibus urbanos; o mercado público e a feira; o teatro, o centro cultural, a galeria de arte e os parques. Então, os aeroportos ou as aerotrópoles. Discutir o valor de uso desse conjunto de propriedades é, portanto, discutir o principal suporte à esfera pública da cidade política.

## REFERÊNCIAS

A TENDÊNCIA. As distâncias não são medidas em quilômetros, mas sim, em minutos. 2018. Disponível em: <<http://www.bh-airport.com.br/br/p/56/aerotropole.aspx>> Acesso em 10/09/2018.

ALVARENGA, Darlan. União, estados e capitais somam mais de 230 projetos de privatização no Brasil. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/uniao-estados-e-capitais-somam-mais-de-230-projetos-de-privatizacao-no-brasil.ghtml>>.

ARÊAS, João Braga. As privatizações no Brasil dos anos 90. Episteme Transversalis, [S.l.], v. 4, n. 2, ago. 2017. ISSN 2236-2649. Disponível em: <<http://revista.ugb.edu.br/index.php/episteme/article/view/67>>. Acesso em: 10 set. 2018.

BACHILLER, Juan Vicente, Das Privatizações à Nova Estratégia de Desenvolvimento. A Trajetória do BNDES entre 1990 e 2010. Desenvolvimento em Questão [en linea] 2016, 14 (Outubro-Diciembre) : [Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2018] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=75247943002>> ISSN 1678-4855

BALTAZAR, Shalom Moreira. A liberalização do serviço de ensino superior no Brasil: da desestatização ao marco regulatório. Raízes Jurídicas, v. 3, n. 2. Curitiba, jul/dez, 2007.

BRANCO, Larissa Ferrer. Aeroportos e desenvolvimento urbano e regional: modelos internacionais e exemplos locais na macrometrópole paulista. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2013.

CAPPA, Josmar. A função do Aeroporto Internacional de Viracopos na economia contemporânea. Pesquisa & Debate. v. 22, n. 1, p. 119-134. São Paulo, 2011.

CARRO, Rodrigo. Galeão dá início a investimento imobiliário, 2018. Disponível em <<https://www.valor.com.br/empresas/5441159/galeao-da-inicio-investimento-imobiliario>>. Acesso em Nov. de 2018.

COSTA, Frederico Lustosa da; MIANO, Vítor Yoshihara. Estatização e desestatização no Brasil: o papel das empresas estatais nos ciclos da intervenção governamental no domínio econômico. Revista de Gestión Pública. v. 2, n. 1. Jan./Jun. 2013. Disponível em: <[http://www.revistadegestionpublica.cl/Vol\\_II\\_No\\_1/Lustosa%20y%20Miano.pdf](http://www.revistadegestionpublica.cl/Vol_II_No_1/Lustosa%20y%20Miano.pdf)>. Acesso em: 10 set. 2018.

COSTA, Sergio Leal da. Utilização da Capacidade Física do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Intensificação do Tráfego de Passageiros e Sustentabilidade Econômico-Financeira. Tese (doutorado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Produção. Rio de Janeiro, 2012.

FARIA, Ricardo Coelho de; FARIA, Simone Alves de; MOREIRA, Tito Belchior S. A privatização no setor de saneamento tem melhorado a performance dos serviços?

Planejamento e Políticas Públicas, n. 28, jun./dez. 2005. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/issue/view/25>>. Acesso em: 10 set. 2018.

FARIAS, Hélio Caetano. O BNDES e as privatizações no uso do território brasileiro. Dissertação (mestrado), Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, 2008.

FRANÇA, Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira. O impacto socioespacial do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no vetor norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2014.

FRANÇA, Barbara Lucia Pinheiro de Oliveira; MOL, Natália Aguiar; MENDONÇA, Jupira Gomes de; PINTO, Fábio Luis Gonçalves. Planejamento metropolitano e desenvolvimento regional: um novo regime urbano no vetor norte da RMBH?. In: Encontro Nacional Do INCT Rede Observatório Das Metrôpoles: Regimes Urbanos e Governança Metropolitana, Natal, 2017.

FREITAS, Elisa Pinheiro de; ROSSINI, Rosa Ester; QUEIRÓS, Margarida. O poder das empresas transnacionais sobre o território brasileiro. Reflexões a partir do sector sucoenergético. XIII Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona, 5-10 de mayo de 2014. Eje Temático: Espacio, poder y controle. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Elisa%20Pinheiro%20de%20Freitas.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2018.

GOMES, Cilene; BAYER, Marcia Sotto-Maior. Interações entre aeroporto, cidade e região: desafios para uma ação a respeito do caso de São José dos Campos (SP). Pós, v. 18, n. 29. Junho, São Paulo, 2011.

HARVEY, David. A Justiça Social e a Cidade. São Paulo: Hucitec. 1980. Capítulo 5. Valor de Uso, Valor de Troca e a Teoria do Uso do Solo Urbano.

HARVEY, David. Os limites do capital [recurso eletrônico]; tradução de Magda Lopes. 01ª ed. São Paulo: Boitempo, 2013. Capítulo 8. Capital fixo.

MACHADO, Fernando Moreno. Desestatização e Privatização no Brasil. Revista Digital de Direito Administrativo, v. 2, n. 1, p. 99-119, 7 dez. 2014. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rdda/article/view/85646>>. Acesso em: 10 set. 2018.

MARTINS, Carlos José Vieira. Configurações teóricas e instrumentais para análise de informações estratégicas de aerotrôpoles: um voo interdisciplinar. Tese (Doutorado em Ciência da Informação) Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação. Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola de Comunicação, Rio de Janeiro, 2016.

MARX, Karl. O capital: crítica da economia política: livro I; tradução de Reginaldo Sant'Anna. 30ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

MUKAI, Toshio. Privatização de serviços públicos: licitações e venda de ações. Revista Direito Administrativo. 205: 89-94, Rio de Janeiro, 1996.

OLIVEIRA, Mauricio de; NASCIMENTO, Décio Estevão do. O aeroporto industrial como ativo de desenvolvimento. Redes, v. 7, n. 3, p. 85-99, set./dez. Santa Cruz do Sul, 2002.

PAULANI, Leda. Acumulação e rentismo: resgatando a teoria da renda de Marx para pensar o capitalismo contemporâneo. Revista de Economia Política, São Paulo, v. 36, n. 3, p. 514-535, jul./set. 2016.

PEREIRA, Pedro Henrique Máximo. Do Aeroporto à Aerotrópole e o território do Aeroporto Internacional de Viracopos. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília. Brasília, 2014.

PORTO, Bruno. Aerotrópole de Confins começa a atrair novos negócios, 2014. Disponível em <<https://www.hojeemdia.com.br/primeiro-plano/economia/aerotr%C3%B3pole-de-confins-come%C3%A7a-a-atrair-novos-neg%C3%B3cios-1.263066>>. Acesso em Nov. de 2018.

ROCHA, Marco Antonio M. da; SILVEIRA, José Maria Ferreira Jardim da. Propriedade e controle dos setores privatizados no Brasil: uma avaliação da reestruturação societária pós-privatização. Rev. econ. contemp. [online]. 2015, vol.19, n.1, pp.49-73. ISSN 1415-9848. <http://dx.doi.org/10.1590/198055271913>.

RODRIGUES, Carlos Henrique Lopes; JURGENFELD, Vanessa Follmann. Privatizações no Brasil: a desnacionalização e a financeirização (de Collor ao primeiro governo FHC). Niterói, 2017.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. 01ª ed. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANCHEZ, OSCAR ADOLFO. A privatização do saneamento. São Paulo Perspec. [online]. 2001, vol.15, n.1, pp.89-101. ISSN 0102-8839. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392001000100011>.

SANTOS, Milton. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional. 5ª. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SAURIN, Valter; PEREIRA, Breno Augusto D. O Programa Nacional de Desestatização: aspectos relevantes da política de privatização. Revista de Ciências da Administração, Florianópolis, p. 43-59, jan. 1998. ISSN 2175-8077. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/adm/article/view/7986>>. Acesso em: 10 set. 2018. doi:<https://doi.org/10.5007/%x>.

SILVA DOS REIS, João; SGUISSARDI, Valdemar. Reforma da educação superior no Brasil: renúncia do Estado e privatização do público. Revista Portuguesa de Educação [en

linea] 2000, 13 [Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2018] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=37413205>> ISSN 0871-9187

SIQUEIRA, Selene de Souza. Instituições e privatização: uma análise do programa brasileiro de desestatização. *Gestão e Sociedade*, v. 2, n. 4, 22 set. 2009. Disponível em: <<https://www.gestoesociedade.org/gestoesociedade/article/view/610>>. Acesso em: 10 set. 2018.

TOZI, Fábio. As privatizações e a viabilização do território como recurso. Dissertação (mestrado), Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, 2005.

UM LIVRO. Aerotrópole: o futuro próximo do RIOgaleão, 2018. Disponível em: <<http://www.riogaleao.com/aerotropole-o-futuro-proximo-do-riogaleao/>> Acesso em 10/09/2018.