



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR  
Maio de 2011  
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

## TERRITÓRIOS ESTRATÉGICOS: LIMITES E POSSIBILIDADES DE UM AEROPORTO-CIDADE

**Soraia Maria do S. Carlos Vidal** (UFRN) - soraiacarlos@gmail.com

*Doutora em Ciências Sociais - Sociologia; Professora do Departamento de Políticas Públicas - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes da UFRN; pesquisadora do Núcleo Natal do INCT Observatório das Metrôpoles.*

**Maria do Livramento Miranda Clementino** (UFRN) - clement@ufrnet.br

*Doutora em Economia; Professora Titular do Departamento de Políticas Públicas da UFRN e Coordenadora do Núcleo Natal INCT Observatório das Metrôpoles.*

# **Territórios Estratégicos: limites e possibilidades de um aeroporto-cidade**

## **1. Introdução**

O presente artigo teve origem em reflexões acerca do projeto do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, município da Região Metropolitana de Natal – RMN, estado do Rio Grande do Norte, sua inserção regional e seus desdobramentos sobre a estrutura e dinâmica da mesma região. Tais reflexões são decorrentes do projeto de pesquisa, que tem como objeto o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, “Pactos Socioterritoriais, Financiamento e Gestão Metropolitana”, que está sendo desenvolvido por pesquisadores do Núcleo Natal do INCT-Observatório das Metrôpoles, particularmente buscando identificar a repercussão dos projetos estruturantes, como o AGA, na dinâmica da Região Metropolitana de Natal, que congrega parte expressiva da dinâmica econômica do estado.

O estudo tem possibilitado realizar uma leitura da dinâmica urbana, regional e metropolitana a partir de projetos-estruturantes, os novos desafios impostos no seu processo de gestão e impactos imediatos, particularmente àqueles relacionados ao território e integração metropolitana. Esses impactos se referem ainda às consequências do processo de globalização na extensão do conceito de competitividade, abarcando países, regiões e empresas. Anteriormente restrita ao ambiente empresarial, nos últimos anos, a competitividade tem sido utilizada de forma recorrente para comparar regiões e cidades, envolvendo a discussão acerca do seu planejamento territorial, das oportunidades e mobilidade do capital e trabalho, bem como políticas e ações de governo direcionadas ao território. Em tal perspectiva, o desempenho econômico das cidades e do seu entorno, passou a ser uma categoria privilegiada de análise nos estudos urbanos recentes.

O pressuposto básico que orientou o trabalho aceita que a distribuição das atividades econômicas no território reflete e contribui, ao mesmo tempo, para o acelerado adensamento urbano. Ressalta-se que a partir de 2000 o Rio Grande do Norte vem apresentando modificações sensíveis na sua atividade produtiva, atreladas aos investimentos em infra-estrutura, ainda em desenvolvimento e a um mercado interno bastante limitado. Os investimentos que estão sendo realizados aparentemente buscam reduzir entraves e agregar valor em busca de maior poder de competitividade, o que poderá resultar na implantação de significativos projetos produtivos que poderão trazer dinamismo à sua economia, além de reorganizar a base produtiva local, e o Aeroporto de São Gonçalo é um desses projetos.

O aeroporto de São Gonçalo, que se situa fora do perímetro da cidade, foi concebido conceitualmente, pela Infraero, como cidade-aeroportuária (“aeroporto-cidade”), o que o credita a se constituir em um novo pólo urbano na área metropolitana. A sua polarização não deverá se restringir ao terminal aeroportuário, como hub multimodal (terra-ar e terra-terra), mas incluirá também uma diversidade de atividades em um espaço reduzido e com acessibilidade imediata ao hub multimodal. E aqui, cabe destacar perguntas iniciais que orientaram a formulação do presente trabalho, a saber: como a nova centralidade esperada se articula com as demais centralidades da região metropolitana? O Aeroporto está articulado a eixos de crescimento já definidos? Quais os impactos esperados na dinâmica da Região Metropolitana? Informa-se que ao projeto do Aeroporto, somam-se outras intervenções que materialmente simbolizam mudanças expressivas na dinâmica recente do estado e região metropolitana, tais como: duplicação da BR-101 entre Natal e Recife, Ponte de Todos Newton Navarro (ligando o litoral sul ao litoral norte, de Natal), além da construção e melhoramento da malha rodoviária, do abastecimento d'água e do esgotamento sanitário nas principais cidades do RN, investimentos industriais apoiados pelo Programa Governamental de Apoio ao Desenvolvimento Industrial (PROADI) e os investimentos em turismo, entre outros.

No caso da Região Metropolitana de Natal, observa-se que a centralidade no núcleo de origem (bairro da Cidade Alta, em Natal), ao longo das últimas décadas, passou a ser compartilhada também com outros centros de comércio e serviços, que mantêm fluxo e frequência de sua população, particularmente a de mais baixa renda. Aos mesmos se agregam ou complementam os eixos situados ao longo das principais vias de conexão em escala metropolitana, com concentração de comércio e serviços que se localizam as margens da maior parte das principais vias de conexão de escala metropolitana, entre as quais se destaca a BR 101, que é, na atualidade, o corredor de comércio e serviços mais nobre da Região Metropolitana, apresentando grande dinâmica de transformação e valorização desde os anos 90. Próximo ao atual aeroporto Augusto Severo e ao principal eixo viário, que liga a capital a outros pontos do RN, a expansão da RMN nas últimas décadas fez crescer áreas industriais e levar a um processo de concentração de empreendimentos nos municípios de Parnamirim e Macaíba. No caso, cabe indagar se o novo Aeroporto redirecionaria parte dos investimentos hoje atraídos para esta parte do território da RMNatal.

Na perspectiva acima, o presente trabalho foi desenvolvido a partir de alguns procedimentos básicos que conduziram a sua formulação. Um primeiro diz respeito a pesquisa bibliográfica, para identificar contribuições teóricas necessárias às reflexões feitas, particularmente direcionadas a uma melhor compreensão dos impactos de projetos estruturantes na formação do espaço metropolitano, redirecionamento da ação do Estado, centralidade e sociabilidade urbana. O segundo grupo de atividades diz respeito ao inventário do projeto do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante e obras já desenvolvidas. A análise

possibilitou localizar os descompassos entre propostas e adoção de ações com vistas à sua materialização, que incluem essencialmente as obras de construção de pistas e terminais, e tudo indica que a proposta inicial de “cidade aeroportuária” não está sendo implantada.

O presente artigo está centrado na análise dos efeitos sócio-territoriais em termos de desigualdades e fragmentação territorial na região Metropolitana de Natal, ao mesmo tempo em que discute como um projeto desta envergadura simultaneamente produz o território metropolitano e reorganiza a sua articulação interna e externa, em que pese os limites identificados.

## **2. Projetos Estruturantes e Espaço Metropolitano**

O espaço pode ser conceitualmente aceito como “o meio, o lugar material da possibilidade dos eventos.” (SANTOS, 1996, p. 41). Na sua essência, a organização espacial objetiva atender ao conjunto de pessoas que moram nesse mesmo espaço e, em tempos de sociedade em rede, atender necessidades de articulações globais. Ao mesmo tempo, quando a proposta inclui a discussão do espaço, deve-se considerar que há também um sentido de territorialidade, de definição problemática, particularmente porque existe uma forte tradição nas ciências sociais em se pensar o espaço na sua relação imediata com o meio físico, além da persistência da idéia de território identificado nos limites da sua materialidade. Aceita-se que o espaço não se associa apenas à localização das estruturas produtivas, mas também à do Estado, assim como ao modo pelo qual os recursos disponíveis (e os valores culturais) são distribuídos entre os diferentes estratos sociais. Ele é construído socialmente e, como tal, sujeito a freqüentes mutações; trata-se de um espaço qualificado, não definido a priori, não inventado, mas sim conhecido. Além disso, no estudo de organizações espaciais deve-se considerar “forças sistêmicas estruturais como modos voluntarísticos de comportamento, compreendendo também a necessidade de estimar a mudança histórica na estrutura da sociedade e especificar as fases diacrônicas do desenvolvimento social”. (GOTTIDIENER, 1993, p. 267)

Através de diferentes perspectivas teóricas, nem sempre compatíveis entre si, estudos buscam explicitar a reorganização das estruturas espaciais urbanas e as relações entre cidades. Nas últimas duas décadas, destacam-se diferentes estudos relacionados a problemática urbana, de caráter mundial, decorrentes ou associados ao processo de globalização, destacando-se os trabalhos sobre as cidades globais, desenvolvidos por autores como Saskia Sassen e Tony King, por exemplo. Especificamente, o esforço empenhado se dá na tentativa de entender as relações entre cidades em termos de competitividade recíproca, centrada nas atividades econômicas. É neste contexto que ganha peso a noção de vantagens competitivas das cidades, objetivando hierarquizar cidades de uma mesma rede. A competitividade entre cidades assenta, assim, no pressuposto de que o

papel das cidades, no interior da divisão territorial e internacional do trabalho, depende cada vez mais de elementos subjetivos e voluntaristas, intencionalmente produzidos, a partir da interpretação e construção de suas próprias vantagens. Além disso, é oportuno ressaltar que, consideradas as diversas características do mundo globalizado, a agilidade nas conexões que transportam bens ou serviços, tangíveis e/ou intangíveis, e também uma maior valorização das potencialidades locais, são necessidades incontestes. (FERREIRA, 1997)

Embora constatado e aceito, o processo de integração das economias nacionais, particularmente seus desdobramentos nos espaços locais com vistas a processos de reinserção, demanda ainda pesquisas com vistas à compreensão da sua natureza, suas características e seus desdobramentos nas dinâmicas das cidades, regiões, territórios e novas configurações espaciais. Considerada a nova organização do trabalho e das unidades produtivas, as cidades, seus territórios, emergem como “*locus*” principal do processo e levam à comparação de territórios por seu desempenho econômico. Ou seja, as cidades (seus territórios) precisam se mostrar “atraentes” e a competitividade, anteriormente restrita às empresas, passa a ser um atributo na caracterização e escolha de cidades passíveis de abrigarem novos investimentos. Michael Porter (1993) destaca quatro determinantes de competitividade de uma nação: “1<sup>o</sup>: os seus fatores de vantagens competitivas; 2<sup>o</sup>: as características da sua procura; 3<sup>o</sup>: relações de concorrência-cooperação entre empresas dos seus setores-líder e 4<sup>o</sup>: a qualidade dos seus setores de suporte”. Ainda segundo Porter (1993), pode-se identificar quatro estágios sucessivos, que são guiados pelos fatores, pelo investimento, pela inovação e pela riqueza. Entretanto, a competitividade entre cidades, longe de ter uma aceitação consensual, envolve posições discordantes e conflitantes.

Ao exposto acima, destaca-se que a globalização não se limitou apenas ao acirramento da competitividade e intensificação das trocas comerciais, decorrentes da reestruturação produtiva. Ela também contribuiu para a redefinição e surgimento de novas centralidades, haja vista o crescente espaço global de fluxos e inovações tecnológicas. Para Manuel Castells (1999), a globalização é fenômeno decorrente da incorporação de novas tecnologias em todas as esferas humanas. Emerge, assim, uma sociedade pós-industrial em torno do desenvolvimento das tecnologias da informação, dos serviços e do capital financeiro. Ao mesmo tempo, a redistribuição e diversificação territorial das unidades produtivas incluíram grandes mudanças institucionais, estímulo ao livre-comércio e a flexibilização na regulamentação do trabalho, com transformações radicais na relação capital/trabalho, característica do fordismo e de sua vertente desenvolvimentista na periferia. Parte expressiva do desenvolvimento periférico ainda inclui demandas relacionadas a infraestrutura e projetos aceitos como estruturantes, haja vista a sua “natureza” catalisadora de novos empreendimentos.

*Os grandes projetos urbanos são hoje uma das mais importantes expressões da*

*tendência ao “empresariamento urbano” (HARVEY, 1996), evidência de uma nova maneira de conceber a cidade e a ação pública e privada na escala urbana. Ao mesmo tempo, a competitividade entre cidades inclui também elementos subjetivos e voluntaristas, intencionalmente e estrategicamente produzidos com o intuito de ampliar as vantagens competitivas, explorando-se a metáfora da cidade como empresa, conforme já assinalado. Assim, ganha relevância a atenção que deve ser dispensada no planejamento e no ordenamento territorial aos *projets structurants* (ANTIER, 2005) que usualmente vêm sendo apresentados como alavancas na busca de crescimento econômico e na competição para atrair investimentos, como símbolos e promessas de transformação abrangente e dinamização econômica, e em uma sociedade mundial de fluxos ganham relevância os modais de transporte, entre os quais o transporte aéreo é um dos principais.*

No geral, tais projetos, sejam de intervenções públicas ou privadas, requerem um forte envolvimento técnico e financeiro da parte dos poderes urbanos e metropolitanos. São considerados como sendo um elemento motor do desenvolvimento da aglomeração ou da reestruturação de parte de um território. Implicam em reestruturações, muitas vezes imediatas, nas diversas dimensões do espaço social. Por seu porte, de “grandes superfícies” (PUJADAS E FONT, 1998), mobilizam atores diversos com grande capacidade de intervenção na cidade. São capazes de provocar rupturas imediatas no território ou reverter tendências (FOXÁ, 2005). Quase sempre estão relacionados a parcerias público-privadas, processos de desregulação e privatização de serviços e espaços urbanos, marketing urbano e retóricas que acionam o “patriotismo cívico”, o “empreendedorismo” e a competitividade (VAINER, 2000). Tal qual no período helênico, quando a cidade passou a ser o espaço de afirmação política e “vitrine”, através dos seus monumentos, da força e poder do governante (MUMFORD, 1998), hoje também são concedidos novos valores às cidades a partir dos mega-empreendimentos. No caso de um aeroporto, ele próprio poderá assumir funções de cidade em um território restrito, constituindo-se como “cidade-aeroportuária”, com desdobramentos sobre o espaço metropolitano. (SHORT, 2002)

No Brasil, uma questão que necessita ser urgentemente problematizada, diz respeito às formas espaciais assumidas pelas metrópoles na fase recente. A especificidade das diferentes realidades das áreas metropolitanas exige um planejamento específico, que leve em conta sua grande complexidade e que combine os princípios de eficiência no desenvolvimento das atividades econômicas, de qualidade de vida adequada para seus habitantes, de qualidade de desenho urbano, controle e preservação (na medida do possível), de um meio ambiente submetido a uma contundente ação humana. (CLEMENTINO, 2008).

Os referidos empreendimentos são capazes de redesenhar os espaços de inserção e contíguos, de reverter tendências, atingindo efeitos para além de sua circunscrição imediata. Entre os possíveis efeitos cabe citar o salto de escala da metrópole, que, no geral, torna-a

mais potente e competitiva no contexto internacional (BRUGUE E GOMÀ, 1998). Do mesmo modo, implicam em reestruturações do espaço urbano, relacionadas à posição e ao papel do núcleo central, tanto através da reafirmação do centro quanto da produção de novas centralidades. Destaca-se também que o conceito de “centro contra subcentros” torna-se cada vez mais ultrapassado (GULLER, 2002), muito embora ainda não se tenha produzido um novo conceito que substitua aquelas atividades, até então próprias do centro e da periferia, por estratégias que organizem os distintos centros regionais em função de sua complementaridade.

A Metrópole diz respeito a um organismo urbano onde existe uma complexidade de funções capazes de atender a todas as formas de necessidade da população urbana nacional ou regional, o que qualifica as principais aglomerações urbanas de um país. Corresponde à cidade principal de uma região, aos nós de comando e coordenação de uma rede urbana que não só se destacam pelo tamanho populacional e econômico, como também pelo desempenho de funções complexas e diversificadas (multifuncionalidade), e que estabelecem relações econômicas com várias outras aglomerações. Lugar privilegiado e objeto de operação do denominado processo de globalização, ou seja, dos mercados globais, funciona e evolui segundo parâmetros globais. As metrópoles têm especificidades, que se devem à “história do país onde se encontram e à sua própria história local.” (SANTOS, 1990, p.9).

As Metrôpoles também incorporam características atribuídas às Cidades globais: lugares centrais, onde os mercados e as operações globalmente integradas exercem o trabalho da globalização. Concentram perícia e conhecimento, serviços avançados e telecomunicações necessárias à implementação e ao gerenciamento das operações econômicas globais; matrizes das empresas, sobretudo das transnacionais, escritórios das principais empresas mundiais, bancos e agências; serviços avançados de gerenciamento e de consultoria legal, e a profissionais qualificados. A abrangência da polarização das metrópoles transcende os limites estaduais e, em alguns casos, nacionais. Já o núcleo metropolitano diz respeito à mancha de ocupação contínua onde se realizam as maiores intensidades de fluxos e as maiores densidades de população e atividades no interior de uma área metropolitana. (SASSEN, 1988)

A Região metropolitana corresponde a uma porção definida programaticamente, cuja origem no Brasil remonta à década de 70 quando foram definidas nove regiões metropolitanas, institucionalizadas pela lei 14 e 20/73, que somadas àquelas definidas pelos estados brasileiros após a constituição de 1988, hoje totalizam 35. As regiões metropolitanas se constituem de estruturas territoriais especiais, formadas pelas principais cidades do país e pelas aglomerações a elas conurbadas. Tais estruturas deveriam configurar unidades de planejamento do desenvolvimento urbano.

Embora de formação recente (data de 1997) e ainda não plenamente consolidada, a

estratégia de desenvolvimento da Região Metropolitana de Natal expressa o conjunto articulado de ações e iniciativas capaz de constituir um cenário diferenciado, combinado com investimentos voltados para a melhoria da habitabilidade e da competitividade metropolitana com a regulação e uso do solo e do ambiente natural e construído. Dessa forma deve enfrentar e contornar os problemas metropolitanos já visíveis e aproveitar a sua potencialidade, e entre elas, a ausência desses problemas como vantagem para lidar com os desafios e oportunidades da cidade metropolitana contemporânea. Estima-se que as diretrizes de ocupação da área hoje fortemente concentrada por Natal poderão ser reorientadas por processos econômicos, sociais e políticos que viabilizam a inclusão social e projetam a metrópole além do local, na tentativa de consolidar um projeto de desenvolvimento econômico, que contemple interesses locais e globais. Em tal perspectiva o projeto do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante pode se apresentar como instrumento de desenvolvimento local, dinamizando e fortalecendo a RMN.

### **3. O Projeto Aeroporto de São Gonçalo do Amarante e Região Metropolitana de Natal**

À cidade-aeroportuária está associada uma forte concentração de atividades em um espaço reduzido e com acessibilidade imediata ao *hub* multimodal, podendo favorecer e maximizar o valor econômico do território. Para tanto, caberá aos gestores deste mesmo território criar limites quanto a disponibilidade de terrenos e locações, atraindo para si atividades de alto valor agregado. Assim aceito, a construção de um aeroporto conceitualmente concebido como “cidade” reforçará a atratividade, articulando-se com outras áreas dinâmicas através de boas infra-estruturas de acesso e de corredores urbanos bem definidos. Os aeroportos já não são aeroportos. Além disso, de forma crescente os aeroportos abandonam a condição primária de simples máquinas reguladoras do tráfego aéreo e são convertidos em infra-estruturas de transportes mais decisivos para a transformação da área metropolitana. Em escala diferenciada, os aeroportos estão intensificando o movimento econômico das áreas metropolitanas, tal qual, no passado, as estações centrais influenciaram no crescimento e formas das cidades. (Guller, 2002). Ou seja, consideradas as diversas características do mundo globalizado, destacam-se práticas que priorizam a agilidade nas conexões que transportam bens ou serviços, tangíveis e/ou intangíveis, pessoas e também uma maior valorização das potencialidades locais.

As oportunidades locais também incluem novos empreendimentos, uma vez que, no presente, as empresas desenvolveram novas estratégias de expansão com o intuito de restabelecer suas margens de lucro, em um ambiente altamente competitivo. Tem sido prática recorrente a busca de novos mercados por meio da inovação - sofisticação crescente dos

bens, multiplicação das opções para cada bem - e da difusão mundial dos seus produtos, com destaque para os países emergentes da Ásia e da América Latina onde existiam nichos de consumo já consolidados. Em tal contexto, o projeto do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante ganha visibilidade, local e nacional, particularmente pela localização estratégica do RN (acesso aos continentes norte-americano, africano e europeu), particularmente a sua proximidade do hemisfério norte.

Aos aspectos acima, destaca-se que o transporte aéreo é adequado para mercadorias de alto valor agregado, pequenos volumes ou com urgência na entrega. As suas vantagens dizem respeito à rapidez, segurança e menores custos com seguro, estocagem e embalagem. Esse tipo de modal é mais viável para remessa de amostras, brindes, bagagem desacompanhada, partes e peças de reposição, mercadoria perecível, animais, etc. Em contraposição, tem valor de frete mais elevado do que outros modais e uma capacidade de carga limitada. Ademais, o avanço da atividade turística no mundo e o aumento do fluxo turístico internacional para o Brasil e para o Nordeste tem exigido a modernização dos aeroportos e provocado a necessidade de expansão: “voar deixou progressivamente de ser um luxo para entrar no rol das atividades da vida cotidiana.” (Silva, 1990, p. 23)

### **3.1. Projeto Aeroporto de São Gonçalo do Amarante**

Conceitualmente o Projeto do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante foi concebido como “aeroporto-cidade” ainda na década de 80. À época, estimava-se que o aeroporto deveria entrar em pleno funcionamento no ano 2002, o que não ocorreu. Somente no final do ano 2010 deu-se a conclusão das pistas de pouso e se encontra em andamento as licitações com vistas a definição de parcerias e empresas interessadas na construção e exploração de terminais. Para tanto, já foram realizadas audiências, em Brasília - DF e em São Gonçalo do Amarante – RN, para planejamento e encaminhamento do processo licitatório.

A formulação do projeto teve como justificativa os seguintes aspectos: crescente demanda do movimento turístico no RN, fluxo de aeronaves e passageiros, intenção do Ministério da Aeronáutica em ampliar os treinamentos no Aeroporto atual (Aeroporto Escola) e reduzir o incômodo sonoro causado à população do entorno do Aeroporto Internacional Augusto Severo, em Parnamirim - RN, uma área já bastante adensada. A escolha pela sua localização foi pautada pelos seguintes critérios técnicos: dimensões do sítio adequadas e suficientes para implantação da infra-estrutura aeroportuária, topografia suave, com variações máximas de 13,0 m, localização em área rural, está orientado em sua maior dimensão na direção dos ventos predominantes da Região, a saber: 120/300 graus, local com boas condições de drenagem e existência de disponibilidade de energia elétrica (AT), distante 1,5 km do local, segundo informações da INFRAERO, em visita realizada à obra no ano de 2010.

O aeroporto foi planejado para ser um aeroporto intermodal (carga e passageiros).

Considerando-se a complexidade e magnitude do empreendimento, como já foi dito anteriormente, o projeto concebido é de um aeroporto-cidade (cidade-aeroportuária ou aerotrópole), concentrando todos os serviços de logística e intersecção com os municípios do entorno e com o estado, integrando ações de curto, médio e longo prazo, previstas nos planos diretores desses municípios. A Infraero é responsável pela implantação do empreendimento, todavia, as ações necessárias de infra-estrutura para operacionalização são de responsabilidade do estado do RN. Caberá ao estado viabilizar toda a massa de negócios para sua operacionalização, pois o projeto propõe maior sinergia entre o aeroporto e o desenvolvimento local, através da implantação, dentro e fora do sítio, de atividades comerciais e de serviços, atraindo oportunidades de negócios, incentivando o desenvolvimento econômico local e regional. Já foi designada para tanto uma área de 1 km no entorno do retângulo do empreendimento. O uso desse espaço deverá estar previsto no Plano Diretor da cidade e as atividades a serem instaladas devem ser compatíveis com um planejamento integrado entre o Aeroporto e as ações estratégicas no âmbito do estado e municípios.

A implantação da primeira etapa do ASG está inteiramente aprovada pelas instituições nacionais de proteção ao meio ambiente, todavia, as demais construções necessárias à conclusão final das obras do aeroporto terão que enfrentar novo processo de encaminhamento, análise e aprovação por parte dessas instituições de proteção ambiental (IDEMA, IBAMA). Sinteticamente as características do empreendimento compreendem: uma área situada na zona rural de São Gonçalo do Amarante – RN, Distrito de Maçaranduba. Terreno de 15 km<sup>2</sup>, medindo 6 km de comprimento por 2,5 km de largura entre as coordenadas UTM de 9.360.208mN; 9.363.010mN; 9.365.187mN; 9.362.377mN; 240.164mE; 239.270mE; 235.164mE e 240.408mE.

As pistas de aterrissagem e decolagem foram projetadas com 3.000m de comprimento por 60m de largura. As obras estavam em conclusão ao término de 2010, mas o uso está condicionado a construção de terminais, cuja proposição inclui parceria público-privada, com o capital privado investindo já na construção da infra-estrutura, com direito de exploração através de regime de concessão. Na sua fase de operação máxima o mesmo estará capacitado para atender uma demanda estimada em 35.000 passageiros/ano e terminal de carga comercial com 5.000m. A sua localização está articulada no território da Região Metropolitana, interligando-se as demais áreas do estado através das seguintes vias: BR-304 (4,2 Km), Ladeira Grande (2 km), RN-312 (2,7 Km), Rio Potengi, conseqüentemente do Porto de Natal (7 km), RN-310 (9,5 Km), centro de São Gonçalo (11,9 Km), Aeroporto Augusto Severo (12,6 Km), BR-406 (15,4 / 2,8 Km), BR-101 (6,2 Km), Acesso a S. Gonçalo (2,7 Km), conforme figura 1, a seguir. (INFRAERO, 2010)

Figura 1. Aeroporto de São Gonçalo do Amarante: localização e interligações



Fonte: INFRAERO, 2010

Como se pode observar na figura acima, o novo Aeroporto tem posição estratégica na Região Metropolitana de Natal, o que possivelmente poderá redimensionar tendências e fluxos, tanto de negócios quanto de pessoas no âmbito interno da Região Metropolitana e do próprio estado. A sua proposição se deu na razão direta de articulações que consideraram a implantação do Pólo Gás- Sal (riqueza natural no RN), a melhoria da infra-estrutura turística do litoral norte, através do Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE, ampliação do Porto de Natal, pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN, Ponte Newton Navarro, maior integração de Natal com litoral norte, onde está prevista a implantação, pela iniciativa privada, de um Pólo Turístico na Praia

de Pitangui, município de Extremoz (hotéis, *resorts*, marinas, áreas de lazer, entretenimento e cultura), expansão da fruticultura irrigada nas regiões do Baixo Açu e Mossoró, com a possibilidade do incremento das exportações. Ressalta-se que no âmbito interno da Região Metropolitana de Natal, o eixo Sul, Natal-Parnamirim, onde se localiza o atual aeroporto, historicamente tem atraído para si investimentos e população.

Além dos aspectos abordados acima, deve-se considerar a vocação e prática turística em Natal com crescente demanda sobre o atual Aeroporto Augusto Severo, que se soma à necessidade do transporte de carga e à possibilidade de criação, por parte do Governo do RN, de uma área de livre comércio. Reafirma-se a localização geográfica estratégica do RN, com posição privilegiada para o estabelecimento de conexão aérea entre o NE e o Brasil e entre o Brasil e o mundo. Por essa razão o Estado tem vocação para atuar como *gateway*, já demonstrada desde a época da Segunda Guerra Mundial.

Espera-se que o novo sítio, por ainda não apresentar interferências sobre os núcleos urbanos da RM, deva se desenvolver de forma integrada ao planejamento urbano e regional, garantindo a preservação de seu entorno, inibindo usos incompatíveis com as atividades aeroportuárias. A atração de novos investimentos a partir do mesmo poderá corresponder à própria dinâmica da RMN, uma vez que os aeroportos, a exemplo do que ocorre com os portos marinhos, são resultantes também da dinâmica econômica, social e política do território no qual está inserido.

### **3.2. *Dinâmica Recente da Região Metropolitana de Natal e sua Relação com o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante***

A Região Metropolitana de Natal foi formalmente definida em 1997 e sua população é de 1.350.840 habitantes (Censo IBGE 2010) que se distribuem em 2,5 mil km<sup>2</sup>. Após sucessivas incorporações de municípios, hoje ela abrange dez municípios, a saber: Natal, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Macaíba, Extremoz, Ceará Mirim, Nísia Floresta, São José do Mipibu, Monte Alegre e o mais novo integrante, Vera Cruz. Sua densidade demográfica é em torno de 408 habitantes por km<sup>2</sup>. Natal, além de capital do Estado do Rio Grande do Norte, é polo da Região Metropolitana de Natal, cuja instituição ocorreu por meio da Lei Estadual complementar número 152, de 16 de janeiro de 1997. Na sua origem, ela compreendia os municípios de Natal, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Ceará-Mirim, Macaíba e Extremoz. Sendo, posteriormente, a ela, incorporados os municípios de Nísia Floresta e São José de Mipibu (Lei Estadual Complementar 221, de 2002) e o município de Monte Alegre (nº 315, de 30 de novembro de 2005); em 2010 mais um município foi a ela incorporado - Vera Cruz- totalizando dez municípios. A área da Região Metropolitana de Natal corresponde a cerca de 6% do território estadual, já a sua população tem uma participação

relativa no total da população do estado de cerca de quarenta por cento. Os dados populacionais relacionados ao conjunto da Região são apresentados no quadro 1, abaixo.

**Quadro 1- População da Região Metropolitana de Natal**

Municípios da RM Natal	População em 2010
Natal	803.811
Parnamirim	202.413
São Gonçalo do Amarante	87.700
Macaíba	69.538
Ceará-Mirim	67.844
São José de Mipibú	39.771
Extremoz	24.550
Nísia Floresta	23.818
Monte Alegre	20.670
Vera Cruz	10.725
TOTAL	1.350.840

Fonte: IBGE, Censo de 2010

Como se observa, Natal é o município mais populoso e único do estado com população superior a 500 mil. Parnamirim, ao sul de Natal, hoje o terceiro município do RN em população, cujo crescimento se deve em parte ao transbordamento de Natal. O município de São Gonçalo do Amarante, onde se localiza o novo aeroporto, ao Norte de Natal, é o terceiro mais populoso no âmbito interno da Região Metropolitana.

Tem sido recorrente nos estudos sobre a dinâmica econômica do Rio Grande do Norte destacar o peso da Região Metropolitana de Natal na economia estadual – pois na RM estão mais de 40% do PIB e do Valor Adicionado Bruto estadual. Apesar das dinâmicas decorrentes da exploração de petróleo, gás natural, sal e da cultura de frutas para exportação encontrarem-se em outras regiões do estado. Na verdade, a RMN polariza importantes cadeias e arranjos produtivos que são representativos da produção do estado: além da dinamização da atividade de turismo e cadeias a ela associadas, destacam-se indústria da construção civil, indústria de transformação (particularmente têxtil, confecções, alimentos e bebidas), comércio de varejo moderno, atividade pesqueira em produção industrial (inclusive cultivo de camarão em viveiros) e, ainda, um diversificado complexo de serviços com oferta de unidades de educação e saúde, tanto público como privado, além de comércio interno e externo. Assim, com mais ou menos dependência, a produção econômica do conjunto dos municípios potiguares integra-se na produção da Região Metropolitana, ainda fortemente concentrada em Natal. No quadro 2, a seguir, pode-se visualizar a importância econômica de Natal e municípios do entorno em relação ao PIB(2007) e PIB per capita.

**Quadro 2- Situação Econômica dos Municípios da RMN**

<b>Município</b>	<b>Área (km<sup>2</sup>)</b>	<b>População (2010)</b>	<b>PIB em R\$ (2007)</b>	<b>PIB per capita (2007)</b>
<u>Natal</u>	170,298	803.811	8.022.875	10.362,00
Ceará-Mirim	739,686	67.844	276.861	4.230,00
Extremoz	125,665	24.550	331.343	15.205,00
Macaíba	512,487	69.538	576.110	9.096,00
Monte Alegre	200,000	20.670	73.054	3.548,00
Nísia Floresta	306,051	23.818	101.691	4.440,00
Parnamirim	120,202	202.413	1.402.947	8.121,00
São Gonçalo do Amarante	251,308	87.700	612.729	7.920,00
São José de Mipibú	293,877	39.771	174.048	4.705,00
Vera Cruz	92,117	10.725	25.773	2.906,00
<b>TOTAL</b>	<b>2.811,691</b>	<b>1.350.840</b>	<b>11.597.431</b>	<b>7.514,00</b>

Fonte: IBGE, 2010

Apesar de formalmente definida, a consolidação da Região Metropolitana de Natal ainda requer um amplo processo de integração e definição de políticas e ações integradas entre os seus municípios. Observam-se processos de distribuição da atividade industrial, com atividades fabris nos municípios de Macaíba, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante e também integrações territoriais mais recentes a partir da atividade turística ao longo do litoral. São cinco os municípios metropolitanos litorâneos. Entretanto, na estrutura produtiva regional o peso recai nas atividades terciárias: comércio varejista e atacadista e, principalmente, pelas atividades de serviços – públicos e privados. Conforme demonstrado no quadro 2, acima, há uma expressiva concentração de renda em Natal.

A dinâmica recente do município de Natal, além do seu fortalecimento como centro terciário, inclui a expansão da atividade de turismo e dinâmica do mercado imobiliário. Conforme reafirmado sistematicamente, os produtos turísticos do estado são predominantemente “sol e praia”, com localização nos municípios de Tibau do Sul, Nísia Floresta, Extremoz, Ceará-Mirim e Maxaranguape, além de Natal. Ou seja, a atividade de turismo inclui o espaço metropolitano, com concentração da infra-estrutura hoteleira, bares e restaurantes em Natal. Mais recentemente, entre 2004 e 2008, a RM foi fortemente impactada pelo imobiliário turístico (CLEMENTINO e outros, 2010). No período deu-se uma forte atração de capital transnacional destinado à produção imobiliária de segunda residência no litoral para estrangeiros, notadamente de europeus. Aparentemente, esse *boom* foi refreado pela crise

financeira mundial de 2008.

No quadro 3, abaixo, são apresentados alguns indicadores sócio-demográficos para o município de Natal, que de certa maneira expressam a dinâmica da Região, haja vista a concentração de população e investimentos na capital. A situação, mesmo não se configurando como de carência plena, também não é das mais promissoras: a intensidade da pobreza (42,52) e a renda média (339,92) são indicativas da concentração de riqueza, o que também indicam situações de extrema pobreza, na contraposição. Tais indicadores são reafirmativos de uma região tradicionalmente periférica, no contexto nacional, apesar das mudanças recentes.

**Quadro 3. Natal: Indicadores Sócio-Demográficos**

<b>Indicador</b>	<b>Total</b>
População (2010)	803.811
Renda per Capta	339,92
Intensidade da Pobreza	42,52
Índice de Desenvolvimento Humano	0,788
Esperança de Vida ao Nascer	68,78
Probabilidade de Sobrevivência até 60 anos	78,52

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano (PNUD, 2000) / IBGE, 2010.

A dinâmica econômica atual de Natal remonta as décadas de 1970 e 1980, período de maturação de investimentos subsidiados pela SUDENE, que também representou ganhos qualitativos na experiência de planejamento regional, com resultados também em Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte. O modelo de crescimento modernizante se deu inicialmente através da inovação tecnológica da indústria têxtil, mantendo-se as características de uma economia terciária associada ao desempenho de uma indústria têxtil integrada (fiação, tecelagem, acabamento, confecções, aviamento, etc.). Em tal contexto de crescimento urbano destacou-se a expansão da construção civil, organizando-se como setor moderno de uma economia periférica, o que contribuiu para o surgimento de grupos de incorporadores atuantes no mercado da cidade, confirmando-se uma elevada especulação e uso do território com aspecto característico da ocupação urbana em Natal. Neste particular, os investimentos públicos em habitação vinculados as ações do BNH foram importantes para a emergência da expansão urbana de Natal, tanto em direção à zona norte (São Gonçalo do Amarante) quanto em direção a Parnamirim, na região sul, com esta última atraindo investimentos direcionados as rendas mais elevadas. A proliferação dos conjuntos habitacionais, via BNH e Cooperativas nos anos 70 e 80 em Natal, representa simbolicamente esse momento.

Com a intensificação do processo destacado acima, já no final dos anos 1980, das 940

indústrias existentes no município, 18,19% eram de construção civil, responsável pela absorção de 39,5% do pessoal ocupado na indústria. Hoje tal setor divide as atenções com as atividades de turismo, sendo sistematicamente são associados, com a materialização de projetos direcionados também ao turismo de segunda residência. Este último um fenômeno ainda pouco estudado, mas com expressivos impactos sobre a infra-estrutura local, uma vez que são usos temporais. Em estudo recente, CLEMENTINO e outros (2010) mostram a importância das ações do PRODETUR, desde 1995, para o fortalecimento e expansão da atividade turística no Nordeste. Os investimentos governamentais feitos em aeroportos, estradas, saneamento e outros tipos de infra-estrutura urbana animaram o setor e fizeram o direcionamento da atividade ao receptivo de turistas estrangeiros, europeus principalmente.

Parte importante da dinâmica econômica de Natal na presente década é aceita, portanto, como decorrente da dinamização do turismo, dos novos meios de hospedagem (as segundas residências), hotelaria tradicional, bares, restaurantes, como também fortalecimento do setor da construção civil. Como decorrência dessa dinâmica, ou como parte integrante da mesma, destacam-se ampliação das atividades de serviços, de indústrias que fornecem produtos aos agentes de turismo, melhor dizendo, ampliação da chamada “cadeia do turismo” que inclui: indústria de vidros, indústria têxtil, ampliação do número de lojas de material de construção civil e de alimentos, entre outros. Apesar da concentração da renda, o PIB per capita cresceu de 4.811, em 2001, para 7.543, em 2005. (FIERN, 2007).

Em Natal, cem por cento do território passou a ser área urbana desde 1980, destacando-se relações econômicas e funcionais entre o núcleo e a periferia metropolitana sempre sob forte liderança de Natal, devido à sua importância econômica e concentração de serviços públicos, cuja posição é marcante no tecido sócio-econômico da região. A RMN, apesar de formalmente constituída há mais de uma década, encontra-se em processo de consolidação. As ações públicas de interesse comum são desarticuladas por parte dos poderes públicos, particularmente governos municipais, com apropriação de uma “consciência metropolitana” ainda tímida; muito embora os problemas dessa escala já sejam plenamente perceptíveis.

Nesse espaço da RMN, a importância de Natal é inconteste e se expressa naqueles setores econômicos em que a capital consegue liderar, no conjunto dos municípios que compõem a mesma Região: prestação de serviços, atividades administrativas e comércio de mercadorias. O segundo maior município da RMN, Parnamirim, também chama atenção por apresentar concentração de atividades administrativas, o que pode ser explicado pela forte presença das forças militares da Força Aérea Brasileira (FAB), lá sediada; Macaíba se destaca por abrigar o Instituto Internacional de Neurociência. Destacam-se também a localização das atividades industriais: parte do distrito industrial de Natal se encontra em Parnamirim e nos municípios de São Gonçalo do Amarante e Extremoz. Em Macaíba e em

Ceará-Mirim, tais atividades também aparecem com relativa representatividade. Em Macaíba, foi construído o Centro Industrial Avançado (CIA) e em Ceará-Mirim estão instaladas unidades produtoras de açúcar e álcool. No setor agropecuário, continuam centralizando atividades os municípios de Extremoz, Ceará-Mirim e Macaíba. O município de São Gonçalo do Amarante, por exemplo, tem parte de seu território totalmente conurbado com Natal, com atividades industriais em trecho da BR 304, sequenciando na direção do novo aeroporto com uma enorme periferia de “baixa renda”.

Em síntese, a área da RMN vem sofrendo forte impacto desde a década de 1970. A conjuntura econômica da década de 80 no Rio Grande do Norte merece algumas qualificações de modo a retirar a aparência de regressão econômica ocasionada pela crise da economia brasileira de então. Sem dúvida houve retrocesso na indústria de transformação, que agonizou face à abertura de mercado, principalmente aos têxteis e o setor agrícola tradicional do RN (algodão) foi afetado seriamente. Há, no entanto, novos setores cujo dinamismo mantém efeitos muito positivos sobre a RMN: a fruticultura irrigada para exportação voltou a fazer movimentar sistematicamente o porto de Natal, continuidade dos investimentos da Petrobrás que tiveram desdobramentos importantes no terciário, do mesmo modo que o turismo que manteve a região dinamizada até o presente. Não se percebe a existência de áreas estagnadas na RMN. Ao contrário, elas vão sendo incorporadas muito rapidamente pelos processos de transbordamento e conurbação, a partir de Natal.

#### **4. Considerações Finais: limites e possibilidades de um Aeroporto-Cidade e dinâmica metropolitana**

Conforme foi destacado inicialmente, o presente texto partiu de reflexões acerca do Projeto do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, atualmente em construção, no âmbito da Região Metropolitana de Natal, com vistas a discutir impactos na estrutura e dinâmica do território metropolitano e sua articulação local e global. Nessa perspectiva, trata-se de um exercício na tentativa de identificar questões emergentes, nesse mesmo cenário regional, haja vista os impactos dos projetos estruturantes em um espaço continuamente transformado. Na região parece visível a configuração de novas territorialidades metropolitanas, decorrentes do crescimento populacional, incremento do setor de serviços e, principalmente, o turismo como alavancador de novos processos e espaços econômicos. Reafirma-se que o turismo é um dos vetores que vem determinando a expansão metropolitana em Natal, criando novas espacialidades, novos processos, também responsáveis pelas atuais (e recentes) formas espaciais na RM.

Conforme foi demonstrado no decorrer do presente trabalho, a competição internacional também condiciona ampliação dos modais de transporte, impulsionada pela globalização da

economia, que requer operações logísticas, racionalização dos espaços de modais de transporte, diferencial estratégico na disputa por cargas e passageiros, além dos desdobramentos da rede de serviços decorrentes. Decorrente disso, os novos aeroportos devem transcender a condição de modal de transporte e passarem a se constituir em “territórios produtivos” capazes de dinamizar e transformarem espaços metropolitanos, e isso está presente na proposta do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, na Região Metropolitana de Natal. A dinâmica atual do aglomerado urbano, sua estruturação, abrange os municípios de Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Macaíba e Extremoz. Os demais compõem a Região Metropolitana institucionalizada, mas não contribuem para explicitação do fato urbano-metropolitano.

Atualmente, Parnamirim é o único município do eixo sul plenamente integrado à sede metropolitana (Natal). Ele apresenta área de ocupação contígua em relação à Natal e expressa intensa relação entre eles. Sua base populacional é bem mais elevada em relação aos demais, sendo o único fora Natal registrando população acima de 100 mil habitantes. Entre os dois municípios os fluxos de deslocamentos pendulares são representativos dessa integração e são feitos por pessoas que residem em Parnamirim e trabalham ou estudam em Natal e também pessoas que moram em Natal e trabalham em Parnamirim, que abriga parte dos empreendimentos industriais da RMN.

Municípios como Extremoz e Macaíba apresentam uma integração média, sendo municípios limítrofes ao pólo - Natal - e se caracterizam por apresentarem indicadores de concentração e de fluxos já significativos na dinâmica de aglomeração configurando-se como áreas de expansão da mancha contínua de ocupação. A partir deles também são observados movimentos pendulares em direção a Natal e conseqüente retorno.

São Gonçalo do Amarante, a exemplo de Parnamirim, também está plenamente integrado à dinâmica da aglomeração, no eixo Norte. O município apresenta área de ocupação contígua a Natal, integrando-se à mesma através da região Norte, uma parte da cidade historicamente segregada, cuja ocupação foi mais representativa a partir da construção de unidades habitacionais pela COHAB para atender a população com rendimentos até três salários mínimos, ainda nos anos 70. É fato, no entanto, que hoje a região apresenta uma dinâmica diferenciada e se fortalece como centralidade emergente. No município, as atividades urbanas predominam em detrimento das atividades rurais, localizando-se no mesmo algumas unidades do Distrito Industrial Têxtil.

Aos aspectos até aqui destacados, deve-se considerar que o aeroporto de São Gonçalo do Amarante está articulado aos eixos de crescimento já definidos pelo Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Natal. Esse plano define o modelo conceitual de integração viária da metrópole natalense considerando que, fisicamente, o território da Região é particionado em duas porções distintas pelo eixo constituído pelo Rio

Potengi e sua várzea. Cada uma dessas porções, em face da evolução histórica (remota e recente) de sua ocupação, apresenta-se conectada à mancha urbana principal por uma hipérbole: os ramos exteriores dessa hipérbole estão configurados pelo sistema viário radial que conecta a área mais litorânea da porção com a mancha urbana principal. Os interiores se concretizam no sistema viário radial que conecta a área mais continental da porção com a mancha urbana principal- área central de Natal.

A conexão entre as porções Norte e Sul do território é feita por meio de elementos viários que, no modelo conceitual adotado, são entendidos como arcos que interligam os ramos das duas hipérbolas definidas. Esses arcos, cujo traço no território é limitado pelo fato ambiental representado pelo Potengi e sua várzea, são materializados pontualmente sobre o eixo fluvial do Potengi em três elementos viários: a Ponte Forte-Redinha, a Ponte de Igapó e o projetado eixo viário de conexão entre as BR-226/304 e BR-406, sendo que este último conhecido como Via Metropolitana já foi concebido considerando a funcionalidade do ASG.

Um dos principais desdobramentos e construção de obra urbana diretamente associada ao Aeroporto, com impactos já observados, diz respeito à Via Metropolitana, que será a principal via de acesso ao novo aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Ela também terá grande impacto reordenação do tráfego de veículos em Natal e Região Metropolitana, uma vez que se prevê a retirada de fluxo de caminhões e veículos pesados que - atualmente, precisam passar pela Hermes da Fonseca, Prudente de Moraes (duas importantes avenidas da cidade do Natal) e outras vias, vindos do interior ou de outros estados para o Porto ou quando vêm do litoral sul (BR 101 ou BR 406/304) em direção ao norte e vice-versa. Com esta via e a Ponte de Todos Newton Navarro (Forte Redinha), a principal entrada de Natal passa ser pela Região Norte da cidade, viabilizando-se: a ligação sul e norte com o novo Aeroporto de São Gonçalo, ligação com o Porto, com o Terminal Pesqueiro (em obras) e com o Terminal de Passageiros do porto (projetado), ligação com a nova ZPE (pólo industrial destinado a exportações - já autorizada) que está para ser implantada em Macaíba/São Gonçalo, retirada de caminhões e demais pesados do trânsito intra-urano de Natal, criação de novos pólos de desenvolvimento imobiliário, destinados a instalação de empresas e de moradias. Ou seja, aponta para uma nova integração da Região Metropolitana de Natal.

### **Referências Bibliográficas**

- ANTIER, Gilles. **Lês stratégies des grandes métropoles: enjeux, pouvoirs et aménagement**. Paris, Armand Colin, 2005.
- BRUGUÉ, Quim; GOMÀ, Ricard (Coords.). **Gobiernos locales y políticas públicas**. Barcelona: Ariel, 1998.
- CALDEIRA, Jorge. **A Nação Mercantilista**. São Paulo: Editora 34, 1999.
- CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CLEMENTINO, Maria do Livramento M. Ordenamento e planejamento territorial: a falta que faz o plano metropolitano. **Scripta Nova** ( Revista Electronica de Geografia e Ciencias Sociales), Vol XII, Num 270 (109), 1 de agosto de 2008. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Deposito Legal B. 21.741-98.

CLEMENTINO, Maria do Livramento; DANTAS, Eustógio; FERREIRA, Ângela Lucia. A. **Turismo e Imobiliário nas Metrôpoles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010.

FERREIRA, Vítor Matias e outros. **Lisboa, a Metrôpole e o Rio**. Lisboa: Editora Bizâncio, 1997.

FOXÁ, Manuel de Forn. **Estratégias Y Territorios** : los nuevos paradigmas. Barcelona, Diputació de Barcelona, 2005.

GOTTDIENER, Mark. **A produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.

GULLER, G. **Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto**. Barcelona, Editorial Gustavo Pili SA, 2002.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço e Debates**, nº 39, p. 48-64, 1996.

HARVEY, David. **A Condição Pós Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1993.

MARICATO, Ermínia. As Idéias Fora do Lugar e o Lugar Fora das Idéias – planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**: suas origens, transformações e perspectivas; tradução Neil R. da Silva. 4ª Ed – São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PORTER, M. **A Vantagem Competitiva das Nações**. Rio de Janeiro: Campus, 1993.

PUJADAS, Romá e FONT, Jaume. **Ordenación y Planificación territorial**. Madrid, Editorial Síntesis, 1998.

SANTOS, Milton. **Metrôpole Corporativa Fragmentada**: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1990.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço e Tempo** – Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SASSEN, Saskia. **As Cidades na Economia Mundial**. São Paulo: Nobel, 1998.

SHORT, Jack. Introducción. In Guller, G. **Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto**. Barcelona, Editorial Gustavo Pili SA, 2002.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.