



Universidade Federal de Juiz de Fora  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

**Verônica Aparecida de Andrade**

## **PLANEJAMENTO URBANO**

Reflexões sobre o aeroporto de Pouso Alegre

Monografia apresentada à Faculdade de  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade  
Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial  
para conclusão da disciplina Trabalho de  
Conclusão de Curso I.

Orientador: Prof. Douglas Montes Barbosa  
Co-orientadora: Prof. Luciane Tasca

Juiz de Fora

Julho/2017

Dedico este trabalho à minha família, sem o apoio de vocês nada seria possível.

## **Agradecimentos**

Agradeço primeiramente a Deus por me guiar e fortalecer ao longo desses anos. Aos meus amados pais por sempre me incentivarem e por não terem medido esforços para que essa etapa fosse concluída. As minhas irmãs Vânia e Vanessa por todo apoio e conselhos. Ao meu sobrinho por tornar meus dias em casa mais felizes. A todos os familiares que de alguma forma me ajudaram. Aos amigos de infância e da faculdade, que de perto ou a distância foram essenciais nos bons e maus momentos. A alguns professores em especial que sempre estiveram à disposição para me ouvir e ajudar. Aos meus orientadores Luciane Tasca por me ajudar no início desse processo e ao Douglas Montes por aceitar colaborar com a finalização desse trabalho.

"Vivemos num mundo globalizado. Isso significa que todos nós, conscientemente ou não, dependemos uns dos outros. O que quer que façamos ou nos abstenhamos de fazer afeta a vida das pessoas que vivem em lugares que nunca iremos visitar".

BAUMAN.

## **Resumo**

As cidades passaram por diversas transformações ao longo da história, mas alguns acontecimentos, como a revolução industrial foram responsáveis por grandes modificações nesses espaços. A partir de então elas foram submetidas a diversos tipos de intervenções. Ações de embelezamento e saneamento procuravam tornar esses espaços mais bonitos e limpos. As ações no pós-guerra procuravam reconstruir as cidades destruídas e renovar as áreas centrais através do ideário modernista. As ações de preservação surgem, em consequência dessas últimas intervenções e a extensa destruição dos espaços. E já no contexto da globalização o que temos visto são as ações de renovação urbana que buscam tornar áreas obsoletas locais que permitem a recuperação econômica da cidade. O presente trabalho busca compreender como essa nova visão da cidade tem transformado os modos de intervenção e como o planejamento tem acompanhado essas mudanças. A partir dessa compreensão se pretende aplicar os métodos do planejamento urbano como forma de amenizar os impactos da construção de um grande projeto urbano como um aeroporto e potencializar seus benefícios para o desenvolvimento da região.

## **Palavras-chave**

Intervenções urbanas. Aeroporto. Planejamento urbano.

# Sumário

<b>Introdução .....</b>	<b>01</b>
<b>1. Das intervenções urbanas aos grandes projetos urbanos</b>	
1.1. Os processos de intervenção urbana .....	06
1.1.1 Renovação Urbana.....	06
1.1.2 Preservação Urbana.....	07
1.1.3 Reinvenção Urbana .....	09
1.2. Os grandes projetos urbanos .....	10
<b>2. Cidades competitivas</b>	
2.1 Cidades globais.....	14
2.2. Planejamento estratégico .....	15
2.3. Dos grandes projetos a “utópica” Aerotrópole .....	16
2.4. Estudos de caso.....	18
2.4.1. Aeroporto Viracopos .....	18
<b>3. O desenvolvimento Sul Mineiro e o Aeroporto</b>	
3.1 Da origem ao desenvolvimento do Sul de Minas. ....	20
3.1.1. Histórico da região. ....	22
3.1.2 A economia Sul Mineira.....	22
3.1.2.1 O setor agropecuário. ....	25
3.1.2.1 O setor turístico.....	26
3.2. O município de Pouso Alegre.....	26
3.3. O aeroporto Internacional de cargas e passageiros .....	28
<b>Conclusão .....</b>	<b>33</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>34</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>39</b>

## Lista de imagens

Imagem 01: Reforma de Pereira Passos .....	04
Imagem 02: Aerotrópole .....	16
Imagem 03: Fluxos de transportes .....	27
Imagem 04: Empresas por setor econômico .....	27
Imagem 05: Crescimento Populacional .....	28
Imagem 06: Multinacionais instaladas no Sul de Minas.....	30
Imagem 07: Estratégias .....	31
Imagem 08: Estimativa de movimentação .....	32
Mapa 01: Regiões de planejamento de Minas Gerais .....	21
Quadro 01: Síntese dos períodos de intervenção urbana.....	05
Quadro 02: Diferentes perspectivas sobre os grandes projetos urbano. ....	13

## Introdução

Para que se possa atuar na cidade primeiramente é preciso compreendê-la, entender seu processo de transformação ao longo do tempo e quem são os responsáveis por essas modificações, a motivação das intervenções e como ela tem afetado as diferentes camadas sociais que nela se encontram. Este trabalho irá responder brevemente essas questões, para se possa compreender como o poder público e o privado tem atuado nesses espaços e de maneira o planejamento urbano pode se inserir nesse contexto.

A partir desses entendimentos o que se pretende é conseguir compreender de que maneira a implantação de um grande projeto urbano como um aeroporto pode afetar a dinâmica sócio-espacial de uma cidade média com grande potencial de desenvolvimento econômico.

Para a realização desse trabalho e para a próxima etapa foi delimitado como objeto de estudo o projeto do Aeroporto Internacional de Cargas e Passageiro de Pouso Alegre. A partir do entendimento de que qualquer intervenção de grande porte é capaz de gerar impactos em uma extensa área, o objetivo do trabalho é a busca por soluções que minimizem os impactos negativos e potencialize os positivos.

As intervenções aqui apresentadas aconteceram para atender os interesses das classes dominantes, que buscavam se adequar a um contexto mundial. Como solução aos problemas causados pela industrialização das cidades, foram realizadas ações baseadas nos modelos europeus, que ao embelezar determinadas áreas excluíam as camadas pobres que acabavam sendo expulsas para os morros. Processo que continua se repetindo nas intervenções pós globalização, onde grandes projetos urbanos são realizados na maior parte das vezes sem considerar as questões locais, o que resultam em valorização imobiliária que conseqüentemente leva a expulsão dos moradores que não se encaixam no novo padrão.

Nos três capítulos que se seguem veremos uma breve perspectiva dos processos de intervenção ocorridos desde o pós-guerra aos dias atuais. As mudanças da atuação do



governo, com o surgimento das parcerias público privada e como isso tem refletido nas cidades. A construção de grandes projetos urbanos e os processos de gentrificação. O conceito de cidades globais que vem sendo muito difundido nesse cenário de globalização, assim como o planejamento estratégico, visto como solução para os processos de competição das cidades. O último capítulo trata de uma contextualização da região a qual o aeroporto será implantado.

## 1. Das intervenções urbanas aos grandes projetos urbanos

No decorrer da história as cidades passaram por diversas transformações, propiciadas por mudanças políticas, econômicas e sociais de cada período. Conseqüentemente seus desenhos aos poucos foram se adequando às suas novas demandas e aos interesses das classes dominantes. É a partir da necessidade de se compreender essas mudanças que surge o urbanismo como o campo de estudo e o planejamento urbano como área de atuação.

Ao longo do século XIX, inicialmente na Europa e posteriormente nos Estados Unidos as pessoas viram seu modo de vida e suas cidades se alterando como consequência do processo da Revolução Industrial. Via-se neste período um grande aumento da população com o êxodo rural para as metrópoles e a concentração de indústrias em determinadas áreas. Manifesta-se assim a necessidade de se intervir em determinadas regiões para que elas pudessem se adequar a essas novas demandas de infraestrutura da cidade.

Implantar um novo padrão de estética urbana, mais de acordo com os valores de uma nova classe social ascendente, onde a beleza e os melhoramentos técnicos em infra-estrutura viriam representar não só o aburguesamento do espaço urbano, com o seu conseqüente impacto segregador, mas principalmente a instauração da modernidade, criando assim as condições propícias para a afirmação dos valores dessa nova classe social perante o todo da população (SIMÕES Jr., 1994 apud Pasquotto;Oliveira, 2010).

O que se viu a partir de então foi uma ocupação que ao longo do tempo iria evidenciar os problemas de desigualdade do sistema capitalista, no qual trabalhadores e classes dominantes usufruíam de diferentes modos e partes das cidades. “Ao longo dessas intervenções urbanas, grande parte da população pobre foi expulsa das áreas centrais, mediante o discurso saneador que excluiu e segregou as classes baixas nas periferias” (PASQUOTTO; OLIVEIRA, 2010, p.30). Essas intervenções eram realizadas para atender os interesses de apenas uma parte da população, a burguesia.

Já no século XX seguindo os ideais europeus o Brasil aplica os mesmos modelos de intervenção por eles utilizados, com a demolição de estruturas antigas, criação de grandes avenidas, a desaglomeração de pessoas por questões sanitárias, implantação de infraestrutura, criação de espaços públicos e ações de embelezamento das cidades.

Realizavam-se obras de saneamento básico para a eliminação das epidemias, ao mesmo tempo em que promovia o embelezamento e era implantadas as bases legais para um mercado imobiliário de corte capitalista. A população excluída desse processo era expulsa para os morros e franjas da cidade (MARICATO, 2001, p.17).



Imagem 01: Reforma de Pereira Passos

Fonte: <<http://educacao.globo.com/artigo/reforma-urbanistica-de-pereira-passos-o-rio-com-cara-de-paris.html>>

O tema intervenções urbanas foi estudado por vários autores com a utilização de diferentes nomenclaturas para os diversos períodos desde a revolução industrial aos dias atuais. Esse quadro apresenta uma dessas divisões.

**Quadro 1:** Quadro síntese dos períodos de intervenções urbanas.

Período	Características gerais	Intervenção/cidade “modelo”	Ressonância brasileira/ destaque Porto Alegre
<b>Embelezamento e Saneamento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- preocupação com a estética urbana;</li> <li>- preocupação com a rede viária e a mobilidade – avenidas, boulevares, etc;</li> <li>- preocupação com a higiene e limpeza urbanos.</li> </ul>	<b>Paris</b> (durante a administração de Haussmann)	<b>Rio de Janeiro</b> (na administração de Pereira Passos) <b>Porto Alegre</b> (Plano Geral de Melhoramentos)
<b>Modernista</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- separação da cidade por funções;</li> <li>- ênfase no sistema viário;</li> <li>- verticalização;</li> <li>- perda da função habitação na área central;</li> <li>- surgimento dos conjuntos habitacionais.</li> </ul>	EUA – <b>Nova Iorque</b> (conjuntos habitacionais) Europa – <b>Plan Voisin</b> (intenção para a área central)	<b>Brasília</b> (Plano Piloto)
<b>Preservação Urbana</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- preservação radical;</li> <li>- abundância de textos legais sobre patrimônio e preservação;</li> <li>- turismo e cultura como indústria em ascensão;</li> <li>- negação do movimento anterior.</li> </ul>	<b>Bolonha</b>	<b>Ouro Preto</b> (preservação do conjunto de edificações)
<b>Reinvenção Urbana:</b>	<b>Revitalização</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- não há necessidade de manutenção de características;</li> <li>- relançar vida (econômica, social, etc.);</li> <li>- cidade – mercadoria;</li> <li>- parceria público-privada;</li> </ul>	<b>Barcelona (Port Vell)</b>
	<b>Reabilitação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- preocupação com a manutenção das características/ identidade do local;</li> <li>- intervenções articuladas;</li> <li>- potencializar atividades existentes;</li> <li>- manutenção e recuperação da habitação;</li> <li>- parceria público-privada;</li> </ul>	<b>Buenos Aires (Puerto Madero)</b>  <b>Belém (Estação das Docas)</b>  <b>Porto Alegre (Cais Mauá)</b>

Fonte: Autor (2011).

**Quadro 01:** Síntese dos períodos de intervenção urbana.

Fonte: Fabiana Kruse <[http://www.ufrgs.br/propur/teses\\_dissertacoes/Fabiana\\_Kruse.pdf](http://www.ufrgs.br/propur/teses_dissertacoes/Fabiana_Kruse.pdf)>

Esse capítulo tem o objetivo de fazer uma breve descrição sobre a trajetória das intervenções urbanas a partir da metade do século XX, tendo como base o recorte feito pela Heliana Vargas em seu livro. A autora divide o processo de intervenção em três períodos: Renovação Urbana, período de 1950 e 1960; Preservação Urbana, período de 1970 e 1980; Revolução Urbana 1990 aos dias atuais.

Também procura analisar como os grandes projetos urbanos passaram a ser destaques nesses modos de intervir nas cidades. Esses projetos ganham destaque a partir da década de 90 com a transformação da cidade em mercadoria.

## **1.1 Os processos de intervenção urbana**

### **1.1.1 Renovação Urbana**

A metade do século XX é marcada pelo período pós-guerra com reconstrução das cidades destruídas e pela busca por renovação principalmente das áreas centrais reforçada pelo ideário modernista fortalecido nesse período. “Neste momento, os conceitos e objetivos do Movimento Modernista surgem como uma resposta à crescente necessidade de expansão do capital financeiro, industrial e imobiliário e seu rebatimento nas esferas de produção e consumo urbanos” (JR. SIMÕES, 1994 apud PASQUOTTO; OLIVEIRA, 2010, p.32). A busca pela renovação juntamente ao ideário modernista acarretou a destruição de áreas históricas e a degradação das áreas centrais.

Foi o período do novo, marcado pela reconstrução das cidades e a expansão do movimento modernista com seus processos de renovação. De acordo com VARGAS e CASTILHO, (2009, p.07), demolir e construir para renovar viria a ser o propósito daquela geração. As ações passavam a coincidir com os interesses tanto da elite que idealizara o movimento quanto daquela que patrocinara sua materialização.

Baseado nesses ideais modernos os Estados Unidos viveu um processo de demolição seguido de reconstrução, enquanto na Europa predomina o processo de renovação de espaços públicos (Ibidem, 2009, p.09). Nos Estados Unidos, a valorização das áreas centrais como locais de serviço, e a valorização das periferias com a construção de shoppings centers levaram ao esvaziamento do centro e o crescimento dos subúrbios.

Segundo Vargas (2009), o êxito americano pós-guerra fortaleceu o poder de decisões políticas nas obras de intervenção urbana, que aliada ao interesse de outros grupos garantiu a sua execução. “Tais empreendimentos também foram viabilizados pela desapropriação de extensas áreas, algo que o capital imobiliário sozinho levaria anos para conseguir implementar” (Ibidem, 2009, p. 11). Esse tipo de parceria é o que mais encontramos nos dias atuais, onde grupos com os mesmos interesses se aliam ao governo para conseguirem executar suas obras.

Ao atenderem os interesses de alguns setores, levavam a criação de espaços voltados a grandes empresas e a transferência de seus residentes para outros

locais. “A expulsão dos residentes, substituídos por estratos sociais de mais alta renda, iniciou um processo de “gentrificação” (enobrecimento) das áreas degradadas” (VARGAS; CASTILHO, 2009, p. 15). A gentrificação é um grande dilema dos processos de intervenção, pois uma mínima intervenção pode desencadear esse processo.

### **1.1.2 Preservação Urbana**

Segundo Vargas, desde o início da formação das cidades o centro sempre foi um referencial simbólico, abrigando vários tipos de atividades e instituições. Porém com a expansão das cidades essas áreas se tornaram degradadas. O que levou subsequentemente a um processo de recuperação desses espaços na tentativa de “melhorar sua e imagem” e “criar um espírito de pertencimento” (VARGAS; CASTILHO, 2009 p.05). Devido às consequências do período anterior surgiram às ações para a preservação das áreas centrais, com normas, legislações e novas ações de ocupação desses espaços.

Se no período anterior a elite buscava se diferenciar financiando as obras modernistas, neste momento ela o fazia através da valorização do histórico, da tradição, é nesse período que surgem as legislações referentes à salvaguarda do patrimônio. “Essa nova fase privilegia a preservação urbana, ao incorporar os edifícios históricos nos projetos de reconstrução das atividades nos centros, abrangendo as práticas tradicionais de comércio e serviços ali existentes” (VARGAS; CASTILHO, 2009, p. 17). A valorização dessas áreas buscava atrair novamente as pessoas a frequentarem os centros urbanos.

A degradação dos centros ocorrida após as intervenções do período anterior levava os agentes a repensar os meios de intervir. “Pelo lado da “ofensiva liberal-conservadora”, o planejamento urbano foi acusado, durante toda a década 70, como sendo responsável “pelo desvirtuamento e inibição das localizações empresariais ótimas e, assim, pela decorrente degradação das áreas centrais” (ARANTES, 2000, p.21 apud CARVALHO, 2000).

É nesse período que se amplia as parcerias público e privado, pois as essas parcerias iam de encontro com os interesses de ambos, o público com o

fortalecimento da imagem política e o privado que via os centros como bons locais para se investir nesse período. Vargas (2009) aponta que nos Estados Unidos os recursos disponibilizados para a preservação de edifícios atraíram os grandes empreendedores.

Fortaleceu-se dessa forma, a relação de parceria entre o setor público e privado, com a finalidade de responder às críticas estabelecidas no período anterior por meio de projetos viáveis para a economia urbana e para os negócios empresariais, contando com o envolvimento da comunidade para os legitimar (VARGAS; CASTILHO, 2009, p. 18).

Os planejadores implantaram ações que funcionavam como meio de atrair novamente os investidores e moradores a essas regiões degradadas. “Foram estabelecidas três ações para atrair usuários ao centro: a intervenção física por meio de projetos arquitetônicos (empreendimentos); o estabelecimento de políticas urbanas; e a implantação de programas de gestão compartilhada” (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.19).

Os políticos e planejamentos se apropriam da cultura como um importante nicho de mercado, com o fortalecimento da cultura e da identidade local. “[...] Os políticos que encontraram na cultura um nicho entenderam-na como alternativa para camuflar suas responsabilidades econômicas e sociais[...]” (ARANTES, 1991 p.167 apud VARGAS; CASTILHO, 2009, p. 24).

Para Carvalho (2000) no caso das cidades globais, os investimentos na cultura funcionam para atrair dividendos. Além de apontar o fato de que a cultura garante a credibilidade da intervenção e está relacionado a uma imagem positiva para os habitantes, o que garante a aceitação da população e a atração dos investidores.

A crítica a esse período provém do fato de que essas intervenções isoladas, com a restauração das edificações e voltadas muitas vezes ao turismo, desencadearam o processo de gentrificação dessas áreas. Apropriando-se do conceito de preservação muitas lugares acabam por criarem cenários, lugares denominados como não-lugar (Reichl, 1999 apud VARGAS; CASTILHO, 2009) ou parque temático, que produzem a exclusão das camadas sociais de baixa renda desses espaços (Samuel, 2000 apud VARGAS; CASTILHO, 2009).

De acordo com Vargas (2009), Curitiba merece destaque pelo uso precoce estratégias do city marketing, estratégia de planejamento que visa à valorização da cidade por meio da sua imagem, similar ao que ocorria no Estados Unidos e Europa. A cidade de Curitiba ganhou destaque nacional, e seu planejamento foi “vendido” como modelo a ser seguido por outras cidades.

### **1.1.3 Reinvenção Urbana**

A partir do fim do século XX o contexto de competição das cidades no nível mundial ocasionou mudanças no modo de intervir nas cidades. Esse período foi marcado pela união do setor público e privado, com a reinvenção do espaço construído na busca por recuperar a base econômica, utilizando em grande parte de “projetos arquitetônicos e urbanísticos como forma de promoção político partidária” (VARGAS; CASTILHO, 2009, p. 33).

Com o processo de globalização as cidades nos anos 90 passaram a ser “vendidas” como mercadorias. Sánchez (2001, p.33), aponta que “a transformação das cidades em mercadorias vem indicar que o processo de mercantilização do espaço atinge outro patamar, produto do desenvolvimento do mundo da mercadoria, da realização do capitalismo e do processo de globalização em sua fase atual.”

Vemos nesse período a transformação do espaço-tempo, com a facilidade de se estar em vários lugares em um curto período de tempo, transformando muitos lugares em espaços de passagem, seja para trabalhadores, residentes ou turistas. Segundo Carrion (1998, apud VARGAS; CASTILHO, 2009), devido à globalização se no passado as cidades eram lugares de encontro hoje elas se transformaram em espaços de fluxos, o que reflete em mudanças nas intervenções que agora são feitas para a população flutuante e não mais para os cidadãos.

Com a transformação de toda a cidade em produto de consumo as intervenções já não se restringem apenas aos centros históricos, mas também a outras áreas obsoletas. A cidade passa a ser vista como empreendimento com uso do planejamento estratégico e do instrumento de city marketing (VARGAS; CASTILHO, 2009). O marketing tem papel de destaque nesse novo modo de planejar as cidades, ele acaba sendo o responsável pelo sucesso das intervenções.



As políticas criadas pela primeira-ministra Margareth Thatcher, visavam à redução do financiamento do estado e a participação da iniciativa privada. O Town Centre Management (TCM) obteve destaque na Europa com a gestão de centros urbanos, organizados por conselhos responsáveis por darem suporte ao gestor. No Brasil tem destaque o Programa Monumenta que visa à recuperação e conservação do patrimônio histórico e cultural (VARGAS; CASTILHO, 2009).

A Associação Viva o Centro também tem destaque na cidade de São Paulo “por meio da sociedade civil, com representantes de instituições financeiras, comerciantes, profissionais autônomos e outros especialistas” (VARGAS; CASTILHO, 2009, p. 37). Porém segundo Frúgoli (2000, apud CARVALHO, 2000) [...] quando a Associação Viva o Centro se constituiu vinha ao encontro do interesse dos proprietários de imóveis localizados na área e que se sentiam prejudicados pela “saída” de empresas e instituições financeiras que buscavam localização mais favorável. Essas associações passam a ter influência nas políticas públicas, levando o poder público a investir nessas áreas, que por sua vez se tornarem super valorizadas.

## **1.2 Grandes Projetos Urbanos**

As transformações político-econômicas ocorridas no final do século levaram a reformulação das políticas urbanas, os governos locais se uniram a instituições privadas na busca de renovação e atração de investimentos para as áreas decadentes. Os grandes projetos urbanos começam a surgir após a década de 70 com as mudanças do planejamento agora marcado pelo neoliberalismo. Esses projetos surgem como uma estratégia para o crescimento econômico das cidades. Vender uma imagem de cidade atrativa aos investimentos é o que todo governo no mundo globalizado deseja.

“O território deixa de ser *locus* da produção para ser objeto de consumo; passa a ser palco das mais diversas atividades graças à capacidade de o capital criar localizações, de divulgá-las pelos meios de comunicação e de induzir a sua demanda por intermédio das mais variadas estratégias de marketing; e transforma-se num produto consumido e cobiçado por investidores, políticos, moradores e turistas...” (VARGAS; CASTILHO, 2009, XXVII).

Segundo Ultramari (2007), nos anos 70, no período militar, aliadas a ideia de “progresso” e “integração de regiões atrasadas economicamente” eram produzidos os grandes projetos. No contexto do regime militar grandes obras são realizadas no país.

Adotando a prática dos grandes projetos com magnitude de tamanho, escala e complexidade, o poder central esperava: a) estimular novos processos urbanos que transformariam as cidades e trariam o desenvolvimento a todo o país; e b) atender a uma política de ordenação do território nacional que buscava diminuir as disparidades existentes (ULTRAMARI; REZENDE, 2007, p.10).

Em meado dos anos 80 ocorrem intervenções pontuais no espaço físico com o propósito de promover o desenvolvimento urbano. A partir da década de 90 é possível verificar mudanças no planejamento urbano com surgimento de novos modelos como o planejamento estratégico, a utilização do city-marketing, entre outros (NOVAIS, 2012). Os manuais de gestão municipal e o planejamento estratégico propõem a promoção do crescimento econômico e da competitividade, com a participação do setor privado nas ações (VAINER, 2012).

Assim como nas práticas da administração pública, no planejamento estratégico os grandes projetos se utilizam das concepções competitivas, orientadas ao mercado (VAINER, 2012). Como aponta Novais (2007) o Master Project agora assume o lugar do Master Plan, é a passagem do plano para o projeto no planejamento urbano. E esses novos modos de intervir ganham espaço com o apoio de instituições internacionais através de apoio financeiro e estudos, e principalmente pelo papel de atuação da mídia em divulgar esses empreendimentos urbanísticos. “Geralmente os Projetos Urbanos são apresentados como sendo capazes de prover soluções a um conjunto de problemas sociais e econômicos, culturais e ambientais com que se deparam as aglomerações urbanas nesse início de milênio” (NOVAIS, 2012).

O setor público deixa seu papel de regulador do planejamento para exercer um papel fundamental aos interesses dos grandes investidores imobiliários. Para Lungo (2004 p. 44 apud VAINER, 2012, p.15), “[...] o Estado atua menos como regulador e representante dos interesses coletivos da cidade e mais como “facilitador” do projeto”. São feitas assim intervenções voltadas aos interesses de investidores, com projetos que valorizam a imagem da cidade a nível global, mas que distribuem seus

benefícios de maneira desigual. Com valorização desses locais, seus residentes de menor renda acabam por serem “expulsos”, com o já mencionado processo de gentrificação.

Ultramari (2006) observou algumas características em comum dos GPUs, como, a participação efetiva e decisiva do setor privado nas obras; os custos elevados, que superam os valores estipulados antes do início da obra; os processos de gentrificação ocasionados pelas intervenções; a integração com a cidade, na tentativa de ampliar suas justificativas e os impactos positivos; a recuperação de áreas sub habitadas que sejam símbolos importantes para imagem da cidade; projetos com grande investimento de recursos públicos, realizados em parceria com o capital privado; e a tentativa de os resultados positivos supere os impactos urbanos ambientais e sociais.

Novais (2007) considera a multiplicidade de dimensões do mundo social em que os GPUs operam e faz uma divisão em sete dimensões - política, institucional, simbólica, arquitetônico-urbanística, fundiária, sócio ambiental, econômico-financeira. Ele se utiliza de estudos de caso para uma análise dessas dimensões. Abaixo apresentados de maneira resumida.

Na dimensão política, esses projetos se apresentam como peças de um jogo político, associados à imagem de uma gestão. Esses projetos não recebem interferências de outros grupos que não sejam seus financiadores, em alguns casos grupos e movimentos sociais conseguem algumas pequenas alterações nas intervenções.

Na dimensão institucional, o Estado ainda é o principal motor e fiador dos processos. Com ausência de participação popular ou de controle social, as decisões se centralizam no executivo. O governo entra com os recursos públicos e quando necessário faz uso da flexibilização da legislação para a execução dos empreendimentos.

Na dimensão simbólica, se utiliza dos contextos de crise, do processo da globalização com o conceito de competição entre lugares, como justificativa para a realização dessas obras, apresentadas como solução para esses problemas e o aproveitamento das oportunidades do mundo globalizado.

Na dimensão arquitetônica-urbanística, os projetos tendem a perseguir uma imagem de inovação, utilizando de referências arrojadas e muitas vezes com a contratação de arquitetos de expressão. Justificados pelo contexto de

globalização esses projetos são em maior parte voltados a cultura e ao turismo.

Na dimensão fundiária, a implantação desses projetos é acompanhada pela elevação dos preços fundiários, ocasionando mudanças na divisão social do espaço urbano.

A dimensão sócio ambiental acaba por ter pouca importância dentro do processo, mesmo que sabendo de sua interferência no território.

Na dimensão econômico-financeira, os projetos são financiados com recursos públicos, porém os benefícios dos investimentos favorece os empreendedores imobiliários e não a população local. (Novais,2007)

Novais (2007) indica a existência de dois diferentes posicionamentos a respeito dos grandes projetos, “os apologistas, que entendem os GPUs como práticas adequadas ao mundo contemporâneo, e os críticos, que põem o acento sobre seus efeitos perversos.”

<b>Quadro 1: Diferentes Perspectivas sobre os Grandes Projetos Urbanos</b>	
<i>apologistas</i>	<i>Críticos</i>
Desenvolvidos em redes sociais baseadas em confiança mútua e dependentes de mecanismos de negociação e coordenação, para acomodarem diferentes interesses.	O poder de decisão sobre os GPUs é detido por atores de uma região específica do espaço social, o que os configura como elitistas e autoritários.
Baseados numa representação do espaço contemporâneo em termos de globalização e competição: decisões são tomadas em referência a escalas que ultrapassam a comunidade e o entorno imediato do projeto.	Os GPUs subordinam o local aos interesses globais.
Dependentes de uma formulação da questão urbana em torno da idéia de crise e reestruturação econômica, pelo que são voltados para a atração de investimentos e a garantia do desenvolvimento.	A ênfase na dimensão econômica desconsidera os interesses das comunidades locais (valor de uso), abre espaço para a realização dos interesses de grupos (valor de troca) dominantes e contribui para acentuar as diferenças sociais.
Pragmáticos: fundados numa leitura da realidade que recorre a formas flexíveis de tomada de decisão e ação, próprias para readaptar o projeto às circunstâncias emergentes ao longo do tempo de sua implantação.	Conservadores: desconsideram ou mesmo restringem a possibilidade de transformação social.
Baseados na premissa que irão gerar impactos positivos a difundir-se pelo espaço físico (reestruturação urbana e melhoria das condições locais de vida) e social (distribuição da riqueza socialmente produzida).	A premissa de que são benéficos para o conjunto da sociedade é tida como infundada pois os GPUs resultam em impactos negativos, sobretudo por contribuir para o acirramento da exclusão sócio-territorial.
Dedicados às intervenções físicas, tratadas como meios para a realização de estratégias de desenvolvimento.	Referidos ao estrangeiro, sem adequada inserção, também retiram o foco de políticas sociais distributivas, extensivas a toda a cidade.
Desenvolvidos com soluções sofisticadas, afinados com as tecnologias mais avançadas no mundo da globalização e apoiados em múltiplas competências e saberes.	Ao adotar tecnologias exógenas, inacessíveis para o cidadão comum e para a maior parte das empresas locais, os GPUs reproduzem localmente, as diferenças do espaço global.

Quadro 02: Diferentes perspectivas sobre os grandes projetos urbano.

Fonte: Grandes projetos urbanos: panorama da experiência brasileira.

## 2. Cidades competitivas

### 2.1. Cidades globais

O termo “globalização” tem sido muito difundido em todos os meios, estudado por diferentes autores e diferentes perspectivas. Para Milton Santos (2000, p.23) “a globalização é, de certa forma, o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista.” No Brasil na década de 90 o termo passa ser empregado como sinônimo de “modernidade e progresso”, porém Ferreira aponta que o termo nada tem de novo (FERREIRA, 2003, p.128)

É nessa conjuntura que surge o termo cidades-globais, “a origem do conceito de cidade global está diretamente relacionada aos impactos causados sobre as metrópoles do Primeiro Mundo pelo processo de globalização da economia, desencadeado a partir do final dos anos 70.” Seriam as cidades se encontram no “ponto nodal” do mercado mundial. (CARVALHO, 2000, p.71)

Segundo Sassen o que vemos nas cidades hoje é reflexo das últimas décadas, onde se viu uma concentração de renda baseada na exploração e produção global, com a terceirização das empresas, redução do custo de trabalho e conseqüentemente o aumento do lucro das empresas. Ela aponta que esse modelo reflete as expulsões ocorridas nas cidades de diferentes maneiras, seja pelo desemprego ou expulsões do mercado imobiliário para a construção de grandes projetos. Transformando as cidades em um adensado de construções, que ela aponta “Isso não é uma cidade, é apenas um terreno densamente construído”<sup>1</sup>. Ela afirma que o que tem predominado nas cidades é a disputa imobiliária, dominada por megaprojetos que dissolvem a vida em comunidade.

O que temos visto são cidades buscando se adequar a essas logicas de competição, com o discurso de que precisam se inserir na economia global, e a partir da manipulação das pessoas através de artifícios de mídia, com a organização de

---

<sup>1</sup> Disponível em: <http://www.sul21.com.br/jornal/novo-capitalismo-dissolve-cooperacao-desurbaniza-cidades-e-expulsa-pessoas/>

grandes eventos, elas vão conseguindo respaldo para moldar essas cidades de acordo com seus interesses.

## **2.2. Planejamento estratégico**

Nos anos 90 com a propagação do conceito de “globalização” e cidade-global, surge o conceito de planejamento estratégico como uma resposta a essas novas dinâmicas mundiais. Para Ferreira (2003, p.157), “não é surpresa constatar que os teóricos que defendem e difundem a ideia da cidade-global sejam exatamente os mesmos a refletir sobre formas de planejamento urbano que permitam à uma cidade alcançar tão almejado objetivo.”

De acordo com Lima (2003) o planejamento estratégico utilizado no setor público é uma adaptação ao utilizado no meio empresarial. As cidades como concorrentes precisam se reorganizar internamente para minimizar seus pontos fracos e maximizar seus pontos fortes. Como mostra Vainer (2000, p.76) “[...] o planejamento estratégico, segundo seus defensores, deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas”. Para Carvalho (2000, p.74) ele é “a expressão efetiva da intervenção urbana mediada pelo conceito de cidade global[...]”.

Em comum, as linhas mestras do planejamento estratégico: a identificação de uma crise na centralidade econômica da cidade; a necessidade de torná-la competitiva aos investimentos estrangeiros; uma ação que venda a imagem da cidade para o mundo, a partir da descoberta de algo que possa se constituir em sua marca de identidade; a “parceria” entre os recursos públicos e o capital privado; a busca de um consenso entre todos os atores urbanos, a fim de que o projeto possa ser realmente efetivado (Borja e Castells, 1996; Arantes, 2000; Vainer, 2000b apud Carvalho p.76)

Carvalho aponta que no planejamento estratégico a questão da “buena imagem” tem se destacado em relação as demais. É inegável o poder da imagem sobre as pessoas, principalmente na era em que vivemos.

Talvez as aerotropoles venham tentando utilizar desses conceitos, já que seu objetivo é vender uma cidade atrativa, planejada aos moldes do “consumidor”, que funcionam em uma perfeita ordem e ainda possuem vantagens econômicas e como pontuada acima por Carvalho, que possam ser “uma marca de identidade”.

### 2.3. Dos grandes projetos a “utópica” Aerotrópole

John D. Kasarda é o economista responsável por difundir mundialmente o conceito de aerotrópole, uma cidade que se desenvolve ao redor de um aeroporto. A combinação de um grande aeroporto, de uma cidade planejada, de conveniência de transporte e de um centro de negociações. “Uma região metropolitana urbana com infraestrutura e economia centralizada no aeroporto, com todos os tipos de serviços e de indústrias. O nome vem de aero e polis”



Imagem 02: Aerotrópole

Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-107129/aerotropolis-cidade-aeroporto-a-chave-para-uma-cidade-prospera-do-seculo-xxi>

Os desenvolvimentos das cidades tiveram uma forte relação com as formas de transporte, algumas se desenvolveram ao longo de portos marinhos, rios, canais e ferrovias. “No século XX, as rodovias facilitaram a grande dispersão de pessoas e empresas criando os subúrbios, e mais recentemente, os aeroportos mundiais se transformaram em "motores primários de crescimento urbano, conectividade internacional e sucesso econômico." (ArchDaily) Garreau, menciona que as “cidades são sempre erigidas ao redor do mais avançado meio de transporte da época”. (1992 apud Kasarda 2002, p.15)

Hawley (apud Kasarda, 2002) pontua que “o desenvolvimento urbano sempre dependeu da disponibilidade de acesso” e que onde o “acesso maximiza o fluxo de pessoas, capitais e conhecimentos” o ritmo de crescimento também é

potencializado. Esses locais com alto nível de conectividade acabam se transformando em *hubs*.

Na visão de Kasarda, na era da globalização as pessoas não mais escolhem as cidades pelas “conexões sociais, financeiras e intelectuais”, mas sim pela sua proximidade e oferta de “fibra óptica e transporte aéreo”. “As aerotropolis, ele garante, será um novo tipo de cidade, capaz de prover nossos desejos em tempos de gratificação imediata - a era da instantaneidade”. (KASARDA, 2002, p.7)

Se vivemos em uma época em que tudo precisa ser ágil, não é surpresa que a velocidade faça parte de um campo de competitividade. Ao citar seu livro preferido Kasarda aponta que a nova hierarquia do poder é a velocidade. E a competitividade vai ser baseada pela “**sobrevivência do mais rápido**”. E pra ele nesse jogo cidades capitais e interiores podem competir de maneira igual se a última tiver a infraestrutura de acesso. (Kasarda, 2002, 229-230)

O governo Britânico luta a mais de uma década para solucionar os problemas do aeroporto internacional de Londres, que funciona no limite de sua capacidade, a solução seria a construção de uma terceira pista, porém sua construção gerou protestos devido ao fato de ser uma área habitada e envolver questões ambientais. Ao abordar o assunto Kasarda deixa claro sua visão de empreendedor ao questionar “...deveremos modernizar nossas cidades para que se tornem aerotropolis no futuro ou optaremos por salvar a casa em que as pessoas vivem? [...]”. É com essa visão que ele vende esse novo modelo de cidade, uma cidade competitiva e disposta a executar o que for preciso para seu desenvolvimento, preocupando-se somente com as questões financeiras. (KASARDA, 2002, p.22)

O livro mesmo menciona o fascínio de Kasarda por locais como a Dubai e China, regidos por governos autoritários e dispostos a grandes investimentos, esses locais são perfeitos para a realização dessas intervenções. Esses governos não estão preocupados com aceitação popular, como dito pelo governo Chinês “a democracia sacrifica a eficiência”. (KASARDA, 2002, p.221)

O projeto da aerotrópole é atraente economicamente, pois se insere nos ideias globais de competição, “a proposta de Kasarda defende que as cidades sejam construídas de maneira customizada **pelas** empresas e **para** as empresas, o que garantirá sua sobrevivência”. (KASARDA, 2002, p.)



Durante uma apresentação sobre um projeto de uma aerotrópole, eles expõem que para sua implantação haverá um estudo do local para o melhor aproveitamento do terreno. Posteriormente será definido a aparência da construção e quem está qualificado para se estabelecer no local “shoppings centers, cassinos e estádios já estão garantidos”. (KASARDA, 2002, p.)

Apesar dos questionamentos sobre a posição de Kasarda em relação a cidade, sobre o seu olhar de empreendedor, pode-se tentar retirar algo de positivo dessa imagem de cidade que ele procura vender. Para a logística industrial que hoje distribui seus produtos a nível global estar na proximidade de um aeroporto pode se tornar algo interessante visto que é capaz de diminuir os custos. Podemos trazer essa questão para o nosso objeto de estudo, e questionar de que maneira as indústrias poderiam se aliar da instalação do aeroporto mas de forma planejada de forma a não causar impactos futuros.

## **2.4. Estudo de Caso**

### **2.4.1 Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas**

O Aeroporto Internacional de Viracopos foi fundado na década de 30 e homologado oficialmente em 19 de outubro de 1960. Localizado na cidade de Campinas, interior do Estado de São Paulo, o aeroporto de Viracopos se encontra entre os maiores do país.

O acesso principal para o sítio aeroportuário de Viracopos se deve à presença de duas das mais importantes rodovias de todo o sistema que conduz ao aeroporto: as Rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Tal complexo de vias permite também a ligação rodoviária norte-sul do estado de São Paulo, configurando-se assim como excelente opção aos usuários da metrópole paulistana. (CRISTINA, 2007, p.282)

Devido a necessidade de se adaptar as suas novas demandas e diante da falta de área disponível, foi iniciada a elaboração do seu Plano Diretor Aeroportuário na década de 80, para que você possível um estudo para a expansão do aeroporto. “Inicialmente, no Plano Diretor original, a área efetiva do sítio conta com os 5 km<sup>2</sup> (cinco quilômetros quadrados) de área iniciais, e ainda a área incorporada a esta, os 13 km<sup>2</sup> (treze quilômetros quadrados), provenientes das desapropriações” (CRISTINA, 2007).

Antes mesmo da criação do Plano Diretor, em 1979 o Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos já estabelecia restrições quanto a ocupação e aos gabaritos nas áreas do entorno do aeroporto (CRISTINA, 2007). De acordo com o ordenamento territorial da cidade de Campinas, o aeroporto se encontra na macrozona 7, no plano diretor de 1996 essa área era considerada imprópria a urbanização mas com a revisão do plano em 2006 passou a denominar como: AIA - “Área de Influência Aeroportuária” (SOUZA, 2008).

Essas mudanças das definições das áreas do entorno do aeroporto podem estar ligadas as transformações pretendidas para o aeroporto. “Em 2005 o Plano Diretor de Viracopos foi revisado para transformá-lo no maior complexo aeroportuário da América do Sul, em longo prazo, como alternativa para absorver o futuro tráfego dos aeroportos de Guarulhos e Congonhas”.<sup>2</sup>

De acordo com a Concessionária, o novo aeroporto de Viracopos será projetado com o conceito de cidade aeroportuária e terá hotéis, centro de convenção e shopping center. Viracopos se transformará no maior e mais moderno aeroporto da América Latina, propondo um projeto sustentável, com destaque para a cobertura do telhado com células fotovoltaicas para captura da energia solar e para o sistema de reutilização de águas pluviais.<sup>3</sup>

Duas questões estratégicas para manter a competitividade da metrópole campineira com o Aeroporto Internacional de Viracopos ampliado constituem uma agenda de trabalho. Primeiro, é necessário um Plano Diretor Metropolitano que envolva a União, governo Estadual e prefeitos da RMC, para garantir condições de mobilidade urbana diante da intensificação dos fluxos de passageiros e mercadorias em direção a Campinas para acessar Viracopos. O intuito é de inserir o entorno, local e regional, de Viracopos junto à dinâmica de Campinas e região, de forma compatível com a economia contemporânea. Para a RMC é interessante, ainda, a criação de uma Câmara Temática sobre Assuntos Aeroportuários, para tratar, permanentemente, questões relativas à ampliação de Viracopos.<sup>4</sup>

O Terminal de Carga (TECA) de Viracopos é um dos mais importantes e movimentados do Brasil e é o maior em valor FOB de carga importada no país. Além de contar com uma ampla e moderna estrutura para movimentação, armazenamento e liberação de cargas, é responsável por movimentar quase 40% de toda carga aérea importada do país.<sup>5</sup>

Os terminais de carga abrangem um complexo que representa um dos conjuntos mais importantes do Aeroporto de Campinas. Eles assumem essa

---

<sup>2</sup> TENDÊNCIAS AEROPORTUÁRIAS NA REGIÃO DE CAMPINAS E POLÍTICAS PÚBLICAS DE GESTÃO Revista Trimestral CIESP-Campinas – no 99 – Novembro 2012. Disponível em: <[www.ciespcampinas.org.br](http://www.ciespcampinas.org.br)>

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> <http://aneaa.aero/viracopos-e-o-2o-melhor-aeroporto-de-cargas-do-mundo/>

responsabilidade por operarem um volume de cargas muito vultoso. Já na década de 1990 este aeroporto começou a despontar para o segmento de Carga Aérea Internacional, evidenciando sua vocação cargueira. (CRISTINA, 2007).

No século XXI, pelas razões discutidas adiante, o transporte aéreo e os grandes aeroportos tornaram-se partes integrantes das estratégias empresariais no comércio internacional, bem como o Aeroporto de Viracopos, localizado em Campinas, está projetado pela Infraero para tornar-se hub airport da América Latina (Infraero, 2007).<sup>6</sup>

O aeroporto de Viracopos surge como uma potencial opção para suprir a demanda de Congonhas. Já que está em uma localização privilegiada e vem investindo cada vez para ampliar sua relevância no país, apesar de já se destacar pela sua importância como aeroporto de carga.

### **3. O desenvolvimento Sul Mineiro e o Aeroporto**

Tomando como objeto de estudo o projeto do aeroporto internacional de cargas e passageiros de Pouso Alegre, se faz necessário uma análise das características da região onde ele poderá vir a ser implantado. Os impactos da implantação desse tipo de equipamento abrangem uma área de influência maior que somente a cidade onde ele se encontra.

Veremos neste capítulo que o processo de desenvolvimento dessa região desde sua origem tem sido influenciado pelo maior polo econômico do país, a cidade de São Paulo. A relação dessa região com os estados vizinhos e sua ligação com as capitais mais importantes do país tem grande relevância no seu processo de crescimento e desenvolvimento.

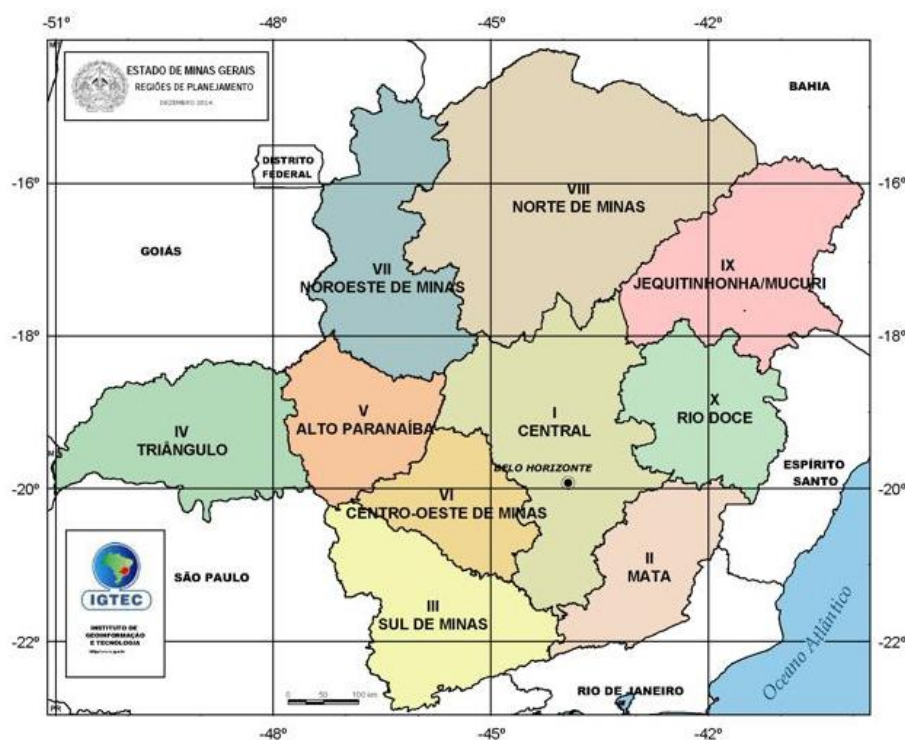
---

<sup>6</sup> Revista Econômica, Rio de Janeiro, v 12, n 1, junho 2010 O Aeroporto Internacional de Viracopos como fator de desenvolvimento para a região de Campinas e competitividade internacional para empresas Josmar Cappa <<http://www.proppi.uff.br/revistaeconomica/sites/default/files/Viracopos.pdf>>

A implantação de um equipamento de grande porte como um aeroporto é capaz de causar grandes transformações em uma área como essa, com grande potencial de desenvolvimento. Porém seus impactos não se limitam aos benefícios e é nesse momento que se torna imprescindível a utilização do planejamento urbano como instrumento capaz de minimizar os possíveis danos e potencializar seus efeitos positivos.

### 3.1. Da origem ao desenvolvimento do Sul de Minas

O governo estadual de Minas Gerais divide o estado em dez regiões de planejamento, sendo elas: Alto Paranaíba, Central, Centro-Oeste de Minas, Jequitinhonha/Mucuri, Mata, Noroeste de Minas, Rio Doce, Sul de Minas e Triângulo.



Mapa 01: Regiões de planejamento de Minas Gerais

Fonte: <http://www.mgweb.mg.gov.br/governomg/portal/c/governomg/conheca-minas/geografia/5671-regioes-de-planejamento/69548-as-regioes-de-planejamento/5146/5044>

A mesorregião Sul e Sudoeste de Minas, limita-se com o estado de São Paulo, ao leste, e com o estado do Rio de Janeiro, ao sul. Ela se subdivide em 10 microrregiões, Alfenas, Andrelândia, Itajubá, Passos, Poços de Caldas, **Pouso**

**Alegre**, Santa Rita do Sapucaí, São Lourenço, São Sebastião do Paraíso e Varginha.

### **3.1.1. Histórico da região**

O povoamento da região do Sul de Minas tem início no século XVIII e está relacionada ao desbravamento de Bandeirantes Paulistas em busca de ouro. “Desta forma, exatamente 36 das mais antigas cidades de Minas Gerais foram fundadas por paulistas, entre elas, Baependi, Aiuruoca e Campanha.” Apesar do potencial aurífero menor do que área central do Brasil, a região teve um acelerado crescimento populacional devido a infinidade de atividades econômicas. No século XVIII e XIX se destacou com a produção de gêneros alimentícios da agropecuária, produzidos em grandes fazendas com trabalho escravo (CRSM, 2014)<sup>7</sup>.

A expansão da cafeicultura do estado de São Paulo fez com que ele chegasse às terras mineiras. “Vale destacar que os mineiros do Sul sempre foram muito ligados ao Estado de São Paulo, na medida em que o interior paulista era caminho obrigatório para os comerciantes que escoavam sua produção pelas ferrovias que iam ao porto de Santos”. O Sul de Minas teve uma rápida expansão da produção cafeeira e tomou da Zona da Mata o título de maior produtor do Estado. No século XX assumiu a liderança nacional do mercado. Juntamente com paulistas assumiram destaque na Política do Café com Leite e por ela foram beneficiados. (CRSM, 2014, p.25)

### **3.1.2 A economia Sul Mineira**

Segundo o INDI<sup>8</sup> a proximidade com São Paulo desempenha um papel importante para a atratividade do sul de Minas Gerais basicamente em dois sentidos. Primeiro pela possibilidade de estar perto do maior mercado consumidor do país. E segundo pela sua atratividade em relação a São Paulo, com menores custos para a realização de empreendimentos. Considerando o conceito de macroespaço utilizado pela Fundação João Pinheiro, Arantes (2002, p.53) aponta que o “Sul de Minas está sob influência direta de São Paulo”.

---

<sup>7</sup> CRSM - Caderno Regional do Sul de Minas.

<sup>8</sup> INDI - Agência de Promoção de Investimento e Comércio Exterior de Minas Gerais.

De acordo com Arantes (2002) a industrialização dessa região após a década de 70 se deu pelo deslocamento de empresas que fugiam do elevado valor da renda fundiária urbana metropolitana. E também para otimizar custos de transporte e treinamento de obra ao se instalarem em cidades que possuíam empresas de um mesmo setor. (Simões, 1989; Ferreira, 1996, 31; apud Arantes)

A duplicação do trecho da BR-381 que liga Belo Horizonte a São Paulo na década de 1990 foi também um fator de atração para região, metade dos investimentos industriais foram feitos na sua área de influência, nesse período o volume de investimentos na microrregião de Pouso Alegre foi três vezes maior que nas microrregiões vizinhas que estão mais distantes da BR-381. (INDI)

“A apropriação da Rodovia pelos fluxos de mercadorias provenientes das cidades médias sul mineiras é identificada como sendo resultado do processo de descentralização da indústria, que promoveu a locomoção das indústrias da metrópole paulista para as cidades menores, geralmente no interior, proporcionando um crescimento dessas cidades, suas funções assim alterando suas estruturas, ou seja, desenvolvendo e integrando essas cidades as redes urbanas, no caso específico dos municípios aqui citados a rede urbana de Minas Gerais”. (GODOY; ALVES, 2013)

O INDI também considera como um fator logístico relevante a região a existência do Porto Seco do Sul de Minas, localizado no município de Varginha. “Grande produtora de café, a região é responsável por 13,1% das exportações de Minas Gerais.” (CRSM, 2014). O que torna esse Porto importante principalmente para esse setor.

A cidade de Extrema também vem se destacando, tanto pela sua economia quanto pela sua responsabilidade ambiental, após a implementação de medidas de conservação ambiental esta questão ficou em evidência. O município localizado às margens da rodovia Fernão Dias (BR-381<sup>9</sup>), atingiu em 2015 o primeiro lugar do índice da FIRJAN de Desenvolvimento Municipal- IFDM e também alcançou a primeira colocação no índice mineiro de responsabilidade social. (INDI)

Outra importante rodovia na região é a BR 459 que liga Poços de Caldas ao Vale do Paraíba Paulista. É ao longo desse trecho que se encontra a região conhecida como Vale da eletrônica, que tem como cidade polo Santa Rita do Sapucaí. Arantes (2002) pontua que segundo Friedman (1994) “o “Vale da eletrônica” vem se configurando como um eixo de desenvolvimento.”

---

<sup>9</sup> Disponível em: <<http://www.br381.com.br/>>

“[...] é ao longo dos eixos de transporte entre pólos de crescimento que são atraídas indústrias modernas e outras atividades de alta produtividade, formando o que ele chama de “corredor de desenvolvimento” que, por sua vez, é altamente dependente dos padrões de transporte e de comunicação. (Friedman, 1994 apud Arantes,2002)

Considerando o apontamento do autor sobre transporte pode-se afirmar que a implantação de um aeroporto internacional de cargas seria importante para o desenvolvimento da região, contribuindo para o escoamento da produção dessas cidades.

O vale da eletrônica já vem ganhando destaque nacional pelo trabalho realizado a partir da união ensino, pesquisa e indústria. O Instituto Nacional de Telecomunicações, em Santa Rita é responsável pela atração de indústrias desse ramo para a região o que também ocorre em relação a Universidade Federal de Itajubá com sua tradição na engenharia, a cidade possui a única fábrica de helicópteros do país.

A partir de um fórum regional iniciado devido a implantação de um projeto do Sebrae<sup>10</sup> na cidade de Itajubá, várias cidades se reuniram para formar a Rota 459, com o intuito de promover uma integração regional. (ARANTES, 2002)

“Na base de todo esse esforço estava o reconhecimento, por parte de importantes lideranças políticas, educacionais e empresariais, de uma ascendente vocação industrial do (Extremo) Sul de Minas Gerais, não somente ao longo da BR-381, conforme vinha se dando, mas também ao longo da BR-459, um dos mais importantes subeixos do sistema Fernão Dias, na medida em que ele é responsável pela ligação rodoviária entre duas das mais movimentadas rodovias brasileiras, a BR-381 e a BR-116, além de fazer a conexão entre duas regiões”.(ARANTES, 2002, p.64)

Estão em destaque nesse trecho as cidades de Poços de Caldas com a produção mineral e o turismo, Pouso Alegre com a indústria e comércio, Santa Rita do Sapucaí referência nacional em eletrônica e telecomunicações, Itajubá e sua tradição no campo da engenharia e Lorena (SP) como importante centro em engenharia de materiais. (Ibidem)

Fica clara a relevância do Sul de Minas ao observarmos a variedade de atividades econômicas desempenhadas nessas cidades. “Dentre as demais atividades econômicas desenvolvidas na região, destaque para a pecuária leiteira, metalurgia-alumínio, mineração, agroindústria, eletroeletrônicos, helicópteros, autopeças, bebidas, têxteis e turismo.” (CRSM, 2014)

---

<sup>10</sup> Sebrae - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

Segundo os dados do IBGE<sup>11</sup> de 2010, o Sul de Minas possui o segundo maior PIB do Estado. Considerando os dados do caderno elaborado pelo Sebrae (2015), criador de um índice que avalia o nível de competitividade das cidades em relação aos negócios, podemos analisar o desempenho dessa região.

No ranking considerando as oito regiões de planejamento do Sebrae, o Sul se encontra na terceira posição, atrás da região central e o triângulo. Já considerando somente o Sul de Minas as cidades mais competitivas são, Poços de Caldas, Varginha, Pouso Alegre, Itajubá, Lavras, São Lourenço, Alfenas, Três Corações, Extrema e Santa Rita do Sapucaí. Esse índice se subdivide em alguns fatores, no sub-índice suporte aos negócios a cidade de Pouso Alegre assume a primeira posição, já em relação ao sub-índice infra estrutural, que considera a infraestrutura básica, a educação, a saúde e o meio ambiente, seu desempenho deixa a desejar assumindo a oitava colocação. (SEBRAE, 2015)

### **3.1.2.1. O Setor Agropecuário**

Apesar do século XX ter sido marcado pelo processo de urbanização e industrialização a economia agrícola continua tendo grande relevância na geração de renda do estado. A mudança que pode ser notada foi a introdução de tecnologia que tornaram possível o aumento da produção e do lucro. “Na região Sul do Estado, em grande parte os pequenos produtores são os responsáveis pela agricultura onde ganham destaque: o café, a batata, o tomate, frutas (de regiões mais frias), milho e leite.” A pecuária também tem destaque no Estado, sendo o maior produtor de leite e fornecedor de ovos. Além da maior produção de batata nacional. (ADMG)<sup>12</sup>

O setor agropecuário também funciona como atrativo para indústrias, é o que ocorre em relação a Danone que está presente na cidade de Poços de Caldas desde de 1974 e destaca que a esta é uma localização estratégica a sua empresa, pela sua proximidade a bacia leiteira da região. (INDI)

---

<sup>11</sup> IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

<sup>12</sup> ADMG - Atlas Digital de Minas Gerais - Características Agropecuárias



Minas Gerais é o maior produtor e exportador de café em grãos do país e, dentro do estado, a Região Sul é a maior produtora. Como já mencionado, Varginha com sua estação aduaneira ganha destaque pela exportação do café. (INDI)

### **3.1.2.1 O Setor Turístico**

O Sul de Minas também recebe notoriedade pelas suas cidades turísticas, se destacam as famosas estâncias Hidrominerais em Cambuquira, Caxambu, Lambari e São Lourenço, que formam o circuito das águas. Fora desse circuito Poços de Caldas é igualmente reconhecida. As cidades situadas às margens da represa de furnas também se tornaram locais bastante atrativas.

O turismo de negócios também se destaca com o circuito das Malhas, formado pelas cidades de Borda da Mata, Bueno Brandão, Inconfidentes, Jacutinga, Monte Sião e Ouro Fino. Nesse quesito o aeroporto também pode ganhar destaque, uma vez que já ocorre um grande fluxo de turistas, ele pode vir a contribuir com a economia desse setor.

## **3.2. O Município de Pouso Alegre**

A origem do povoamento está ligada aos bandeirantes que desbravaram a região sul mineira pela busca do ouro no século XVII. Foi elevado a vila em 1832 e a categoria de município em 1848. (IBGE, 2017). O bandeirante Fernão Dias Paes Leme, foi o responsável pela abertura do caminho original cujo traçado orientou o surgimento da hoje conhecida rodovia Fernão Dias. (Nova 381)

O município de Pouso Alegre localiza-se no Sul de Minas Gerais, a margem da Rodovia Fernão Dias, entre os eixos comerciais de Belo Horizonte e São Paulo. “Posição favorável principalmente por estar ligada às BRs 459 e 381, pela circulação de mercadorias e por ser o corredor do transporte de 20% da produção industrial de Minas Gerais e São Paulo. A cidade é o maior entroncamento rodoviário do sul de Minas.” (Prefeitura Municipal)

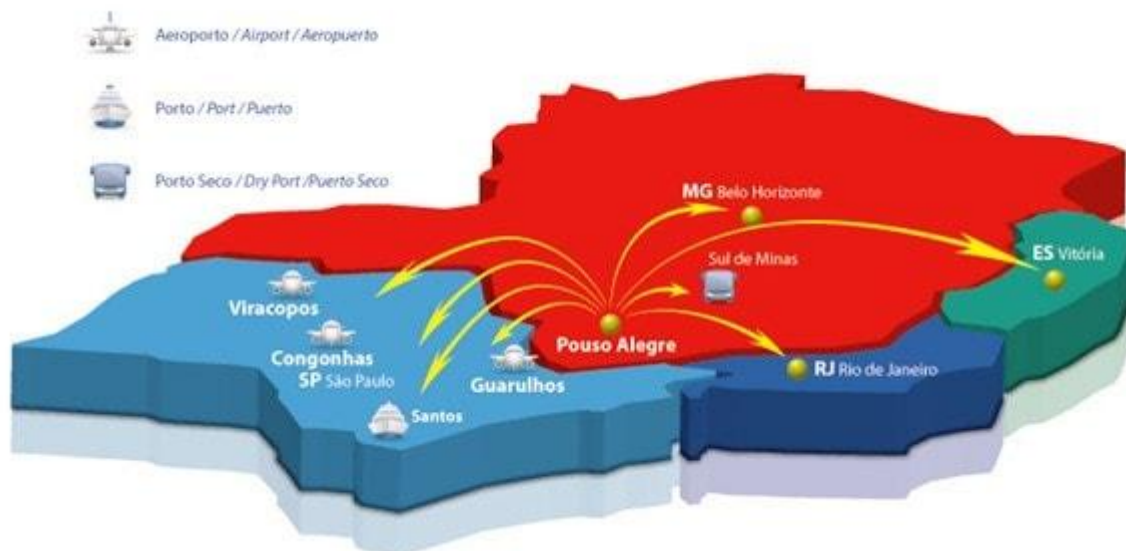


Imagem 03: Fluxos de transportes  
 Fonte: <http://www.usaincorporadora.com.br/index.php/pt/economia>

Nos últimos anos a economia do município cresceu devido ao fortalecimento do setor industrial e de serviços. De acordo com levantamento da Prefeitura Municipal de Pouso Alegre, a cidade acolhe aproximadamente 700 indústrias, 1.500 unidades agropecuárias e mais de 4.500 estabelecimentos comerciais e de serviços.

#### EMPRESAS POR SETOR ECONÔMICO<sup>4</sup> | 2012

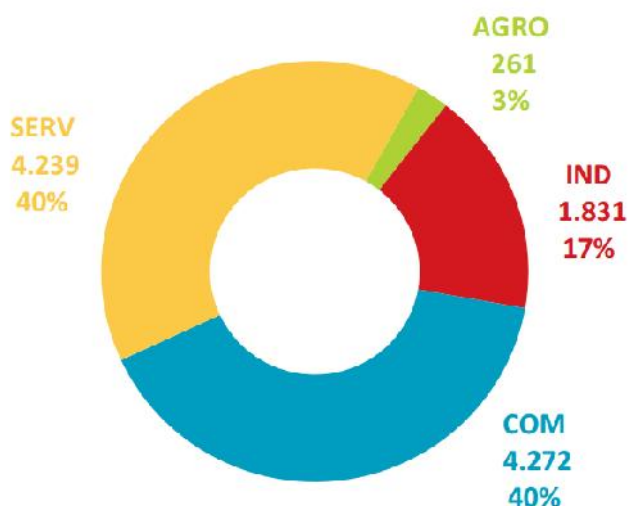


Imagem 04: Empresas por setor econômico  
 Fonte:

De acordo com um estudo feito pelo SEBRA, o município tem a maior taxa de sobrevivência de micro e pequenas empresas do Sul de Minas. E segundo dados da

Secretaria de Estado da Fazenda, sua arrecadação no ICMS (Imposto sobre circulação de mercadorias e prestação de serviços) é uma das maiores do Estado, foram arrecadados em 2015 R\$ 585 milhões.

A cidade teve na última década um crescimento populacional superior a 30 por cento de acordo com o censo do IBGE. Sua população é de 145 535 habitantes, definida como médio porte.

### CARACTERÍSTICAS DA POPULAÇÃO

Evolução da População (em hab.) | 1971-2010

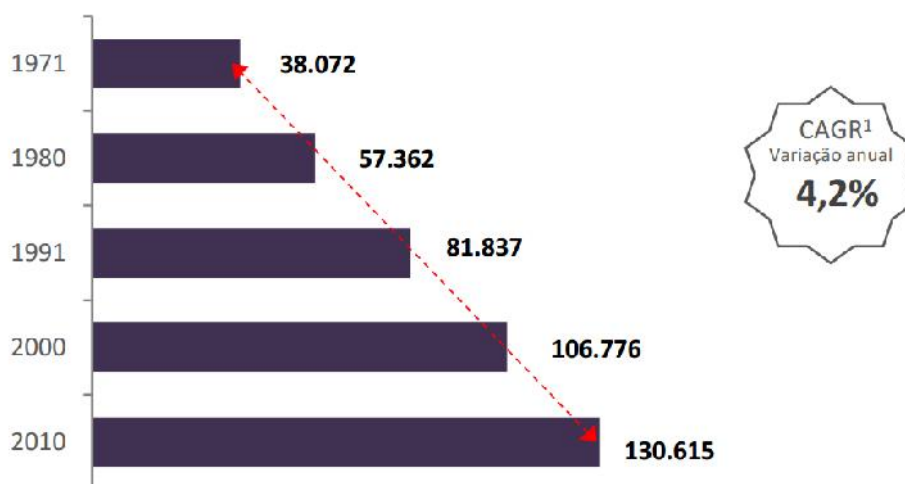


Imagem 05: Crescimento Populacional  
Fonte:

### 3.3. Aeroporto Internacional de cargas e passageiros “Padre Senador José Bento Leite Ferreira de Mello”

Pouso Alegre tem apresentado um grande crescimento e desenvolvimento nos últimos, impulsionado em grande parte pelo desenvolvimento industrial da cidade e região. Baseado nisso a Administração Municipal solicitou estudos de viabilidade para a implantação do Aeroporto de cargas e passageiros de Pouso Alegre. (Justificativa Consulta Pública)

Foi feita a análise da área para a implantação e sua caracterização, após esse processo foi elaborado o projeto e realizado os estudos econômicos preliminares. E a formalização junto à ANAC para a construção e exploração do aeroporto. O município optou pela exploração indireta com a concessão à iniciativa privada. (Ibidem)

Foi contratada a empresa CONEPP de engenharia e consultoria para estudos técnicos. E posteriormente contratou a Fundação Getúlio Vargas (FGV) “para aprimorar os estudos jurídicos e econômicos que subsidiam o processo administrativo para licitação do contrato de concessão do Novo Aeroporto Internacional de Cargas e Passageiros de Pouso Alegre”. (Ibidem)

Marcos legais das etapas de desenvolvimento do projeto:

27.02.2013 Decreto Municipal Nº 4003/13 - Declara de utilidade pública o terreno em que será instalado o novo aeroporto.

18.10.2013 Lei Municipal Nº 5.373/13 - Cria as Zonas de Interesse Aeroportuário (ZIAP-1, ZIAP-2 e ZIAP-3).

18.11.2013 ANAC Ofício nº 337/2013/SAC/ANAC - Autorização Prévia para construção inicial do novo aeroporto.

10.12.2013 DECEA Ofício nº 10 / DPLN5 / 24962 - Solicitação de outorga para exploração de aeródromo civil público por meio de autorização.

07.05.2014 Convênio de Delegação Nº 024/2014 - Convênio de delegação com a União para a exploração do novo aeroporto.

22.07.2015 Convênio de Delegação Nº 032/2015 - Convênio de delegação com a União para a exploração do aeroporto existente.

26.06.2015 Lei Municipal de Pouso Alegre Nº 5.588/2015 - Lei autorizando a parceria público-privada.

08.04.2016 Portaria SAC Nº 30/2016 - Portaria conferindo anuência à concessão da exploração dos aeroportos.

18.05.2016 Decisão ANAC Nº 58/2016 - Aprovação da participação de empresas aéreas na futura SPE. (roadshow)

No dia 07 de abril de 2016 o Ministro da Aviação, Mauro Lopes autorizou a realização da concessão de exploração do atual e novo aeroporto do município. A concessão e exploração acontecerá por meio de Parceria Público Privada (PPP) com o prazo de 33 anos. Conforme dados divulgados pela prefeitura a PPP ocorrerá através da modalidade de concessão patrocinada, com licitação feita por concorrência. O que dá direito ao parceiro privado a gestão, manutenção e operação do aeroporto existente e implantação, operação, manutenção e exploração do novo aeroporto.

Segundo o memorial descritivo a execução das obras do Aeroporto Internacional de Pouso Alegre (AIPA) requerem um planejamento específico, o terreno se localiza em

uma área de transição entre meio urbano e área rural. A utilização de metodologias apropriadas busca assegurar “obras eficazes, econômicas e que interfiram ao mínimo no seu entorno”. (Memorial Descritivo)

Para implementação do aeródromo e toda sua infraestrutura, será preciso a desapropriação da área com 4.906.559,98 m<sup>2</sup>, limite da cerca patrimonial. Parte localizado no bairro Curralinho e parte localizado no Bairro Fazendinha, zona rural do município de Pouso Alegre. O estudo de desapropriação é parte de um relatório específico. (Memorial Descritivo) Ver anexo.

A prefeitura de Pouso Alegre fez uma compilação de informações divulgadas sobre o aeroporto, porém ela ressalta como sendo apenas de carácter informativo. Nele destaca-se a cidade teve um aumento populacional nos últimos anos devido ao desenvolvimento industrial e qualidade de vida, e ainda possui crescimento potencial esperado para os próximos anos. (roadshow)

Com a instalação de empresas multinacionais a cidade obteve um crescimento do comércio internacional. Abaixo algumas das empresas que se encontram instaladas na região. (roadshow)

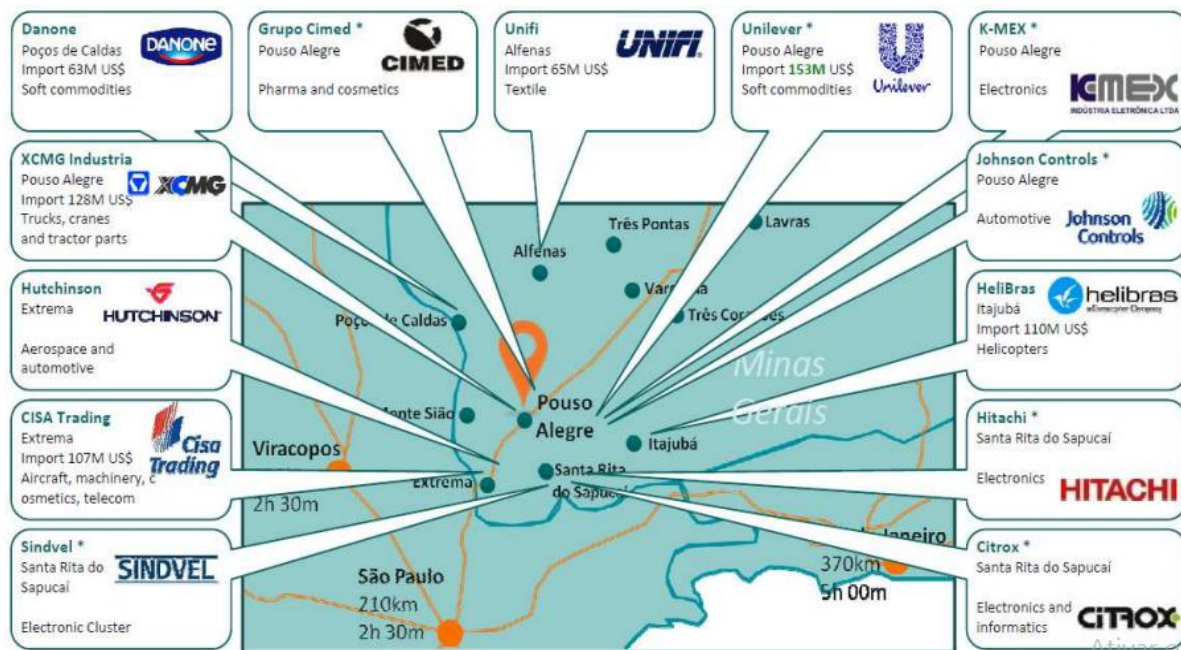


Imagem 06: Multinacionais instaladas no Sul de Minas  
Fonte:

De acordo com os dados, por ser uma região densamente industrializada, há uma “demanda transporte de produtos de alto valor agregado, que traduz demanda por transporte aéreo de carga”. Hoje a região é atendida pelos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Galeão. (idem)

O local abrange uma área de influência em um raio de 100 quilômetros. O desenvolvimento do comércio internacional, faz com que o aeroporto assuma essa demanda de transporte. E aponta através da imagem uma estratégia de funcionamento. (Ibidem)

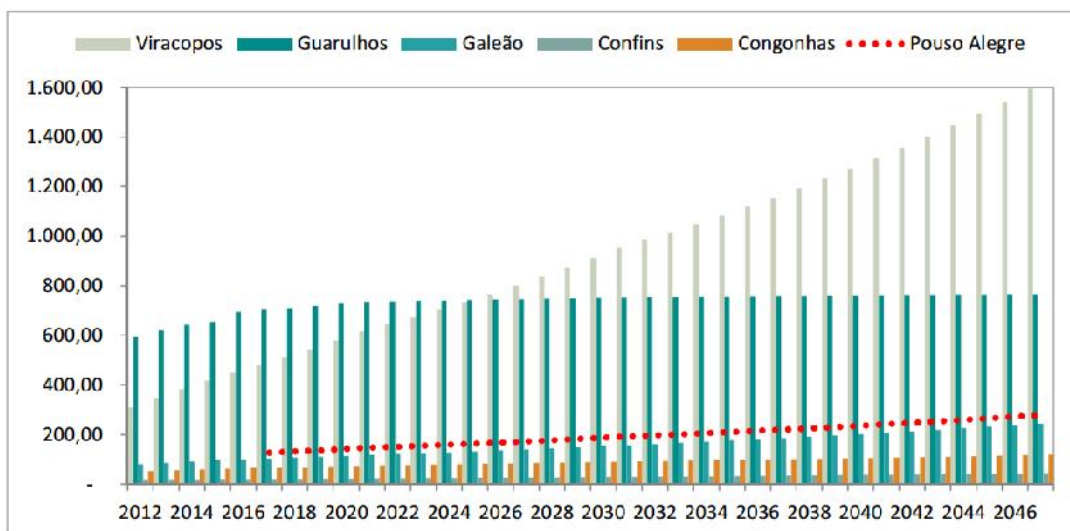


F

Imagem 07: Estratégias (edição realizada pelo autor)

Fonte:

Baseado nos estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas - FGV, considerando-se um cenário base, nem otimista e nem pessimista, a premissa é de que se tenha uma operação inicial de carga aérea de 127,4 mil ton/ano (movimentação significativa) com crescimento natural com o desenvolvimento da região, podendo atingir em 2047 280 mil ton/ano. O cenário pessimista em relação ao Aeroporto de Pouso Alegre refere-se ao potencial de “captura” de carga internacional movimentada em GRU e doméstica em VCP. Já o cenário otimista é em relação ao maior potencial de “captura” do aeroporto de Pouso Alegre como hub de carga nacional e sul-americana (FGV - Roadshow)



**Estimativa de evolução do volume de carga movimentado nos aeroportos concedidos e no futuro aeroporto de Pouso Alegre considerando o cenário mais provável**

### Imagem 08: Estimativa de movimentação

Fonte: FGV e relatórios e concessão dos aeroportos de Viracopos, Guarulhos, Galeão, Confins e Congonhas.

Os dados apontam que nos momentos iniciais, as companhias aéreas testarão mercados e rotas disponíveis e os números de voos não deve superar média de 5 voos/dia com destinos as cidades de Campinas, São Paulo e Belo Horizonte. Nos cinco anos seguintes, deve-se ter a consolidação das operações e rotas e atingir a média de 10 voos/dia. Com ligações mais distantes como, Pouso Alegre - Brasília e Pouso Alegre - Rio de Janeiro. Após os dez anos iniciais, espera-se que já haja uma operação consolidada, com a concretização da demanda potencial regional, ligações com aeroportos de outras regiões e com uma movimentação de passageiros com crescimento a uma taxa média anual de 3%. (Roadshow)

### Situação atual

Em setembro de 2016 o processo licitatório foi suspenso por tempo indeterminado. Conforme o contato feito por telefone com a prefeitura, o projeto estava sendo analisado novamente pela nova gestão. Também foi informado não haver nenhuma informação que pudesse ser divulgada além das que já se encontravam no site oficial da prefeitura. No dia 22 de junho de 2017 a Prefeitura divulgou novamente o edital do processo de licitação.

## Conclusão

Compreender como as intervenções afetaram as cidades do fim do século XX até o momento, as mudanças ocorridas no planejamento das cidades e como a globalização fazendo uso do discurso de competição tem atuado nesses locais, serve de suporte para se dimensionar o poder que esses empreendimentos têm de modificar os espaços.

Nesse contexto de globalização com a internacionalização da economia, que se utiliza de diferentes pontos globais para a produção e comercialização dos seus produtos os aeroportos passaram a ser peças fundamentais desses cenários. Transportar cargas com o menor tempo e custo é o desejo dos grandes empreendedores. Devido a essa dinâmica logística a implantação do aeroporto na cidade de Pouso Alegre pode funcionar como atrativo para as empresas. Assim como ocorreu com a duplicação da rodovia no final dos anos 90.

Aos entendermos que essas novas formas de intervenção possuem muitos pontos questionáveis, podemos trabalhar para que se evite a execução de modelos ao fazermos usos de instrumentos que permitem que se usufrua do desenvolvimento ao mesmo tempo que impõem um controle maior sobre os impactos dessas ações.

O que foi apresentado é uma breve contextualização dessas novas dinâmicas globais, o estudo da literatura não se limita a esse primeiro momento do trabalho e deve ser continuamente consultado a fim de se conseguir dar uma melhor resposta para a problemática aqui proposta.



## Bibliografia

ANDRADE, ANA MARIA S. BRUZZI. Geógrafa, Projeto FAPEMIG DEG 2774/06. Instituto de Geociências Aplicadas – IGA. Atlas Digital de Minas Gerais. Disponível em: <[http://www.iga.mg.gov.br/mapserv\\_iga/atlas/TutorialPDF/16NCaracter%C3%ADsticas%20agropecu%C3%A1rias.pdf](http://www.iga.mg.gov.br/mapserv_iga/atlas/TutorialPDF/16NCaracter%C3%ADsticas%20agropecu%C3%A1rias.pdf)> Acesso em: Março de 2017.

ARANTES, Paulo Tadeu. Competitividade, competição, complementaridade e cooperação entre cidades: o caso da Rota 549. **Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, São Paulo, v. 12, p. 50-69, dec. 2002. Disponível em: <<http://www.journals.usp.br/posfau/article/view/47677/51416>>. Acesso em: 27 June 2017.

ARCHDAILY. PORADA, BARBARA. "Aerotropolis: Cidade-aeroporto - a chave para uma cidade próspera do século XXI?" [Aerotropolis: The Key to a Prosperous, 21st Century City?] 06 Abr 2013. ArchDaily Brasil. (Trad. Britto, Fernanda) Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/107129/aerotropolis-cidade-aeroporto-a-chave-para-uma-cidade-prospera-do-seculo-xxi>> Acesso em: Maio 2017.

BR 381. Disponível em: <<http://www.nova381.org.br/site/historia.php>>

CARVALHO, MÔNICA de. Cidade Global: anotações críticas sobre um conceito. **São Paulo em Perspectiva**, Revista da Fundação SEADE. [Brasil], vol.14, n.4, pp.70-82, 2000 – Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392000000400008>>. Acesso em: Maio 2017.

FERREIRA, João S. W. São Paulo: o mito da cidade-global. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2003. Disponível em: <[http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j\\_whitaker/doutjwhit.PDF](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j_whitaker/doutjwhit.PDF)> Acesso em: Junho de 2017.

GODOY, MARCOS JORGE; ALVES, FLAMARION DUREA. A dinâmica funcional da rede urbana nas cidades médias no sul de Minas Gerais. **VI Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional** Crises do Capitalismo, Estado e

Desenvolvimento Regional Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 4 a 6 de setembro de 2013. Disponível em: <<http://www.unisc.br/site/sidr/2013/Textos/322.pdf>> Acesso em: Março de 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=315250>> Acesso em: Março de 2017.

KASARDA, JOHN; LINDSAY, GREG. Aerotrópole, o modo como viveremos no futuro. [tradução Sieben Gruppe]. São Paulo: DVS. Editora, 2012.

LIMA JUNIOR, Pedro de Novais. Uma estratégia chamada “planejamento estratégico”; deslocamentos espaciais e atribuição de sentidos na terapia do planejamento urbano. Rio de Janeiro: UFRJ, 2003. Disponível em: <<http://www.ippur.ufrj.br/download/pub/PedroDeNovaisLimaJunior.pdf>> Acesso em: Maio de 2017.

MARICATO, ERMÍNIA. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana / Ermínia Maricato. - Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MINAS GERAIS. Agência de Promoção de Investimento e Comércio Exterior de Minas Gerais (INDI) O QUE É QUE O SUL DE MINAS TEM? Postado em 23/12/2016. Disponível em: <[http://www.indi.mg.gov.br/o-que-o-sul-de-minas-gerais-tem/#\\_ftn1](http://www.indi.mg.gov.br/o-que-o-sul-de-minas-gerais-tem/#_ftn1)> Acesso em: Março de 2017.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão - SEPLAG. Caderno Regional do Sul de Minas. Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <<http://www.unifalmg.edu.br/icn/system/files/anexos/Caderno%20Regional%20Sul%20de%20Minas.pdf>> Acesso em: Março de 2017.

NOVAIS LIMA JR., P; OLIVEIRA, F. L.; SÁNCHEZ, F.; BIENENSTEIN, G. Grandes projetos urbanos: panorama da experiência brasileira In: ANAIS do XII Encontro Nacional da ANPUR. Belém: ANPUR, 2007. Disponível em: Acesso em: Maio 2017.

NOVAIS, LIMA JR, P. Efeitos de teoria: o debate acadêmico sobre os projetos urbanos e a legitimação de novas formas de produção do território. Grandes projetos metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte / Fabrício Leal de Oliveira (org.)...

[et al.]. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. Disponível em: Acesso em: Junho de 2017.

PASQUOTTO, G. B.; OLIVEIRA, M. R. da S. As periodizações nas intervenções urbanas: uma análise das classificações de “Vargas & Castilho”, “Boyer” e “Simões Jr.”. **Labor & Engenho**, Campinas [Brasil], v.4, n.3, p.29-43, 2010. Disponível em: <[www.conpadre.org](http://www.conpadre.org)> e <[www.labore.fec.unicamp.br](http://www.labore.fec.unicamp.br)>. Acesso em: Maio 2017.

POUSO ALEGRE, Prefeitura Municipal. Disponível em: <<http://www.pousoalegre.mg.gov.br/pousoalegre.asp?id=36>> Acesso em: Março de 2017.

POUSO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Pouso Alegre. Justificativa Consulta Pública. Disponível em: <[http://pousoalegre.mg.gov.br/imagens/image/aeroporto/PROJETO/demais\\_anexos/Aeroporto%20Pouso%20Alegre%20%20Justificativa%20Consulta%20P%C3%BAblica.pdf](http://pousoalegre.mg.gov.br/imagens/image/aeroporto/PROJETO/demais_anexos/Aeroporto%20Pouso%20Alegre%20%20Justificativa%20Consulta%20P%C3%BAblica.pdf)> Acesso em: Abril de 2017.

POUSO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Pouso Alegre. Memorial Descritivo. Disponível em: <<http://pousoalegre.mg.gov.br/imagens/image/aeroporto/PROJETO/AIPA-01MEMORIAL-01DESCRITIVO.pdf>> Acesso em: Março de 2017.

POUSO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Pouso Alegre. Roadshow. Disponível em: <<http://pousoalegre.mg.gov.br/imagens/image/aeroporto/PROJETO/Roadshow%20-%20Completo.pdf>> Acesso em: Abril de 2017

ROMARO, Maria Cristina. Os aeroportos de Guarulhos e de Viracopos: análise crítica de planejamento e projeto. 2007. 319 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/2605>> Acesso em: Junho de 2017.

SANCHEZ, FERNANDA. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Rev. Sociol. Polit.**, n.16, pp.31-49, 2001. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-44782001000100004>> Acesso em: Junho de 2017.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. 4ª. ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SEBRAE – Diagnostico Identidade dos Municípios Mineiros - Pouso Alegre, 2014. Disponível em: <<https://www.sebraemg.com.br/atendimento/bibliotecadigital/documento/Diagnostico/Identidade-dos-Municipios-Mineiros---Pouso-Alegre#>> Acesso em: Março de 2017.

SEBRAE - Identidade dos territórios de Desenvolvimento de Minas Gerais 2015. Disponível em: <<https://www.sebraemg.com.br/atendimento/bibliotecadigital/documento/Diagnostico/Identidades-dos-Territorios-de-Desenvolvimento-de-Minas-Gerais-2015>> Acesso em: Março de 2017.

SOUZA, Paulo Domingos de. Aspectos sócioambientais das propostas de expansão do Aeroporto de Viracopos em Campinas, São Paulo. Paulo Domingos de Souza, Campinas: PUC – Campinas, 2008. Disponível em: <<http://tede.bibliotecadigital.puc-campinas.edu.br:8080/jspui/bitstream/tede/63/1/PAULO%20DOMINGOS%20DE%20SOUZA.pdf>> Acesso em: Junho de 2017.

ULTRAMARI, Clovis. Grandes projetos urbanos no Brasil: conceitos, Contextualização e discussão de três casos. In: URBANA - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade. v. 1, n. 1 (2006) Campinas. Disponível em: <<https://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/1008/755>> Acesso em: Junho de 2017.

ULTRAMARI, CLOVIS; REZENDE, A. DENIS. Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 7-14, abr./jun. 2007 - Disponível em: Acesso em: Maio 2017.

VAINER, Carlos B., "Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano", in Otília Arantes; Carlos Vainer & Ermínia Maricato, *A cidade do pensamento único*, Petrópolis, Vozes, 2000.

VAINER, CARLOS et al. Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos urbanos. Carlos Vainer, Fabrício Leal de Oliveira e Pedro de Novais Lima Junior. Grandes projetos metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte / Fabrício Leal de

Oliveira (org.) ... [et al.]. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. Disponível em: <<http://site.livrariacultura.com.br/imagem/capitulo/42133873.pdf>> Acesso em: Junho de 2017.

VARGAS, HELIANA COMIN. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados/ Heliana Comin Vargas, Ana Luisa Howard de Castilho. - 2. ed. rev. e atual. - Barueri, SP: Manole, 2009.

# Anexos

