



Sérgio Henrique de Oliveira Teixeira

**Círculos de Informações e Usos do Território: grandes empresas
de consultoria e a gestão da privatização no Brasil.**

Campinas

2013

NÚMERO: 218/2013

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS



UNICAMP

SÉRGIO HENRIQUE DE OLIVEIRA TEIXEIRA

**CÍRCULOS DE INFORMAÇÕES E USOS DO TERRITÓRIO: GRANDES
EMPRESAS DE CONSULTORIA E A GESTÃO DA PRIVATIZAÇÃO NO
BRASIL.**

ORIENTADORA: PROFA. DRA. ADRIANA MARIA BERNARDES DA SILVA

**DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO INSTITUTO DE
GEOCIÊNCIAS COMO PARTE DOS REQUISITOS
PARA OBTENÇÃO DO TÍTULO DE MESTRE EM
GEOGRAFIA NA ÁREA DE ANÁLISE AMBIENTAL
E DINÂMICA TERRITORIAL.**

**ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA
DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELO ALUNO SÉRGIO
HENRIQUE DE OLIVEIRA TEIXEIRA E ORIENTADA PELA
PROF. DRA. ADRIANA MARIA BERNARDES DA SILVA.**

CAMPINAS

2013

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Geociências
Cássia Raquel da Silva - CRB 8/5752

T235c Teixeira, Sérgio Henrique de Oliveira, 1984-
Círculos de informações e usos do território : grandes empresas de consultoria e a gestão da privatização no Brasil / Sérgio Henrique de Oliveira Teixeira. – Campinas, SP : [s.n.], 2013.

Orientador: Adriana Maria Bernardes da Silva.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências.

1. Território nacional - Brasil. 2. Aeroportos. 3. Empresas de consultoria. 4. Planejamento territorial. 5. Privatização. I. Silva, Adriana Maria Bernardes, 1967-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Geociências. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: Circles information and territory uses : large consulting firms and management of privatization in Brazil

Palavras-chave em inglês:

National territory - Brazil

Airports

Consulting companies

Territorial planning

Privatizations - Brazil

Área de concentração: Análise Ambiental e Dinâmica Territorial

Titulação: Mestre em Geografia

Banca examinadora:

Adriana Maria Bernardes da Silva [Orientador]

Lisandra Pereira Lamoso

Vicente Eudes Lemos Alves

Data de defesa: 28-08-2013

Programa de Pós-Graduação: Geografia



UNICAMP

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE ANÁLISE AMBIENTAL E DINÂMICA TERRITORIAL**

AUTOR: Sérgio Henrique de Oliveira Teixeira

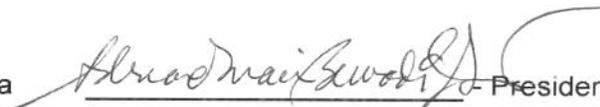
“Círculos de Informações e Usos do Território: grandes empresas de consultoria e a gestão da privatização no Brasil”

ORIENTADORA: Profa. Dra. Adriana Maria Bernardes da Silva

Aprovado em: 28 / 08 / 2013

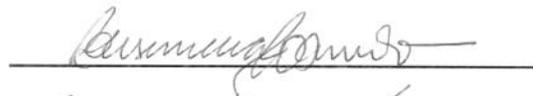
EXAMINADORES:

Profa. Dra. Adriana Maria Bernardes da Silva



Presidente

Profa. Dra. Lisandra Pereira Lamoso



Prof. Dr. Vicente Eudes Lemos Alves



Campinas, 28 de agosto de 2013.

À Elizabete.

Mulher negra e sozinha, que na
metrópole violenta e opressora me
ensinou a viver e lutar.

É com grande admiração e amor
que dedico esse trabalho.

Agradecimentos

Realizar uma pesquisa acadêmica envolve a participação de muitas pessoas. Deixo aqui meus agradecimentos.

À professora Adriana Bernardes pela compreensão e carinho nas horas difíceis, por todas as vezes que foi solidária e paciente e principalmente por alimentar as esperanças no estudo da geografia como um instrumento a serviço da libertação dos seres humanos.

Ao professor Vivente Eudes Lemos e à professora Lisandra Lamoso pela avaliação rigorosa da pesquisa no exame de qualificação, sem a qual esta pesquisa não se realizaria. Ao professor Ricardo Castillo pelas dicas e conversas.

Aos colegas do Geoplan e do IG que sempre se colocaram como parceiros e sempre “ai” para dar uma mão ou uma boa conversa. André Pasti, Paulinha, Cristiano Nunes, Eduardo Sombini, Paulista, Bruno, Vanessa, Débora e Lelê.

Aos funcionários do IG e em especial para as secretárias da pós-graduação Valdirene e Gorete pelo apoio e solidariedade.

Aos amigos da periferia de Osasco e de Ilhéus: João, Juninho, Júlio e Lilika. Muito amor. Aos amigos de presença mais cotidiana em Campinas, Amarildo, Pedrinho, Di, Nana, Dieguinho, Guizão, Paulo, Gui, Gabi, Cássio, Primão, Digão, Thiaguinho, Vitão, Dani, Iuri, Carol, Érica e tantos outros que a memória deixa escapar nesse momento.

Aos companheiros e companheiras do partido socialismo e liberdade e do Coletivo Primeiro de Maio, que dividem sonhos e esperanças de uma sociedade justa e igualitária e que sempre estiveram junto desta pesquisa mantendo minhas ideias quentes e críticas. Valeu!

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES - pela bolsa de mestrado.

À minha querida irmã Michelly Karolyne. Obrigado pelo carinho.

Ao meu Pai, Geraldo, que na humildade de ser sempre me lembra de onde vim.

E um agradecimento especial à Elizabete Rodrigues de Oliveira. Mulher, negra, sozinha, que em meio à metrópole violenta e opressora soube criar dois filhos lhes ensinando a maior das lições: que só a luta muda a Vida! Obrigado Mãe.

*“Pois o que pesa no norte, pela lei da gravidade, disso
Newton já sabia, cai no sul grande cidade. São Paulo
violenta, corre o rio que me engana”.*

(Belchior, fotografia 3x4).

“Agora, porém, no mundo da globalização, o reconhecimento dessa estrutura é difícil, do mesmo modo que a visualização de um projeto nacional pode tornar-se obscura. Talvez por isso, o projeto das grandes empresas, impostos pela tirania das finanças e trombeteados pela mídia, acabam, de um jeito ou de outro, guiando a evolução dos países, em acordo ou não com as instâncias públicas frequentemente dóceis e subservientes, deixando de lado o desenho de uma geopolítica própria a cada nação e que leve em conta as suas características e interesses”

(Milton Santos, *Por uma Outra Globalização*, p. 155).

*Privatizaram sua vida, seu trabalho, sua hora de amar e
seu direito de pensar. É da empresa privada o seu passo em
frente, seu pão e seu salário. E agora não contente,
querem privatizar o conhecimento, a sabedoria, o
pensamento, que só à humanidade pertence.*

(Bertold Brecht)



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

Círculos de Informações e Usos do Território: grandes empresas de consultoria e a gestão da privatização no Brasil.

RESUMO

Dissertação de Mestrado

Sérgio Henrique de Oliveira Teixeira

O presente estudo busca contribuir para a investigação da produção, da circulação e do poder articulador das informações corporativas no uso do território brasileiro. Para tanto, partimos da investigação das empresas globais de consultoria e suas relações com o Estado. São empresas transnacionais que controlam parcela da produção de informações organizacionais e se fortaleceram na era neoliberal por serem responsáveis por promoverem os ajustes corporativos fiéis aos desígnios da globalização. A pesquisa mostra que foi por meio da participação no Plano Nacional de Desestatização (PND) e da terceirização do planejamento estatal que essas empresas se firmaram no Brasil. Também é analisada a lógica territorial dessas empresas por meio da estruturação de seus escritórios na rede urbana brasileira. Trata-se da articulação de círculos de informações globais entre empresas que tiveram importante participação no processo de reestruturação produtiva das corporações, bem como no processo de planejamento e privatização do território, assim como do aparelho estatal brasileiro na década de 1990. Tomamos como estudo empírico a participação da consultora Mckinsey&Company no atual plano de concessão dos principais aeroportos brasileiros. Analisamos, por fim, como esse planejamento foi colocado em contraposição ao planejamento participativo e democrático, voltado à totalidade da sociedade e do território.

PALAVRAS-CHAVE: Uso do território, círculos globais, Mckinsey & Company, empresas de consultoria, planejamento, privatização.



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

Círculos de Informações e Usos do Território: grandes empresas de consultoria e a gestão da privatização no Brasil.

ABSTRACT

Dissertação de Mestrado

Sérgio Henrique de Oliveira Teixeira

The present study aims to contribute to the investigation of the production, the circulation and the articulator power of the corporative information in the use of the Brazilian territory. With this focus, our starting point in this work was the analysis of the global consulting companies and their intercourses with the State. The transnational corporations are the holders of the production of organizational information and have got strengthened in the neoliberal era for promoting the adjustments that are faithful to the designs of globalization. This research shows that it was through participation in the National Plan of Privatization and by outsourcing the state planning that these companies became strong in Brazil. We also have analyzed the territorial logic of these companies by checking the organization of their offices in the Brazilian urban centers. This is closely related to the articulation of circles of global information among companies that have a pivotal role in the process of productive reestablishment of the corporations, in the process of planning and privatization of the territory and Brazilian state-owned apparatus in the 1990s. We have taken as our empirical study the participation of McKinsey & Company in the current plan of privatization of the main Brazilian airports. Finally, we have analyzed how such plan has been put in contrast to the democratic and participatory logic, that favors the whole society and territory.

KEYWORDS: Territory usage, global circles, Mckinsey & Company, consulting companies, planning, privatization.

Agradecimentos.....	IX
Resumo.....	XIII
Abstract.....	XV
Sumário... ..	XVII
Índice de Quadros, Tabelas e Mapas.....	XIX
Lista de Siglas.....	XXVII
Introdução.....	1

Capítulo 1 – Círculos de Informações, novos agentes de poder e os usos corporativos do território.....13

1.1 Uso corporativo da informação: novos agentes de poder no território e a articulação dos circuitos espaciais de produção.....	13
1.2 Empresas de consultoria: história e evolução dos novos agentes da globalização.....	17
1.3 A lógica territorial das empresas e o território corporativo e fragmentado.....	30
1.4 Topologia das empresas de consultoria e os centros de gestão do território.....	32

Capítulo 2 - Privatizações da Infraestrutura territorial no Brasil e os Agentes da Globalização: o caso da Consultoria Mckinsey e a privatização dos Aeroportos.....43

2.1 Relação do Estado com as empresas de consultoria: PND, BNDES e as privatizações.....	46
2.2 O sistema de movimento aeroviário no Brasil e a fluidez no território.....	58
2.3 Rede urbana e os fluxos no território.....	64
2.4 A cidade de São Paulo: metrópole informacional e corporativa.....	73
2.5 A concessão dos principais aeroportos no Brasil: Uma nova norma da mesma lógica.....	78

2.6 Nas asas da privatização: a concessão dos aeroportos e a consultora Mckinsey&Company	89
Considerações Finais.....	113
Bibilografia.....	119

Índice de Quadros

Quadro 1 - Resultado dos Leilões de 2012.....	80
Quadro 2 - Estudos sobre a privatização dos aeroportos no Brasil.....	88
Quadro 3 – Papel da Infraero na operação de aeroportos, segundo a Mckinsey	103
Quadro 4 – Quadro da estrutura dos Aeroportos, segundo a Mckinsey.....	105

Índice de Tabelas

Tabela 1: Ranking global das Business Schools – 2010.....	23
Tabela 2: Relação geral de algumas empresas de consultoria de grande porte atuantes no Brasil – 2011.....	25
Tabela 3: Comparativo de receitas das quatro principais consultorias do mundo em – 1996/2009	27
Tabela 4: Mercado mundial de consultorias da década de 1990.....	28
Tabela 5: Empresas clientes da PWC no Brasil – 2011.....	29
Tabela 6: Escritórios de consultoria por cidades – 2013.....	36
Tabela 7: Empresas de Consultoria (municípios selecionados) – 2013.....	41
Tabela 8: Decomposição anual das privatização na década de 1990	51
Tabela 9: Fundos geridos pelo BNDES (1953 -1976)	53
Tabela 10: Subsidiária do BNDES (Participações)	53
Tabela 11: Financiamentos concedidos pelo BNDE entre 1952 e 1961 (%)	54
Tabela 12: Planos econômicos e políticas BNDE (1964 – 1979)	55
Tabela 13: Brasil – Empresas globais de consultoria participantes do PND (1990 – 1999)	56
Tabela 14: Movimento Aéreo Total – segundos os municípios de maior movimento (2009 – 2010)	65
Tabela 15: Movimento aéreo de passageiros, segundo municípios que correspondem aos 50% maiores de ligações – 2010	66
Tabela 16: Número de ocupações envolvendo as atividades de consultoria.....	76
Tabela 17: Receitas operacionais de Infraero (2011)	98

Índice de Mapas

Mapa 1: Região de influência de cidades – 2008.....	33
Mapa 2: Escritórios da KPMG no Brasil – 2012.....	34
Mapa 3: Escritórios da PWC no Brasil- 2013.....	34
Mapa 4: Escritórios da Ernest Young no Brasil – 2012.....	35
Mapa 5: Escritórios da Deloitte no Brasil – 2012.....	36
Mapa 6: Escritórios da Bozz Allen & Haminton no Brasil – 2012.....	38
Mapa 7: Escritórios da Mckinsey&Company no Brasil – 2012.....	38
Mapa 8: Densidade de escritórios de consultoria no Brasil – 2012.....	40
Mapa 9: Evolução dos fluxos de passageiros no Brasil (1972-2010)	60
Mapa 10: Ligações aéreas de passageiros – 2010.....	68
Mapa 11: Fluxos aéreos dos aeroportos concedidos	72
Mapa 12: Densidade de Pousos/Decolagens.....	83

Índice de Figura

Figura 1: Imagem do Aeroporto de Guarulhos e suas estruturas.....	107
-------------------------------------------------------------------	-----

Lista de Siglas

ANAC – Agencia Nacional de Aviação Civil

BIRD – Banco Interamericano de Reconstrução e Desenvolvimento – Banco Mundial

BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BNDESPar – BNDES Participações

CED - Comissão Especial de Desestatização

CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina

CND - Conselho Nacional de Desestatização

CONAC – Conselho de Aviação Civil

CVM – Comissão de Valores Mobiliários

DAC – Departamento de Aviação Civil

FINSOCIAL - Fundo de Investimento Social

FIPE - Fundação Instituto de Pesquisa Econômica

FMI – Fundo Monetário Internacional

IATA – International Air Transport Association

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBM - International Business Machines

ICAO – International Civil Aviation Organization

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

IPPUR – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional

ITA – Instituto Tecnológico da Aeronáutica

MBC – Movimento Brasil Competitivo

MD – Ministério da Defesa

MT – Ministério dos Transportes

OMC – Organização Mundial do Comércio

PASEP - Programa de Formação do Patrimônio Público

PIS - Programa de Integração Social

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

PND – Programa Nacional de Desestatização

PPP – Parceria Público Privada

PWC – PriceWaterhouseCoopers

REGIC – Regiões de Influência de Cidades

SAM – Secretaria de Articulação e Monitoramento

SEST – Serviço de Controle e Orçamento das Empresas Estatais

SINA – Sindicato Nacional dos Aeroportuários

SNA – Sindicato Nacional dos Aeroviários

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

TPS – Terminal de Passageiros

A arquitetura da globalização atual é marcada pelo processo de internacionalização do capital em busca de uma mais valia global (SANTOS, 2007)¹. Tendo as técnicas avançadas como meio material de controle do trabalho e o poder do dinheiro – forma monetária do capital – como sustentáculo, o capital adentrou os países do terceiro mundo com normas e ajustes, de maneira a adaptar o território para sua inclusão predatória. Foi em busca desses ajustes que o capitalismo buscou a espoliação do território por meio das privatizações dos sistemas técnicos estatais para sua reprodução. Mais recentemente, os sistemas de movimento ligados à circulação no território (dado central do período), passaram à linha de frente da espoliação, sobretudo após o ápice do processo de internacionalização, chamado também de globalização. O Estado brasileiro, no intento de inserir partes do território na economia mundial articula-se, cada vez mais, com as grandes empresas e orchestra um planejamento condizente com as ações extravertidas. Um planejamento corporativo do território também é um dado da emergência da Era da Globalização.

Uso do Espaço e a Formação Socioespacial como Categoria de Análise

Segundo Santos (2007), diante da globalização passamos a viver em um mundo confuso e confusamente percebido. Em meio às mudanças decorrentes desses processos foram cunhadas explicações das mais diversas, muitas abandonaram pressupostos metodológicos que consideramos fundamentais para o entendimento dessa realidade complexa. Trata-se de identificar “a maneira como, sobre essa base material, se produz a história humana que é a verdadeira responsável pela criação da torre de babel em que vive a nossa era globalizada” (SANTOS, 2007 p. 17). O *uso do território*, base material das ações humanas, nos permite identificar as mudanças do período, o que nos leva à questão das escalas de análise tão confusamente percebida.

A temática das escalas espaciais passou a ganhar espaço nas mais diversas agendas políticas e teóricas, entretanto, as diversas explicações fundamentaram-se na dicotomia

¹ “Na escala do globo, o motor implacável de tantas reorganizações, sociais, econômicas, políticas e, também, geográficas, é essa mais valia global, cujo braço armado é a competitividade, que neste nosso mundo belicoso, é a mais guerreira de todas as ações” (SANTOS, 1999 p. 268).

entre as escalas, esquecendo-se que a interdependência universal dos lugares é a nova realidade do território. As análises que se propunham leituras sobre a dualidade local e global - oposição entre escalas locais, regionais e nacionais - não permitiram uma análise sistêmica das realidades dos territórios e perderam a dimensão da *totalidade do espaço* que, na forma atual da globalização, se materializa como a totalização de todo o território². Outros autores também buscaram enfrentar esta dualidade na análise, tais como Brandão (2007), Santos e Silveira (2001), Vainer (2002), entre outros. À luz de nossa pesquisa, buscamos contribuir com esses autores no esforço de rompimento com a análise dicotômica das escalas, demonstrando que as mudanças do território brasileiro se fizeram mediante impulsos globais que se transmutaram nas mudanças territoriais (locais e regionais); tal é o caso da consolidação dos sistemas de movimento no território e sua posterior transferência, por intermédio do Estado (Nacional), para empresas privadas, obedecendo à lógica privatista das corporações transnacionais (Globais).

A partir dos anos de 1970 e, com mais força, nas décadas de 1980 e 1990, que as relações entre Estado nacionais, economia e sociedade de um lado, e entre Estados nacionais e corporações transnacionais de outro, estiveram marcadas pelos desígnios necessários da globalização. Isso, entretanto, não significa que a escala do Estado nacional tenha perdido força. Em verdade isso seria impossível, pois é na escala do Estado nação que atuam as normas que dinamizam e reorganizam o território para as corporações. Santos assinala esse aspecto:

“Com a globalização, o que temos é um território nacional da economia internacional, isto é, o território continua existindo, as normas públicas que o regem são da alçada nacional, ainda que as forças mais ativas do seu dinamismo atual tenham origem externas” (SANTOS, 2007 p. 76).

Em perspectiva semelhante, Vainer (2002) aborda que parte desse debate foi acionado por intelectuais ligados à lógica das empresas na tentativa de esconder a questão

² “Hoje, a questão se coloca com mais acuidade e mais urgência. O mundo se globaliza e há, mesmo, quem fale num espaço global. Se essa última asserção suscita dúvidas, não há como deixar de reconhecer a emergência dos espaços da globalização. Além disso, graças aos processos conjuntos da ciência, da técnica e da informação, a noção de totalidade permite um tratamento objetivo” (SANTOS, 1999, p. 94).

da escala nacional. No entanto, ao analisar suas estratégias pode se observar que as corporações necessitam articular o Estado nacional em prol de suas articulações.

“Desta perspectiva, o que faz a força das corporações multinacionais está menos em sua globalidade que em sua capacidade de articular ações nas escalas global, nacionais, regionais e locais” (VAINER, 2002 p. 147).

A tentativa, como explica Santos (2007), é inventar uma fábula da globalização, segundo a qual o Estado nacional desaparece como agente, quando na verdade nunca foi tão acionado pelas corporações. Nesse sentido, retomamos aqui a ideia de um projeto nacional para o território brasileiro, projeto esse que constou nas agendas políticas e científicas da segunda metade do século XX, mas que perdeu força diante das novas teorias das escalas.

O esforço sobre o debate nacional e a síntese de projetos nacionais que pudessem superar o subdesenvolvimento foi empreendido por inúmeros intelectuais latino-americanos e brasileiros. Esses últimos mereceram destaque e, dentre eles, as elaborações de Celso Furtado, Caio Prado Junior e Florestan Fernandes nos parece representativas desse esforço. Partindo de matrizes metodológicas e categorias de análises distintas, esses autores, cada qual em seu tempo, buscaram orientar uma explicação para os problemas nacionais relacionando as mudanças do capitalismo mundial com o papel desempenhado pelos países subdesenvolvidos na divisão internacional do trabalho e, guardadas as diferenças entre eles, podemos dizer que tinham o objetivo comum de superação da condição de subdesenvolvimento e dependência³. O desenvolvimento desigual do capitalismo mostrava-se combinado com as desigualdades e rearranjos dos territórios nacionais para a realização violenta dos impulsos externos no território nacional. Dessa forma, tais autores buscaram desvendar as particularidades do processo de formação e desenvolvimento capitalista na

³ Dos autores citados, as seguintes obras nos parecem fundamentais nesse esforço de análise e interpretação das raízes do subdesenvolvimento e de sua superação: PRADO Jr., C. *Formação Econômica do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 23ª ed., 2004 [1942] e *A Revolução Brasileira*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 2ª ed., 1966; FURTADO, C. *Formação Econômica do Brasil*, São Paulo: Ed. Nacional, 18ª ed., 1982 [1959] e *O mito do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 2ª ed., 1974; FERNANDES, F. *A revolução burguesa no Brasil – ensaio de interpretação sociológica*. São Paulo: Ed. Globo, 5ª ed, 2006 [1975], *Sociedade de Classes e Subdesenvolvimento*. São Paulo: Ed. Global, 5ª ed, 2008 [1968] e *Capitalismo Dependente e Classes Sociais na América Latina*. São Paulo: Ed. Global, 4ª ed, 2009 [1973]].

“periferia” do sistema sem, contudo, abandonar a dimensão sócio-histórica que liga os espaços periféricos ao capitalismo mundial.

Buscamos perspectiva semelhante em nossa pesquisa, porém, submetendo o esforço de análise às relações que se materializam em determinados arranjos espaciais que se configuraram no território brasileiro. Cada momento da história tende a produzir sua ordem espacial, que se associa a uma ordem econômica e uma ordem social, desencadeadas por forças (internas e externas) que frequentemente só podem ser entendidas se analisadas por seu caráter histórico, dialético e geográfico. É a análise do movimento - a transformação no espaço e no tempo - que possibilita nos aproximar da dinâmica do presente, torna-se aqui o espaço categoria de análise poderosa, já que é nele que as sucessivas divisões do trabalho se materializam em produtos, prédios, mercadorias, estradas, instrumentos, cidades; em formas preenchidas de conteúdos e intencionalidades. Nesse sentido, não podemos falar de espaço sem remeter ao seu caráter de uso, ou seja, o espaço só existe enquanto uso dos seres humanos ao produzirem sua história e sua geografia, o que nos remete, portanto, à definição de *espaço geográfico*.

Propomos, de acordo com Santos (1999, p. 51), a definição de *espaço geográfico* como um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente. Em cada área os objetos exercem determinadas funções submetidas a processos que são regulados por ações de pessoas, instituições e empresas a partir de conflitos e equilíbrio de forças. Portanto, o uso dos objetos e suas intencionalidades no espaço é nosso foco de análise, seja, por exemplo, para organizar uma moradia popular ou expulsar uma comunidade em uma área corporativa. Aproximamo-nos aqui da proposição feita por Santos e Silveira (2001), de *território usado*.

Entendido como uma sinergia de forças sociais que se desenvolvem por meio da ação humana em uma base concreta, é no território usado que se desenvolvem as ações. Falamos, portanto, do espaço geográfico, híbrido de objetos e ações, que deve ser entendido em seu sentido e desenvolvimento histórico pelos seus usos, solidários ou corporativos, em outras palavras, a nação deve ser entendida e analisada por meio do território. “Assim como a economia foi considerada a fala privilegiada da nação por Celso Furtado, o povo por Darcy Ribeiro e a cultura por Florestan Fernandes, pretendemos considerar o território

como a fala privilegiada da nação” (SANTOS e SILVEIRA, 2001 p. 27). Ao abarcar o território em seus usos, em seu movimento histórico, a dimensão da nação e sua formação interpelam as inconsistentes elaborações que não levam em conta a dimensão nacional e a relação desta com o local e o global. Diferentemente, consideramos o uso metodológico da escala nacional como categoria de análise importante. Dessa forma, procurou-se retomar a categoria de *formação econômica e social* elaborada por Lenin (1905) para analisar o desenvolvimento do capitalismo na Rússia, a partir da perspectiva particular da *análise espacial* (Santos, 2005, p. 22). Chamamos, portanto, a “evolução diferencial das sociedades, no seu quadro próprio e em relação com as forças externas de onde mais frequentemente lhes provém impulso” relacionando a forma particular “com que um dado modo de produção concretamente se manifesta” (CORRÊA, 2000, p. 124) no espaço nacional de *formação socioespacial*. É na formação socioespacial que encontramos as materialidades do local e do global expressas com maior força.

Na era da globalização, da voracidade do capitalismo em busca do lucro, o uso e controle dos territórios tornam-se fundamentais. Ora, não à toa, nos deparamos com o surgimento de empresas globais, verdadeiras corporações transnacionais, que se apropriam do território e começam a disputar sua regulação com o próprio Estado. O uso dos objetos e suas intencionalidades tornam-se corporativos, têm-se um uso corporativo do território intermediado pelos Estados nacionais em uma trama complexa, cujo estudo das privatizações do período neoliberal até os dias de hoje nos ajudam a revelar. Nesse sentido, analisamos os impulsos globais e os processos que levaram a ascensão das privatizações como uma das manifestações da globalização no período neoliberal diante da necessidade de estabilizar as crises sistêmicas do capital.

Ajuste Espacial e o Papel da Acumulação Via Espoliação

Da internacionalização à globalização do capital, o capitalismo passou por sucessivos processos de desenvolvimento e diversas crises em sua geografia histórica. Alguns fatores foram decisivos para o desenvolvimento das crises. O crescimento da produção em um mercado mundial e a expansão da produção para além dos primeiros países industriais da Europa foi o caminho contraditório, porém esperado do desenvolvimento do capitalismo. Contraditório, porque ao mesmo tempo em que a expansão da produção possibilitava rendimentos cada vez maiores, também apontava um horizonte de limite geográfico para a produção. Falamos de limites geográficos como aqueles que dizem respeito às determinações relativas ao território no processo de realização da produção capitalista, sejam os recursos naturais, fronteiras e consumo da população. Este último mais relevante para as crises, já que sem o consumo não é possível a realização da produção.

Nesse sentido, a questão do território nacional e seus limites fazem parte das estratégias de organização do capitalismo logo em seus primeiros passos no sentido da mundialização do capital (BRAVERMAN, 1987). Observando esse padrão, Harvey (2004) analisou o papel da expansão geográfica e da dominação territorial - de suas origens no colonialismo e do seu desenvolvimento imperialista - na estabilização das crises do capitalismo. Assinalou que nos momentos em que as contradições internas à acumulação capitalista atingem seu limite nacional, o capitalismo se reorganiza por meio da transferência dos fatores produtivos (capital fixo e variável) para outras formações sócioespaciais nas quais encontra condições favoráveis (mais vantajosas) para a realização da produção. Elementos ligados aos contingentes populacionais ganham força, os limites relativos a expansão da mão de obra e do consumo levam as crises, notadamente as crises de superprodução. Para alavancar um novo patamar de acumulação, o capitalista deve trazer para a zona de acumulação novos territórios ao passo que abandona outros, chamamos esse processo de *ajuste espacial* (HARVEY, 2004). Os objetos técnicos instalam-se em novos territórios mudando suas configurações e relações sociais. A presença de novas estruturas produtivas reorganiza o território para sua acumulação.

O capitalismo baseia-se na separação forçosa do trabalhador dos meios de produção (MARX, 1983). Trata-se da expropriação do trabalhador dos meios de subsistência, seja a terra ou seus instrumentos técnicos de ofício para que passe a depender inteiramente do detentor dos meios de produção, submetendo-se as mais brutais condições de vida. Nas palavras de Marx (1983, p. 262), essa história está “escrita nos anais da humanidade com traços de sangue e fogo” no processo de colonização, que impuseram aos trabalhadores dos vários Estados nacionais ocupados leis e sucessivas normas para a realização desse projeto⁴.

A tendência histórica da acumulação capitalista, portanto, seria a concentração de capital e dos meios de produção nas mãos dos capitalistas e a alienação desses meios dos trabalhadores em *todos os lugares* restando a eles venderem sua força de trabalho como única alternativa. Entretanto, esta relação de espoliação em sua realização produziu grandes quantidades de mercadorias no âmbito mundial ao mesmo tempo em que o número de trabalhadores sem condição de consumir se multiplicava. Destaca-se aqui o processo que origina as crises de acumulação, para as quais o capitalismo busca soluções *internas*, tais como

“a desvalorização do capital, como moeda (por meio da inflação), como mercadorias (por meio da superabundância no mercado e dos preços em queda), como capacidade produtiva (por meio de instalações, equipamentos, infraestruturas físicas etc. ociosos ou subutilizados, culminando em falência), e a desvalorização da força de trabalho (por meio de decrescentes padrões reais de vida do trabalhador)” (HARVEY, 2005 p. 113).

Essas tendências, internas aos estados nacionais, podem ser remediadas por determinadas formas de *expansões geográficas*, ainda que as contradições capitalistas, como já dissemos, sejam apenas expandidas levando a outros lugares problemas de

⁴ É conhecida a passagem do capítulo XXIV de *O Capital*, em que Marx analise as sucessivas normatizações predatórias contra a “vagabundagem”. A normatização da propriedade privada e das leis contra a “vagabundagem” na Europa do Século XIII revelam a normatização e a regulação como instrumento da classe dominante que garantiram a não propriedade, tais normatizações eram estendidas às novas terras coloniais de forma relativamente semelhante, vale dizer a propriedade privada da terra, sendo que nos territórios colonizados o que prevalecia era a grande propriedade latifundiária.

acumulação. Primeiramente, tenta-se escoar a produção interna abrindo uma fase de exportação do excedente da produção para mercados externos, buscando escoar mercadorias que não encontram demanda no mercado de origem. No entanto, esse processo é limitado já que a inundação de produtos, por exemplo, britânicos no mercado indiano levaria a mesma crise de subconsumo nesse mercado. Para evitar crises, os países de capital avançado passam a exportar também divisas para novos territórios em que o capitalismo não atingiu seu pleno desenvolvimento. Assim, o consumo é materializado, resolvendo a crise temporariamente. Isto, porque essas divisas passam a se concentrar novamente em seu novo “lar” nacional, gerando novas crises e a necessidade de exportar novamente o capital para outros lugares.

É nesse sentido que se projeta a real geografia histórica do capitalismo. A contradição desse processo é irremediável ao capitalismo, pois ao passo que se investem novos recursos produtivos externamente cria-se a possibilidade que o novo local de investimento se torne um futuro competidor no mercado internacional, já que nessa nova região que os investimentos tornam-se rentáveis. Desenvolve-se em conjunto com a economia global a acumulação de crises expandidas geograficamente, tal expansão projeta uma verdadeira crise em nível mundial.

A intensificação do capitalismo e sua expansão geográfica são alternativas para resolver as crises regionais e locais por meio das mais diversas possibilidades de ajuste espacial. É importante frisar que essas possibilidades não dependem apenas da capacidade de propagar novos objetos técnicos pela face da terra, mas sim da possibilidade de aplicar novos conjuntos de técnicas que alarguem a margem de acumulação do capital, por exemplo, pela ampliação da divisão do trabalho. Segundo Santos (1999, p. 143),

“Se os atuais sistemas técnicos são invasores, sua capacidade de invasão tem limites. Esses limites são dados pela divisão do trabalho e pelas condições de criação de densidade. Quanto mais forte, numa área, é a divisão do trabalho, tanto mais há tendência para que esses sistemas técnicos homogêneos se instalem”.

É sobre a base material do capitalismo, sobre os sistemas de objetos técnicos construídos pelos homens, que atuam as intencionalidades do capital. Na medida em que as

atividades capitalistas modernas são difundidas cria-se uma necessidade de cooperação entre às diversas esferas da produção, unindo pontos distantes submetidos pela mesma lógica. Criam-se sistemas de engenharia⁵ que possibilitam esses relacionamentos ancorados pelos recursos estatais, quando o capital se vê impedido de continuar sua realização ele acaba por adentrar novos territórios e espoliar esses sistemas de engenharia que geralmente são estatais. Para Harvey (2005, p. 116), esse processo tem paralelos com a acumulação primitiva do começo do capitalismo.

A acumulação primitiva, em seu sentido clássico, foi o processo inicial de espoliação que liberou capital ativo de força de trabalho e terras para a reprodução do capital. Nos dias de hoje, segundo Harvey (2004), estaríamos vivendo um novo momento dessa acumulação inicial sobre outro aspecto. Transforma-se agora o que outrora era a acumulação primitiva em uma *acumulação via espoliação*.

“O que a acumulação por espoliação faz é liberar um conjunto de ativos (incluindo força de trabalho) a custo muito baixo (e, em alguns casos, zero). O capital sobreacumulado pode apossar-se desses ativos e dar-lhes imediatamente um uso lucrativo” (HARVEY, 2004 p. 124).

É também nesse processo que os Estados nacionais são arrastados a cumprir um papel cada vez mais importante para as corporações. Para que o sistema como um todo possa se desenvolver, era necessário, além do aporte técnico global, um aprofundamento do papel do Estado como promotor da acumulação via espoliação.

“O Estado, com seu monopólio da violência e sua definição de legalidade, tem papel crucial no apoio e na promoção desses processos, havendo consideráveis provas de que a transição para o desenvolvimento capitalista dependeu e continua a depender de maneira vital do agir do Estado. O papel desenvolvimentista do Estado começou há muito tempo, e vem mantendo as lógicas territorial e capitalista do poder sempre interligadas, ainda que não necessariamente convergentes” (HARVEY, 2004 p. 121).

⁵ Definimos sistemas de engenharia como o “conjunto de instrumentos de trabalho agregados à natureza e de outros instrumentos de trabalho que se localizam sobre estes, uma ordem criada para trabalho e por ele” (SANTOS, 2007a p. 88).

O ajuste espacial revela-se necessário para dar continuidade à reprodução do capital, para isso tem que contar com o Estado para ajustes normativos, principalmente quando o caso for a pilhagem de estruturas públicas dos sistemas de objetos técnicos. Os investimentos em infraestruturas territoriais são aqueles de maior necessidade do capital, pois propiciam possibilidades de investimento de grande vulto que, em parte, frequentemente, já viera sendo feito pelo próprio Estado. O caso do sistema de engenharia aeroportuária no Brasil é emblemático: a necessidade de operar com maior fluidez no território nacional articulou um macrossistema técnico interligado em várias regiões para garantir fluxos mais rápidos dentro do território. Esse investimento foi feito pelo Estado brasileiro.

O Estado é, portanto, o grande articulador do ajuste espacial necessário ao capitalismo na sua forma atual globalizada e predatória. Isso, pois, também necessita o capital articular as mudanças normativas operadas no território.

“Não obstante, a condição preferida para a atividade capitalista é um Estado burguês em que instituições de mercado e regras contratuais (incluindo as do contrato de trabalho) sejam legalmente garantidas e em que se criem estruturas de regulação para conter conflitos de classes e arbitrar entre as reivindicações de diferentes frações do capital (por exemplo, entre interesses mercantis, financeiros, manufatureiros, agrários e rentistas)” (HARVEY, 2004 p. 80).

Nesse sentido é que as privatizações se intensificaram nos países de terceiro mundo, como o Brasil. É nesse sentido também que usamos a palavra espoliação para nos referir ao processo de acumulação via espoliação. A espoliação via acumulação atua de forma a espoliar os sistemas públicos e promovem novos usos do território.

O território usado é objeto de sucessivas divisões do trabalho sobrepostas. A divisão territorial do trabalho decorrente sustenta, a cada atividade ou empresa, as melhores possibilidades de aproveitamento do território para seus ganhos.

Cada empresa necessita de pontos e áreas para a sua atuação, como dados da produção, da circulação e do consumo: a respectiva divisão do trabalho terá a forma dessa

manifestação geográfica. Visto assim, o território aparecerá como uma espécie de retalho formado por topologias da produção que tiveram mudanças, em principal a partir da década de 1970, deixando o território mais fluído.

Falamos da reestruturação da produção e do aprofundamento do uso e importância da informação, que complexificou e aprofundou a divisão social e territorial do trabalho. Muitas plantas fordistas são substituídas por uma produção flexível dispersa pelo território, especializando cada setor aos lugares, formando-se verdadeiros *circuitos espaciais de produção*⁶ em escala planetária. Surgem circuitos espaciais de produção dentro de cada formação socioespacial, pois a atual divisão do trabalho necessita fragmentar o território em espaços especializados. Ao mesmo tempo, para articular a produção deve-se organizar esses espaços em uma mesma lógica. Há uma produção-circulação-consumo que compõem as diferentes porções do território articulados em redes fluídas. O território fluído necessita de sistemas de engenharia que integre os diversos pontos da produção. À medida que o território brasileiro se torna fluído, as atividades econômicas modernas se difundem e uma cooperação entre as empresas se impõe, produzindo topologias de empresas de geometria variável, que cobrem vastas porções do território, unindo pontos distantes sob uma mesma lógica.

São constituídos *sistemas de engenharia* que permitem esse relacionamento. No Brasil, esses sistemas foram constituídos por recursos públicos, cujo uso privatista atual autoriza dizer que um novo processo ganha corpo – o da privatização do território.

Ao colocar o território sob a sua tutela, as grandes empresas organizam a partir da lógica corporativa o poder público, indicando formas de ação subordinadas. “Não será exagero dizer que estamos diante de um verdadeiro comando da vida econômica e social e da dinâmica territorial por um número limitado de empresas” (SANTOS e SILVEIRA, 2011 p. 291). O que se verifica acima nos autoriza a adjetivar o território como “território corporativo”, podendo utilizar o adjetivo também as cidades, já que esses processos também se verificam nas escalas municipais. Arrastando o território as suas vontades

⁶ Circuitos espaciais de produção “são definidos pela circulação de bens e produtos e, por isso, oferecem uma visão dinâmica, apontando a maneira como os fluxos perpassam o território (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 143).

passam as empresas a também organizar as normas. Os sistemas normativos e os sistemas técnicos, indissociáveis na organização do espaço geográfico atual, funcionam como organizadores da mais-valia global a partir da produção na escala nacional e da acumulação em nível planetário. As normas tornam-se assim centrais na lógica corporativa das empresas e dos Estados, já que estes são os pilares para a manutenção do poder destes agentes no território. O controle da norma dota as corporações hegemônicas de capacidade de adaptação à conjuntura, pois já tendo o poder de transformação tecnológica buscam também o poder da transformação institucional. Portanto, foram as mudanças no padrão de circulação no território, com as novas atividades econômicas ligadas, sobretudo, ao desenvolvimento dos serviços informacionais, que provocaram a aceleração do tempo e uma necessidade de maior fluidez na movimentação de pessoas e mercadorias, com o expressivo crescimento dos fluxos no território, entre eles destacam-se o sistema de engenharia articulado pelos aeroportos brasileiros.

O presente estudo se desenvolve em dois capítulos. No primeiro capítulo, objetivamos demonstrar os agentes hegemônicos que no período da globalização são responsáveis por difundir e organizar a lógica das corporações no território brasileiro. Identifica-se a informação como elemento chave do período; encontramos nas empresas globais de consultoria os principais agentes da lógica global e demonstramos assim, sua evolução histórica, sua implementação no território brasileiro e seus usos do território para difundir suas ações.

No segundo capítulo, analisamos as ações e a participação das empresas de consultoria no processo de concessão dos aeroportos no Brasil. Apontamos desta forma que por meio da associação do Estado e as empresas, ocorreu a consolidação de um planejamento corporativo que leva ao aprofundamento das desigualdades na formação socioespacial brasileira. É feita, ainda, uma abordagem dos processos e estudos que embasaram as concessões dos aeroportos no Brasil, com destaque para o relatório desenvolvido pela empresa de consultoria Mckinsey&Company.

Capítulo 1 – Círculos de Informações, Novos Agentes de Poder e os Usos Corporativos do Território.

A partir da década de 1970, vivemos grandes mudanças em toda a face da Terra. A mundialização do capital foi possibilitada pelos avanços das técnicas da informação decorrentes dos avanços na produção. A *reestruturação produtiva* (ANTUNES, 1999) e a *revolução informacional* (LOJKINE, 1995), constituíram condições novas para a ação humana em nível planetário. No entanto, essas mudanças impuseram-se sobre a maior parte da população como uma globalização perversa. A organização fordista da produção ganhou novos contornos aprofundando a divisão do trabalho. A informação possibilitou criar círculos de cooperação entre as empresas de maneira que essas pudessem operar uma produção dispersa e especializada pelo território. Para organizar essa produção dispersa e fragmentada novos agentes ganharam força como produtores de pacotes gerenciais e estratégias de organização. Falamos de empresas de consultoria estratégicas que passam a operar as lógicas corporativas e adentram os territórios por meio do uso corporativo do Território. Neste capítulo buscamos identificar a informação organizacional a qual fazemos referência, diferenciando seu conteúdo da informação banal, trata-se de uma informação corporativa a qual poucos agentes têm acesso. Em seguida traçamos o histórico dessas empresas ligadas a ascendência da informação como motor do período e por fim demonstramos a lógica territorial que operam esses novos agentes, utilizando da organização fragmentada do território para seus usos.

1.1 Uso corporativo da informação: novos agentes de poder no território e a articulação dos circuitos espaciais de produção

O uso do território se dá por meio do controle das técnicas e ações que operam sobre sua materialidade. A ascendência da informação e da técnica como novos motores do período constituíram um novo meio geográfico que se desenvolveu por meio de quantidades enormes de informações que qualificam seus usos. Estamos diante de um mundo em que a distribuição desigual de informação torna-se cada vez mais decisiva, tanto

para o capital quanto para as lutas sociais; explodem na sociedade novas formas de mobilizações em que o uso de informações, por exemplo, por meio das redes sociais têm servido aos movimentos sociais em suas lutas cotidianas. Ao mesmo tempo casos de espionagem que parecia haver se perdido nos contextos da guerra fria entram em cena tendo como foco as informações das populações e dos Estados nacionais transmitidas por satélites e cabos de fibra ótica por todas as partes do planeta. A era da globalização revela na informação seu caráter contraditório de possibilidade, banalidade e organicidade.

Quem controla a informação, quem a difunde, seus usos e seu papel na reestruturação da economia e do espaço têm sido constantemente debatidos nos planos de planejamento territorial. No entanto, poucos são as análises que conseguem sair do senso comum e depurar o que seria a informação e seu estatuto. Entendemos ser necessário diferenciar a informação aqui analisada. Segundo Mattelart (1994), não se trata da informação banal, aquela a que todos têm, potencialmente, acesso ilimitado. Enfocamos a informação organizacional, a qual poucas empresas e poucos Estados acessam, exatamente por serem estratégicas à acumulação, ao poder e ao controle do uso do território.

Conforme assinalou Benko (1996), foi em busca de uma mais valia cada vez mais sequiosa de agilidade que no último quartel do século XX o capitalismo foi marcado por uma ampla reestruturação da produção. A divisão social e territorial do trabalho foi aprofundada e a organização mundial passa a se dar de forma mais complexa e interdependente, conformando e destruindo, criando e reproduzindo, novas articulações e redes. Neste contexto, a informação ascende como uma de suas forças motrizes trazendo consigo a possibilidade (e a imposição) de um comando ágil, *Just in Time*. O menor tempo de circulação, distribuição e consumo torna-se central para a reprodução do capital (HARVEY, 2005). A nova divisão do trabalho, portanto, também esta sustentada na emergência e difusão das tecnologias da informação (TI), uma vez que a informação estratégica tornou-se também elemento estruturador do território.

Parte da informação nascente nesse período é sigilosa e preenchida de valor de troca, pois, em um período em que a base do sistema capitalista globalizado é a especulação financeira, as incertezas e riscos gerados pelo sistema econômico exigem informações cada vez mais trabalhadas. Tais informações, diga-se de passagem, são fundadas em práticas

científicas e utilizadas para orientar análises de conjuntura e criar vantagens competitivas e são controladas por monopólios de grandes empresas globais. Essas são atividades ligadas à emergência do *circuito superior da economia*⁷ e inserem-se no *setor quaternário* da economia. Denominamos o setor quaternário segundo definição de Tomelin (1988),

“O setor quaternário é caracterizado pela ação de conceber, dirigir, controlar e transmitir através do entorno científico e técnico, confere a esses atos um valor econômico; sua atividade dominante é a criação. O ato linear do processo de decisão passa pela concepção, ou seja, é preciso primeiro conceber, deliberar, decidir, fazer executar e comunicar.” (TOMELIN, 1988, p. 127).

Não deve nos surpreender, portanto, o fato da informação tornar-se cada vez mais necessária ao processo de acumulação – que necessita conhecer, organizar e planejar a produção a partir de um trabalho imaterial. Como assinalou CASTILLO (1999, p.34) “A informação assume características de conhecimento, controle e comando do território, sendo agora mais hierárquica e corporativa, uma vez mediadas pelas novas tecnologias informacionais.”

Essa é, portanto, a característica fundamental do período atual em que a associação intrínseca entre produção, técnica e ciência, com a informação, assumem papel central. Passa-se, assim, de um meio técnico a um meio ambiente *técnico-científico-informacional* (SANTOS, 1999). É o período da grande indústria transnacional, das grandes corporações, da internacionalização excessiva, da rapidez, do planejamento estratégico, da difusão (seletiva) das inovações e da indiferença dos sistemas técnicos em relação ao lugar em que se instalam.

Segundo Santos (1999, p.191), hoje “*a informação não apenas está presente nas coisas, nos objetos técnicos, que formam o espaço, como ela é necessária à ação realizada sobre essas coisas*”. Portanto, ao analisarmos as mudanças constituídas e constituintes do

⁷ Segundo Santos (2003), existem dois subsistemas na organização do espaço dos países subdesenvolvidos, ambos decorrentes das modernizações tecnológicas: “O circuito superior é resultado direto da modernização tecnológica e seus elementos mais representativos são os monopólios. A maior parte de suas relações ocorrem fora da cidade e da área que a circunda porque este circuito tem um quadro de referência nacional ou internacional. O circuito inferior consiste de atividades em pequena escala e diz respeito à população pobre” (SANTOS, 2003 p. 126).

território, após o advento da revolução informacional, veremos que o território foi (e é) planejado para se adaptar ao capital informatizado (financeirizado) e produtivo, a partir de uma intencionalidade verticalizada dos atores globais que utilizam da informação para seu comando sobre a produção e o território.

Uma das decorrências desse entrelaçamento da informação com o território foi o surgimento de um setor autônomo – de gerência relacionada à informação – que antes tinha suas ações definidas dentro das fábricas, mas que hoje tem de dar conta de diagnosticar tanto a economia quanto as regiões, já que as plantas das fábricas foram fragmentadas e dispersas pelo território. Para Simone Wolff (2009, p. 91) a informatização da produção

“Trouxe no seu bojo a exigência de que todos os níveis de organização passem a funcionar de forma integrada e tendo as tecnologias da informação como ferramenta, o que impôs uma reconfiguração da divisão técnica do trabalho no interior da produção”.

E neste contexto, a informação organizacional torna-se cada vez mais importante para a organização das empresas e, de forma ampliada, para o processo de acumulação. Da organização dos segmentos e setores das indústrias dispersos pelo território à logística de distribuição das mercadorias, nenhuma dessas etapas pode se realizar sem que se utilizem da informação como elemento organizador. A especialização e organização centralizadas dessas informações dão origem a um segmento de mercado que vende uma mercadoria imaterial, mercadorias informacionais comercializadas por poucas, porém grandes empresas globais. Falamos, portanto, de empresas globais de consultoria que guardam em seus bancos de dados informações necessárias à solidariedade organizacional entre empresas, Estado e territórios nacionais.

Apesar de se firmarem principalmente na segunda metade do século XX, essas empresas têm origens mais antigas. No início do século XIX elas já aparecem como estruturadoras do capitalismo ainda nascente. Analisemos a evolução destes agentes como forma de melhor compreender seus conteúdos e ações no período atual.

1.2 Empresas de Consultoria: história e evolução dos novos agentes da globalização.

Para entendermos o processo que levou as empresas de consultoria a terem um amplo poder sobre o território, é necessário retornar ao final do século XIX e início do século XX.

A gênese das empresas de consultoria remonta ao final do século XIX, mas só tomaram a forma das atuais empresas depois de um longo processo de fusões e aquisições. Em sua origem, estão ligadas ao processo de desenvolvimento do capitalismo nos Estados Unidos e na Inglaterra. Analisando os dados históricos das empresas Donadone (2003, p. 4) levanta que das dez maiores empresas de consultoria no mundo, nove têm origem nesses dois países e apenas uma na França. Não à toa, esses países foram os primeiros a impulsionar o capitalismo corporativo, primeiro a Inglaterra com a I Revolução e Industrial, e em seguida os Estados Unidos, com as primeiras corporações imperialistas.

A enorme complexidade que assume a produção nesses dois países trouxe a necessidade de organizar a indústria com informações mais precisas. Criam-se dentro dos primeiros grandes bancos equipes de análises financeiras, que podem ser consideradas como o início das empresas de auditoria e consultoria. No início, seus maiores clientes eram os investidores financeiros. Estes buscavam assessoria para questões específicas de engenharia, contabilidade e direito, a fim de avaliar as transações de fusões e aquisições que passam a ser cada vez mais demandadas, principalmente a partir dos anos de 1920. Note-se, portanto, que, desde o princípio, as empresas de auditoria (posteriormente também de consultoria) lidam com a informação organizacional e estão ligadas ao desenvolvimento territorial e industrial dos países centrais. Por isso, concordamos com Lojkin (1995, p. 115) quando o autor afirma que “não se pode separar a transformação da natureza material do grande desenvolvimento das funções informacionais”.

Um novo impulso a essas empresas se deu na década de 1930, pois, após a quebra da bolsa de Nova York, as empresas de auditoria/consultoria foram requisitadas para estabelecer planos de salvamento das grandes empresas. De fato, nesse momento os Estados nacionais também passam a requisitar serviços de tais empresas, no contexto de origem e disseminação do planejamento moderno do século XX. Como evidencia Santos

(2007), o planejamento que até agora vivemos, é fruto de um processo desencadeado a partir da crise mundial da década de 1930, que teria colocado a necessidade cada vez mais premente de um planejamento que não deixasse a “rédea solta” do mercado. Para o autor, “Quando, com a crise mundial, os fatos contradisseram esta suposição, a intervenção do Estado passou a ser aceita e a noção de planejamento começou a se afirmar” (SANTOS 2007, p. 14).

Esse planejamento começa a demandar cada vez mais serviços das empresas de consultoria, promovendo grande crescimento do setor. Segundo Donadone (2003, p. 4), “entre as décadas de 1930 e 1940, o número de empresas de consultoria cresceu a uma taxa de 15% ao ano, passando de 100 empresas, em 1930, para 400, em 1940”.

Outro momento de fortalecimento dessas empresas é verificado nos anos de 1940. Desta vez, a relação entre empresas de consultoria e Estado terá como finalidade a organização da guerra e a reconstrução da Europa. Como exemplo, podemos identificar a contratação pelo governo estadunidense de inúmeras consultorias, e os estudos da Booz Aleen & Hamilton para a reorganização do exército e da marinha e a transferência de seu principal escritório para Washington evidenciam esse processo⁸.

Como vemos, o uso da informação é cada vez mais presente para a organização do Estado e das empresas. O impulso decisivo para as empresas de consultoria se dará, contudo, a partir das décadas de 1970 e 1980, graças à mundialização do capital, aos ajustes espaciais daí advindos e aos desígnios corporativos da Era da Globalização.

A globalização aprofundou o uso e a importância da informação para a organização da produção. Como já destacado, ela complexificou e aprofundou a divisão social e territorial do trabalho. As plantas tayloristas/fordistas do início da industrialização são substituídas por uma produção em *acumulação flexível*⁹, que compartimentaliza as plantas

⁸ Uma análise abrangente e cuidadosa sobre a Booz Allen e Hamilton e suas relações corporativas foi feita por Manzoni Neto (2007).

⁹ “Tentando reter seus traços constitutivos mais gerais, é possível dizer que o padrão de acumulação flexível articula um conjunto de elementos de continuidade e descontinuidade que acabam por conformar algo relativamente distinto do padrão taylorista/fordista de acumulação. Ele se fundamenta num padrão produtivo organizacional e tecnologicamente avançado, resultado da introdução de técnicas de gestão da força de trabalho próprias da fase informacional, bem como da introdução ampliada dos computadores no processo produtivo e de serviços” (ANTUNES, 1999, p. 52).

fabris em uma organização dispersa pelo território, especializando cada setor aos lugares, formando-se verdadeiros circuitos espaciais de produção em escala planetária.

Nesses circuitos, ganha destaque a função gerenciadora. Tendo seu papel cada vez mais destacado, ela permite, como assinala Lencioni (2008), a desconcentração das indústrias e a centralização do comando da produção. Autonomia e interdependência, dispersão e concentração, são processos que se aprofundam. Para o bom funcionamento dos circuitos espaciais produtivos é necessária uma rede bem articulada em círculos de cooperação (SANTOS & SILVEIRA, 2001).

É, portanto, a partir do desenvolvimento das tecnologias da informação, tributárias do período da II Guerra Mundial, que vem à tona novas possibilidades de organização, calcados em novos sistemas técnicos. Há, então, um aprofundamento na divisão social e territorial do trabalho, que especializa ainda mais cada parte do processo produtivo, complexificando o que MARX (1983, p. 259) chama de *cooperação*. A ascendência das tecnologias da informação muda a forma de organização e planejamento das empresas, atesta Donadone (2003, p. 7),

“O incremento da informatização de aspectos administrativos e da produção com o intuito de ganhos de produtividade e utilização de softwares voltados à gestão de aspectos organizacionais possibilitaram um importante mercado para as consultorias”.

Tratam-se de empresas que temos investigado em trabalhos anteriores (TEIXEIRA, 2010; TEIXEIRA e SILVA, 2011) e que levam o nome, segundo Donadone (2002), de *Accounting Firms*. Verdadeiras empresas de informação, como preferimos denominá-las, relacionadas a auditorias e a consultorias, estas são, na verdade, gigantescas corporações ligadas ao controle de informações responsáveis por organizar a produção em nível mundial.

Neste circuito, destacam-se as empresas globais de consultoria conhecidas como “Big Four” – Pricewaterhousecoopers, KPMG, Ernst & Young e Delloitte Touche Tohmatsu - que controlam a maior parte o mercado de consultoria e auditoria no mundo.

Como atesta, Medeiros (2005, p. 15),

“Em 1977, Price e Peat cindiram suas atividades. Em 1987, nasceu a atual KPMG, união das empresas Peat Marwick & Mitchel, Robert Dreyfuss e Klynveld Main Goerdeler. A Price Waterhouse realizou, em 1998, fusão com a empresa Coopers & Librand, surgindo a PriceWaterhouseCoopers”.

Há ainda outro ramo das empresas de consultoria globais que tem ganhado destaque nos últimos anos. Segundo Donadone (2001), Silva (2001) e Manzoni Neto (2007), as empresas de consultoria especializadas em *estratégia* despontaram no mercado, ao elaborarem estratégias de novas formas de estrutura organizacional e performance financeira para grandes empresas e para o Estado.

Para Manzoni Neto (2007), as consultorias de estratégia vêm ampliando seu papel na elaboração de Planos de intervenção territorial, fornecendo informações ao Estado, como por exemplo, a McKinsey&Company e a Booz Aleen & Hamilton, as maiores representantes desse setor.

Cabe ressaltar que, ainda que não estivesse diretamente ligada com as Accounting Firms, a importância da questão contábil para a estruturação das consultorias em estratégia foi fundamental. O exemplo mais emblemático é a trajetória da Mckinsey & Company. Sua origem se dá primeiramente, como empresa de auditoria, atuando na elaboração de análises de saúde financeira. Apenas num segundo momento é que ela se tornaria uma das maiores empresas de estratégia do mundo.

A separação entre as consultorias originárias das Accounting Firms, ou especializadas em estratégias, abre um espaço de diferenciação importante dentro do mercado de consultoria (DONADONE, 2011; SILVA, 2001). As empresas de estratégia estão relacionadas aos mais altos níveis dos serviços informacionais. Suas ações lidam com informações de grandes investimentos e de alta tecnologia, o que nos autoriza dizer que são empresas mais ligadas à lógica da globalização. O alargamento dos contextos da globalização, com o aprofundamento da divisão do trabalho, atinge também as empresas de informação alavancando as empresas de consultoria estratégica a um nível superior de serviços informacionais. O exemplo do crescimento da Mckinsey&Company demonstra o conteúdo dessa diferenciação.

O crescimento da Mckinsey&Company esteve associado à necessidade de reestruturação da produção nos países do centro da Europa, ancorada nas novas estratégias gerenciais de reconstrução do Pós-Guerra comandadas pelo Estado norte americano. No final dos anos de 1950, a firma de origem americana, instalou seu principal escritório mundial na Inglaterra para alavancar seu *status* mundial. Segundo Donadone (2011), a transferência de seus serviços deveu-se à ligação entre as corporações multinacionais americanas e inglesas – referente à origem das empresas e semelhanças da legislação sobre contabilidade dos países – e à difusão de multinacionais norte-americanas na Inglaterra.

Isto fez com essa consultoria atingisse um grande mercado, muito a frente das Accounting Firms. Segundo dados apresentados por Donadone (2011), durante a década de 1960, das 100 maiores empresas Inglesas, 32 haviam se apoiado em trabalhos de consultores, com o intuito de realizar mudanças na sua organização, sendo a Mckinsey&Company responsável por 22 destes trabalhos. Entre as empresas de grande representatividade, podem ser destacadas a ICI e a Dunlop.

Contata-se que a Inglaterra serviu, assim, de cabeça de ponte para a atuação da empresa no território europeu; como exemplo, a Mckinsey&Company iniciou suas atividades em Dusselg, na Alemanha, em 1964, e na França, em 1965, com a abertura do escritório de Paris (DONADONE, 2011).

O meio técnico-científico-informacional se constituiu nas últimas décadas – de 1970 em diante - em importante “catalisador” para as empresas de consultoria. A reestruturação produtiva associada às mudanças gerenciais e a ascendência da informação organizacional como mercadoria fundamental tornaram possível a difusão dessas empresas em nível global justamente por estarem associadas ao uso qualificado das informações.

“Como vimos, é aqui que se coloca um dos pontos principais de vinculação entre tecnologia informática e a mundialização, visto que tal controle está essencialmente nas mãos das grandes corporações e oligopólios, principais agentes da reestruturação produtiva” (WOLFF, 2005 p. 159).

Foram duas as vertentes fundamentais para esse desenvolvimento. Na primeira vertente, destaca-se o uso das empresas de consultoria para a reorganização das

corporações, sobretudo nos países subdesenvolvidos – onde se encontra um mercado ainda em expansão no começo da década de 1990. A dinâmica da reestruturação produtiva, inicialmente verificada na Europa e EUA – em conjunto com as mudanças gerenciais japonesas relacionadas ao toyotismo –, é o principal impulsionador do crescimento das consultorias, mas seu crescimento vertiginoso só se deu após sua entrada nos mercados subdesenvolvidos. Isso porque, ali as políticas neoliberais ainda estavam em seu período embrionário, configurando um amplo setor para o mercado corporativo dos consultores.

A política neoliberal de privatizações foi, então, o diapasão da entrada dessas empresas no comando de grandes setores estratégicos e lucrativos dos países subdesenvolvidos, com destaque para o caso brasileiro, que teve em toda a década de 1990 grandes setores estatais entregues às corporações.

Uma vez entregues ao capital, as empresas e setores antes estatais deveriam ser reorganizadas de acordo com os novos marcos da reestruturação produtiva. E para organizar essas mudanças as empresas de consultoria são requisitadas. Cumprindo função de diagnosticar o território, elas também incorporam o papel de planejar o território. O Estado brasileiro passa a terceirizar o planejamento às consultorias, ganha contorno um planejamento corporativo do território.

Como segunda vertente, temos a legitimação de uma lógica global de produção (e a produção global de uma ideologia) que impõe um modelo de funcionamento para as empresas. Ou seja, derivada das ações das empresas de consultoria, surge uma nova lógica, responsável por fornecer ideias e modelos sobre a gestão das empresas. O desenvolvimento desta nova lógica tem como berço universidades internacionais, sobretudo americanas. São teorias difundidas por “*gurus*” gerenciais internacionais e repassadas, de forma verticalizada, aos cursos de administração e engenharia das universidades brasileiras. Esses consultores são formados nas chamadas *business schools*. Para observar de onde provém o comando de suas ações relacionamos abaixo as dez principais escolas que formam os principais consultores.

Tabela 1 - Ranking Global das Business Schools - 2010		
Ranking	Nome da Escola	País
1	London Business School	Reino Unido
2	University of Pennsylvania: Wharton	E.U.A.
3	Harvard Business School	E.U.A.
4	Stanford University GSB	E.U.A.
5	Insead	França
6	Columbia Business School	E.U.A.
7	IE Business School	Espanha
8	MIT Sloan School of Management	E.U.A.
9	University of Chicago: Booth	E.U.A.
10	Hong Kong UST Business School	China

Fonte: FT.com Business School Rankings. **Auditado por KPMG em 2008, 2009 e 2010.** Entre os critérios usados pela consultoria na classificação estão o número de formandos que trabalham em consultorias e salários obtidos. Em destaque as escolas norte-americanas.

Observando a tabela, chama-nos a atenção que das dez maiores escolas do ranking, seis são norte-americanas. Se as grandes empresas de consultoria têm seus principais quadros extraídos dessas grandes escolas, chegamos à conclusão de que as consultorias são portadoras da lógica dos países centrais. Para as corporações e para os Estados atrelados à lógicas corporativas, a legitimidade dessas consultorias, é resultante justamente desse fato. Portadoras de uma lógica mais “qualificada”, dentro de uma estratégia de acumulação global, essas empresas repassam em todos os lugares sua lógica, derivada dos países centrais. Gestam-se nessas escolas os planos e projetos do novo planejamento, qualificado como estratégico.

Vainer (2007) destaca o papel das escolas dos consultores nas estratégias de planejamento,

“A senha dos novos tempos: planejamento estratégico. A adesão de Castells apenas ilustra um movimento intelectual que, ao longo dos anos 1990, conferiria à palavra *estratégia* e à expressão *planejamento estratégico* lugar de honra no jargão dos planejadores. Em um primeiro momento, Sun Tzu, Clausewitz e outros menos votados foram importados das escolas militares para as escolas de *business*, em primeiro lugar a escola-líder – a Harvard Business School. Em seguida, com os devidos cuidados e adaptações, foram conduzidos às escolas e práticas de planejamento regional e urbano” (VAINER, 2007 p. 18).

Destacamos ainda que a importância das mudanças gerenciais reside na necessidade de substituir o papel do gerente, já que esse era localizado e limitado. Entra em cena, assim, o consultor – amplo e internacional. É o que evidencia Donadone (*apud* TEIXEIRA, 2010), segundo ele, “*Percebi o por que se precisava da consultoria. Porque apareciam um tipo de agente que era o portador dessa lógica, o porta-voz dessa lógica de difusão, pois quem escrevia sobre as novidades gerenciais e organizacionais era o consultor, então você percebia que eles eram produtores de uma pauta (...) quando comecei a trabalhar com o Robert Conh¹⁰ eu fui aprofundando o estudo sobre teoria das organizações e a ideia que os consultores eram produtores de uma nova lógica, chamamos isso de “questão da centralidade e fronteiras das empresas” (...) Ai está o central, quando a empresa se reestrutura o consultor é o portador da nova lógica*”

Podemos dizer que nesse ponto estão as articulações de objetos e ações que conformam o novo espaço geográfico. De um lado, as mudanças no conjunto de técnicas de produção; do outro, e de forma imbricada, as ações dessas empresas de consultoria, sintetizada em ideologias, discursos e normas. Essa também é a “*cara*” da globalização com seus novos conteúdos. A experiência de atuação em vários países credenciam essas empresas para serem difusoras das ideologias e tecnologias da globalização.

Dentre as empresas de consultoria no mundo, destaca-se o fato de todas terem escritórios no Brasil. Mais: chama à atenção a vasta história de atuação no país. É o que atesta Medeiros (2005, p. 15),

“Em razão da chegada dos investidores estrangeiros, conforme citado acima, as firmas de auditoria provenientes dos países onde as bases do capitalismo já estavam sedimentadas (Estados Unidos da América do Norte e Inglaterra), abriram filiais no Brasil, logo nas primeiras décadas do século XX. Assim, a firma antecessora da atual multinacional Deloitte Touche Tohmatsu abriu seu primeiro escritório em solo brasileiro em 1911, na cidade do Rio de Janeiro (RJ), e um segundo na cidade de Recife (PE), em 1917. A Price Waterhouse & Peat Marwick chegou ao Brasil em 1915. Anos depois, ingressaram no país, a Arthur Andersen (1957) e a Artur & Young (1959), antecessora da atual Ernst & Young”

O quadro a seguir mostra as principais empresas de consultoria com atuação no Brasil e sua presença no mundo.

¹⁰ Pesquisadores da temática das teorias das organizações desse departamento da Universidade de Berkeley – Califórnia.

TABELA 2 - RELAÇÃO GERAL DE ALGUMAS EMPRESAS DE CONSULTORIA DE GRANDE PORTE ATUANTES NO BRASIL - 2011

Empresa	Fundação	Escritórios Brasil	Países	Atividades de consultoria
KPMG (Klynveld, Peat, Marwick e Goerdeler)	1987	30	140	Serviços Financeiros, Mercados Industriais, Mercados de Consumo, Informação, Comunicação & Entretenimento, Auditoria e Legislação Tributária
Accenture - Management Consulting, Technology and Outsourcing	1989	7	49	Aeroespacial, Aviação, Automotivo, Química, Comunicação, Mercado de Consumo, Tecnologia em Eletrônicos, Energia, Serviços financeiros, Serviços e regulação governamentais, Minérios, Inovações, Transporte Público e Turismo.
PriceWaterHouseCoopers	1998	17	153	Sustentabilidade empresarial, Gestão de riscos corporativos, Fusões, aquisições e reestruturações organizacionais, Melhoria de processos e desempenho, Terceirização. Auditoria, Consultoria Tributária, Instituições Financeiras, Produtos Industriais e Consumo, Serviços Governamentais, Tecnologias da Informação, Comunicação e entretenimento.
Ernst & Young	1989	12	150	Auditoria, Acessoria tributária, Capital Humano, Gestão Contábil e financeira, Serviços atuariais, Serviços Industriais, Produtos de Consumo, Tecnologia e Comunicação
Bozz Allen & Hamilton	-	3	>100	Aeroespacial, Aviação, Automotivo, Química, Comunicação, Mercado de Consumo, Tecnologia em Eletrônicos, Energia, Serviços financeiros, Serviços e regulação governamentais, Minérios, Inovações, Estratégias Militares, Fármacos e Medicina, Meio ambiente, Estratégias empresariais e Serviços Governamentais.
Mackinsey Consultoria	1988	2	45	Indústria automotiva, Banco e Seguradoras, Química, Energia e Gás, Tecnologia, Metalurgia e Mineradoras, Petróleo, Fármacos e Medicina, telecomunicações, viagens, logística e finanças corporativas.
Deloitte Touche Tohmatsu	1911	13	155	Auditoria, Consultoria atuarial, Consultoria em gestão de riscos empresariais, gestão de capital humano, consultoria empresarial, consultoria tributária, finanças corporativas, Manufatura, Recursos Globais, serviços financeiros, Tecnologia, mídia e telecomunicações, Turismo, hotelaria e entretenimento, varejo e bens de consumo
Boucinhas & Campos	1947	7		Auditoria, Contagem de estoques, Consultorias e soluções de Gestão, Consultoria Tributária, Saúde, Terceirização e Treinamento.

Fonte: Silva (2001). Atualizado a partir dos sítios virtuais das empresas em 2011.

Analisando a tabela, confirma-se o que diversos autores (SILVA, 2001; DONADONE, 2003; MANZONI NETO e SILVA, 2007; MANZONI NETO, 2007; FARIAS, 2008; SILVA, 2009; entre outros) têm destacado: a importância dessas empresas como fundamentais ao *modos operandi* do mercado capitalista atual . Empresas como a KPMG, PricewaterHouseCoopers e Ernest Young têm presença em mais de 150 países no mundo, suas articulações globais destacam-se por conta disso. A rede de escritório no Brasil também revela as características do setor, com todas as empresas mantendo uma rede relativamente densa no território nacional, com exceção das empresas de serviços estratégicos¹¹. Soma-se a isto a enorme diversidade de setores atendidos pelos serviços dessas consultorias, o que nos autoriza dizer que nenhum setor da economia opera hoje sem assessoria dessas grandes empresas.

Mencionamos, anteriormente, que, a atuação das empresas de consultoria no Brasil não é recente. Entretanto, somente nas últimas décadas elas ganharam peso nas articulações do mercado nacional-internacional, visto que tal processo também acompanhou e subsidiou a financeirização da economia, as privatizações e o planejamento territorial. Ao analisar o crescimento dessas empresas é possível levantar a hipótese de seu faturamento estar relacionado à sua inserção nos países subdesenvolvidos, já que essas empresas passam a atuar no *novo planejamento* corporativo (MANZONI NETO e SILVA, 2007), pautado pelas lógicas da inserção competitiva no mercado global. Vejamos o crescimento dessas empresas no período de 1996 a 2009.

¹¹ Veremos que as empresas de consultoria estratégicas não contam com diversos escritórios em sua rede. Isto porque seus serviços estão associados aos usos estratégicos das empresas no território.

Tabela 3 - Comparativo de Receitas das Quatro Principais Consultorias do Mundo em 1996/2009

Consultorias em 1996			Consultorias em 2009		
Empresas	Receitas	Funcionários	Empresas	Receitas	Funcionários
Andersen Consulting	\$ 5.3bl	45.000	Pricewaterhouse Coopers	\$26.2bl	163.000
Ernst & Young	\$3.5bl	11.200	Delloitte	\$26.bl	169.000
Coopers & Lybrand	\$ 2.9bl	9.000	Ernst & Young	\$21.4bl	144.441
Mckinsei & Co	\$2.9bl	3.900	KPMG	\$22.7bl	135.000

Elaborado a partir de DONADONE (2003) e PWC Global Anual Review (2009)

Nota-se que, em 14 anos, o crescimento do setor foi vertiginoso. O rendimento da empresa mais lucrativa em 2009 é cinco vezes maior que a primeira colocada em 1996, o que atesta o crescimento da demanda por serviços de consultoria durante o período neoliberal. Os valores envolvidos também são reveladores. As somas nesse tipo de serviço colocam as empresas de consultoria entre as mais lucrativas corporações. Note-se, ainda, que o crescimento da quantidade de funcionário que essas empresas obtiveram também atesta a chegada desse novo grupo de “gerentes” da produção capitalista na época da globalização.

Ainda sobre os dados, se comparadas as receitas e o número de funcionários, as quatro maiores empresas atingem um crescimento acima de 300% em renda e em número de funcionários no período. A tabela a seguir abarca apenas o rendimento dessas empresas em conjunto durante a década de 1990.

Tabela 4 - Mercado Mundial de Consultoria na década de 1990	
Ano	Receita
1990	\$ 22 bl
1993	\$ 31 bl
1994	\$ 34 bl
1995	\$ 40 bl
1996	\$ 64 bl
1998	\$ 84 bl
2000	\$ 100 bl

Fonte: Sistematizado a partir de Donadone (2002)

Analisando o crescimento da receita do conjunto das consultorias da década de 1990, parece ser evidente que há uma intrínseca relação entre as empresas de consultoria e às privatizações nos países subdesenvolvidos. Chamadas a gerenciar as privatizações e substituir o Estado no planejamento territorial, essas empresas administram setores e segmentos a custos bilionários. Observe, a seguir, o levantamento feito em nossas pesquisas, das empresas que no Brasil são clientes de uma integrante da “big four”, a Pricewaterhousecoopers¹².

¹² A PriceWaterHouseCoopers nasceu da fusão entre a *Pricewaterhouse* e a *Coopers & Lybrand*, ambas com atuação importante no Brasil desde a década de 1980. Essas duas grandes empresas foram responsáveis por importantes contratos no país. Em 1993, a *Coopers & Lybrand* foi contratada pelo BNDES como empresa responsável para organizar a auditoria e o processo de privatização do setor de energia elétrica no Brasil (Plano RE-SEB – Projeto de Reestruturação do Setor Elétrico Brasileiro). O projeto foi o responsável por concretizar a privatização do setor em 1997 sob uma lógica clara: “implementar a concorrência num setor monopolizado pelo Estado e controlado pela holding (estatal) Eletrobrás” (ANTAS JR, 2005, p.210). O estudo aprofundado desse processo pode ser verificado em Teixeira e Silva (2011).

Tabela 5 - Empresas Clientes da PWC no Brasil em 2011

Agrobusiness	BRASILAGRO CIA BRAS. DE PROP. AGRICOLAS, FERTILIZANTES FOSFATADOS S.A., FOSFERTIL - FERTILIZANTES HERINGER SA, CIA BRAS DE AGROPEC – COBRAPE,
Automotivo/Aéreo e Logística	MARCOPOLO SA, TRIP LINHAS AEREAS S/A, TAM S.A, CONCESSIONÁRIA ROTA DAS BANDEIRAS S/A, TEGMA GESTÃO LOGÍSTICA AS
Celulose	ARAUCÁRIA PARTICIPAÇÕES SA, SANTHER FAB. DE PAPEL SANTA THEREZINHA AS
Comunicação e Informação	TELEMAR PARTICIPAÇÕES SA, 202 PARTICIPAÇÕES S/A, AGV HOLDING S/A
Consumo e Varejo	IGUATEMI EMPRESA DE SHOPPING CENTERS S/A, IND AZULEJOS BAHIA SA, LOJAS RENNER SA, SHOPPING CENTER TACARUNA SA, SDV ADM-DE SHOPPING CENTERS SA, SOUZA CRUZ SA, BR MALLS PARTICIPAÇÕES S.A, CSU CARDSYSTEM S/A, GBARBOSA HOLDING S/A, KROTON EDUCACIONAL S.A, MULTIPLUS SA, PARAMOUNT TEXTEIS INDUSTRIA E COMERCIO S/A, COMPANHIA DE FIAÇÃO E TECIDOS SANTO ANTONIO,
Engenharia de Construção	CP CIMENTO E PARTICIPAÇÕES S/A, EVEN CONSTRUTORA E INCORPORADORA S/A JOAO FORTES ENGENHARIA SA, MILLS ESTRUTURAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA S/A, DURATEX S.A
Farmacêutico	DROGASIL SA, LAB. AMERICANO DE FARMACOTERAPIA SA, LAB. AMERICANO DE FARMACOTERAPIA SA, RAIA SA, HYPERMARCAS S/A,
Financeiro	BANCO BRADESCO SA, BANCO INDUSVAL SA, BANCO MERCANTIL BRASIL SA, BCO MERCANTIL INVS SABM&F BOVESPA S/A - BOLSA DE VALORES, MERCADORIAS E FUTUROS, BRADESCO LEASING S.A., BRB-BANCO DE BRASILIA SA BRAZILIAN FINANCE & REAL ESTATE S.A. ITAÚ UNIBANCO HOLDING S.A., ITAÚSA - INVESTIMENTOS ITAÚ S.A., ITAUSEG PARTICIPAÇÕES SA, ITAUTEC S.A. - GRUPO ITAUTEC, REDECARD S/A, BFB LEASING S.A ARRENDAMENTO MERCANTIL, BMG LEASING S.A. ARREND. MERCANTIL, BRZ INVESTIMENTOS S/A, DHB IND E COMERCIO SA, DIBENS LEASING S.A, GRV SOLUTIONS SA, HABITASEC SECURITIZADORA, INVESTIMENTOS BEMGE S.A, MERCANTIL DO BR FINC SA CFI, MERCANTIL DO BRASIL LEASING SA, MULTICHEM TRUST SA, PORTO SEGURO SA, PROLAN SOLUÇÕES INTEGRADAS S/A, SAFRA COMPANHIA SECURITIZADORA DE CREDITOS IMOBILIARIOS, SAFRA LEASING SA ARRENDAMENTO MERCANTIL, SAFRA LEASING SA ARRENDAMENTO MERCANTIL, SERASA S/A.
Governo	Não há dados de serviços governamentais na CVM
Mineração e Metais	USINAS SIDERURGICAS DE MINAS GERAIS SA, VALE S.A., LITEL PARTICIPACOES SA, MAGNESITA REFRATARIOS S.A,
Petróleo e Gás	QUATTOR PETROQUÍMICA S.A, PETROQUÍMICAS S/A, WHITE MARTINS GASES INDUSTRIAIS DO NORTE S/A, GEC PARTICIPAÇÕES SA, UNIPAR - UNIAO DE INDÚSTRIAS PETROQUÍMICAS
Químico	COMPANHIA PROVIDENCIA IND E COMERCIO, DIXIE TOGA SA, MILLENNIUM INORGANIC CHEMICALS DO BRASIL,
Elétrico e Utilidade Pública	DUKE ENERGY INT GERAÇÃO PARANAPANEMA SA, ELETROBRÁS PARTICIPAÇÕES S.A. - ELETROPAR, ENERGIPAR CAPTAÇÃO SA,CENTRAIS ELETRICAS BRASILEIRAS SA, CIA HIDRO ELÉTRICA DO SÃO FRANCISCO, CIA SANEAMENTO BÁSICO ESTADO SÃO PAULO, ITA ENERGETICA S/A, MACHADINHO ENERGÉTICA SA, SERRA DO FACÃO PARTICIPAÇÕES SA, TEMPO PARTICIPAÇÕES S/A,

Fonte: Comissão de Valores Mobiliários, 2011

Entre os clientes da PWC estão quase todas as maiores empresas em atividade no globo, com destaque para Ford Motor Company, Chevron Texaco e IBM, como grandes corporações globais internacionais e as brasileiras (privatizadas) Vale do Rio Doce e Eletrobrás. As relações corporativas dessas empresas são diversas e poderosas e por isso são capazes de operacionalizar os sistemas técnicos e suas normas para articular suas ações.

1.3 A lógica territorial das empresas e o território corporativo e fragmentado

A ampliação das articulações das empresas de consultoria no território brasileiro deu-se, por um lado, via Estado, nas privatizações dos grandes sistemas de engenharia. Por outro lado, deu-se a inserção de seus serviços nas corporações de alta tecnologia demandadas por serviços de estratégias ligados ao circuito superior da economia urbana (SANTOS, 2007a).

Para desenvolver um *know-how* que as credenciasse a participar dessas atividades, essas empresas tiveram que acumular um vasto conhecimento sobre o território. Para isso, instalaram seus escritórios nas melhores localizações do território, haja vista que o espaço geográfico é formado por objetos cuja localização define seu poder de articulação.

Cada empresa, cada ramo da produção, organiza, paralelamente, uma lógica territorial. A distribuição no território dos segmentos e escritórios das empresas conforma uma topologia reveladora de suas ações no espaço. “Por conseguinte, o uso desses pontos do território nacional é submetido a uma lógica que, por intermédio de uma empresa global, acaba sendo uma lógica global” (SANTOS e SILVEIRA, 2001 p. 293). Identificar a topologia dos escritórios das consultorias revela a lógica de localização e os usos corporativos das empresas globais. As empresas que buscam assumir o papel de comando no território devem buscar instalar-se em porções territoriais que sejam condizentes com seus objetivos. Por isso, buscam espaços em que podem distribuir e comandar suas ações. Ao se instalar na formação socioespacial brasileira essas empresas articularam redes de escritórios nas cidades mais bem equipadas da rede urbana.

A formação da rede urbana brasileira esta associada à heterogeneidade da formação socioespacial brasileira. Essa origem da formação territorial brasileira é debatida por vários autores e sustenta grandes polêmicas. Destacamos aqui a visão sustentada por Brandão (2005).

Segundo o autor, a organização do território brasileiro é decorrente das relações de produção e de sua interação com a organização espacial. As relações capitalistas são intrinsecamente concentradoras e excludentes. Ao mesmo tempo em que incorpora novos setores à lógica da acumulação o capital concentra e centraliza os meios de produção.

Essa tendência, quando observada a partir de uma análise do espaço, revela que ao mesmo tempo em que o capital expande suas fronteiras, incorporando novos territórios, concentra e centraliza espacialmente os meios de produção e de decisão das ações (BRANDÃO, 2005). A decorrência desse processo é a formação de um território corporativo (já que são as grandes corporações capitalistas que comandam as ações) e fragmentado (já que concentra zonas de densidade criando, ao mesmo tempo, enormes porções de territórios rarefeitos das benesses das modernizações). Esse processo, porém, não ocorre de forma desorganizada ou casual. Pelo contrário, é fruto de coalizações políticas e processos econômicos planejados e depurados no processo de formação territorial.

As materialidades, assim fragmentadas, entram nas estratégias das empresas de consultoria quando instalam seus escritórios, aproveitando-se e aprofundando a fragmentação do território brasileiro.

Buscamos, então, estabelecer as relações entre os escritórios das principais empresas de consultoria e sua ligação com a rede de cidades no Brasil. Levantamos a hipótese de uma relação estreita, e não casual, entre a localização dos escritórios das empresas e o nós mais dinâmicos (e articuladores) da rede urbana. Isso porque, estes lugares configurar-se-iam como espaços privilegiados para conformação e comando dos círculos de cooperação no território.

A fim de aprofundar essas questões, e demonstrar como as empresas de consultoria escolhem, criteriosamente, os lugares onde se instalam para exercer comando no território, tomaremos por base a análise das Regiões de Influências de Cidades (REGIC) do IBGE, de 2008. Mas, antes de prosseguirmos, devemos destacar que o estudo da rede urbana para a análise das articulações das empresas e do Estado no território tem sido negligenciado nos estudos geográficos mais recentes. Mesmo na economia regional, que desenvolveu inúmeros estudos nesse sentido, a análise da rede urbana também tem perdido relevância.

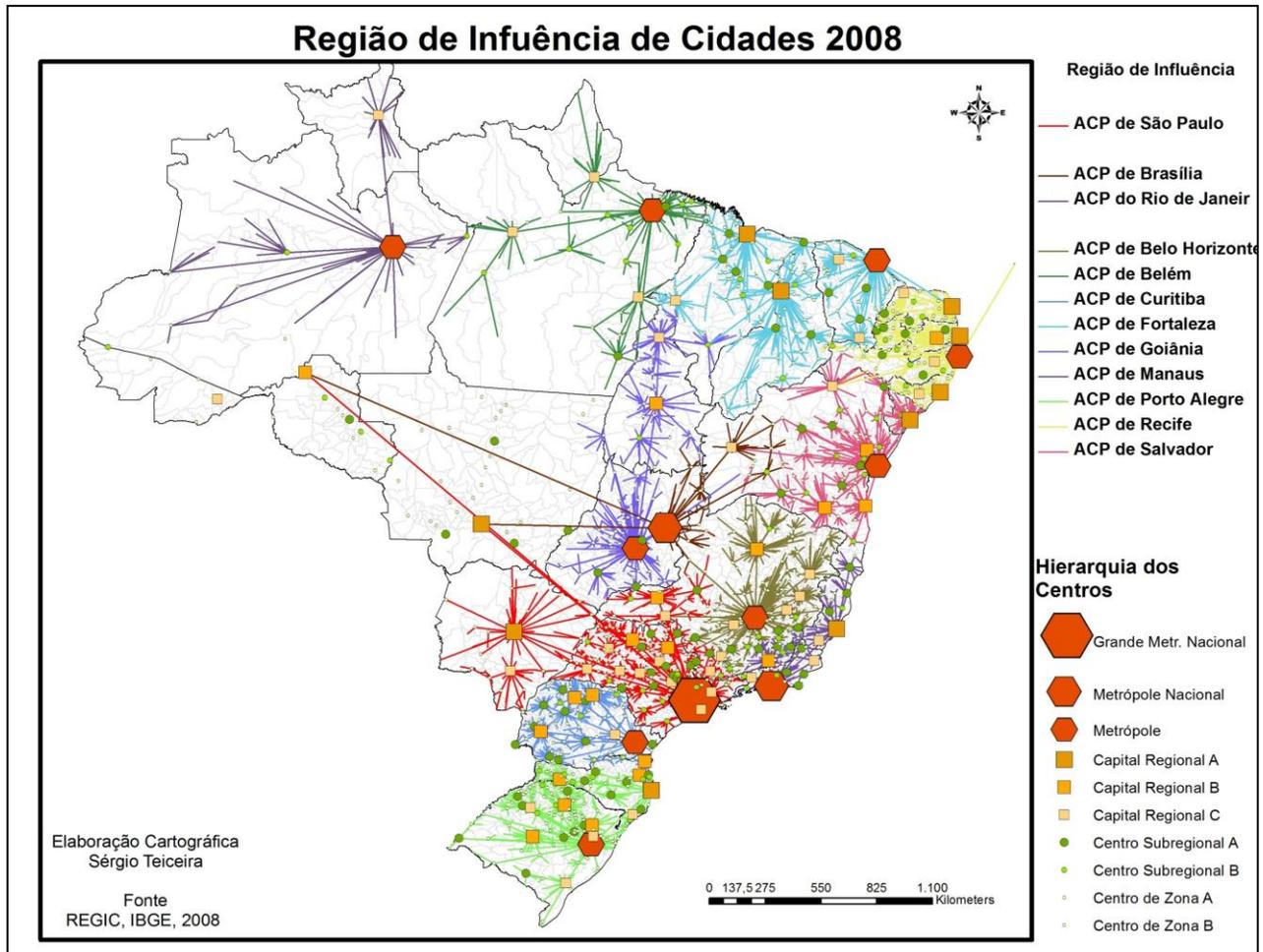
1.4 Topologia dos Escritórios de Consultoria e os Centros de Gestão do Território

Os escritórios das empresas de consultoria operam em centros de grande influência regional e nacional, justamente os *centros de gestão do território* nacional. Entendemos, conforme Corrêa (1992), por gestão do território o conjunto de práticas que visa, no plano imediato, o controle e organização de formas espaciais e suas determinações sociais e econômicas¹³.

Corporativa e fragmentada, a rede urbana brasileira se desenvolveu com cidades e metrópoles polarizadoras, com destaque para a cidade de São Paulo. É importante ressaltar que as grandes metrópoles são aqui tidas como categorização de sua posição na rede urbana; a metropolização corresponde a uma hierarquização do espaço, na qual há um centro que administra e gere as funções do território, por meio de sua densidade e poder de gestão (EGLER, 2002). No caso do Brasil, a cidade de São Paulo ocupa a mais elevada posição dessa hierarquia.

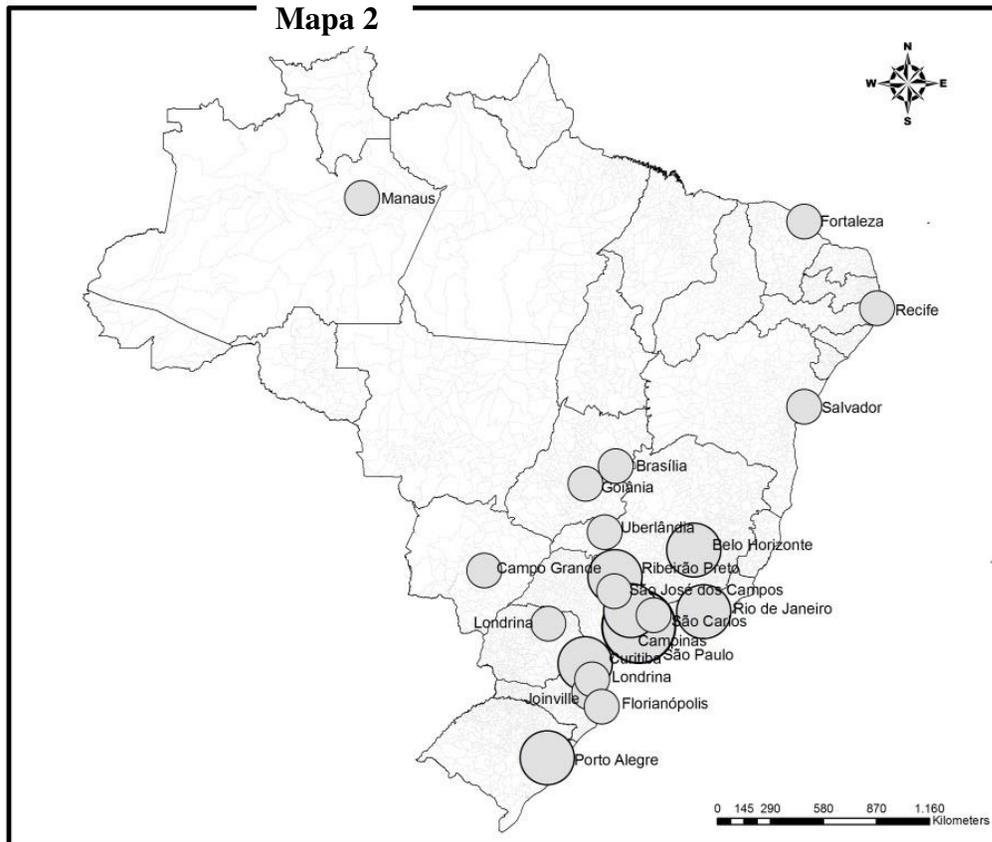
¹³ “Trata-se da criação e controle das formas espaciais, suas funções e distribuição espacial, assim como de determinados processos, como concentração e dispersão espacial, que conformam a organização do espaço em sua origem e dinâmica. Em última instância, a gestão do território constitui poderoso meio que visa, através da organização espacial, a viabilizar a existência e a reprodução da sociedade” (CORRÊA, 1992 p. 115).

Mapa 1 – Região de Influência de Cidades - 2008

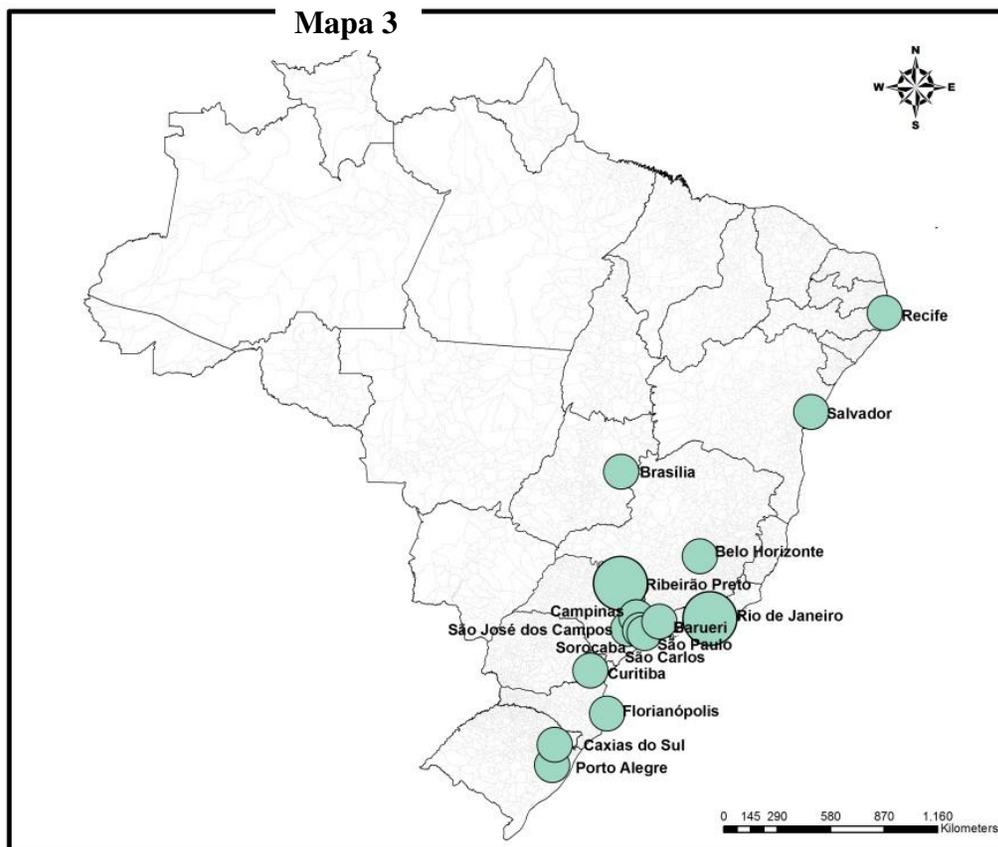


Para demonstrar a topologia da rede de escritórios de consultoria no Brasil, levantamos a localização das principais empresas no território brasileiro, sejam as *big four* e as empresas de estratégia. Chegamos ao total de 83 escritórios de consultoria distribuídas de forma desigual no território ancorado nos nós da rede urbana.

Escritório KPMG no Brasil 2012

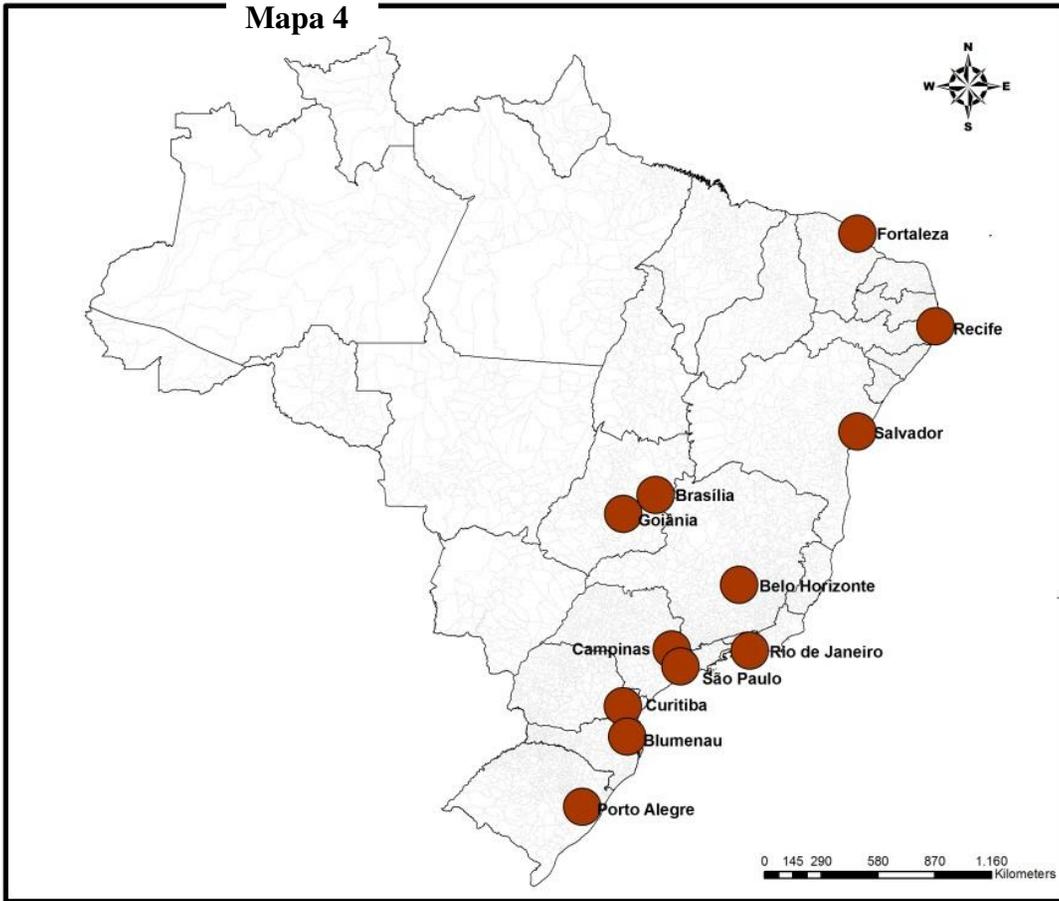


Escritório PWC no Brasil 2012



Escritórios Ernest Young no Brasil 2012

Mapa 4



Número de Escritórios

Ernest_Young

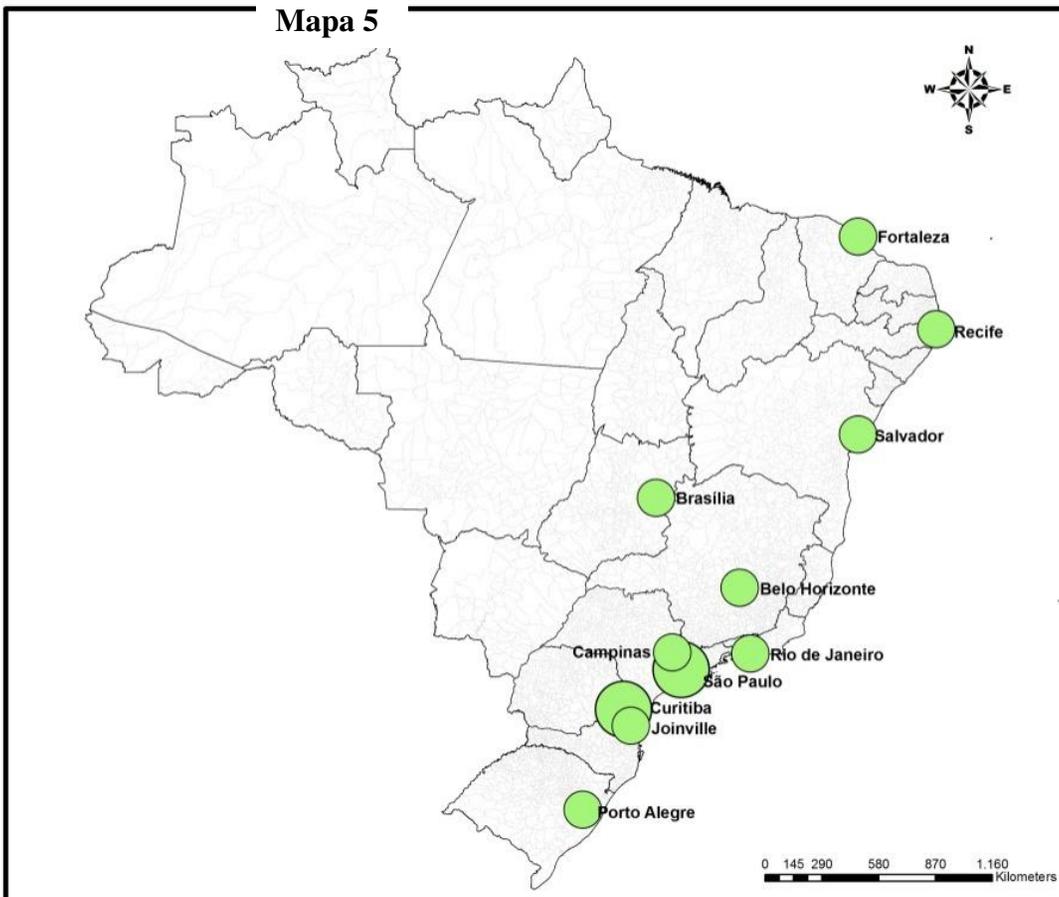


Elaboração Cartográfica
Sérgio Teixeira

Fonte: www.ey.com/Br/pt

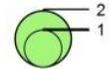
Escritórios Deloitte no Brasil 2012

Mapa 5



Número de Escritórios

Deloitte



Elaboração Cartográfica
Sérgio Teixeira

Fonte: www.deloitte.com.br

A metrópole paulistana tem grande importância dentro das redes globais de informação. Isso porque, nela se verifica não só o crescimento de redes informacionais, mas também o adensamento e complexificação destas. É nela, também, que se dá a instalação de novas corporações, responsáveis pela produção de informações organizadas e disseminadas globalmente em pontos estratégicos da rede mundial de cidades. Conforme a análise dos mapas, todas as grandes empresas de consultoria têm escritórios na cidade de São Paulo. Do total de 83 escritórios das grandes empresas de consultoria 12 estão instaladas na cidade de São Paulo.

Tabela 6 -Escritórios de Consultoria por Cidades - 2013

Cidades	Escritórios
São Paulo	12
Rio de Janeiro	9
Curitiba	7
Belo Horizonte	6
Brasília	5
Porto Alegre	5
Recife	4
Salvador	4
Fortaleza	3

Dados levantados dos sítios virtuais das empresas de consultoria em 2013

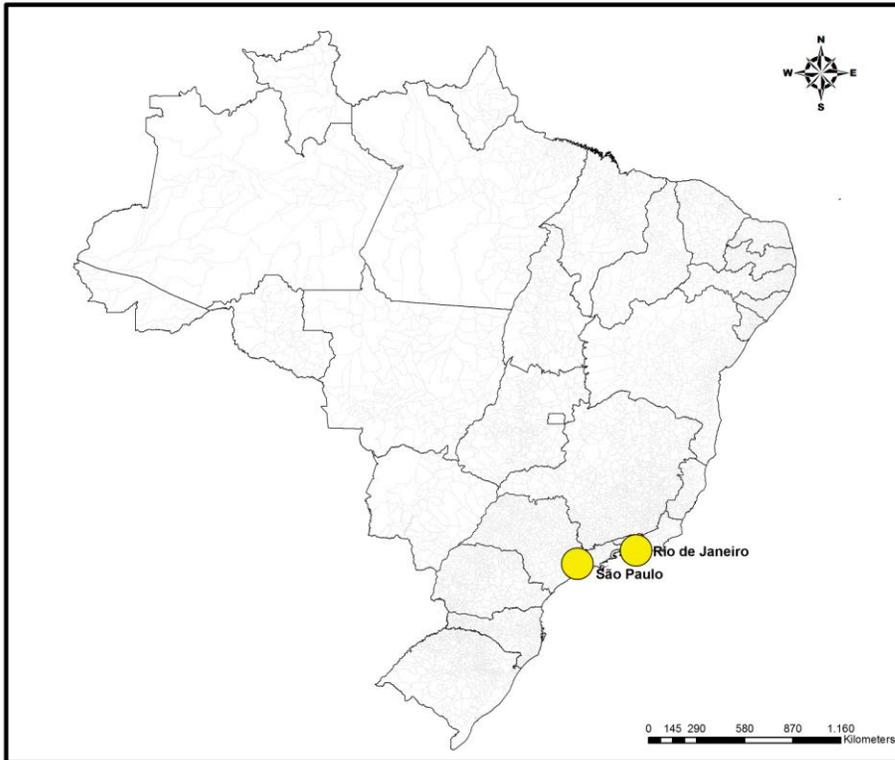
Os escritórios instalados na cidade têm a função de regulação dos eventos da globalização no território brasileiro. Ressaltamos, ainda, que São Paulo agora comanda o território por também acolher, produzir, coordenar e distribuir informações corporativas e estratégicas não encontradas em outros nós da rede urbana no território (TEIXEIRA e SILVA, 2011). Segundo Lencioni (2004, p. 70), assistimos a um processo de desconcentração da indústria paulista para outras regiões ao passo que se concentram, cada vez mais, atividades relacionadas à informação e à indústria de alta tecnologia na cidade. Assim, a autora afirma,

“trata-se de um processo de expansão da concentração, de um processo de desconcentração territorial da indústria da região metropolitana, no qual a cidade de São Paulo assume, afirma e desenvolve sua centralidade, se inserindo como um nó da rede mundial de cidades globais” (LENCIONI, 2004 p. 70).

Aprofunda-se, portanto, o papel de centro de gestão de São Paulo carregando “um alto coeficiente de concentração, a exemplo da concentração de trabalho qualificado, de serviços produtivos, ou seja, daqueles serviços voltados as atendimento às empresas” (LENCIONI, 2008 p. 9). Instalam-se escritórios das maiores empresas de informação nas áreas contíguas de expansão do meio técnico-científico, tornado agora também informacional. “Voltada essencialmente à solução dos problemas das grandes firmas” (SANTOS, 1990 p. 96), a metrópole torna-se receptáculo dos interesses das corporações que exercem, por seu vasto conhecimento sobre o território, um grande poder articulador. Dessa maneira, sobressaem as empresas de consultoria por conterem um domínio dessa informação que se traduz em um domínio de “poder sobre o espaço” (RAFFESTIN 1993, p. 209).

Analisando o papel de São Paulo, temos, novamente, a possibilidade de evidenciar o aprofundamento da divisão do trabalho entre as empresas de consultoria do ramo de *Accounting Firms* e as consultorias especializadas em estratégia. Tendo sua origem relacionada a serviços de auditoria, as *Accounting Firms* devem estar dispersas pelo território. Ainda que posicionadas nas cidades de alto nível na hierarquia urbana, elas devem ter uma grande rede de articulação. Já as empresas de informação estratégica, não necessitam de uma estrutura territorial dispersa, haja vista, que, como portadoras de serviços de informações de mais alto nível, mais corporativas e globalizantes, podem localizar seus escritórios no principal nó da rede e articular suas ações em todo o território. O meio técnico-científico-informacional, ainda que seletivo, espria sua lógica por todo o território a partir de pontos de maior densidade técnica, algo que podemos notar, a título de exemplificação, com o mapeamento dos escritórios da BozzAllen e Haminton e da Mckinsey&Company.

Escritórios Bozz Allen & Haminton no Brasil 2012



Número de Escritórios

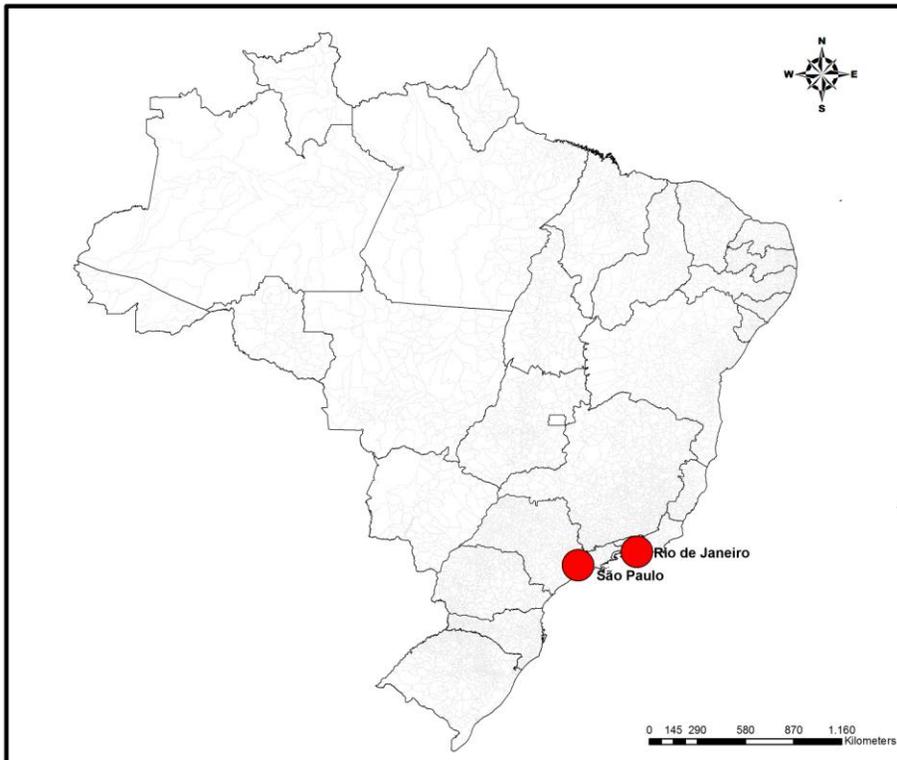
Bozz_Allen



Elaboração Cartográfica
Sérgio Teixeira

Fonte: www.bozallen.com

Escritórios Mckinsey&Company no Brasil 2012



Número de Escritórios

Mckinsey_C



Elaboração Cartográfica
Sérgio Teixeira

Fonte: www.mckinsey.com

Nos mapas 7 e 8 nota-se que as empresas de consultoria em estratégia têm escritórios apenas em São Paulo e Rio de Janeiro, as duas cidades de maior nível hierárquico de rede e, por isso, aquelas que apresentam maiores densidades técnicas e informacional. Ou seja, essas consultorias escolhem esses pontos, pois eles são portadores dos serviços mais importantes do período e podem difundir suas ações para todo o território.

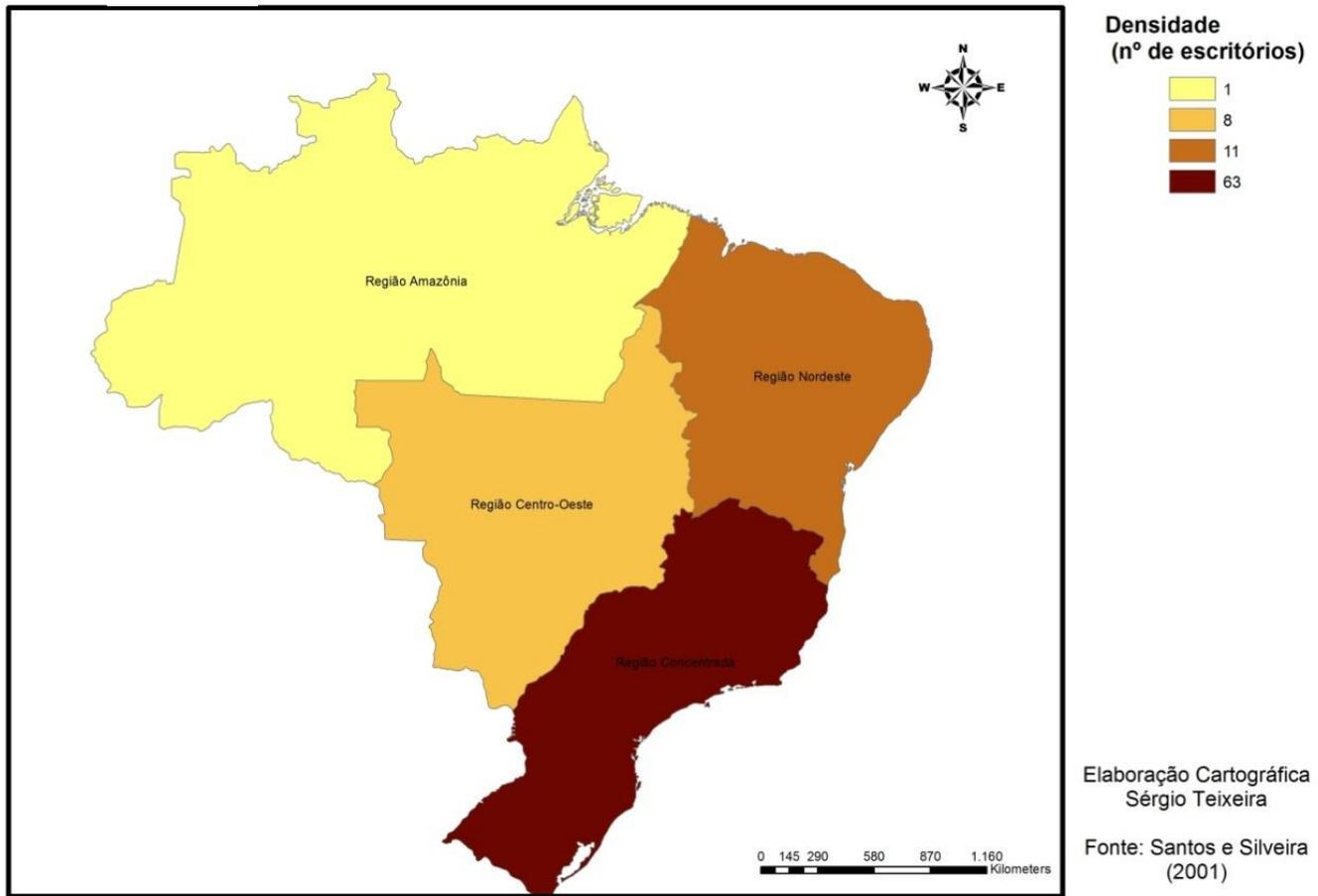
“Como em todas as épocas, o novo não é difundido de maneira generalizada e total. Mas, os objetos técnico-científicos-informacionais conhecem uma difusão mais generalizada e mais rápida do que as precedentes famílias de objetos. Por outro lado, sua presença, ainda que pontual, marca a totalidade do espaço” (SANTOS, 1999 p. 194).

Portanto, para articular uma *solidariedade organizacional*¹⁴ em círculos de informação entre as empresas e o Estado no processo geral de produção, as grandes empresas de consultoria devem estar localizadas nos melhores pontos das redes, em seus nós mais dinâmicos. Destaca-se também o papel da *Região Concentrada*¹⁵ do país, que abriga, além de um importante e dinâmico conjunto metropolitano, um processo de especializações regionais produtivas envolvendo cidades de vários portes. Essa região assistiu, nos últimos anos, uma maior especialização nas funções de gestão da informação. Para exemplificar o exposto, cumpre notar que dos 83 escritórios das grandes empresas globais de consultoria instaladas no Brasil, 63 estão instalados na região concentrada evidenciando o comando dessa região.

14 Segundo Santos (1999 p. 226), “as regiões existem porque sobre elas se impõem arranjos organizacionais, criadores de uma coesão organizacional baseada em racionalidades de origens distantes, mas que se tornam um dos fundamentos da sua existência e definição”.

¹⁵ Essa denominação – Região Concentrada – foi introduzida na literatura geográfica com as pesquisas dirigidas por Milton Santos e Ana Clara Torres Ribeiro em 1979. Essa região é constituída pelos estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e pedaços do Centro-Oeste. Sua gênese deve-se à consolidação da base técnica, presente nessas regiões, sobretudo, da economia cafeeira e do investimento do Estado em infraestruturas às empresas, sobretudo na região circunvizinha a São Paulo e ao incremento de objetos técnicos informacionais. Uma densidade demográfica, por sua vez, impulsiona também a divisão do trabalho e a especialização dessas áreas, que concentram cada vez mais incrementos materiais e imateriais à produção globalizada.

Mapa 8 Densidade de escritórios de consultoria no Brasil 2012



Portanto, a concentração dos serviços do circuito superior da economia urbana na cidade de São Paulo é fruto do seu papel de comando e de sua localização na região mais densa e concentrada do Brasil. A capital paulista firma-se, assim, como a cidade polarizadora das empresas globais. E, como ressalta Silva (2001),

“São Paulo ascende à categoria de Metrópole Onipresente: é o centro incontestado de decisões do país, pois concentra a maior parcela das sedes de empresas, é a primeira praça financeira, conta com sofisticado equipamento terciário e, como veremos, é agora o principal pólo produtor de informação, responsável pelo alargamento dos contextos da globalização na formação socioespacial brasileira” (SILVA, 2001 p. 62).

Ou seja, é como nó principal da rede urbana brasileira que a metrópole paulistana se insere e concentra o maior número de empresas e corporações.

No entanto, deve estar claro que não falamos de quaisquer empresas. Isso porque, como lembram diversos autores (CANO, 2007; BRANDÃO, 2007; LENCIONI, 2004; entre outros), o aprofundamento na divisão territorial do trabalho dos últimos anos expandiu as áreas industriais para o interior, desconcentrando a indústria da cidade de São Paulo. Mas, se é verdade que São Paulo perde as plantas físicas industriais, nem por isso as deixa de comandar. Pois coube justamente à cidade assumir as funções de comando na nova divisão do trabalho. É esse processo que vai influenciar todo o restante da rede urbana, já que as indústrias passam a ocupar outras cidades da rede, mas ainda assim, são polarizadas por São Paulo.

Segundo Moreira (2004), as cidades que mais vão receber essas empresas no Estado de São Paulo são Campinas, São Carlos e São José dos Campos, conformando um adensamento complexo regional comandado por São Paulo.

Tabela 7 - Empresas de Consultoria (municípios selecionados) 2013				
Município	Big Four			
	PWC	KPMG	Ernst & Young	Delloite
Campinas	1	2	1	1
São José dos Campos	1	1	0	0
São Carlos	0	1	0	0

Fonte: Sítio Virtual das empresas consultado em 1/08/2013

De fato, essas cidades contam com a presença de pelo menos um escritório das big four, com destaque para Campinas, que conta com escritórios de todas elas. Fato este, mais marcado por um aprofundamento, do que por uma novidade. Afinal de contas, o interior paulista não era totalmente desprovido de indústrias.

“Dizemos que a indústria paulista não é mais a mesma desde a década de 1970 porque sua indústria perde posição em relação ao restante do País e porque o interior paulista, em relação ao território brasileiro, passa a assumir a segunda posição em termos de pujança industrial (...) Convém lembrar que na década de 20, 30% da produção industrial paulista provinha do interior, sobretudo das

regiões de Campinas e Sorocaba indicando que nessas regiões a indústria já se fazia presente de forma significativa” (LENCIONI, 2004 p. 69),

Os principais escritórios das empresas de consultoria têm seus escritórios localizados nas cidades com mais altos níveis da hierarquia da rede de urbana tendo o comando subordinado por São Paulo. A metrópole paulistana é, portanto, a cidade com maiores conexões da rede urbana brasileira¹⁶, tornando-se central para as empresas, sobretudo as que trabalham com gestão, como é o caso exemplar as empresas de consultoria.

Fazendo uso da noção de pontos luminosos no território, elaborada Santos (2008), se as cidades situadas como polarizadoras na rede de cidades compõe uma constelação de pontos luminosos, São Paulo afirma-se como um verdadeiro clarão no território.

16 Mantém conexões com São Paulo: Campinas, Campo Grande e Cuiabá (Capitais regionais A); São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Uberlândia e Porto Velho (Capitais regionais B); Santos, São José dos Campos, Sorocaba, Piracicaba, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Araraquara, Araçatuba, Uberaba, Pouso Alegre, Dourados e Rio Branco (Capitais regionais C). Fazem parte da rede os seguintes Centros sub-regionais A: Franca, Limeira, São Carlos, Rio Claro, Jaú. Botucatu, Catanduva, Barretos, Ourinhos, São João da Boa Vista, Poços de Caldas, Patos de Minas, Alfenas, Barra do Garças, Cáceres, Rondonópolis, Sinop e Ji-Paraná. Dentre os Centros sub-regionais B nela inseridos estão: Itapetininga, Bragança Paulista, Araras, Guaratinguetá, Assis, Avaré, Andradina, Registro, Itapeva, Ituiutaba, Itajubá, Cruzeiro do Sul, Cacoal, Ariquemes e Vilhena (IBGE, REGIC, 2008).

Capítulo 2 - Privatizações da Infraestrutura Territorial no Brasil e os Agentes da Globalização: o caso da Consultoria Mckinsey & Company, o planejamento corporativo e a concessão dos aeroportos

A situação de pobreza e miséria nos países de terceiro mundo têm suas origens no contexto histórico da formação socioespacial desses territórios e na sua inserção na divisão territorial do trabalho. Nos últimos anos, aprofundaram-se as mazelas nesses países, postulando o papel regressivo e neocolonial imposto pela globalização verticalizada em ações, planos, dívidas, organismos internacionais e grandes corporações que ao adentrarem esses países os controlam e os submetem, por diversos meios, a sua lógica. Buscamos refletir sobre o papel do planejamento territorial e sua relação com o Estado nesse processo, pois concordamos com Santos (2007a, p. 13), quando afirma que

“não cremos que seja exagero afirmar que o planejamento tem sido um instrumento indispensável à manutenção e ao agravamento do atraso dos países pobres, assim como ao agravamento ou à exacerbação de disparidades sociais”.

A teoria liberal do fim do século XIX afirmou que o mercado deveria se auto regular sem a intervenção do Estado. A “mão invisível” de Adam Smith foi postulada como a prática de mercado e a intervenção estatal foi posta de lado até a bancarrota de 1929. Foi o teórico liberal John Maynard Keynes que formulou a prática da regulação do mercado: para garantir o bem estar e o crescimento era necessário envolver o Estado nos processos econômicos, assim o planejamento começa a se firmar como prática necessária à organização do mercado.

Segundo essa teoria, o planejamento teria a função de garantir, dentro da “lei e da ordem”, um mínimo de segurança e estabilidade para proteger o “bem estar” das pessoas e o direito à propriedade, assegurando as possibilidades de investimento privado. Buscava-se com essa argumentação justificar que a liderança governamental do processo econômico colocaria os objetivos sociais acima dos objetivos privados, no entanto, o que se viu foi o contrário. O planejamento foi o mote para criar um clima de confiança para os investidores garantindo para eles a reposição de perdas e investimentos públicos necessários à instalação e exploração dos

territórios e das pessoas, para isso o planejamento ganha *status* de teoria científica se sobrepondo a qualquer análise econômica ou sociológica¹⁷, é como evidencia Santos,

“A segurança e a confiança, assim como o estímulo ao investimento privado, deveriam ser criados com o auxílio do tesouro público, ou seja, dos pagadores de impostos. Tornou-se, portanto, necessário justificar com argumentos de peso a transferência da poupança dos mais pobres para o bolso dos mais ricos. E o que existe de mais apropriado para isto do que a linguagem científica?” (SANTOS, 2007a p. 14).

A dominação econômica com caráter científico foi postulada pela suposta teoria do planejamento científico e estratégico que se ancorou também na teoria do mundo subdesenvolvido. Para alcançar o suposto desenvolvimento dos países centrais, deveriam os países da periferia do sistema se submeterem as lógicas e teorias “de fora” para alcançar o desenvolvimento nessa linha única e inevitável. Linha que colocou o padrão de produção e consumo idealizados como única forma de *crecimento* e que exigia uma enorme racionalidade para instalar grandes projetos territoriais os quais nenhum desses países tinha condições de realizar. São lançados pressupostos para os planos de ajuda internacionais e o endividamento dos países pobres. “Recomendada, quer direta quer indiretamente, pelos planejadores, apresentada como um gesto generoso, a ajuda internacional de fato nada mais é do que uma forma, insuficientemente disfarçada, de conquista dos países pobres pelo capital, e um veículo de dominação” (SANTOS, 2007a p. 17).

A noção de eficiência e racionalidade impostas pelo planejamento leva às “recomendações” externas, primeiramente de organismos internacionais (Banco Mundial, FMI, OMC e etc) e depois, com mais força, a partir da década de 1990, de grandes empresas de consultoria globais.

¹⁷ É importante uma breve consideração em relação as contribuições de alguns pensadores e movimentos. Devemos lembrar que apesar de alguns equívocos, a CEPAL teve um papel importante no planejamento da Industrialização nos países da América Latina. As contribuições importantíssimas de Celso Furtado e suas análises da economia brasileira, também são relevantes para o debate do planejamento. A criação de SUDENE, por exemplo, envolveu análises sérias e científicas e uma discussão importante do território brasileiro, que naquele momento se configurava segundo uma relação centro-periferia. Então, embora o planejamento também seja um instrumento a serviço de interesses de grandes capitais, ele teve um papel preponderante na modernização do país, claro, destacando que se tratou de uma modernização conservadora.

A ascensão da mundialização do capital - ancorada nas novas possibilidades de interligação mundial - por meio das novas tecnologias informacionais, possibilita uma maior inserção do capitalismo reestruturado nos países periféricos. O uso do planejamento mais uma vez é entoado como discurso, agora transformado em *gestão corporativa*¹⁸ por empresas globais de consultoria responsáveis pela reestruturação necessária ao novo padrão de acumulação. Detentoras de informações estratégicas estas empresas prestaram consultorias aos processos de reorganização das empresas e do território. As empresas globais de consultoria, portanto, passam a atuar diretamente no planejamento territorial por meio de planos de gestão e gerenciamento empresarial e estatal.

Delineadas por concepções governamentais e contratadas pelo Estado por meio do BNDES, essas empresas disseminam ideologias e modelos extravertidos baseados no consumo. As empresas brasileiras não preparadas para essa produção em massa, por isso a entrada do capital estrangeiro seria bem vinda, pois ajudaria a fortalecer a indústria brasileira. Soma-se a isso o discurso da capacidade de inovação que os empresários estrangeiros, mais experientes e bem sucedidos, podem trazer aos países pobres.

O contexto em que se operam as mudanças no planejamento territorial é mercado, portanto, pelo aprofundamento da divisão internacional do trabalho, pela difusão do ideário neoliberal no Brasil, pelo desmonte do aparelho de planejamento do Estado, pelo fim da política de substituição de importações; pela necessidade de se repensar o planejamento regional e territorial, diferente do que vigorou no regime militar, visto como centralizador e autoritário.

Buscamos, dessa maneira, discutir nesse capítulo as estratégias corporativas desenvolvidas pelas empresas de consultoria globais articuladas que foram pelo Estado brasileiro. Traçamos, primeiramente, uma interpretação dessas estratégias, em seguida discutimos o papel da normatização e das instituições estatais que colaboraram com a estrada dessas empresas no território: destaca-se o Plano Nacional de Desestatização e o BNDES. Terminamos por analisar o atual plano de concessão dos aeroportos brasileiros e o papel da empresa global Mckinsey&Company nesse processo.

¹⁸ Não queremos dizer que todo o planejamento foi transformado em gestão. Queremos, no entanto, destacar que a terceirização do planejamento à empresas de consultoria, tornaram o caráter geral do planejamento uma gerência imediata das necessidades das corporações.

2.1 A Relação do Estado com as Empresas de Consultoria: PND, BNDES e as Privatizações

A partir da década de 1990, ganha impulso o processo de privatizações no Brasil. Pautado em um planejamento consequente e racional o Estado brasileiro alienou as principais empresas estatais ao capital privado proclamando a lógica do Neoliberalismo. Segundo a lógica Neoliberal, era preciso transferir as empresas estatais a quem podia administrá-las de forma competente. No entanto, a forma competente tornou-se a precarização dos serviços e do próprio território, que agora passará a ser controlado por empresas transnacionais dentro de suas lógicas corporativas. A transferência da gestão do território às empresas privadas foi sabatinada pelos sucessivos governos neoliberais da década de 1990 e ancoradas nas receitas neoliberais das empresas internacionais de consultoria, com seus planos e estratégias verticalizadas.

As consultoras ganham papel ainda mais relevante no mercado capitalista após a eclosão das grandes privatizações, pois já preparadas e organizadas com base num vasto conhecimento sobre os mercados e os territórios (incluindo suas normas) deram suporte às corporações na nova política neoliberal de planejamento, calcado na entrega da *gestão* do território. Segundo Manzoni Neto (2007),

“Uma vez que elas detêm um conjunto de informações estratégicas e valiosas sobre os lugares, seus serviços tornam-se insumos fundamentais nas estratégias corporativas, na busca pela fluidez mediante novos marcos normativos nacionais”.

Neste contexto, problematizamos que se configura uma informação globalizante que aplica modelos e fórmulas homogêneas, sustentadas por um pensamento único, produzido e disseminado por grandes empresas de consultoria de atuação global. Assim, essas empresas acumulam conhecimentos essenciais sobre o planejamento territorial e são eleitas pelo Estado como indispensáveis para o atual reordenamento do território. Segundo Farias e Silva (2008), as empresas de consultoria ao trabalharem e, conseqüentemente, controlarem muitas das informações estratégicas das situações socioespaciais de diferentes territórios nacionais, tornam-se fundamentais no rol das estratégias corporativas dos grupos empresariais, bem como na “assessoria” às burocracias dos Estados nacionais ansiosas por reformas neoliberais.

Em consonância com a lógica neoliberal, essas empresas articularam o processo de *acumulação via espoliação* (HARVEY, 2004). Trata-se do processo em que as grandes empresas vendo restrita sua acumulação nos postos já ocupados pelo capital, buscam aumentar seus ganhos avançando para setores “exteriores” às suas atividades. Como são os casos das privatizações das telecomunicações, do setor elétrico, das rodovias e portos e, agora, dos aeroportos, que são apresentados como fontes lucrativas em poder do Estado.

A grande consultora, portanto, produz essa mercadoria imaterial (planos de gestão, softwares, banco de dados entre outros) que interessa ao capital tanto para a orientação e planejamento de suas ações no mercado global, quanto para dar suporte e legitimidade às privatizações do Estado.

O programa nacional de desestatização (PND)¹⁹, que será analisado mais à frente, é a maior expressão desse processo em curso, pois trata-se da substituição do projeto de desenvolvimento nacional em benefício de um projeto de inserção competitiva no mercado internacional a partir das privatizações. Tal programa faz parte de uma série de transformações que indica a mudança de período que se inicia, posto que o Estado se retira de setores que implementou com grande eficácia e que passam agora a ser regidos direta e exclusivamente por empresas privadas.

Os sucessivos governos dos anos neoliberais adotam medidas que promovem grandes mudanças estruturais no território brasileiro. São as novas variáveis da globalização que penetram no território mais intensamente, exigindo novos conteúdos para inserção competitiva no mercado Global. As privatizações aparecem aqui como ajustes para a produção de espaços hegemônicos, o que nos autoriza a afirmar que o território nacional passa a tornar-se um espaço da economia internacional (SANTOS, 1999). Uma vez alterado o contexto territorial, em seus processos de funcionamento, novos usos se impõem, novas articulações, e conseqüentemente novas regras, normas e leis.

19 “O Programa Nacional de Desestatização entrou em vigor em 15 de março de 1990 no início do governo do presidente Collor de Melo e prosseguiu com os governos de Itamar Franco/Fernando Henrique Cardoso. Ironia que a sigla PND seja a mesma utilizada pelo Estado brasileiro na década de 1970 para alavancar o desenvolvimento (PND – Plano Nacional de Desenvolvimento) via substituição de importações (em que o Estado atua como empresário)”(SILVA, 2001).

Segundo Antas Jr. (2005), o processo descrito pode ser observado em inúmeras leis, em especial naquelas que lidam diretamente com as estruturas territoriais. O caso que abordaremos trata da nova regulação do território brasileiro para privatizar as estruturas públicas estatais: o PND – Plano Nacional de Desestatização, criado em 1990 para ajustar a estrutura econômica brasileira aos desígnios dos ajustes estruturais na economia global.

O esforço inicial para a privatização se deu pela criação da Secretaria Especial de controle das Estatais (SEST), seu objetivo era acompanhar o processo de restrição do crescimento dos gastos das empresas estatais. Segundo Dias (2004), em seu primeiro relatório a SEST catalogou 268 empresas estatais, das quais 50 eram possíveis de serem privatizadas e 79 já eram privadas, mas estavam em poder do BNDES devido às dívidas. Em 1981, é criada a Comissão Especial de Desestatização (CED) que será o principal órgão de responsável por gerar estudos sobre as empresas estatais. Esses dois projetos são considerados os antecedentes da privatização no Brasil, foram esses projetos que prepararam a estrutura normativa que desembocaria no PND de 1990.

Entretanto, pode-se dizer que os anos precedentes a 1990 foram marcados por poucas intervenções no sentido das privatizações e tiveram ainda pouca incidência nos primeiros anos de 1990. Para Pinheiro & Giambiagi (2000), a ineficiência dos primeiros anos da privatização após o PND se deu por suas dificuldades e proteções normativas.

Após o período de crescimento da economia brasileira e de, em certa medida, um processo de desenvolvimento da industrialização houve enormes mudanças nas diretrizes do Estado no sentido de consolidar a economia em novos marcos econômicos, políticos e normativos. Segundo Pinheiro & Giambiagi (2000, p. 21), “a substituição de importações estava sendo suplantada por um modelo econômico mais aberto e desregulamentado. A privatização passou a ser umas das prioridades da nova administração”.

O primeiro governo de brasileiro da década de 1990 (Fernando Collor) foi ágil a se comprometer com as mudanças normativas decorrente dos desígnios econômicos do período neoliberal. Em março de 1990, é encaminhada ao congresso nacional a medida provisória 115, que posteriormente foi aprovada como Lei 8.031, instituindo o Programa Nacional de Desestatização (PND) que ainda hoje rege a maior parte da legislação da privatização e das atuais concessões dos aeroportos administrados pela INFRAERO.

“Art. 1º É instituído o programa Nacional de Desestatização, com os seguintes objetivos fundamentais: I – reordenar a posição estratégica do Estado na Economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público; II – Contribuir para a redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do setor público III – permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada; IV – contribuir para a modernização do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia”.

Nesse documento, fica evidente a iniciativa de realocação da economia brasileira nos moldes da economia globalizada permitindo sua inserção competitiva (e fragmentada) no mercado mundial por meio das empresas transnacionais.

A estrutura institucional das privatizações foram quase todas herdadas dos projetos de privatização da década de 1980, com destaque para a participação do BNDES como gestor da privatização e para a participação das empresas de Consultoria globais. Segundo decreto nº 91.991, de 28 de Novembro de 1985,

“ Art. 7º. (...) I - na definição da operação de privatização, o Ministro de Estado competente contará com o assessoramento de empresa de consultoria do setor privado (...) Parágrafo único. Para os fins deste artigo, caberá ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES selecionar e cadastrar empresas de reconhecida reputação e tradicional atuação em atividades de negociação de capital e transferência de controle acionário”.

Com essa legislação, ficou a cargo do BNDES administrar o processo de privatização sendo assessorado por empresas privadas e transnacionais de consultoria. O Banco deveria selecionar duas empresas de consultoria para acompanhar a alienação de cada empresa a ser privatizada. Caberia à comissão de privatização estabelecer um preço mínimo para cada empresa, desde que avaliadas pelas duas empresas de consultoria. Em seguida, uma terceira empresa de consultoria foi contratada para revalidar os dados e as avaliações das duas empresas anteriores. Nota-se que, apesar das várias medidas de “segurança” para garantir um preço “competitivo” das empresas estatais no mercado internacional, a última palavra sempre foi das empresas de

consultorias internacionais que, como vimos, são verdadeiras difusoras das lógicas neoliberais da espoliação dos bens públicos.

Outras mudanças importantes do período foram relativas ao caráter de concessão; como prevê o Art. 175 da constituição que “incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”. Em 1995, é feita a regulamentação desse parágrafo pela lei 8.987 de 1995, para adequar a legislação à “privatização” de bens e serviços que não podiam passar inteiramente e de forma completa para a iniciativa privada. A regulamentação das concessões como instrumento de espoliação dos serviços públicos foi fundamental para a transferência dos grandes sistemas de engenharia de maneira parcial, como indicado na legislação²⁰.

A nova regulamentação apenas abria espaço para um novo processo de espoliação, que será aprofundado nos anos posteriores; novas formas de pilhagem serão organizadas com legislações diferentes tal é o caso das concessões e das parcerias público privada (PPP).

Foram essas mudanças normativas responsáveis por regulamentar o território para a entrada das corporações no comando das grandes empresas estatais. Na medida em que se alteram as leis, novas formas de enquadramento a privatização são criadas: quebras de monopólios do Estado; participação das empresas internacionais, créditos de grande porte do BNDES; extensão da privatização aos serviços públicos estatais, entre outros. Os dados abaixo fazem um balanço numérico do processo de privatização na década de 1990.

²⁰ Art. 2o Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se: I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão; II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado; III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado; IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Tabela 8 - Decomposição Anual das Privatizações na década de 1990			
Ano	Privatização Estadual (US\$ Bi)	Privatização Federal (US\$ Bi)	Total
1991	2	***	2
1992	3,4	***	3,4
1993	4,2	***	4,2
1994	2,3	***	2,3
1995	1,6	***	1,6
1996	2,9	1,8	4,7
1997	15,1	12,6	27,7
1998	10,9	15,1	37,5

Fonte: Pinheiro & Gambiagi (2000) ; BNDES

O processo de privatização continuará seu curso durante a década de 2000 e o papel do Estado, por meio do BNDES, será ainda mais forte. Para melhor entender esse processo faz-se necessário uma aproximação da análise do histórico e do papel do Banco como intermediador do Estado e as empresas na nova lógica do planejamento corporativo.

Passamos a analisar, brevemente, o papel do BNDES nas privatizações e suas decorrências para a formação sócioespacial²¹ brasileira.

A história do banco nacional de desenvolvimento econômico e social (BNDES), que é criado em 1952 sem o “s” que o designa como social, elucida os processos, os caminhos que levaram a construção e fragmentação do território brasileiro. Desde a fundação, o BNDES teve por finalidade financiar os grandes projetos de investimento, sobretudo os direcionados aos sistemas de engenharia instalados no território, tendo assim marcante posição no apoio aos investimentos na agricultura, no comércio e nos serviços.

A criação do BNDES se deu pela política estatal de expansão dos sistemas de engenharia no território, conforme assinala Vainer (2007), foram os grandes projetos de investimento (GPI), que estruturaram os sistemas de energia, transporte, mineração, entre outros com o objetivo de avançar na integração nacional para a industrialização. Nesse período os traços nacionais desenvolvimentistas buscavam dinamizar a industrialização brasileira, o banco serviria a tal projeto. Segundo o próprio banco,

²¹ Uma análise completa da trajetória do banco foi feita por Farias (2007) em sua dissertação de mestrado.

“A história do BNDES ocupa o epicentro do debate político-econômico ocorrido durante a década de 1950, quando o Brasil precisava decidir que caminhos trilharia para acompanhar o reerguimento e expansão da economia mundial. O BNDES surgiu como instrumento importante tanto para elaborar análises de projetos como para ser o braço do governo na implementação das políticas consideradas fundamentais à decolagem da industrialização” (BNDES, 2002a p. 28).

Segundo Farias (2008, p. 21), o banco passou a financiar prioritariamente os sistemas de integração e circulação como os setores de transportes (ferrovias) e energia. Com isso buscou suprir as dificuldades de circulação no território, que até então se caracterizava por uma mecanização incompleta (SANTOS e SILVEIRA, 2001). Contudo, a transnacionalização do território e a entrada competitiva de empresas e produtos estrangeiros fizeram com que a decolagem da industrialização não lograsse êxito. Novos rumos da economia deram também novos rumos ao BNDES.

A partir da década de 1950, por meio da associação entre capital privado nacional, estatais e capital internacional se colocou o modelo de substituição de importação. Assim o BNDES, segundo Tavares (1978), será convocado a fortalecer a perna débil da economia: o financiamento da industrialização à longo prazo com o objetivo de alavancar a vinda de indústrias internacionais para o território. Coube ao Estado, principalmente através do BNDES cobrir a lacuna de prover investimentos, característica que perdura até hoje. Para tanto, foram criados e organizados fundos setoriais vinculados ao BNDES para alavancar crédito e subsídios incondicionais as empresas privadas. A tabela abaixo mostra os fundos geridos pelo Banco.

Tabela 9 – Fundos Geridos Pelo BNDES (1953 – 1976)	
FUNDO	CARACTERÍSTICAS
Fundo de Reparcelamento Econômico (FRE), 1953	Infraestrutura (Transportes e eletricidade)
Fundo de Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos Industriais (FINAME), 1964	Financiamento para a produção e aquisição de máquinas e equipamentos de produção nacional com índices de nacionalização de 67% (passa a 75% em 1976).
Fundo de Desenvolvimento Técnico Científico (FUNTEC), 1964	Financiamento do Ensino e da pesquisa tecnológica
Fundo de Financiamento de Estudos de Projetos e Programas (FINEP)*, 1964	Financiamento de estudos de viabilidade de projetos

*Em 1967, converteu-se a empresa pública subordinada ao Ministério de Ciência e da Tecnologia. Em seu lugar, foi criado o Fundo de Financiamento de Pesquisas Técnicas (FUNESPE) em 1969.

Outros fundos são:

Fundo Agroindustrial de Reconversão (FUNAR), 1964

Financiamento à Pequena e Média Empresa (FIPEME)**, 1965

Fundo de Desenvolvimento da Produtividade (FUNDEPRO), 1966

Fundo para Financiamento de capital de giro (FUNGIRO), 1968

Fundo de Modernização e Reorganização Industrial (FRMI), 1970

Programa de Operações Conjuntas (POC), 1975

Programa de Apoio à Capitalização da Empresa Privada Nacional (PROCAP), 1976

**Posteriormente incorporado ao POC

Fonte: Sítio Virtual BNDES, BNDES (2002a)

Martins (1995), ao elencar uma periodização do banco, destaca que a terceira e última fase, datada de 1965, corresponde a sua realização como banco de fomento. A composição de uma constelação de fundos setorial e subsidiária tornou-se a marca do Banco.

Tabela 10 – Subsidiárias do BNDES (Participações) *	
SUBSIDIÁRIAS	CARACTERÍSTICAS
Mecânica Brasileira S.A (EMBRAMEC), 1974	Apoio à Indústria de equipamentos
Investimentos Brasileiros S.A (IBRASA), 1974	Capitalização de empresas privadas nacionais
Insumos Básicos Financiamento e Participações S.A. (FIBASE), 1974	Apoio à indústria de base(siderurgia, petroquímica, mineração, cimento)

*A partir de 1982, BNDES Participações S/A (BNDESPAR)

Fonte: Sítio Virtual BNDES; BNDES (2002a)

O BNDES torna-se financiador das empresas privadas no território. Farias (2008), demonstra que até 1964 predominavam as empresas estatais nos financiamentos do BNDES, após esse ano começa uma inversão que pode ser vista na tabela abaixo. Autores como Contel (2001) e Antas Jr. (2005), compartilham dessa análise ao observar as várias reformas do sistema financeiro

nas décadas de 1960 e 1970 e seus desdobramentos para o território brasileiro. Destaca-se o estabelecimento de poupanças compulsórias (como o FGTS) o imposto sobre o sistema financeiro (IOF) que deram reservas de ativos ao Estado para intervir no mercado financeiro até então sem supervisão.

Tabela 11 – Financiamentos concedidos pelo BNDE entre 1952 e 1961 (%)

Ano	Setor Público	Setor Privado
1952	100,0	--
1953	89,0	11,0
1954	90,4	9,6
1955	77,1	22,9
1956	95,3	4,7
1957	78,8	21,2
1958	86,6	13,4
1959	70,0	30,0
1960	91,8	8,2
1961	90,5	9,5
1962	95,6	4,4
1963	91,0	9,0
1964	94,2	5,8

Fonte: Farias (2008)

Foram elaborados inúmeros planos e projetos em que o BNDES foi acionado como principal financiador, o que levou Martins (1995) a afirmar que assim como a “revolução burguesa” no Brasil ter-se-ia realizado na ausência de burguesia *strictu senso*, o BNDES teria forjado gerações e gerações de “capitalistas sem capital”. Abaixo relacionamos os Planos e as principais características da atuação do BNDES.

Tabela 12 - Planos Econômicos e políticas do BNDE (1964 – 1979).		
PLANO	CARACTERÍSTICAS	CARACTERÍSTICAS
Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), 1964-1967 Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED), 1968-70	Controle inflacionário, apoio aos setores prejudicados pela inflação. Reforma fiscal e financeira.	Circunscrição de sua atuação, através de Fundos setoriais e em função da criação de um mercado de capitais.
Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED), 1968-70	Expandir o crédito para o setor privado para setores com maior potencial de dinamismo.	Aumentar capacidade de financiamento do Banco e reconhecimento de seu lugar central na condução dos Fundos setoriais.
Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), 1971-74.	Elevar as taxas de expansão da economia através de extensos programas de investimento de e aceleração da aquisição de tecnologia.	Fortalecimento e direcionamento do FINAME e FUNTEC e do Banco como um todo para os esforços de concentração e inovação.
Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) / 1º Plano Quinquenal de Ação, 1974-79.	Novo padrão de industrialização calcado na indústria de base e o fortalecimento do capital privado nacional.	Regularização das fontes do Banco através do PIS/PASEP. Criação das subsidiárias voltadas a participações. Entronização do Banco cofinanciador e modernizador do setor privado nacional.

Fonte: Sítio virtual BNDES; BNDES (2002a)

A partir da década de 1980 houve um aprofundamento da involução do papel do banco, pois, será colocado e gerenciar os planos de privatizações no Brasil; contraditoriamente cumprindo um papel de desestruturar o sistema que ajudou a construir. O papel do BNDES nas privatizações foi fundamental para estabelecer uma participação ainda maior do Estado no processo de privatização, pois foi o banco responsável por gerenciar os leilões e fornecer linhas de crédito às empresas. Analisaremos essa característica do banco mais à frente, ao discutirmos a atual rodada de concessão dos aeroportos brasileiros.

Cumprindo ainda, destacar que as empresas de consultoria entram nesse processo com o aval do Estado através do BNDES, pois ficou a cargo do banco nacional, gerenciar, acompanhar e realizar a venda das empresas incluídas no PND. Nesse sentido é que Antas Jr. (2005), aponta o PND como uma das mais radicais transformações na estrutura territorial na história da formação socioespacial brasileira: ao privatizar grandes sistemas técnicos incrustados no território, entregam-se também a gestão e a regulação territorial à iniciativa privada, sobretudo as empresas de consultoria que guardaram essas informações em seus bancos de dados. Sintetizamos a participação das principais empresas de consultoria no PND no quadro abaixo.

Tabela 13 - Brasil - Empresas Globais de Consultoria Participantes do Programa Nacional de Desestatização –PND- (1990-1999)

EMPRESAS DE CONSULTORIA CADASTRADAS NO BNDES - PND	EMPRESAS E SETORES	ANO
BOOZ-ALLEN E HAMILTON DO BRASIL CONSULTORES	CST (CIA SIDERÚRGICA DE TUBARÃO)	1990
	AÇOMINAS (AÇO MINAS GERAIS S. A.)	1992
	CIQUINE CIA PETROQUÍMICA	1992
	BANCO MERIDIONAL S. A.	1995
COOPERS & LYBRAND CONSULTORES LTDA	GOIASFÉRTIL (GOIÁS FERTILIZANTES S. A.)	1990
	MAFERSA S. A.	1990
	CELMA (CIA ELETROMECHANICA)	1991
	COSINOR (CIA SIDERÚRGICA DO NORDESTE)	1992
	AGEF (REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS)	1993
ARTHUR ANDERSEN	TELEBRÁS	1997
	USIMINAS (USINAS SIDERÚRGICAS DE MINAS GERAIS)	1990
PRICE WATERHOUSE	SETOR DE SANEAMENTO	1997
	USIMINAS (USINAS SIDERÚRGICAS DE MINAS GERAIS) - PETROFLEX (PETROFLEX IND. COM. S. A.)	1990
	ÁLCALIS (CIA NACIONAL DE ÁLCALIS)	1991
	FOSFÉRTIL (FERTILIZANTES FOSFATADOS S. A.)	1991
	ICC (IND. CARBOQUÍMICA CATARINENSE S. A.)	1991
	ACRINOR (ACRILONITRILA DO NORDESTE S. A.)	1992
	CVRD (CIA VALE DO RIO DOCE)	1996
KPMG PEAT MARWICK	PIRATINI (AÇOS FINOS PIRATINI S. A.)	1991
	ENASA (EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA)	1991
	PPH (CIA. INDUSTRIAL DE POLIPROPILENO)	1991
	CVRD (CIA VALE DO RIO DOCE)	1996
DELLOITTE TOUCHE TOHMATSU	COBRA (COMPUTADORES E SISTEMAS BRASILEIROS S. A.)	1992
	EMBRAER (EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA)	1992
	LLOYDBRÁS (CIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO)	1993
	LIGHT (SERVIÇOS DE ELETRECIDADE S. A.)	1994
	RFFSA (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.)	1995
	BANCO MERIDIONAL S. A.	1995
ERNST & YOUNG	DATAMEC	1998
	RFFSA (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.)	1994
	CVRD (CIA VALE DO RIO DOCE)	1996
ARTHUR D. LITTLE	ELETRONORTE (CENTRAIS ELÉTRICAS DO BRASIL S/A - SISTEMA MANAUS - BOA VISTA)	1997
	CBE (CIA BRASILEIRA DE ESTIRENO)	1992
ARTHUR D. LITTLE	ALCLOR (ALCLOR QUÍMICA DE ALAGOAS)	1992
	CPC (CIA PETROQUÍMICA DE CAMAÇARI)	1992
	SALGEMA (SALGEMA INDÚSTRIAS QUÍMICAS S. A.)	1992
	TELEBRÁS	1992
		1997

Fonte: Organização de Silva (2001) a partir de dados levantados no BNDES.

Observando a tabela podemos entender o tamanho da privatização e da participação das consultorias que organizaram a venda de grandes empresas estatais. Parece-nos claro o papel do BNDES, o maior banco estatal passa a ser legitimador da lógica das empresas no território nacional.

Temos, portanto, que o processo de entrega dos setores estratégicos da produção e dos serviços constituídos durante todas as décadas precedentes teve na década de 1990 seu apogeu. Todo o projeto de estruturação dos setores estratégicos do território brasileiro - sobretudo nas décadas de 1950-1970 - calcados na necessidade de um projeto nacional que buscou estruturar um projeto de nação interligando o território a partir de grandes projetos de investimentos por parte do Estado, foi assim deformado e entregue ao capital privado. Segundo Pedroso Neto (2006, p. 123),

“de 1991 até o final de 2000, o governo federal vendeu 66 empresas e participações acionárias estatais federais, e os governos estaduais venderam 39 empresas e 15 participações, isso sem contar as concessões de telefonia”.

Destacamos que o processo de privatização começou a partir do Governo Fernando Collor (1990-1992), no início dos anos 1990, com a venda dos segmentos de siderurgia, petroquímica e fertilizantes. Em seguida, no governo Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), por meio de emendas constitucionais, o programa estendeu-se aos serviços e segmentos de infraestrutura, empresas de telecomunicações, cabotagem, gás e petróleo e Energia Elétrica.

Na década de 2000, ao contrário de que se esperava do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2002-2010), o processo de espoliação das estatais continuou, só que agora com outra roupagem. O Estado incorpora novas modalidades normativas como as parcerias público privadas (PPPs) e concessões. No entanto, o núcleo central do processo não foi alterado: a participação das empresas de consultoria transnacionais via BNDES, e sua normatização pelo PND. É o que evidenciamos ao investigar a atual concessão dos aeroportos brasileiros.

2.2 O Sistema de movimento aeroviário no Brasil e a fluidez no território

Antes de enfrentarmos a análise da concessão dos aeroportos, cumpre entender sua estrutura e qualificar as características geográficas desse sistema. Notadamente seu caráter de sistema de movimento.

Para além da importância já anunciada do sistema de movimento aeroviário para a formação e hierarquia da rede de cidades no Brasil, procuramos estabelecer alguns pontos de características gerais sobre o sistema e sua evolução sem a qual não podemos identificar a importância desse setor para às corporações internacionais que agora se ocupam do sistema.

Ao caracterizar os sistemas de movimento no território, concordamos com Contel (2001), que se trata do conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares. A maior importância da movimentação no território seja de pessoas, mercadorias, informação ou de capital, esta ancorada no aprofundamento da divisão do trabalho decorrente da reestruturação da produção em nível global. Portanto, a análise do sistema de movimento aeroviário e seu papel na formação sócioespacial brasileira nos ajuda a identificar as sucessivas divisões do trabalho no território, suas possibilidades de arranjo mais solidário e sua limitação se ancorada nos interesses corporativos.

O sistema de movimento aeroviário no Brasil teve seu alargamento a partir das décadas de 1970 e 1980 em que se construíram novos aeroportos destinados a abarcar fluxos internacionais e nacionais para as metrópoles cujo destino corporativo tornava-se cada vez mais notável. Data desse período a construção dos aeroportos internacionais de Guarulhos, em São Paulo, e Tancredo Neves em Belo Horizonte. Notadamente, o processo de construção e ampliação dos aeroportos brasileiros deu-se com mais espessura na região concentrada.

É importante destacar que esse processo de construção, manutenção e ampliação de aeroportos se deu sob a administração do Estado - nas várias escalas da federação – sustentando o período de investimento estatal em sistemas públicos. No entanto, esse modal passa a ganhar mais força nos anos recentes em que a rapidez torna-se fundamental para o período, segundo Santos e Silveira (2001, p. 57),

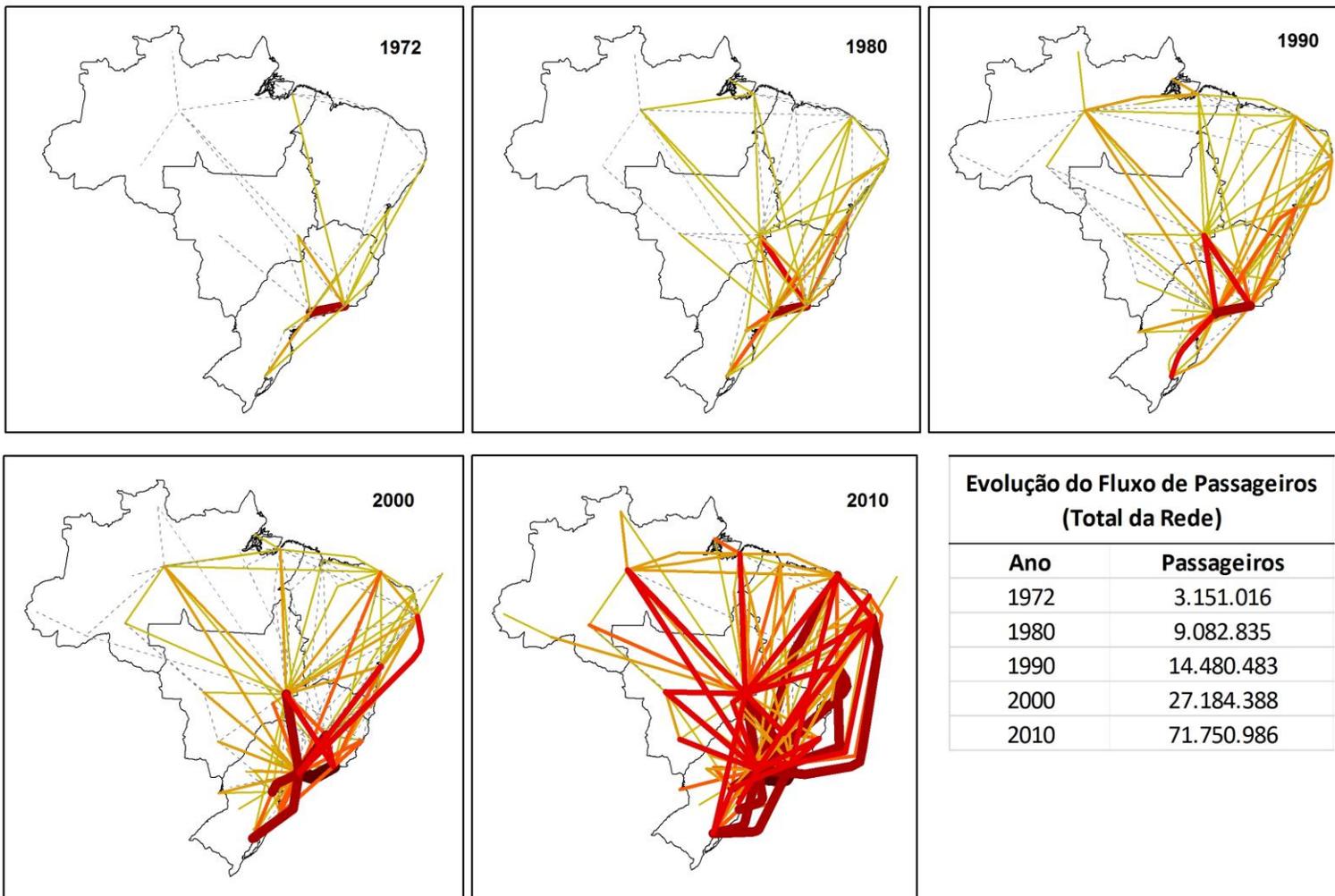
“se a primeira metade do século XX foi a época da expansão ferroviária, a partir dos anos 50 o rearranjo da configuração territorial é, em grande parte, devido à expansão rodoviária e ao desenvolvimento do transporte aéreo, que criam modalidades de nova qualidade”

Dada sua utilização estratégica esse sistema de movimento ampliou sua ocupação no território nacional. Segundo Contel (2001), das taxas de crescimento do número de passageiros após o período de 1945-1975, ultrapassam os 1.000%, índice que mostra a relevância adquirida por esse sistema de movimento na condução dos fluxos nacionais. Podemos observar a evolução desse histórico na sequência de mapas abaixo²².

²² Utilizamos as sequências das décadas fornecidas pela ANAC desde a primeira publicação em 1972.

Mapa 9

Evolução do Fluxo de Passageiros no Brasil (1972-2010)



Fonte: Fonte: Anuário do transporte aéreo 1980. Brasília, DF: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, [1981]. Até 1974, publicado sob o título Anuário Estatístico da Aviação Civil. Até 2004, publicado sob a responsabilidade do Departamento de Aviação Civil - DAC, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/estatistica/estatisticas1.asp>>. Acesso em: abr. 2013.

Elaboração Cartográfica
Sérgio Teixeira

A sequência de mapas nos mostra, em primeiro lugar, a emergência e preponderância da região concentrada nos fluxos aéreos desde 1972, que se mantém ganhando mais força até a década de 2010. Em segundo lugar a quantidade de passageiros transportados é multiplicada por 30x em cinco décadas.

A análise dos fluxos do sistema de movimento aeroviário no Brasil nos mostra que a conexão no território torna-se polarizada e comandada a partir das ligações que emanam da região concentrada, e como vimos anteriormente, principalmente da metrópole de São Paulo. Lembramos, como apontou Cordeiro e Ladeira (1998 p. 293),

Assim, fortaleceu-se sobremaneira a acessibilidade do transporte aéreo no circuito intermetropolitano que já se firma no período anterior: essencial à circulação dos profissionais das atividades da economia transnacional, esses fluxos proporcionaram e impuseram a onipresença das metrópoles, sobretudo as da regiões-core sobre a rede urbana das regiões periféricas”

É também a perspectiva de Preed (1979 p. 115),

“Os grandes complexos metropolitanos oferecem às unidades encarregadas de atividades administrativas de alto nível três vantagens relativas à informação especializada que dificilmente poderiam ser encontradas, na mesma medida, em áreas metropolitanas e cidades menos populosas. São elas: facilidade de contratos interorganizacionais face a face, disponibilidade de serviços comerciais e elevada acessibilidade intermetropolitana” (PREED, 1979, p. 115).

Nota-se, mais uma vez, a importância da região concentrada em relação ao transporte aéreo e à sua relevância para as corporações. O aprofundamento da divisão social e territorial do trabalho faz com que esse sistema seja fundamental para a aproximação entre às áreas de produção e os centros de comando nos quais acontecem os contatos face a face. Santos e Silveira (2001 p. 372), reforçam essa ideia concluindo que “esse sistema de movimento é responsável pela atuação cirúrgica empreendida no território pelas grandes empresas transnacionais, pois elas podem explorá-lo sem o comprometimento de modificá-lo horizontalmente”. É nesse sentido, que nos aproximamos do projeto hora em curso das concessões dos aeroportos às corporações internacionais.

Para organizar a *fluidez no período atual* foram necessários aperfeiçoamentos nos sistemas de transporte; o setor aéreo tornou-se relevante na fluidez territorial, como modal operante necessário à nova velocidade das ações no período. O transporte aéreo é o sistema de movimento que mais se desenvolve no período do pós-guerra sob as bases do período técnico-científico-informacional. Sua importância destaca-se no transporte de mercadorias, pois transportam aqueles produtos com maior valor agregado, cargas mais sofisticadas. Além disso, transportam os passageiros ligados ao “setor quaternário” (TOMELIN, 1988) da economia²³: altos funcionários de empresas, políticos e etc. Mais uma vez, seguindo Contel (2006, p 99), “a aviação é o modal que viabiliza a complementariedade material entre ordens e informação de comando do território, no ritmo e na velocidade que a nova divisão territorial do trabalho requeria”.

Segundo Corrêa (1977, p. 93), “tudo indica que é através das ligações aéreas que as interações de alto nível se realizam: direção e administração de empresas e instituições de alcance espacial que interessam as várias regiões do país”. Para Contel (2001), a análise do sistema de movimento no território brasileiro permite entender a forma com que as diferentes regiões brasileiras foram se inserindo na divisão do trabalho, levando as diversas porções do território a abrigar funções subordinadas ou de controle como um todo.

Com a consolidação dos voos regulares entre as principais cidades do território foi possível o transporte com velocidade necessária à ligação das 12 regiões polarizadas da rede urbana brasileira (REGIC, 2008). Esses fluxos possibilitaram uma nova complementariedade regional no país. Lembremos que falamos de um território que já vinha sendo integrado pelas vias terrestres através dos demais sistemas de movimento, principalmente o modal rodoviário. No entanto, a velocidade da produção e da circulação começa a ser modificada diante das demandas da nova variável chave do período: a Informação.

²³ O conceito de setor quaternário foi cunhado por Jean Gottman em seu livro *Megalópolis*, de 1961. Este setor seria uma evolução do que Michel Rochefort e Jean Labasse (1965) denominaram de “terciário superior”. O quaternário, segundo a definição aqui utilizada, estaria ligado eminentemente aos seguintes “poderes”: “poder do terciário público: político e administrativo; poder de produção, representado essencialmente pelas sedes sociais das empresas industriais, poder financeiro, representado organizações bancárias e pelas sociedades financeiras” (Rochefort, 1975, apud TOMELIN, 1988 p. 72).

Um exemplo bastante concreto é dado por Contel (2006 p. 100), quando afirma que a consolidação da cidade de Brasília não teria sido possível não fosse o desenvolvimento do modal aeroviário. De fato, como vimos, a cidade de Brasília se configurou como um dos principais centros de gestão no território, abarcando em seu sistema as atividades ligadas ao setor quaternário. A cidade teve seu desenvolvimento diretamente ligado à aviação; certamente não seria possível instalar ali a capital política do país sem o sistema de movimento aeroviário desenvolvido, já que somente através dele é que se torna efetivamente viável o deslocamento de políticos, empresários e funcionários das burocracias estaduais e municipais para a capital do Brasil. No período atual, portanto, os objetos e ações passam a requerer cada vez mais rapidez nos sistemas de movimento.

Segundo Santos (2008, p. 85), “Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas”. Os aeroportos são as estruturas fixas que se originam desses fluxos intensos, seu aperfeiçoamento, portanto, possibilita a maior ou menor intensidade dos fluxos. É por isso que essas grandes *próteses* territoriais, gigantescos *objetos técnicos*, conformam um complexo *sistema de engenharia*, necessário ao capital para a realização da circulação, ainda mais em um país continental como o Brasil.

É dentro desse quadro, de um país continente, com uma urbanização e industrialização dispersa de forma desigual, mas combinada em círculos de cooperação, que o transporte aéreo torna-se especialmente importante entre os *sistemas de movimento* no território. É também por isso que o interesse da iniciativa privada é crescente, pois se vê a possibilidade de se apropriar de um grande sistema de infraestrutura organizado e mantido pelo Estado há décadas. Tal lógica não é nova, mas foi difundida com mais força pelas empresas de consultoria, entre outros agentes corporativos, a partir de 1990 sob a lógica do neoliberalismo.

2.3 Rede Urbana e os fluxos no território

O conceito de rede geográfica, tal como descrito por Castillo (1999), Dias (1995), Contel (2006), Corrêa (1977), entre outros, pode se definido como um conjunto de ligações de objetos técnicos sobre a superfície territorial, articulado por vias de fluxos com pontos fixos. Diante de sua importância podemos afirmar que toda rede territorial revele uma variável de poder. Segundo Dias (2004, p. 168),

“A interação entre as redes e o território pressupõe reconhecer que estamos diante de duas lógicas distintas. De um lado, a lógicas das redes, difundidas pelos agentes hegemônicos que desenham, modelam e regulam. Parece essencial conhecer suas ações, identificando as estratégias dos agentes e a maneira como as redes são desenhadas e administradas. Do outro lado a lógica do território, concebido como arena”.

A rede de transporte aéreo é uma das manifestações da rede urbana, um de seus aspectos indissociáveis, que operacionaliza as ligações entre os centros de gestão do território (CORRÊA, 2000). Ao longo de toda a história da humanidade, as vias de transporte têm contribuído decisivamente para a estruturação dos sistemas urbanos e para a definição dos pontos nodais das redes constituídas.

A partir da segunda metade do século XX, com o desenvolvimento das técnicas informacionais e a aceleração dos fluxos de pessoas e mercadorias, o transporte aéreo passou a participar de maneira ainda mais intensa da estruturação dos sistemas urbanos dos mais diversos países. Portanto, destacamos que nosso objetivo neste item é analisar a evolução do modal aéreo como sistema de movimento relacionando sua importância na rede urbana brasileira. Por meio dessa análise poderemos destacar a importância da rede de aeroportos instaladas no Brasil para o sistema urbano e, assim, tirar conclusões mais concretas dos impactos de sua concessão para a rede de cidades e para o território nacional. Levantamos a seguinte hipótese: ocorreu uma maior concentração dos fluxos aéreos nos centros de maior polarização da rede urbana, em decorrência da extinção de um grande número de rotas e aeroportos não lucrativos a despeito de um grande aumento dos fluxos de passageiros.

Ao analisar o fluxo de passageiros do anuário estatístico da Infraero de 2011 nota-se que existe uma enorme disparidade entre as cidades brasileiras e que acompanham as assimetrias demográficas e hierárquicas da rede urbana.

Tabela 14 - Movimento Aéreo Total, segundo os municípios de maior movimento (2009 -2010)					
Município	Passageiros	Carga (Kg)	População 2010	PIB 2009 (1000 R\$)	Hierarquia Urbana
São Paulo	26848944	201132886	11253503	389317167	Grande Metr. Nacional
Rio De Janeiro	14467527	37296620	6320446	175739349	Metrópole Nacional
Brasília	12340576	81252247	2570160	131487268	Metrópole Nacional
Salvador	6391352	39475055	2675656	32824228,6	Metrópole
Belo Horizonte	5847509	13329341	2375151	44595204,9	Metrópole
Porto Alegre	5216372	16642656	1409351	37787913,2	Metrópole
Recife	4791872	26282028	1537704	24835339,8	Metrópole
Curitiba	4791018	10802168	1751907	45762418,4	Metrópole
Fortaleza	3858424	33673910	2452185	31789186,1	Metrópole
Campinas	3118673	15866100	1080113	31654719,4	Capital Regional A
Vitória	2220272	5668942	327801	19782627,9	Capital Regional A
Manaus	2171153	103488125	1802014	40486106,5	Metrópole
Belém	2145670	15975225	1393399	16526989	Metrópole
Florianópolis	1956563	4651834	421240	8287889,98	Capital Regional A
Natal	1751132	4737472	803739	10369581,2	Capital Regional A
Cuiabá	1624820	7531848	551098	9816818,57	Capital Regional A
Goiânia	1615554	5056305	1302001	21386529,5	Metrópole
Maceió	1080537	2596116	932748	10264217,8	Capital Regional A
Campo Grande	1008430	2363516	786797	11645483,9	Capital Regional A

Fonte: Anuário do Transporte Aéreo 2010. ANAC, 2010; IBGE/Censo Demográfico 2010; BGE/ DGC/ CGEO/REGIC 2007

A posição hierárquica da cidade influencia diretamente na demanda de passageiros para esse destino, uma vez que o modal aéreo é o mais utilizado para “relacionamentos corporativos”. Os centros de maior nível de gestão acabam sendo os mais acionados. É, portanto, conformada uma estrutura altamente polarizada, ainda que presente em quase todo o território nacional. Observando o banco de dados do IBGE do estudo *Redes e fluxos do território: ligações aéreas 2010*, constatamos que do total de conexões aéreas verificadas no País (870 pares de ligações) praticamente 50% do tráfego aéreo de passageiros se concentrava em apenas 24 pares de ligações. Dessas, as seis metrópoles mais populosas fazem sua ligação principal com a cidade de São Paulo constituindo 25% do total de passageiros transportados em todo o país.

Tabela 15 - Movimento aéreo de passageiros, segundo os municípios que correspondem aos 50% maiores pares de ligação – 2010

Ligações dos Municípios que correspondem aos 50% maiores pares de ligações		Movimento		
Origem	Destino	Passageiros	Carga (KG)	Correio
São Paulo	Rio de janeiro	5680873	9767698	7851473
São Paulo	Brasília	3006422	22119835	13812469
São Paulo	Porto alegre	2619204	11838696	8096885
São Paulo	Salvador	2270250	16390430	11279186
São Paulo	Belo horizonte	2239153	5984600	1730380
São Paulo	Curitiba	2236264	5603421	4471395
Rio de janeiro	Brasília	1760321	4454481	3242108
São Paulo	Recife	1574592	17085126	3155399
São Paulo	Florianópolis	1365686	4268038	2692647
Rio de Janeiro	Salvador	1224394	3870386	3437807
Rio de Janeiro	Belo horizonte	1147735	1144270	84695
São Paulo	Fortaleza	1141440	21491642	1208267
Rio de Janeiro	Porto alegre	1018711	3099076	202983
Brasília	Belo horizonte	941428	2668150	28687
São Paulo	Goiânia	930819	3769696	34117
São Paulo	Vitória	811261	3094442	9653
Rio de Janeiro	Recife	795867	4198205	362485
Rio de Janeiro	Vitória	787633	2797069	792603
Rio de Janeiro	Campinas	774535	1006884	703
Brasília	Salvador	726530	2790957	63270
Rio de Janeiro	Curitiba	692148	1907282	68141
São Paulo	Natal	686289	4208836	36098
Brasília	Fortaleza	677947	3395358	71090
Salvador	Recife	650344	3954106	6707285

Fonte: Anuário do Transporte Aéreo 2010. ANAC, 2010;

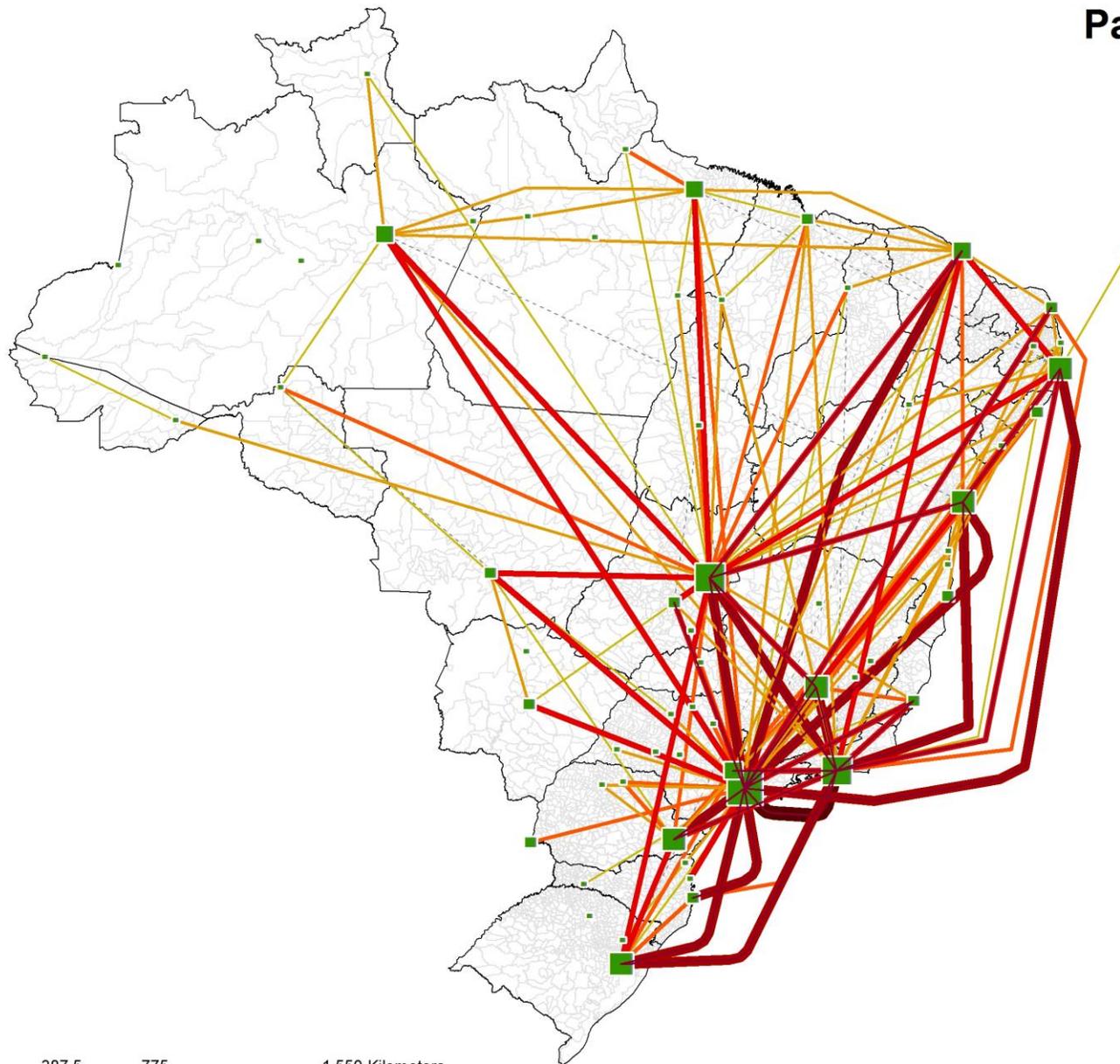
Observamos que ainda mais concentradas são as ligações aéreas de cargas, que em virtude dos custos muito elevados concentram mais da metade do fluxo em apenas 10 pares de ligações. Destaca-se o par São Paulo – Manaus, que concentra mais de 20% do total do transporte de cargas.

Estes dados nos permitem fazer um primeiro mapeamento das ligações aéreas no território brasileiro revelando uma alta conectividade, pois todas as grandes cidades possuem conectividades entre si e estas com as cidades menores. Nesse sentido é possível

acessar quase todas as cidades a partir de um único aeroporto, desde que exista uma rota escalar disponível por alguma empresa aérea. A seguir demonstramos a estrutura de ligações presentes no território brasileiro e sua densidade. Nota-se grande conectividade no território e um fluxo estruturado, no entanto com maior densidade na região concentrada do país.

Mapa 10

Ligação Aéreas Passageiros 2010



Fluxo de Passageiros Cidade (x 1000)

- até 1000
- 1000 a 2500
- 2500 a 5000
- 5000 a 10000
- 10000 a 17095
- 17095 a 32208

Fluxo de Passageiros Linhas (X1000)

- Até 50
- 50 a 150
- 150 a 300
- 300 - 500
- 500 - 1000
- 1000 - 3007
- 3007 - 5680

Elaboração Cartográfica
Sérgio Teixeira

Fonte: ANAC, 2010

0 387,5 775 1.550 Kilometers

Ainda que as ligações aeroviárias tenham alto potencial de conectividade territorial, por meio da infraestrutura aeroportuária densa e abrangente, a lógica corporativa e capitalista da atividade de aviação em poder das grandes companhias aéreas criam vias e trajetos preferenciais, localizando a maioria das ligações em centros de demanda de maior lucratividade criando *hubs*²⁴ em escala nacional. Dessa maneira, São Paulo e Brasília se destacam com alto índice de ligações com toda a rede, justificando também as duas maiores posições na hierarquia urbana. Se analisada a grande metrópole nacional de São Paulo, já destacada pelo alto nível de concentração de funções econômicas de alto nível (centros financeiros, serviços de alta tecnologia informacional e organizacional, sedes das maiores corporações instaladas no país e com a maior população do território nacional), acaba por concentrar os grandes fluxos de passageiros em escala nacional tendo ligações diretas com praticamente todas as cidades da rede. O alto número de ligações polarizadas por Brasília também esta relacionada a sua posição como centro de gestão federal do território (IBGE, 2008).

Ao analisar o mapa acima observamos que o par de ligação principal na rede é o de São Paulo – Rio de Janeiro, as duas maiores populações do território e também duas metrópoles situadas nos mais altos níveis da hierarquia urbana na rede de cidades. O grande número de fluxos de passageiros nas capitais de maior população reforça a ideia da relação entre fluxos, tamanho da população e hierarquia na rede urbana.

Em relação ao transporte de cargas, a rede apresenta algumas particularidades: chama a atenção que o maior volume de ligações, acima do dobro da segunda maior, ser o par São Paulo – Manaus. Tal fato deve-se à presença da Zona Franca de Manaus, que tem nas empresas sediadas em São Paulo seu ponto de comando preferencial polarizando a rede. Também conta o fato de São Paulo ser o principal polo de consumo da rede urbana brasileira. Mais uma vez, atesta-se a hegemonia econômica de que a metrópole paulista exerce ao ser a principal origem e destino das maiores ligações de transporte aéreo de carga no país. Dessa maneira, a comparação proposta indica que São Paulo é o grande centro independente no transporte de passageiros, subordinando praticamente o total das cidades que possuem aeroporto, assumindo o ponto de cabeça de chave de mais alto nível na

²⁴ *Hub*: Aeroporto que concentra o tráfego de passageiros em conexão doméstica ou internacional de determinada região ou país.

hierarquia das cidades (IBGE, 2008). As ligações aéreas, portanto, conformam um sistema integrado único, já que seus fluxos tendem a se direcionar para a cabeça da rede em uma estrutura arbórea que acompanha a estrutura da hierarquia da rede de influência de cidades.

Note-se que outras capitais são caracterizadas por redes de integração interestadual, com exceção de Brasília que aparece com uma sub-rede mais complexa, subordinando a maior parte da região Norte e da região Centro-Oeste, reforçando seu papel como hub secundário da aviação nacional. Cumpre destacar que a rede liderada por Manaus constitui exceção, pois suas relações de negócios decorrentes das relações econômicas da Zona Franca com a indústria da Região Concentrada subordina diretamente essa rede ao principal hub da Região, mais uma vez São Paulo aparece como polarizador da Rede²⁵.

Dessa maneira, conformou-se uma rede de cidades com alta potencialidade de conexões aéreas perpassando todo o território nacional. No entanto, apesar dessa potencialidade a utilização de um grande aeroporto como interconexão acaba sendo a regra, pois é mais vantajoso para as empresas aéreas o que acaba gerando um padrão de alta concentração nos principais aeroportos do Brasil. A estabilidade estrutural da rede urbana é refletida nos padrões das conexões da aviação no país, que por sua vez refletem a concentração econômica regional no território. Ao invés da rede de aeroportos promover a superação das distâncias e diminuir as desigualdades regionais, elas encontram seu padrão relacionado à hierarquia urbana brasileira já desigual, fragmentada e polarizada, reforçando a hegemonia das maiores cidades ao longo do tempo. São Paulo, principal nó da rede de cidades no território, aparece como principal ponto de ligação na rede de fluxos de passageiros. Rio de Janeiro ainda é o segundo principal hub da rede, mas vem perdendo espaço para Brasília acompanhando também as mudanças na rede de cidades brasileiras.

²⁵ Em relação a evolução histórica, há uma estabilidade na concentração do fluxo na Região Concentrada; progressivamente esses volumes vão aumentando em direção à região Nordeste na medida em que a Infraero se estrutura. Nota-se que nos anos iniciais analisados há uma forte concentração da rede na Ponte Rio-São Paulo, que pode ser explicada pela primazia dos negócios de alta demanda da economia nessas duas cidades. Essa situação muda a partir da década de 1980 e ganha mais força na década seguinte devido ao aumento do acesso a esse modal de transporte decorrente do barateamento desse transporte e sua decorrente expansão de linhas aéreas para novas localidades. Ocorre ainda um gradativo deslocamento do hub da rede do Rio de Janeiro para São Paulo. Até 1985, a metrópole carioca polarizava boa parte do tráfego vindo de Brasília e Belo Horizonte. Essa tendência é marcante das grandes mudanças estruturais da rede urbana no período, com espalhamento da infraestrutura territorial mais rarefeita no território.

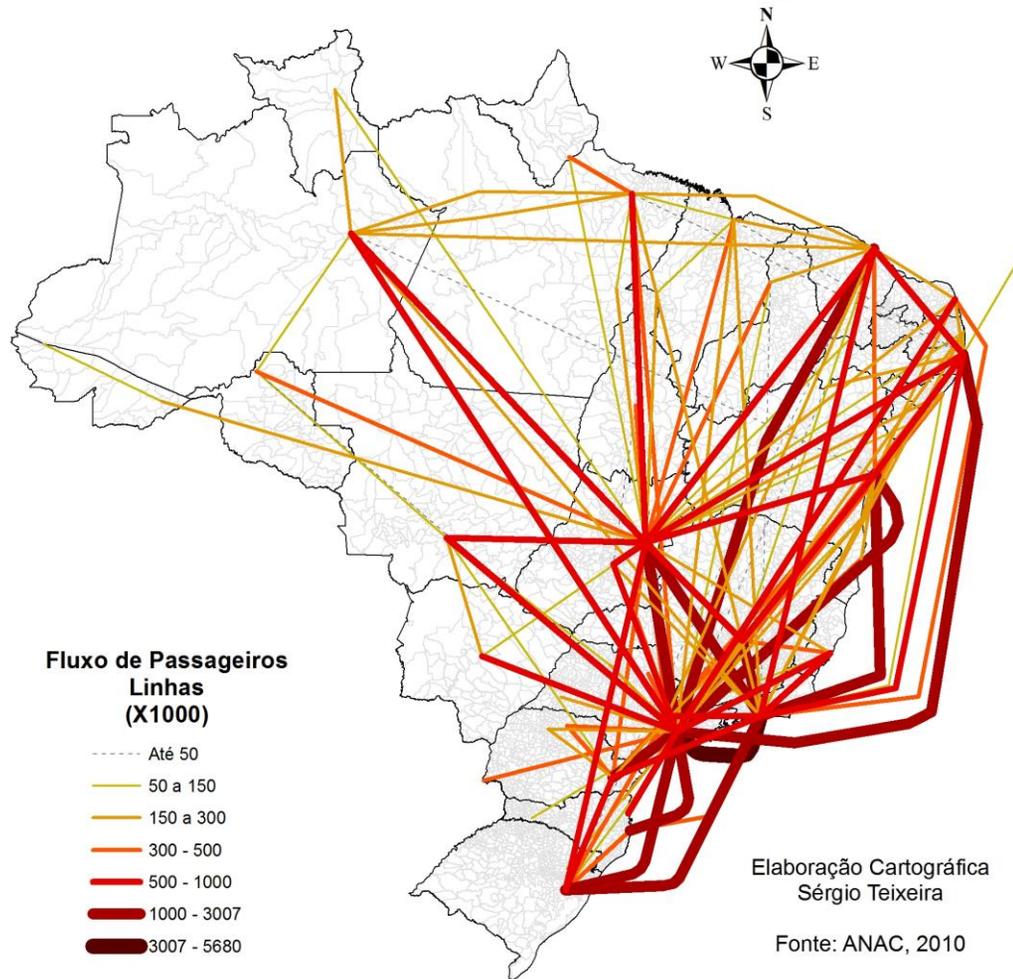
Campinas (SP) também se destaca na relação com o transporte de cargas, principalmente internacionais.

Assim, verificamos a permanência de um legado histórico das ligações aéreas seguirem o padrão de desigualdades interna presentes na rede urbana; mais uma vez a Região Concentrada é a mais privilegiada em termos de acessibilidade do modal aéreo no território brasileiro e a Região Nordeste a menos favorecida. Essa herança heterogênea se aprofunda a cada dia, pois a divisão do trabalho também se aprofunda. Essa rede complexa em poder de grandes corporações pode trazer decorrências desastrosas para o território aprofunda as assimetrias herdadas. Se analisarmos o mapa abaixo temos uma ideia dos interesses das corporações em se apropriar da rede de fluxos aéreos no território.

Mapa 11

Fluxos Aéreos dos Aeroportos Concedidos

Das 987 principais ligações 143 estão nos aeroportos concedidos
67 em São Paulo
50 em Brasília
26 em Campinas



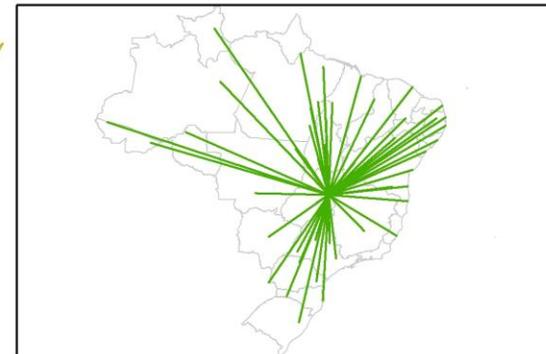
Elaboração Cartográfica Sérgio Teixeira

Fonte: ANAC, 2010

São Paulo



Brasília



Campinas



Se analisados do ponto de vista das concessões começamos a traçar as decorrências territoriais desse processo. O mapa abaixo separa os fluxos que foram espoliados/concedidos à iniciativa privada. Tomamos certo cuidado com os dados, pois as ligações de São Paulo são referentes aos aeroportos de Guarulhos e Congonhas. Isso não prejudica a análise, visto que 80% das ligações em São Paulo se fazem no aeroporto de Guarulhos. Nota-se que passaram para as empresas privadas os principais fluxos da rede, sendo que das 987 principais ligações levantadas 67 chegam a São Paulo. Brasília e Campinas completam as ligações mais densas com 50 e 26 respectivamente.

As lógicas corporativas, mais uma vez, mostram-se cada vez mais fortes em se apropriar dos usos do território.

Esse diagnóstico torna a questão da concessão dos principais aeroportos do Brasil ainda mais dramática, pois trás decorrências profundas para as cidades tornando-as ainda mais corporativas e fragmentadas.

2.4 A cidade de São Paulo: metrópole informacional e corporativa

Para exemplificar algumas decorrências possíveis diante da concessão analisamos brevemente a cidade de São Paulo.

No livro de 1990, *“metrópole corporativa e fragmentada: o caso de São Paulo”*, Santos analisa, a partir de suas pesquisas, que a estruturação e organização do espaço urbano da cidade de São Paulo reflete a maneira pela qual o poder público realiza a gestão da cidade, sempre atrelado aos interesses do capital privado. São Paulo tornou-se, assim, uma cidade corporativa que se fragmenta em espaços diferenciados, sempre reservando as melhores porções do espaço às corporações e as piores porções às pessoas mais pobres.

Passados mais de vinte anos da publicação da obra supracitada, as evidências não mostram que houveram mudanças nesses aspectos da urbanização corporativa da cidade. Pelo contrário, São Paulo torna-se mais informacional e mais desigual.

Mantendo as atividades mais avançadas, como vimos, a cidade de São Paulo desenvolveu sua centralidade²⁶ abrigando a indústria em setores de vanguarda e os serviços mais avançados ligados à informação (finanças, propaganda, marketing, planejamento e consultoria) tornando-se *nó* da rede mundial de cidades. Assim, a cidade, por suas rugosidades²⁷, seu dinamismo econômico e sua complexa divisão do trabalho, recebeu as atividades relacionadas ao circuito superior da economia urbana da fase atual de mundialização do capitalismo: a globalização. Ela concentrou as atividades do setor quaternário da economia; dando início à formação da metrópole informacional.

A metrópole informacional (Santos, 2005; Silva, 2001), tornou-se onipresente, impondo seu tempo e sua racionalidade ao restante do território. Agora mundial, passa a comandar o território nacional a partir do pensamento único global, controlando a variável chave do momento: a produção da informação. O controle da informação torna-se, assim, cada vez mais estratégico na produção, apropriação e gestão do excedente. Por meio do controle da informação, isto é, de sua produção, seu tratamento e sua transmissão, demandando tecnologias sofisticadas específicas a serviços de interesses particulares se perfazem as estratégias de acumulação.

A produção e o controle da informação re-hierarquizam, hoje, a cidade de São Paulo, tornando ainda mais seletivo e corporativo o uso do território brasileiro. Como afirma Silva (2001, p. 100), a informação *“na posição de variável-chave, fornece coesão material ao novo período e, por isso, reformula a divisão do trabalho e a cooperação”*.

As grandes empresas de informação e alta tecnologia, configuradas dentro desses circuitos informacionais, têm em São Paulo abrigo para se desenvolverem. Como já destacado, o setor quaternário da economia se instala em pontos do território onde as

26 “A principal contribuição do conceito de centralização para a interpretação do urbano é que a gestão empresarial dos grupos econômicos e das grandes empresas em rede priorizam a metrópole e, no caso brasileiro, prioriza a metrópole de São Paulo. É no exercício da função central da metrópole, que é de controle do capital, que se adensam os serviços produtivos, os serviços voltados às empresas, muitas vezes denominados de serviços avançados” (LENCIONI, 2008 p. 14)

27 O espaço é preenchido de objetos fixos, dos quais derivam fluxos que, controlados pelas ações dos homens, cumprem papéis de articuladores da vida social no espaço geográfico. Esses objetos fixos cristalizam-se no território e são passados de tempos em tempos a gerações futuras, carregando, em si, as marcas do tempo passado; podemos chamar essas marcas de rugosidades no espaço.

rugosidades, materializadas em uma base técnica, uma tecnosfera, apresentam maior desenvolvimento.

Segundo SILVA (2009, p. 11),

“O rompimento das múltiplas ordens locais com a mundialização do capitalismo, forjou um planeta em reconstrução permanente. Plásticas, as redes globais seguem sua trama em busca de lucro e a custas de uma quantidade infinita de informações. Os territórios onde se instalam são objetos de eximia avaliação sendo, em seguida, convidados a uma informatização na forma de novos objetos e novas ações”

Um traço claro deste período e processos assinalados é o arranjo de um novo centro informacional. Constituído de prédios inteligentes, onde se instalam os principais escritórios das empresas de consultoria globais, vemos despontar um marco desta nova fase da cidade. Segundo ALMEIDA (2005, p. 7),

“O principal núcleo de edifícios de escritórios em São Paulo era até a década de 1970, a região Central da cidade. A partir de então, o mercado de escritórios em São Paulo rumou no sentido sudoeste, na busca de terrenos disponíveis para a implantação de novos pólos de escritórios, criando-se as três principais regiões da cidade: Centro, Paulista e Marginal, nesta ordem cronológica.”

O estudo de Silva e Castillo (2007) mostra que, em 1970, 54% das maiores empresas com escritórios na capital paulista encontravam-se na região do centro antigo, 14% na avenida paulista e 11% na região da Marginal Pinheiros. Confirmando a dinâmica de mudança do centro, em 1998, essas empresas possuem 41% de seus escritórios na região da Marginal Pinheiros, 21% na avenida Paulista e apenas 18% no centro antigo.

A cidade se moldou nas três últimas décadas para o recebimento, com maior eficácia, das empresas de informação responsáveis pela gestão do capital, a partir do centro de serviços superiores no território – que comanda e impõe o meio técnico-científico-informacional a todos os fragmentos do território nacional. Confirma-se a proposição de

SANTOS (1999, p. 191), segundo ele “A informação é o vetor fundamental do processo social e os territórios são, desse modo, equipados para facilitar a sua circulação”.

Frise-se: este processo se dá de forma vertical. Portanto, a concentração dos serviços superiores da economia urbana na cidade de São Paulo é fruto do papel de comando da cidade na rede urbana do território brasileiro. É por meio da concentração técnica, situada na capital paulista, que as ordens se dão para o restante do território. Isso porque, destaca-se mais uma vez, o meio técnico-científico-informacional não se instala em todos os lugares, ainda que comande todo o território.

A informação, com seu poder articulador, acaba por moldar as áreas de influência das cidades. Ao analisarmos os dados sobre as empresas de consultoria e os serviços superiores da economia, podemos notar sua tendência à concentração em alguns pontos do território. E a cidade de São Paulo, ponto de comando, destaca-se notavelmente como abrigo desses setores.

Tabela 16 - Número de ocupações Envolvendo as Atividades de Consultoria

Ano	1995	2000	2005
Brasil	282135	362031	365477
São Paulo	131277	163099	155384
Região Metropolitana de São Paulo	94158	126614	123259
Região Metropolitana de Campinas	5191	6224	5978

Fonte: RAIS, 2008

A análise dos dados é salutar como exemplo da polarização em relação aos serviços. Se excluirmos a cidade de São Paulo, a RMSP concentra cerca de 30% de ocupações envolvendo atividades de consultoria no Brasil e a região metropolitana de Campinas cerca de 15%. No entanto, ao levarmos em consideração a cidade de São Paulo, o número é surpreendente: cerca de 50% destas atividades estão na cidade de São Paulo.

Por tudo isso não há dúvidas que São Paulo é uma cidade corporativa. Inserida nesse contexto, a concessão do aeroporto de Guarulhos terá efeito multiplicador das relações corporativas no interior da cidade. As corporações e o Estado agindo em conjunto

organizam a espoliação dos aeroportos enquanto a população permanece imóvel dentro da cidade.

“Dentro da mesma aglomeração, criam-se um circuito de transporte privilegiado e o tempo social conhece uma nova escala, superpostas às já existentes. Enquanto a maioria da população é quase imóvel, alguns privilegiados se tornam ainda mais fluídos. Às preocupações com a segurança dos altos executivos, somam-se as dificuldades de circulação de automóvel, em ruas e avenidas engarrafadas” (SANTOS e SILVEIRA, 2001 p. 58).

A cidade mais corporativa é excludente e predatória com os mais pobres. Segundo Santos (1990, p.94), “na cidade corporativa, o essencial do esforço de equipamento é primeiramente feito para o serviço das empresas hegemônicas; o que porventura interessa às demais empresas e ao grosso da população é praticamente residual na elaboração dos orçamentos públicos. Isso obedece à mais estrita racionalidade capitalista, em nome do aumento do produto nacional, da capacidade de exportações e etc”.

A concessão do aeroporto deverá, como é recorrente, requisitar aportes de infraestrutura na cidade nos pedaços da cidade que melhor atender suas demandas.

“Desse modo, o processo de urbanização corporativa se impõe à vida urbana como um todo, mas como processo contraditório, opondo parcelas da cidade, frações da população, formas concretas de produção, modos de vida, comportamentos. Há oposição e complementaridade, mas os aspectos corporativos da vida urbana tendem a prevalecer sobre as formas precedentes das relações externas e internas da cidade, mesmo quando essas formas prévias, chamadas tradicionais, de realização econômica e social interessam a população mais numerosa e a áreas mais vastas. A lógica dominante, entretanto, é, agora, a da urbanização corporativa e da cidade corporativa” (SANTOS, 2005b p. 122).

Esse é ponto nervoso dos processos hora em curso no território brasileiro. Sob a lógica das corporações torna-se o território paulistano mais desigual e fragmentado, espoliando os mais pobres do direito à cidade.

2.5 A concessão dos principais aeroportos no Brasil: uma nova norma da mesma lógica.

Em 21 de julho de 2011 foi publicado o Decreto nº 7.531, que faz a inclusão, no Programa Nacional de Desestatização (PND), dos aeroportos internacionais de Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF). O mesmo decreto incube a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) a responsabilidade por executar e acompanhar o processo de concessão. Destaca-se que não houve nenhum grande debate público sobre a concessão²⁸

A inclusão desses aeroportos no PND causou muitas controvérsias no cenário político brasileiro pela disputa de seu significado político: estaríamos vivendo uma privatização clássica aos moldes neoliberais da década de 1990 ou o processo de concessão seria algo novo? Ainda que relevante, não procuramos nesse trabalho levantar essa questão como mote de nossa pesquisa²⁹. Buscamos contribuir nesse debate identificando a lógica de uso corporativo do território. Objetivamos, portanto, identificar se a lógica corporativa global da acumulação via espoliação presente, como se viu, no Plano Nacional de Desestatização tem uma continuidade nos planos de concessão ou se temos um novo processo em curso.

Como os documentos oficiais fazem menção ao processo denominando como concessão, usaremos essa definição na análise supracitada. Todavia não queremos com isso esconder quaisquer ímpetus privatistas por detrás do atual modelo, pelo contrário, deslocamos o conteúdo do debate menos da nomenclatura para nos ater ao conteúdo corporativo do presente no projeto.

É de conhecimento público que a privatização é o processo de desestatização de uma empresa ou instituição do setor público em poder do Estado para uma empresa privada e geralmente esse processo é feito por leilões. Como já destacamos em nossa pesquisa, no Brasil o processo de desestatização foi formulado de maneira que o Estado se tornasse

²⁸ Registramos que um mês antes de anunciar a concessão a ANAC convocou a audiência pública nº 16/2011. No entanto, segundo relato do Mauro Lorenzon, representante do comitê contra a privatização dos aeroportos, poucos ficaram sabendo dessa audiência que teve como desfecho o completo descaso das opiniões que problematizaram a Concessão.

²⁹ A normatização do processo de privatização diferencia-se substancialmente do processo de concessão. No entanto, buscamos outro caminho para análise. A análise dos termos normativos relacionados ao território sobre as concessões foi feito por Manzoni Neto (2007) em sua dissertação de mestrado.

sócio minoritário nas estatais, já que em sua maioria as empresas estatais eram de capital aberto. O BNDES operou como sócio minoritário nas primeiras empresas privatizadas e gerenciou recursos para as empresas tornarem-se sócias majoritárias. No Edital feito pela ANAC para a concessão dos aeroportos em destaque, esse modelo é seguido e aprofundado. Segundo o Edital,

“Seção III - Das Disposições Gerais do Contrato de Concessão. 6.12. O prazo de vigência do Contrato será: 6.12.1. para o Aeroporto de Brasília: 25 (vinte e cinco) anos; 6.12.2. para o Aeroporto de Campinas: 30 (trinta) anos; e 6.12.3. para o Aeroporto de Guarulhos: 20 (vinte) anos” (ANAC, 2011 p. 55).

Os contratos, portanto, foram organizados em pacotes fechados de concessão podendo ainda ser renovados por mais cinco anos, ainda renováveis pelo mesmo período. As quantias pagas para cada pacote seriam de,

“4.24.1. Aeroporto de Brasília: mínimo R\$ 582.000.000 (quinhentos e oitenta e dois milhões de reais); 4.24.2. Aeroporto de Campinas: mínimo R\$ 1.471.000.000 (um bilhão e quatrocentos e setenta e um milhões de reais); e 4.24.3. Aeroporto de Guarulhos: mínimo R\$ 3.424.000.000 (três bilhões e quatrocentos e vinte e quatro milhões de reais)” (ANAC, 2011 p. 27).

Realizado o Leilão, as quantias chegaram a valores ainda maiores, abaixo sintetizamos os dados relacionando o ágil do processo.

Quadro 1 - Resultado dos Leilões de 2012

Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro (Guarulhos/SP)

Concessionário: Consórcio Invepar ACSA (51%) e Infraero (49%)

**Empresas do Consórcio: Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A Invepar;
AirportsCompany South África SOC Limited**

Preço final: R\$ 16,213 bilhões

Preço mínimo: R\$ 3,4 bilhões

Ágio: 373,51%

Prazo de concessão: 20 anos

Investimentos estimados até a Copa: R\$ 1,42 bilhão pelo concessionário e R\$ 651 milhões pela Infraero

Investimentos totais estimados: R\$ 4,70 bilhões

Número de passageiros: 30 milhões em 2011 e expectativa de 54 milhões em 2031 (fim da concessão)

Aeroporto Internacional Juscelino Kubistchek (Brasília/DF)

Concessionário: Consórcio Inframérica (51%) e Infraero (49%)

Empresas do Consórcio: EGIS AirportOperation; Corporación América S/A

Preço final: R\$ 4,51 bilhões

Preço mínimo: R\$ 582 milhões

Ágio: 673,39%

Prazo de concessão: 25 anos

Investimentos estimados até a Copa: R\$ 640 milhões pelo concessionário e R\$ 11 milhões pela Infraero

Investimentos totais estimados: R\$ 2,85 bilhões

Número de passageiros: 15,3 milhões em 2011 e expectativa de 51 milhões em 2036 (fim da concessão)

Aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas/SP)

Vencedor: Consórcio Aeroportos Brasil (51%) e Infraero (49%)

Empresas do Consórcio: TPI-Triunfo Participações e Investimentos S/A; UTC Participações S/A

EGIS AirportOperation

Preço final (contribuição fixa ao FNAC): R\$ 3,821 bilhões

Preço mínimo: R\$ 1,5 bilhão

Ágio: 159,75%

Prazo de concessão: 30 anos

Investimentos estimados até a Copa: R\$ 1,18 bilhão pelo concessionário e R\$ 7 milhões pela Infraero

Investimentos totais estimados: R\$ 8,7 bilhões

Número de passageiros: 7,5 milhões em 2011 e expectativa de 89 milhões em 2041 (fim da concessão)

Fonte: sítio virtual da ANAC (2013).

Nota-se que os investimentos esperados nos aeroportos são volumosos. Espera-se que até o final das concessões sejam investidos R\$ 16,2 bilhões nos aeroportos, sendo R\$ 4,7 bilhões em Guarulhos, R\$ 2,85 bilhões em Brasília e R\$ 8,7 bilhões em Viracopos.

Esses valores são pouco maiores do que os R\$ 14,45 bilhões arrecadados com os leilões e que poderiam ser investidos imediatamente para evitar gargalos futuros. Entretanto, esses investimentos são esperados para a projeção de um aumento vertiginoso no fluxo de passageiros anuais que passariam de 30 milhões para 54 milhões em Guarulhos; de 15,3 milhões para 51 milhões em Brasília e de 7,5 milhões para 89 milhões em Viracopos, durante a vigência das concessões.

Esses números chamam a atenção, primeiro porque os investimentos são projetados a partir de um aumento no fluxo que pode não se realizar, no entanto, esse foi um dos critérios para decidir o grupo que ganharia a concessão dos aeroportos em questão. Em segundo lugar, o valor pago para a concessão, contraditoriamente, também vai depender da renda destinada pelos fluxos de passageiros, podendo não ser pago se esse fluxo não se confirmar. É o que prevê o edital das concessões, pois, as quantias aqui descritas serão pagas em prestações, a juros baixos, com dinheiro do BNDES, público, a depender da demanda dos lucros gerados nos aeroportos: “o valor da Concessão será pago em parcelas anuais, contado da data e eficácia do contrato de concessão até o advento de seu prazo final” (ANAC, 2011 p. 27). É possível interpretar que, caso a projeção dos fluxos não se confirme é possível não haver o pagamento das parcelas.

Outro sinônimo da lógica corporativa aplicada ao território é a participação de empresas estrangeiras na concessão dos aeroportos. “Poderão participar do Leilão, nos termos deste Edital, proponentes pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio” (ANAC, 2011 p. 17). O edital, portanto, praticamente obriga que os consórcios que disputarão a licitação tenham um sócio estrangeiro. Isso, porque, segundo o edital, pelo menos um dos parceiros deve ter experiência na administração de aeroporto com movimento superior a cinco milhões de passageiros por ano o que não gabarita nenhuma empresa brasileira. Interessante notar que apenas a Infraero tem o número de operações e

requisitos para administrar os aeroportos, nesse caso a questão da concessão também aparece de forma contraditória.

Chamamos a atenção para o papel desempenhado pelo BNDES nesse processo, pois esse banco revela a lógica do Estado brasileiro para com as Estatais do país. No histórico do processo de desestatização brasileiro o BNDES liberou recursos para financiar a privatização dos aparatos públicos para empresas estrangeiras cumprindo papel de catalizador das ações extravertidas, já que em inúmeros casos se tratou de empresas estrangeiras. Em suma, tratou-se de assumir os riscos do não pagamento à custa dos fundos trabalhistas que compõem as reservas do banco³⁰.

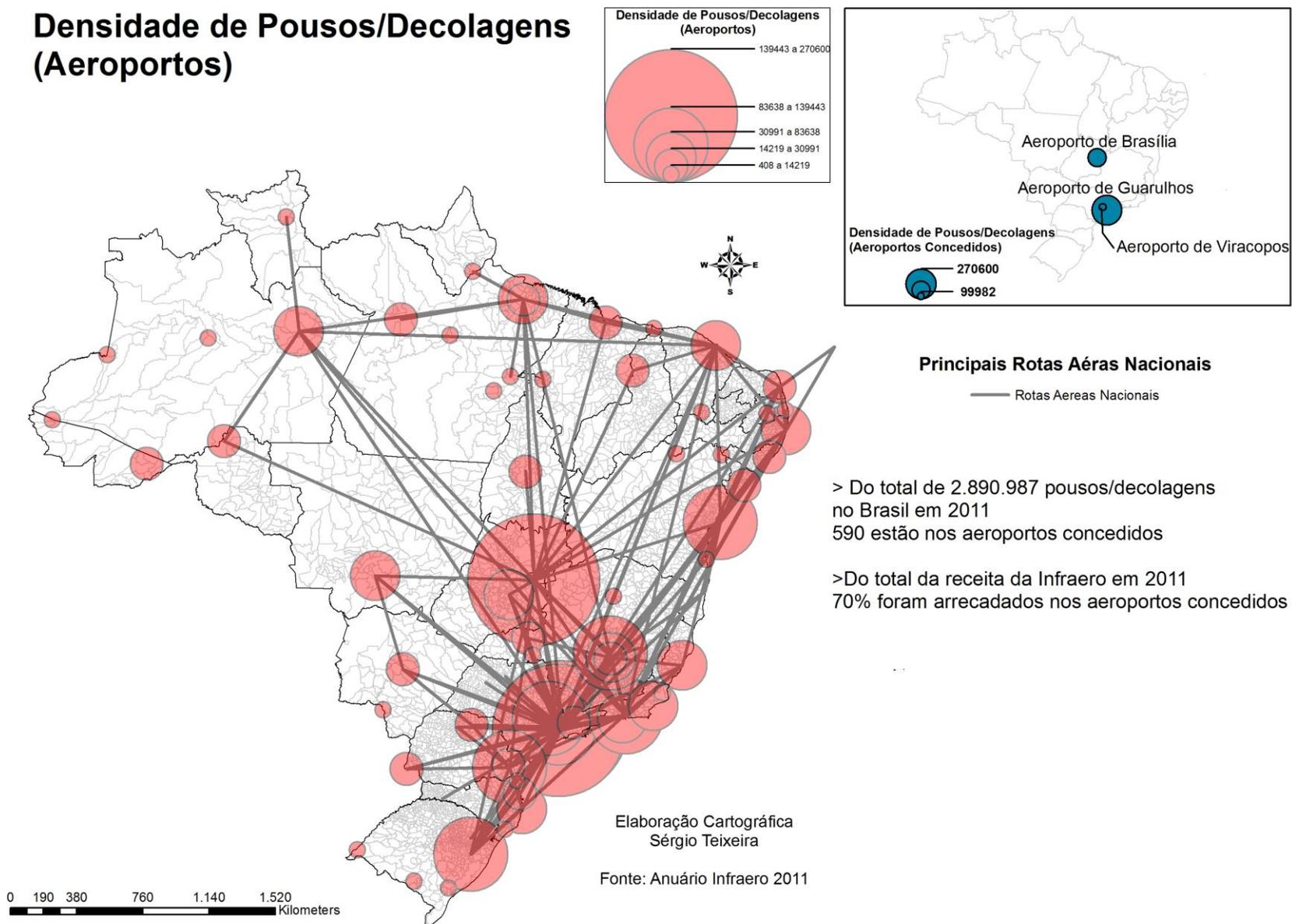
Assim como antes, ao destinar recursos para as concessões se repete a mesma lógica corporativa imbricado no Estado. A reportagem cedida pelo Ministro da Secretaria de Aviação Civil, Wagner Bittencourt, ao Valor Econômico do dia 20/10/2011 é esclarecedora do que se espera do banco. Segundo o Ministro, o banco deve financiar cerca de 70% dos custos dos empresários na compra dos aeroportos. Para que não tenha dúvida, argumenta o ministro, “funciona assim: de cada R\$ 100 investidos, R\$ 70 virão do BNDES e de outras fontes de financiamento e R\$ 30 dos sócios. Dos R\$ 30,0, ainda R\$ 14,7 virão da Infraero” (Valor Econômico, 20/10/2011). O argumento é revelador da lógica assumida pelo Estado em suas relações com as empresas privadas.

Organizamos o mapa abaixo para melhor compreender a decorrência da concessão dos aeroportos em questão para a organização territorial da rede da Infraero. Revela-se o tamanho da rede que será concedida. Do total dos 2.890.987 pousos decolagens em 2011, 590 foram nos aeroportos concedidos. Destaca-se ainda que se analisarmos as receitas desses aeroportos temos que, segundo a Infraero, os aeroportos concedidos representam 70% da rede.

³⁰ Listamos os principais fundos de recursos do BNDES: FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador; FGE – Fundo de Garantia à Exportação; PIS- Programa de Integração Social; PASEP – Programa de Patrimônio do Servidor Público.

Mapa 12

Densidade de Pousos/Decolagens (Aeroportos)



Mauro Lorenzon³¹ observa outra perspectiva importante que é deixada de lado nesse processo de concessão: são os aspectos relativos à segurança das fronteiras nacionais. Os aeroportos internacionais são responsáveis pela segurança aeroportuária, pois se trata de nós de redes internacionais por onde circulam pessoas e mercadorias nacionais e estrangeiras, sob jurisdição aduaneira, em áreas alfandegadas, reguladas pelo decreto 6.759 de 05/002/2009, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior da seguinte maneira,

Art. 3º A jurisdição dos serviços aduaneiros estende-se por todo o território aduaneiro e abrange: I - a zona primária, constituída pelas seguintes áreas demarcadas pela autoridade aduaneira local: a) a área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados; b) a área terrestre, nos aeroportos alfandegados; e c) a área terrestre, que compreende os pontos de fronteira alfandegados; e II - a zona secundária, que compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo. § 1º Para efeito de controle aduaneiro, as zonas de processamento de exportação, referidas no art. 534, constituem zona primária. § 2º Para a demarcação da zona primária, deverá ser ouvido o órgão ou empresa a que esteja afeta a administração do local a ser alfandegado. § 3º A autoridade aduaneira poderá exigir que a zona primária, ou parte dela, seja protegida por obstáculos que impeçam o acesso indiscriminado de veículos, pessoas ou animais. § 4º A autoridade aduaneira poderá estabelecer, em locais e recintos alfandegados, restrições à entrada de pessoas que ali não exerçam atividades profissionais, e a veículos não utilizados em serviço. (Decreto 6.759/2009 grifo nosso).

Ora, se os aeroportos são as estruturas de organização responsáveis por garantir a segurança de fronteira encontramos, mais uma vez, as características de um território corporativo. Ao conceder os aeroportos é também a entrega da fiscalização do território brasileiro às empresas privadas que estamos falando. Essas empresas passam agora poderão gerenciar a entrada e saída de pessoas e mercadorias.

³¹ Aeroportuário responsável pela gerência de tráfego no aeroporto de Viracopos. É também coordenador do blog Resistência Viracopos contra a privatização. Mauro nos forneceu uma entrevista em 25 de maio de 2013.

A iniciativa de transferência dos aeroportos brasileiros às corporações internacionais não é nova, o governo Fernando Henrique Cardoso, na era neoliberal, já havia o intenção de levar esse processo adiante. No entanto, os movimentos sociais aliados ao PT, na oposição, faziam coro massivo contra as privatizações o que impediu que várias empresas estatais entrassem no pacote de desnacionalização da década de 1990. Contraditoriamente, é exatamente nos governos de Lula/Dilma do PT que começam os preparativos para a transferência do setor com um processo de propagandear a INFRAERO como empresa de pouco eficiência e encomendar estudos para a concessão.

No primeiro ano do Governo de Lula é encomendado ao comando da aeronáutica um estudo que pudesse organizar o aparato regulatório para a privatização dos aeroportos. Nesse mesmo ano é publicado o estudo “Aeroportos e Privatizações: proposta de privatização aeroportuária para o Brasil”, o estudo objetiva em linhas muito claras “informar sobre o desenvolvimento do processo de privatização aeroportuária e sugerir opções de concessão que possam se adequar ao modelo de administração de aeroportos adotado no Brasil” (COMANDO DA AERONÁUTICA, 2003 p. 4). Esse documento é basilar, pois, segundo nossas pesquisas, esse documento vai orientar os passos que o governo dará para o início das concessões. Isso pode ser observado analisando os objetivos do estudo. Argumenta o comando da aeronáutica que o estudo deve orientar o setor no sentido de,

“criar mais competição, reduzir o tamanho do Estado, uma mais ampla flexibilização do monopólio estatal e a necessidade de capitais externos e privados nacionais para os investimentos indispensáveis ao desenvolvimento sustentado do país” (COMANDO DA AERONÁUTICA, 2003 p. 16).

Em 2005, por meio da Lei nº 11.182, é criada a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)³². A nova Agência substituiu o Departamento de Aviação Civil (DAC)³³ como

³² O complexo de transformações desencadeadas pela criação do PND quando aplicadas aos diversos setores implicou a criação de mais normas orientadas a reger as relações entre as corporações e destas com o território. Para Antas Jr. (2005, p. 193) é “nesse universo de mudança de papéis e emergência de novos agentes, as agências de regulação começam a ser criadas”. A criação de diversas agências nacionais de regulação se apresenta como portadoras da nova racionalidade corporativa no território organizando os processos de privatizações e concessões.

autoridade de aviação civil e assumiu o papel de regulador do transporte aéreo no país. Suas atribuições são: regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil. A ANAC cumpriu o papel de organizar a estrutura normativa para a concessão do setor, seguindo as diretrizes já apontadas. Em 2008 a ANAC publica o documento “Relatório de desempenho regulatório 2008”, nesse primeiro documento a ANAC aponta as linhas gerais do processo de concessão, primeiramente apontando críticas ao setor.

“O ano que passou foi marcado pelo esforço da ANAC – integrada a todos os órgãos do Sistema de Aviação Civil do Brasil – para normalizar as operações da aviação regular, após os momentos críticos de 2006 e 2007, e ao mesmo tempo criar novos paradigmas que permitissem à sociedade e aos agentes sociais recuperarem a confiança na aviação como peça fundamental para o desenvolvimento econômico e a integração nacional” (ANAC, 2008).

Continua a relatório, agora organizando o as diretrizes para a resolução dos problemas do setor.

“Nesse sentido, a ANAC desenvolveu uma série de iniciativas: a elaboração de medidas para retirar restrições não-operacionais em aeroportos centrais; a criação de regra de entrada em aeroportos com limitação de novos voos; a liberação das tarifas internacionais; e a *preparação de um marco regulatório para a concessão dos aeroportos brasileiros à iniciativa privada*” (ANAC, 2008 *grifo nosso*).

Em 2008 é feito o estudo “projetos do setor de transporte Aéreo e Concessão de Aeroportos”; feito pela equipe do BNDES este estudo busca legitimar as futuras intervenções do banco no processo de concessão dos aeroportos.

Em 2009 é criado o CONAC – Conselho de Aviação Civil, órgão de assessoramento da presidência, responsável por propor uma política nacional de aviação civil. Este conselho teve o papel de encaminhar as propostas de tipos de concessões para a análise do governo. No mesmo ano, mais um estudo é encomendado a ANAC por meio do Projeto

³³ O DAC foi um departamento integrante da estrutura administrativa do Ministério da Aeronáutica até 1999.

BRA/01/801 – ICAO – ANAC: o “Estudo Econômico sobre regulação e concorrência do setor de aeroportos”. O estudo, mais denso que os anteriores, organiza uma revisão completa da privatização e pela primeira vez adota o conceito de concessão como o melhor modelo para o Brasil. Abaixo organizamos um quadro com os estudos que indicam o processo de transferência do setor as corporações.

Quadro 2 - Estudos sobre a privatização dos aeroportos no Brasil

Ano	Estudo	Objetivo
2003	Aeroportos e Privatizações: proposta de privatização aeroportuária para o Brasil (COMANDO DA AERONÁUTICA).	Informar sobre o desenvolvimento do processo de privatização aeroportuária e sugerir opções de concessão que possam se adequar ao modelo de administração de aeroportos adotado no Brasil
2008	Relatório de desempenho regulatório 2008 (ANAC)	Elaboração de medidas para retirar restrições não-operacionais em aeroportos centrais; a criação de regra de entrada em aeroportos com limitação de novos voos; a liberação das tarifas internacionais; e a <i>preparação de um marco regulatório para a concessão dos aeroportos brasileiros à iniciativa privada</i>
2008	Projetos do setor de transporte Aéreo e Concessão de Aeroportos (BNDES)	O estudo busca legitimar as futuras intervenções do BNDES no processo de privatizações operado como concessão
2009	Estudo Econômico sobre regulação e concorrência do setor de aeroportos (ANAC)	Traça uma revisão completa da privatização e pela primeira vez adota o conceito de concessão como o melhor modelo para o Brasil
2011	Relatório Consolidado de Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil (MCKINSEY)	A realização de uma avaliação técnica para o desenvolvimento e a modernização da Aviação Civil Brasileira, servindo de base política e institucional para o processo de concessão dos principais aeroportos do Brasil.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos estudos supracitados.

Chama a atenção que todos esses estudos foram praticamente ignorados no processo final concessão, no qual sobressaiu o Estudo da Mckinsey&Company. Ao nosso entender isso se deu pela necessidade de legitimar internacionalmente a concessão, já que os órgãos referidos não dispõem do mesmo *know hall* corporativo que as empresas de consultoria.

2.6 Nas Asas da Privatização: a concessões dos aeroportos no Brasil e a consultora Mckinsey&Company.

Neste item, dedicamos à análise a dimensão empírica do processo de reorganização das empresas estatais que ocorreram em conjunto com o processo de privatização da década de 1990, identificando uma continuidade no atual processo de concessão dos principais aeroportos brasileiros em conformidade com um planejamento corporativo.

Foram diversos agentes responsáveis por organizar esse processo, no entanto, do ponto de vista que defendemos aqui, as reestruturações dos sistemas de objetos técnicos têm na dimensão política seu impulso e legitimidade. Faremos, portanto, uma proposta de interpretação das atividades desenvolvidas pela empresa de consultoria Mckinsey&Company no processo de espoliação de parte dos aeroportos brasileiros às corporações multinacionais.

Centralizamos nossa análise no sistema de movimento aéreo como objeto, no entanto, consideramos que o eixo analítico revela que esse é apenas um caso que pode ser aplicado ao processo que vêm ocorrendo com outras empresas estatais brasileiras. Desde o início da década de 1990, como já dito, as empresas estatais brasileiras passaram por um processo de privatização e de reestruturação organizacional.

Destacamos, pois, em nossa pesquisa o projeto de concessão dos principais aeroportos brasileiros. Esses aeroportos foram concedidos segundo as orientações da consultora em questão.

A Mckinsey&Company nasceu em 1926 nos Estados Unidos e desde então se consolidou como uma das maiores empresas corporativas do mundo. Com mais de 90 escritórios em mais de 50 países essa empresa é contratada pelas maiores corporações de

negócios do planeta. Segundo a Revista Fortune, a consultora presta serviço a dois terços das maiores corporações mundiais, sem falar de assessoria à governos, como o brasileiro, que contrata seus serviços para assessorar privatizações e concessões além de oferecer lugar de destaque a empresa na condução de projetos governamentais. Segundo o site Glassdoor, especializado em pesquisas e análises de grandes corporações, o poder dessa empresa pode ser evidenciado pelo salário de seus consultores que variam entre \$ 120.000 à \$ 160.000. Em pesquisa mundial realizada pelo mesmo site, a Mckinsey & Company aparece como a segunda melhor empresa para se trabalhar no mundo, perdendo apenas para a rede social facebook³⁴.

O poder dessa empresa e sua relação com o Estado brasileiro na condução do planejamento da política econômica é sabido e divulgado. Em matéria publicada pelo Jornal Estado de São Paulo em 27/05/2012, revela-se o descontentamento do alto escalão do planalto com o fato da consultora Mckinsey & Company ter escritórios instalados em duas salas da esplanada dos ministérios. Apelidada de “casa civil do B”, as salas 101 e 103 do planalto são a sede em que os consultores operam e trabalham para, segundo assessoria da presidência, “aperfeiçoar a gestão do serviço público e tornar a atuação de gestores mais transparente, com acompanhamento *online* de obras e projetos” contando com reuniões exclusivas com a Presidenta Dilma Rousseff.

Fruto de acordo denominado Movimento Brasil Competitivo (MBC)³⁵, que não prevê licitação, a consultora McKinsey&Company e seus consultores funcionam como articuladores diretos dos projetos dos ministérios. A empresa, hoje apresenta projetos de monitoramento dos principais projetos da Secretaria de Articulação e Monitoramento (SAM) ligada à Casa Civil; sua interligação não é pequena já que essa secretaria era presidida pela atual ministra do planejamento Miriam Belchior na época da implementação do projeto.

Nessa primeira aproximação da relação da Consultora Mckinsey&Company com o Estado e o governo, evidencia-se que as ideias de Santos (1997), segundo a qual estamos

³⁴ A pesquisa denominada *Employees Choice Awards* coletou informações como salário, regalias e detalhes sobre os processos de contratação. Segundo o Glassdoor, foram coletados cerca de 3 milhões de dados nesta última pesquisa. <http://www.glassdoor.com/index.htm>.

³⁵ <http://www.mbc.org.br>.

assistindo a política feita pelas empresas, sobretudo pelas grandes empresas, têm se aprofundado.

Tanto a base material dos lugares quanto as ações organizativas subordinaram-se ao seleto grupo de empresas globais de informação e consultoria estratégicas. Segunda Silva (2009, p. 10), “As grandes organizações desenharam suas políticas territoriais valendo-se de modelos de gestão difundidos mundialmente por novos atores sociais, especialmente os vinculados ao ideário da ordem global”. Na tentativa de organizar o território para os usos corporativos o Estado brasileiro incorporou a gestão empresarial como modelo encomendando estudos e pacotes gerenciais a essas empresas e dessa forma terceirizaram o planejamento territorial as grandes corporações. O caso em tela é exemplar. Diante da necessidade imposta pelos impulsos corporativos o Estado brasileiro contratou a consultora Mckinsey&Company para desenvolver um estudo que pudesse nortear o planejamento do sistema de movimento territorial no Brasil.

Nosso objetivo, portanto, é analisar o “*Relatório Consolidado de Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil*”. Contratado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e encomendado à consultora internacional McKinsey&Company³⁶. O estudo teve como objetivo a realização de uma avaliação técnica para o desenvolvimento e a modernização da Aviação Civil Brasileira, servindo de base política e institucional para o processo de concessão dos principais aeroportos do Brasil.

A McKinsey&Company, empresa global de consultoria contratada pelo BNDES para desenvolver o estudo em tela, contou com a colaboração do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e da Fundação Instituto de Pesquisa Econômica (FIPE) para legitimar seu caráter técnico e científico; no entanto uma análise depurada a qual nos propomos, mostrará que a questão política, sintetizada na necessidade de entrega do setor à iniciativa privada, sobressaem-se a questões técnicas.

Nossas críticas ao relatório da consultora Mckinsey&Company foram feitas por meio de dados, entrevistas e documentos que pesquisamos durante nossos estudos. Entre eles, destacamos o acesso ao documento “*Comentários ao Relatório da Mckinsey sobre o*

³⁶ O estudo fez parte do termo de cooperação técnica firmado entre o Ministério da Defesa (MD) e a agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para reorganizar a estrutura aeroportuária no Brasil.

Setor de Transporte Aéreo do Brasil”, documento interno a Infraero aprovado pelo conselho administrativo em 14 de Abril de 2011. Esse documento não teve sua publicação feita ao grande público, sendo que apenas alguns jornalistas e pessoas ligadas à área tiveram acesso.

Destacamos ainda, que apesar de basear todas as suas conclusões em estudos e dados coletados e analisados por seus pesquisadores (consultores) a consultora não se compromete com seu estudo e com as decorrências políticas para os investimentos e ações decorrentes de seu relatório. Segundo a empresa,

“O Relatório, as análises e as conclusões aqui apresentadas têm como base informações que não foram geradas pela McKinsey & Company, e não estavam, portanto, sujeitas à nossa verificação independente. A McKinsey acredita que tais informações são confiáveis, mas não garante que tais informações sejam completas e precisas sob todos os aspectos” (MCKINSEY & COMPANY, 2011 p. 3).

Não deve nos surpreender a falta de compromisso da empresa com os resultados de seus estudos e suas decorrências. Isto porque, como portadoras de uma racionalidade corporativa, essas empresas buscam apenas cumprir seus objetivos e compromissos empresariais, mesmo que suas ações promovam a desordem do território. Santos (2005, p. 85), define com muita clareza os objetivos dessas empresas,

“As empresas apenas têm olhos para seus próprios objetivos e são cegas para tudo o mais. Desse modo, quanto mais racionais forem as regras de sua ação individual tanto menos tais regras serão respeitadas do entorno econômico, social, político, cultural, moral ou geográfico, funcionando, as mais das vezes, como elemento de perturbação e mesmo de desordem”

A metodologia adota para avaliar o modelo atual do setor é esboçada nas páginas 41, 42 e 43 do relatório. É organizada uma primeira etapa que consistirá em debates com os agentes ouvidos e posteriormente três grandes etapas de estudo e pesquisa. As três etapas são: (1) visão e objetivos de política pública para o setor; (2) atual contexto e ponto de partida do Brasil e (3) exemplos internacionais.

Ressalta-se que o enfoque da consultora foi na avaliação dos aeroportos em separado ou em grupos, o que prejudica uma análise sistêmica, já que o setor foi constituído como uma rede de integração territorial. É preciso destacar, como já dito, que a formação socioespacial brasileira teve como característica um desenvolvimento desigual de suas regiões e cidades; os sistemas de movimento foram pensados, pelo menos na época de sua implantação, como articuladores das regiões.

Apropriando-se da lógica da participação democrática a empresa alega que seu primeiro passo foi o de debate.

“Foi fundamental trazer para o debate os grandes objetivos de política pública para o setor aéreo, permitindo uma discussão aberta e concreta sobre prioridades e escolhas possíveis. Um alinhamento básico em torno desses objetivos serviu de premissa para a avaliação das propostas técnicas e das alavancas para atuar sobre o setor. Nesse contexto, a McKinsey atuou como uma entidade de opinião independente, desenvolvendo alternativas e facilitando o alinhamento das diversas partes interessadas, de forma *neutra e imparcial*, para que fosse alcançada a solução de melhor técnica. Diversas entidades públicas e privadas envolvidas no setor participaram dessa discussão” (MCKINSEY, 2011 p. 42 *grifo nosso*).

Discutimos, então, que as empresas de consultoria são as detentoras das racionalidades da globalização que se aplicam ao território de forma vertical e hierárquica. Mas para preservar uma ideia de neutralidade a consultora procura recriar a ideia de um planejamento democrático. No entanto, esse planejamento foi abandonado no correr da década de 1990, na medida em que se recriou a áurea do planejamento neutro. O planejamento, portanto, passou a servir exclusivamente para a reprodução do capital e assim garantir “dentro da lei e da ordem” o desenvolvimento da acumulação. Para tal, o planejamento ganha *status* de ciência já que assim pode se afirmar como “neutro”.

A neutralidade como discurso não se sustenta quando analisados os fatos. Vejamos quais foram as diversas “partes interessadas” ouvidas pela empresa para conseguir uma análise neutra.

A consultora afirma que além do governo e das empresas aéreas foram ouvidos investidores e operadores em infraestrutura, identificadas como A-Port, Invepar, AG Concessões, Aeropuertos de México (Advent), Aéroport de Paris (AdP) e entidades de classe identificadas como IATA, ANAV. Uma análise apurada dessas “partes interessadas” revela o caráter do relatório.

a) A-Port: grupo constituído pelo Grupo Camargo Corrêa (Brasil), Flughafen Zürich AG (Suíça) e Gestión e Ingeniería S.A.-IDC (Chile). Segundo dados da INFRAERO (2011), excluindo o aeroporto de Zürich, os demais aeroportos operados pelo grupo são de pequeno porte. Ressalta-se ainda que um dos participantes é o grupo Camargo Corrêa, empreiteira de grande porte que tem se inserido nas recentes concessões em outros setores.

b) Invepar: constituída pela Previ, Petros, Funcef e OAS. O grupo de fundos de investimento³⁷ não tem nenhum tipo de aplicação atual em aeroportos, no entanto, sabe-se que esses fundos de pensão estão totalmente ligados a lógica dos investimentos em setores concedidos ou privatizados ao capital, sendo geralmente responsável por empréstimos vultosos aos investidores. Já a construtora OAS a época do relatório não tinha nenhum investimento em aeroportos, no entanto a consulta à empresa parece não ter sido casual já que hoje a empresa é responsável pela construção de terminais no aeroporto de Guarulhos e do aeroporto Zumbi dos Palmares em Alagoas. Cumpre ainda ressaltar que o consórcio foi um dos participantes no leilão que arrematou os aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.

c) AG Concessões: Grupo encabeçado pela construtora Andrade Gutierrez, que também não tem experiência em operação de aeroportos; recentemente, associou-se aos grupos Aecon (canadense), Airport Development Corporation (canadense) e Houston Airport System (americano) para construir e operar o novo aeroporto de Quito (Equador) e o Aeroporto Aeris (Costa Rica). A concessionária é hoje umas

³⁷ Oliveira (2003), discuti as relações corporativas dos fundos de investimentos com os sucessivos governos brasileiros. Segundo o autor, se configura “uma verdadeira classe social, que se estrutura sobre, de um lado, técnicos e economistas doublés de banqueiros, núcleo duro do PSDB, e trabalhadores transformados em operadores de fundos de previdência, núcleo duro do PT” (OLIVEIRA, 2003 p. 147).

das principais participantes nos projetos de concessões das rodovias brasileiras. Dessa maneira, a consulta a essa empresa também estaria vinculada a sua eventual participação em processos de concessões dos aeroportos.

d) Advent International: associada no Brasil à Odebrecht no negócio de aeroportos, explora serviços de alimentação em aeroportos (no Brasil já tem grande presença em alimentação e free shops), opera apenas aeroportos de pequeno porte, à exceção de Santo Domingo, na República Dominicana e tem em construção um terminal de passageiros no aeroporto da cidade do México.

e) AdP de Paris, esta sim, com grande (e má) experiência em operação de aeroportos. A empresa é responsável pela administração dos dois principais aeroportos de Paris (Paris-Orly e Paris-Charles-de-Gaulle). Há mais de cinco anos esses aeroportos enfrentam problemas de má gestão com constantes greves de trabalhadores que reivindicam melhores condições de trabalho e melhoras nos serviços aos usuários³⁸. Segundo a revista Exame, essa empresa é, até agora, a principal interessada no aeroporto do Galeão no RJ³⁹. Nos parece precipitado que reivindicando-se grande experiência mundial a consultora Mckinsey tenha decidido consultar como única grande operadora de aeroportos justamente a de pior reputação no setor em relação aos serviços.

Vemos que a consulta propôs debater seu relatório apenas com grupos e empresas que compartilham de sua lógica corporativa.

Em relação às entidades de classe, a consultora debateu apenas com a entidade de transporte internacional *International Air Transport Association (IATA)*. Essa entidade é representativa dos empresários de aviação e tem interesse na concessão. A empresa não procurou abrir diálogo com nenhuma das entidades de classe representativa dos trabalhadores aeroportuários, tais como a SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) e o SINA (Sindicato Nacional dos Aeroportuários).

³⁸ <http://www.air-journal.fr/2013-06-28-greve-a-adp-aucun-impact-prevu-sur-les-vols-577509.html>

³⁹ <http://exame.abril.com.br> (06/06/2012).

As empresas de consultoria são portadoras da lógica da globalização, uma lógica verticalizada e imposta, formulada nos países dos centros e colocadas como agenda aos países subdesenvolvidos. Para realizar a materialidade de seus planos de gestão e estudos essas empresas criam uma *psicoesfera* que busca hegemonizar os padrões e consumos em todos os lugares.

Para legitimar o estudo em tela a empresa Mckinsey&Company em conjunto os meios de comunicação fizeram uma grande campanha ideológica de desmoralização dos serviços da Infraero. Ribeiro (1991, p. 51 apud SANTOS e SILVEIRA, 2001), aponta que esse procedimento é comum entre as corporações globais.

“No Brasil, elementos de uma particular ideologia da modernidade – intensamente estimulada pelos meios de comunicação, pelo marketing e pelas estratégias de afirmação de novos gestores – encontram-se mesclados, com frequência, a mudanças reais ocorridas na sociedade e nos usos do território”

A Infraero passou as capas dos jornais como empresa ineficiente não sendo capaz de gerenciar a demanda sempre crescente. Esse também é argumento utilizado no relatório da consultora. Segundo a Mckinsey&Company (2011 p. 53), “se mantido o crescimento histórico da demanda, o País teria que adicionar até 200 milhões de passageiros/ano em capacidade até 2030, ou seja, seria necessário construir infraestrutura comparável a aproximadamente nove aeroportos de Guarulhos no período”.

Os investimentos no sistema aeroviário brasileiro é necessário para organizar o sistema e interligar o território, decorrente do aumento da demanda, como vimos, ser crescente. Entretanto, a empresa desloca o problema para a ineficiência em gerenciar o sistema.

“... A operação aeroportuária é concentrada na INFRAERO, administradora dos aeroportos que respondem por 97% dos passageiros transportados anualmente. Em 2008, a empresa obteve resultado positivo em suas operações (R\$ 400 milhões) mas, nas condições atuais, necessitaria de transferências do Tesouro para realizar seus investimentos planejados (cerca de R\$ 2 bilhões/ano, nos próximos cinco anos). Além

disso, os ativos aeroportuários são tipicamente subutilizados no Brasil. Existe menor representatividade das receitas comerciais (em geral, menos de 25% das receitas aeroportuárias totais) em comparação a aeroportos internacionais (55% ou mais das receitas totais, nos melhores casos). De fato, estimativas preliminares indicam que o sistema aeroportuário poderia ser autossuficiente com um aumento da eficiência e aproveitamento dos aeroportos como ativos e um pequeno incremento nas tarifas aeroportuárias. No que tange à disponibilidade de capacidade, tem-se que o plano de investimentos da INFRAERO (base 2006) não pôde ser executado de acordo com o previsto, gerando pressão na infraestrutura existente. Obras não finalizadas geram áreas vazias nos aeroportos (em alguns casos sobrecarregando terminais adjacentes, como ocorre no Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro). Da mesma forma, os aeroportos brasileiros, em geral, apresentam eficiência operacional menor do que a melhor prática global” (MCKINSEY, 2011 p. 54).

Entretanto os principais gargalos dos últimos anos se deram pelo fechamento de rotas. Ao passo que demande cresceu houve uma redução no número de localidades atendidas pelas empresas aéreas. As rotas saíram de 189 em 1999 para 130 atualmente (INFRAERO, 2011 p. 7).

A consultora argumenta que a INFRAERO não tem condições de gerenciar o sistema e não conseguirá suprir a demanda que se tornará cada vez maior nos próximos anos. Para aproximar essa crítica da necessidade de concessão a empresa critica a taxa de retorno comercial nas receitas totais do sistema. Ora, que melhor argumento para legitimar a entrega do setor do que sua ineficiência lucrativa? Ressaltamos que uma análise desse tipo atesta que a empresa não tem uma visão total do setor e de sua necessidade para o território, pois já que o sistema de interligação tem como seu principal objetivo a interligação das diversas regiões do país, o seu atestado deve ser analisado a partir da constatação de sua eficiência para esse objetivo – frise-se, interligar territorialmente as diversas regiões do País.

A empresa afirma que as receitas comerciais da INFRAERO flutuam entre 20% e 25% do total de suas receitas operacionais, assim sendo inferior à média mundial em que a receita seria de 40%. Entretanto, o relatório da INFRAERO (2011) demonstra dados diferentes que indicam erros nos dados da Mckinsey. Para se chegar a um resultado que ateste a ineficiência comercial do setor, a consultora computou no resultado das receitas operacionais⁴⁰ os gastos com armazenagem, capatazia⁴¹ e navegação. Essas atividades não são atividades controladas pela maioria dos aeroportos do mundo e por isso não incidem no cálculo da receita operacional da média mundial. Se descontado essas atividades das receitas operacionais as receitas comerciais passam a ser de 45%, enquadrando-se na média internacional o que pode ser atestado na tabela abaixo.

Tabela 17 – Receitas Operacionais da Infraero (2011)		
Receita Operacional (sem armazenagem e capatazia e navegação aérea) acumulada até jun. 2010	Receita Comercial acumulada até jun 2010	Participação de Receitas não Aeronáuticas na Receita Operacional (%)
R\$ 966.381.446,88	R\$ 435.373.792,32	45,05

Fonte: Diretoria Comercial da INFRAERO, 2011

Outra questão que observamos é que o relatório não apresente nenhum estudo detalhado sobre o transporte de cargas via modal aéreo. Essa atividade, segundo o Anuário Estatístico da INFRAERO de 2012, corresponde a 20% do total das receitas e “segundo estimativa da IATA (International Air Transport Association), cerca de 37 milhões de toneladas de carga foram transportadas por companhias aéreas em 2009. A Mckinsey não faz o estudo detalhado de cargas argumentando que esse setor no Brasil corresponde apenas por 1% (Mckinsey, 2011 p. 130) do transporte mundial. Entretanto, essa atividade esta

⁴⁰ As receitas operacionais dos aeroportos são aquelas ligadas a todos os custos de operação do aeroporto incluindo as receitas comerciais que dizem respeito apenas as receitas das procedimentos de venda e embarque de passageiros.

⁴¹ Tarifas aeroportuárias pagas pelo consignatário (importador / exportador da carga) para movimentação de cargas. Tarifa de Armazenagem: devida pelo armazenamento, guarda e controle de mercadorias nos armazéns de carga aérea dos aeroportos; incide sobre o consignatário ou o transportador, no caso de carga aérea em trânsito.

Tarifa de Capatazia - Devida pela movimentação e manuseio de mercadorias a que se refere o item anterior; incide sobre o consignatário ou o transportador, no caso de carga aérea em trânsito.

relacionada com transportes de alto valor agregado e por isso necessita de terminais e armazéns especiais, além de atividades de controle e capatazia mais especializadas e por isso é responsável, frisa-se, por cerca de 20% das receitas da INFRAERO.

Ainda sobre o setor comercial, a Mckinsey faz um diagnóstico da tarifa afirmando que as tarifas no Brasil são competitivas.

“... Em termos nominais, as tarifas aeroportuárias no Brasil são competitivas quando comparadas a exemplos internacionais. A INFRAERO cobra tarifas aeronáuticas, em média, 15 a 30% menores que as cobradas por administradores aeroportuários europeus. Esse resultado é explicado principalmente pelas tarifas de embarque doméstico, que chegam a ser até 60% menores que as tarifas de embarque internacionais. Além disso, quando comparadas às tarifas aeroportuárias cobradas de companhias aéreas, as tarifas pagas no Brasil são, em média, muito semelhantes a casos internacionais” (MCKINSEY, 2011 p. 61).

Segundo o Relatório da Infraero (2011), essa análise está errada, pois as médias tarifárias no Brasil são menores que a média mundial já que as tarifas de pouso e permanência domésticas, que são pagas pelas companhias aéreas estão sem reajuste desde 1997, e as internacionais desde 1994 (INFRAERO, 2011).

Outro ponto do relatório da Mckinsey que merece destaque é em relação a remoção de barreiras estruturais e custos evitáveis.

“... A redução do preço das passagens tem, em geral, alto impacto no número de passageiros transportados. Este fenômeno foi um dos principais fatores para o crescimento experimentado pela demanda nos últimos 10 anos. Apesar disso, observa-se que os preços de passagens praticados no Brasil ainda são 32% superiores à média internacional. Uma parte significativa desta diferença pode ser explicada pela existência de barreiras estruturais e custos evitáveis, que poderiam ser reduzidos ou até mesmo eliminados (MCKINSEY, 2011 p. 63).

A consultora, apresenta como medida para retirar as barreiras estruturais, a isenção de impostos dos combustíveis fornecidos pela Petrobrás as empresas aéreas; isenção de tributos sobre as receitas das companhias aéreas; e ainda isenção total de impostos para a importação de novas peças e aeronaves (MCKINSEY, 2011 p. 72). Essas medidas visam apenas retirar os custos das empresas aéreas. Esse ponto torna-se especialmente importante, pois afirma nossa tese da imbricação, cada vez maior, da lógica corporativa ao Estado.

Segue a consultora, listando agora os custos evitáveis. Segundo a consultora “os custos evitáveis aqui listados representam basicamente desperdício e, portanto, poderiam ser eliminados completamente” (MCKINSEY, 2011 p. 74). A lista dos custos que se tornam “desperdício” nas despesas das empresas são de debate técnico e receberam muitas críticas do relatório Infraero (2011), aqui destacamos o que nos parece revelar de forma mais aguda a lógica empresarial presente nessa proposta, aponta a consultora

“Limitação do tempo de voo de pilotos: a legislação trabalhista brasileira referente à jornada de trabalho de aeroviários é menos flexível do que a média internacional. Além disso, ela limita o tempo que pilotos e comissários de bordo podem voar em sequência, mesmo quando viajam apenas como passageiros. Esses parâmetros aumentam os custos de mão de obra do setor. Em um mercado crescente como é o brasileiro, a redução dessas restrições seria benéfica para as empresas e para seus funcionários, já que parte significativa do salário é paga de forma variável, em função de tempo de voo” (MCKINSEY, 2011 p. 65 grifo nosso).

A desregulamentação trabalhista é uma característica do período da globalização atual. A Consultora aponta como estratégia a flexibilização da jornada de trabalho e recomenda o aumento das horas de voo dos pilotos. Longe de fazer um relatório que possa resolver os problemas do setor aéreo, a consultora busca, na verdade, resolver o problema das companhias aéreas em ter mais lucros.

Eliminação de barreiras estruturais, ganhos de eficiência, repasse de ganhos aos passageiros, custos evitáveis e outras observações são espécies de jargões empresariais, frases que impressionam desavisados e que buscam esconder o que transparece em uma análise detida: a entrega do patrimônio público às grandes empresas.

Outro ponto relevante diz respeito a rede de aeroportos. O sistema aéreo brasileiro trabalha em rede por meio de subsídios cruzados. A rede de fluxos de passageiros, como vimos, encontra maior densidade na região concentrada do território e dessa maneira os aeroportos situados nessa região acabam por receber a maior parte das receitas, e por consequência serem os que operam com lucro. Para manter a rede os aeroportos que não são lucrativos recebem subsídios provenientes dos mais lucrativos, mantendo, assim a rede funcionando.

O relatório da consultora não leva em consideração essa forma de funcionamento já que faz uma avaliação compartimentada da rede.

Ao traçar esse panorama aponta para um cenário insustentável em que, apesar de várias possibilidades, somente a entrega para a iniciativa poderia sanar os problemas.

“As questões críticas identificadas no processo de definição dos objetivos do setor estão relacionados a seis tópicos fundamentais e interligados: disponibilidade dos serviços, subsídio ou receita pública, papel da iniciativa privada, valor para o consumidor, saúde e desenvolvimento das empresas do setor, e segurança e meio ambiente. Para responder as questões-chave do terceiro tópico, foram criados quatro possíveis cenários com diferentes graus de participação da iniciativa privada na administração aeroportuária: manutenção da situação atual com reestruturação da INFRAERO, concessão de componentes de um aeroporto, concessão dos ativos à INFRAERO e abertura de capital, e concessões de aeroportos à iniciativa privada. Cada cenário apresentaria mudanças em relação à situação atual em distintos níveis, além de implicar a necessidade de existência de algumas premissas fundamentais para ser viável”(MCKINSEY, 2011 p. 70).

A consulta não se preocupa com uma visão do sistema territorial como um todo, preocupou-se de fato apenas em legitimar a participação privada na administração aeroportuária nos aeroportos já construídos. Aqui nota-se que a privatização proposta torna-se ainda mais conservadora, pois, conforme mostra o relatório da INFRAERO (2011, p.

17), “a participação da iniciativa privada na administração aeroportuária, de resto desejável, especialmente na construção e operação de aeroportos por sua conta e risco”. Não compartilhamos da visão da participação privada nesse sistema, no entanto, chama a atenção o argumento da INFRAERO, em analisar da perspectiva de construção de novos aeroportos. Isto, porque a proposta da Mckinsey é analisada a partir de modelo de concessão e parceria público privada. O quadro abaixo, elaborado pela consultora é exemplar.

Quadro 3 – Papel da Infraero na operação de aeroportos, segundo a Mckinsey

3A. Qual deve ser o papel da Infraero e da iniciativa privada na operação de aeroportos no Brasil?

NÃO EXAUSTIVO

Objetivos quanto ao papel do governo e da iniciativa privada no setor

Opções consideradas no Estudo de Reestruturação da Infraero

Nível de manutenção do <i>status quo</i>	Modelos potenciais	Premissas necessárias
Maior	1 Manutenção da situação atual com reestruturação	<ul style="list-style-type: none"> Infraero consegue realizar obras de expansão de capacidade no curto prazo e atender demanda crescente até 2014 e após
	2 Concessão de componentes de um aeroporto (p.ex.: terminal)	<ul style="list-style-type: none"> Concessão de componentes críticos dos principais aeroportos resolve principais problemas de infraestrutura É possível finalizar o processo de concessão em 1-2 anos
	3 Concessão dos ativos à Infraero e abertura de capital	<ul style="list-style-type: none"> Infraero necessita de capital para financiar expansão Entrada de investidores proporcionaria um incentivo à maior eficiência Haveria interessados em participação sem controle na Infraero
	4 Concessões de aeroportos à iniciativa privada	
	a Individual	<ul style="list-style-type: none"> Principais necessidades de expansão estão em aeroportos específicos e sua concessão no curto prazo resolve o problema de infraestrutura Demais aeroportos não teriam problemas em manter ritmo atual de execução
	b Blocos de aeroportos (Pacotes sinérgicos ou autossuficientes)	<ul style="list-style-type: none"> Concessão por blocos atrairia mais investidores Concessão por blocos permite comparar métricas e cobrar melhores práticas Existem vantagens de escala mínima na concessão de aeroportos por blocos
Menor		

A consultora apresenta possíveis cenários que apresentam maior ou menor rompimento com a estrutura atual da Infraero. O que se chama de *status quo* pode ser lido da seguinte maneira: o menor nível representa o maior rompimento com a estrutura atual apontando para a privatização. No cenário apresentado com modelo (1), a empresa propõe a manutenção da situação atual com investimentos estatais. Entretanto, esse cenário é meramente figurativo, já que o relatório é construído de forma a deslegitimar a INFRAERO como promotora de competência e capacidade de administração dos aeroportos.

O cenário (4) - concessões de aeroportos à iniciativa privada – apresenta-se como o cenário de maior rompimento e enquadra-se com os cenários apontados como ideais pela consultora para o setor. O que se segue no relatório é a legitimação do cenário de concessão mostrando seus “benefícios” para o setor.

“Alguns exemplos de argumentos que apoiam a viabilidade dessa participação na construção e operação incluem o fato de que as empresas privadas: Não estão sujeitas às restrições das empresas ou órgãos públicos (por exemplo, Lei 8.666); Têm maior facilidade de promover o alinhamento de incentivos dos empregados com os objetivos da empresa, gerando eficiência; Oferecem maior rapidez na disponibilização da nova capacidade; Podem levantar recursos no mercado de capitais, desde que a remuneração e a percepção de risco sejam satisfatórias” (MCKINSEY, 2011 p. 76).

O argumento da concessão ganha mais força no relatório, lembremos que o relatório começa por difundir uma psicosfera de ineficiência de INFRAERO como sistema público. O discurso da competência e eficiência é mobilizado. Em seguida se apresenta iniciativas para a reestruturação sem qualificar o sistema de cargas. Termina-se por indicar a concessão, mas não trata o sistema como um todo, isso porque não será todo o sistema que deve ser privatizado, é o que se revela no capítulo 3 do relatório.

Considerando a abrangência indicada pelo estudo da Mckinsey&Company, enfatizada no título da pesquisa - Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil – esperaríamos que o total dos 740 aeródromos do Brasil fossem considerados no Estudo. Ainda que esses não fossem considerados, o mínimo de coerência comprometeria a consultora a abordar os 67 aeroportos sob administração da INFRAERO, bem como suas funções dentro do sistema territorial planejado. No entanto, ao caracterizar os aeroportos a empresa apresenta a seguinte fórmula.

“Para permitir uma análise detalhada do estado atual dos aeroportos, foram selecionados os 20 principais aeroportos do País, dos quais 19 possuem o maior movimento de passageiros, e o da Pampulha, aeroporto secundário da região metropolitana de Belo Horizonte, importante metrópole do País. Os 20 aeroportos juntos representam 90% do movimento total de passageiros no Brasil e 96% do transporte de carga, e são, portanto, uma amostra representativa da realidade da infraestrutura aeroportuária brasileira” (MCKINSEY, 2011 p. 87).

Revela-se que a representatividade apresentada pela empresa não leva em consideração as características estruturais do sistema de aeroportos brasileiro, bem como seus desdobramentos territoriais, tais como a integração nacional, segurança e desenvolvimento regional. Ao analisar os 20 principais aeroportos a empresa indica que seu critério para seleção foi o movimento de passageiros já que os aeroportos em destaque são representativos de 90% do movimento. O resultado dessa fórmula é criar um cenário em que os aeroportos mais rentáveis estejam nos planos de concessões e privatizações preconizadas como salvamento do gargalo infraestrutural desses aeroportos, isto é, para os cenários de crescimento da demanda para os próximos anos.

Quadro 4 – Quadro da estrutura dos Aeroportos, segundo a Mckinsey

O crescimento acelerado trouxe para a infraestrutura aeroportuária desafios de capacidade já em 2009
Utilização na hora-pico para pista/pátio e no ano para TPS

■ Com restrições hoje
■ Necessidade de investimento até 2030
■ Capacidade atual suficiente até 2030
 () Ano limite para saturação

Aeroporto	Lado ar ¹		Lado terra		
	Pista DECEA	Pista ITA	Pátio ²	TPS	
SP	Guarulhos	■ (2030)	■ (2030)	■ Saturado	■ Saturado
	Congonhas	■ Limitado	■ (2014)	■ Saturado	■ Saturado
	Viracopos	■ (2020)	■ (2020)	■ (2014)	■ (2014)
RJ	Galeão	■ (2030)	■ (2030)	■ Saturado	■ (2030)
	Santos Dumont	■ (2030)	■ (2030)	■ Saturado	■ (2030)
BH	Confins	■	■	■ (2020)	■ Saturado
	Pampulha	■ (2030)	■	■ (2014)	■ (2014)
Demais	Brasília	■ (2030)	■ (2030)	■ Saturado	■ Saturado
	Porto Alegre	■ (2030)	■ (2030)	■ (2030)	■ Saturado
	Curitiba	■	■	■ (2030)	■ (2020)
	Recife	■ (2030)	■	■ (2030)	■ (2020)
	Salvador	■ (2020)	■ (2030)	■ Saturado	■ (2014)
	Fortaleza	■	■	■ (2030)	■ Saturado
	Manaus	■	■	■ (2020)	■ (2030)
	Cuiabá	■ (2030)	■	■ Saturado	■ Saturado
	Natal	■	■	■ Saturado	■ (2014)
	Florianópolis	■	■	■ Saturado	■ Saturado
	Vitória	■ (2030)	■	■ Saturado	■ Saturado
	Belém	■	■	■ (2014)	■ (2030)
	Goiânia	■ (2030)	■	■ Saturado	■ Saturado

¹ Considera mesmo nível de crescimento tanto para aviação geral quanto para aviação regular
² Não considera equipamento para movimentação de passageiros (p.ex., ônibus, escada) que pode afetar o nível de serviço percebido pelo passageiro
 FONTE: ITA; DECEA; análise da equipe

A análise do quadro é reveladora das intencionalidades da empresa. A empresa desenha um cenário temerário para os próximos anos. Aponta que os sistemas de pistas administrados pelo DECEA necessita de investimentos em onze dos vinte aeroportos sendo

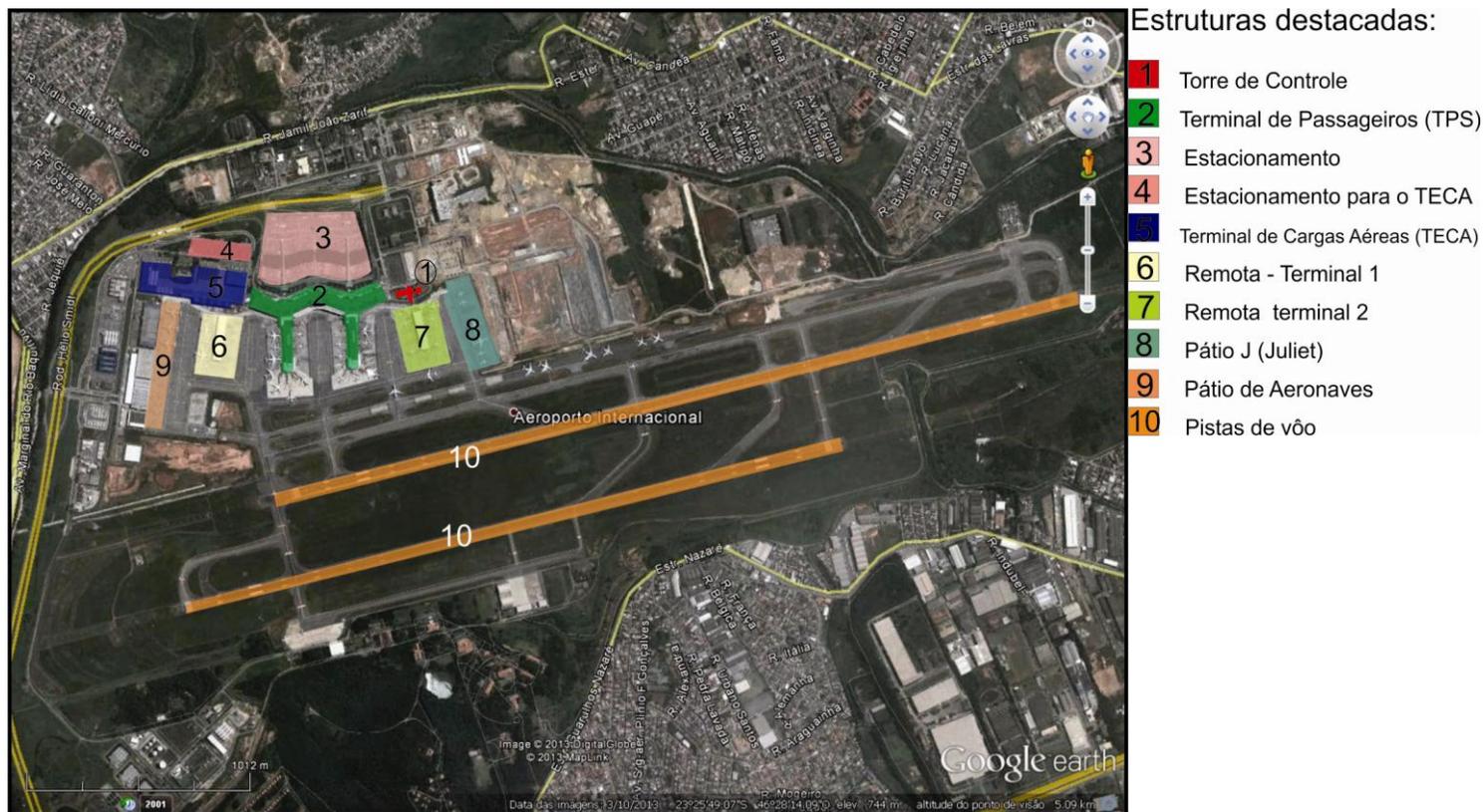
que o aeroporto de Congonhas já se encontra limitado. Convém explicitar que as pistas identificadas como DECEA são as pistas normais identificadas na imagem abaixo pelo número (10). As pistas identificadas com ITA dizem respeito aos horários e reservas destinadas a pousos militares. Por isso sua estrutura não apresenta gargalos, já que o fluxo é muito baixo.

Em relação aos pátios encontra-se ainda mais limitações. Os pátios são identificados por nós nos números (8) e (9). Trata-se da estrutura em que os aviões permanecem antes de estacionarem no terminal de passageiros. Essa estrutura é muito importante, pois limita a quantidade e aviões que podem permanecer no aeroporto. Sua limitação implica em problemas estruturais fundamentais nos tempos de voos e decolagens. A tabela mostra que dez aeroportos já encontram restrições hoje. Destes encontram-se Guarulhos e Brasília, sendo que Campinas enfrenta a saturação em 2014.

A análise do Terminal de Passageiros (TPS) também aponta um cenário caótico. Os terminais de passageiros são as estruturas mais importantes dos aeroportos. A disponibilidade dessa estrutura organiza todo o aeroporto já que o maior número e sua extensão possibilita o maior número de passageiros e mais espaços para taxiamento e estacionamento das aeronaves. Aqui também dez dos aeroportos já encontram-se saturados, sendo que da mesma forma estão saturados Guarulhos e Brasília e Viracopos em 2014.

Diante de tal cenário elaborado pela empresa fica evidente a pressão sobre as estruturas que olhadas dessa maneira parecem estarem em colapso. O discurso da concessão ganha força no relatório. É o que se segue.

Figura 1 – Imagem do Aeroporto de Guarulhos e Suas Estruturas de Funcionamento



A McKinsey coloca a restrição de uso em todos os aeroportos quanto ao tocante sobre responsabilidade direta da INFRAERO, sob tudo quando se avaliam os cenários hipotéticos de 2014, 2020 e 2030. A síntese de sua análise pode ser avaliada na página 122 do relatório.

“... Além desse crescimento, em 2014 e 2016 o Brasil sediará dois eventos esportivos internacionais de grande porte – a Copa do Mundo e as Olimpíadas –, aumentando a pressão sobre a infraestrutura. Dessa forma, além de atender a demanda natural nesses anos, o setor deverá também estar preparado, sobretudo operacionalmente, para receber a demanda extra de ambos os eventos. Nesse contexto, caso *nada seja feito*, o sistema aeroportuário brasileiro, que hoje já apresenta 13 aeroportos com algum sistema saturado, terá todos os seus 20 principais aeroportos saturados em

2030. Tal situação, além de obviamente gerar uma piora expressiva no nível de serviço aos passageiros, tenderia a colocar pressão sobre os preços de passagens. Estas poderiam aumentar de forma significativa, colocando em risco os benefícios sociais já atingidos com a liberalização do setor (maior acesso das classes mais baixas ao modal de transporte aéreo, geração de empregos, etc.). Além disso, um setor aéreo saturado também traria consequências negativas para a economia do País, por exemplo, limitando a mobilidade de executivos e viajantes a turismo.” (MCKINSEY, 2011 p. 122 grifo nosso).

Destacam-se aqui as intencionalidades também reveladas pelos reordenamentos necessários para a copa do mundo de 2014. A consultora chega à conclusão que o setor aéreo terá crescimento acentuado nos próximos anos. Nesse cenário a empresa afirma que “nada será feito” e por isso o cenário catastrófico serve apenas de argumento para o desmonte do sistema aeroportuário brasileiro.

Portanto, para a empresa resolver esse gargalo torna-se fundamental que três desafios sejam cumpridos: execução de obras; necessidade de vias de financiamento e vias de acesso.

De fato, a ampliação e obras dos aeroportos são necessárias, mas quando se espera uma solução a Mckinsey aponta para a solução dos empresários; segundo a consultora “é vantajoso considerar alternativas para acelerar a execução das obras, como o aumento da participação da iniciativa privada” (MCKINSEY, 2011 p. 127). Esse mesmo argumento foi usado para a atual privatização dos estádios de futebol tendo em vista a demanda para a copa do mundo de 2014, pois se necessitava de ampliação e a solução seria a gestão para a iniciativa privada. Os exemplos dos estádios podem oferecer um paralelo das possíveis decorrências desse processo; o que temos visto é que os estádios ainda não estão prontos, além de terem sido palco de inúmeros acidentes de trabalho.

Ao contrário da alternativa da concessão, o relatório da INFRAERO propõe que “convém, contudo mudar a legislação, de modo a abrir à iniciativa privada a possibilidade de, por sua conta e risco, investir na construção e na operação de novos aeroportos”.

Em relação à necessidade de financiamento a consultora apresenta três alternativas: a) aportes do tesouro; b) participação privada e c) financiamento por bancos de fomento. Mais uma vez a lógica corporativa é ressaltada, basta apenas destacar que entra também nas recomendações as possibilidades sempre abertas de uso dos recursos do BNDES.

Outro fator de relevância é quando a McKinsey&Company passa a analisar o arcabouço administrativo e jurídico da INFRAERO. Como já discutido, os ajustes necessários às privatizações tiveram também os ajustes normativos como sustentação. E aqui, sendo a Consultora especializada em ajustes neoliberais, revela-se ainda mais seu caráter privatista.

Para legitimar suas ações a empresa apresenta uma análise comparativa a outros países. Note-se que as análises comparativas a muito são tidas como controversas aos olhos dos pesquisadores sérios, pois não há como comparar atividades operadas em diversas formações socioespaciais tão diferentes entre si.

“Para a análise de modelos internacionais de administração aeroportuária, foi utilizada uma amostra de países desenvolvidos e em desenvolvimento, com ênfase em países cuja extensão territorial é comparável à brasileira. Além disso, o estudo beneficiou-se da presença da McKinsey nos países selecionados, onde possui especialistas no setor aéreo com domínio do contexto local. Dessa forma, o estudo examinou seis países: Alemanha, Austrália, China, Estados Unidos, Índia e Reino Unido. A conclusão geral da comparação entre os diferentes modelos é de que, embora não haja um modelo padrão, uma vez que cada país adota uma abordagem própria, o modelo brasileiro pode se beneficiar de alguns aprendizados importantes obtidos com a análise.”

Ressaltamos que a análise que apenas compara as dimensões territoriais para efeito de comparação sem levar em consideração as diferenças na formação social e espacial são insuficientes, e pior, incoerentes. As dimensões geográficas, populacionais, socioeconômicas, geográficas, quantidade de serviços de transportes e necessidade de deslocamento são fatores diferenciados entre os países utilizados na análise. Administrativamente também se colocam outros fatores importantes. Os aeroportos europeus operam essencialmente voos internacionais (inter-europeus e intercontinentais),

enquanto que nos países da América do norte e da Ásia, com destaque para a China, os voos domésticos são preponderantes.

Ao analisar a sistema de transporte aéreo europeu a Mckinsey parece desconhecer o que há de semelhança entre esses países. Trata-se que todos têm excelentes malhas viárias e rodoviárias, assim como transporte de massas estruturado durante anos, em séculos, se atentado a malha ferroviária de países como Reino Unido e Alemanha. O fator decorrente disso é que diferente do Brasil em que os voos domésticos são preponderantes, nesses países os voos internacionais são os mais acessados. Apesar disso, a empresa retira a maioria de seus exemplos dos aeroportos do Reino Unido, pois dentre todos os países citados é no Reino britânico que se encontra a única operadora privada de grandes dimensões, de onde tira as seguintes conclusões,

“No Reino Unido, a Lei Aeroportuária de 1986 criou a operadora aeroportuária BAA (British Airport Authority), com um capital inicial de 2,28 bilhões de dólares, privatizando, assim a operação de sete dos principais aeroportos do país. Por meio dessa mesma lei, a Agência de Aviação Civil do Reino Unido (CAA) tornou-se o órgão regulador da administração aeroportuária. A privatização desses aeroportos para a BAA tinha como objetivo coordenar as atividades aeroportuárias, possibilitar subsídios cruzados, aumentar a valorização da BAA por meio do uso de fundos provenientes do mercado de capitais, aumentar os investimentos em aeroportos e obter maiores eficiências operacionais. Em 2006, a BAA foi incorporada por um consórcio liderado pelo Grupo Ferrovial, por meio de uma transação de US\$ 20 bilhões. Os principais desafios da administração aeroportuária no Reino Unido são as limitações de capacidade, especialmente no aeroporto de Heathrow. Essas limitações estão possivelmente ligadas à concentração de investimentos nesse aeroporto, aliada à falta de investimentos em outros aeroportos e ao excesso de foco da BAA em receitas comerciais. Existe atualmente uma discussão política no país sobre o final do monopólio da BAA na administração aeroportuária britânica. O modelo de privatização adotado no Reino Unido gerou resultados interessantes, especialmente no que se refere à alavancagem de receitas comerciais. De fato, a BAA consegue

obter receitas comerciais por passageiros, em seus aeroportos, praticamente equivalentes ao dobro da média mundial. Em uma visita aos aeroportos britânicos, é fácil notar como as áreas destinadas às atividades comerciais são, efetivamente, grandes shopping centers.” (MCKINSEY, 2011).

Observe-se que a Mckinsey&Company aborda o modelo de operadora com posterior privatização como um modelo a ser seguido. No entanto, a empresa parece desconhecer os próprios relatórios desenvolvidos pela operadora em relação aos serviços da concessionária dos Aeroportos. Segundo o Relatório da INFRAERO (2011), nada melhor para avaliar o desempenho da BAA que a opinião da Agência Reguladora Britânica (*UK Civil Aviation Authority – CAA*), expressa no documento “*Response to the Competition Commission’s Provisional Findings and Remedies Notification – September 2008*”, transcrita a seguir

“2.1) The CAA’s views on the general approach taken to the assessment of BAA’s performance are set out below. These comments relate to the CC’s analysis of a number of aspects of BAA’s past performance. 2.2) More detailed comments on the CC’s evidence in relation to capital expenditure, including relationships with airline customers are set out in Annex A. 2.3) The CAA broadly endorses the CC’s findings in relation to service standards, i.e. notwithstanding the ability of the CC (and, as a consequence, the CAA) to remedy shortcomings in BAA’s standards of service, service quality has been below that which might be expected in a well-functioning market. Evidence to support this finding is contained in, for example, survey data by ASQ that shows BAA’s SE airports are perceived to have performed less well than regional, non-regulated, UK airports.”

Nota-se que, ao contrário do que coloca a Mckinsey&Company, a BAA recebe duras críticas sobre seus serviços, atestando, talvez sua ineficiência.

Por meio de nossa análise, identificamos que a Mckinsey&Company, consultora contratada pelo BNDES, não consegue tratar com a devida complexidade o sistema aeroviário brasileiro. Em meio a dados complexos e sem levar em consideração o território usado e suas dimensões a empresa fez um relatório que não se sustenta.

Portanto, defendemos que o relatório apresentado pela consultora carece de consistência técnica. O relatório faz análises pontuais ancoradas nas lógicas empresariais das corporações e empreiteiras, interessadas na ampliação privatista dos aeroportos tidos como gargalos. O relatório opera suas conclusões de maneira a identificar os gargalos em separado por aeroportos prioritários, o que demonstra falta de rigor por se tratar de um sistema integrado e organizado territorialmente.

A lógica desse relatório revela-se ainda mais perverso para o sistema aeroviário ao se constatar que o estudo foi encomendado pelo BNDES e dessa forma deveria levar em conta o interesse nacional e a satisfação e acesso do usuário em melhores condições de uso. Esperava-se também que o Estado tivesse como pressuposto as diminuições das tarifas e, ao mesmo passo, o interesse nas melhores condições de trabalho dos milhares de funcionários e prestadores de serviços responsáveis pela atual eficiência do sistema.

O contínuo uso corporativo do território

Associadas ao uso corporativo do território, as empresas globais de consultoria se destacaram nos últimos anos como agentes estratégicos da globalização. A reestruturação dos sistemas técnicos, da década de 1970, organizou a produção global em circuitos espaciais produtivos que especializaram os territórios as lógicas verticalizadas da economia mundial. A produção capitalista se torna mundial de forma fragmentada, porém articuladas por círculos de informações globais que controlam e organizam a produção em todo o planeta. A dialética entre dispersão e centralidade, ganha contornos planetários possibilitados pelas novas redes de comunicação decorrentes das novas técnicas da informação. São as informações estratégicas ao conteúdo organizacional das empresas e dos Estados que tornaram as empresas de consultorias estratégicas a realização da mais valia global, “do telégrafo ao telefone e ao telex, do fax e do computador ao satélite, à fibra ótica e à internet, o desenvolvimento das telecomunicações participou vigorosamente do jogo entre separação material das atividades e unificação organizacional dos comandos” (SANTOS e SILVEIRA, 2003 p. 73).

A partir de 1990, o Estado brasileiro passa a adotar medidas para adaptar o conteúdo da globalização ao território nacional, promovendo a privatização dos sistemas de engenharia e alargando os contextos da globalização no território. Identificamos que esse processo perdura até hoje, por meio de práticas mais sutis de transferência das materialidades do território e do planejamento territorial para as grandes corporações. Nesse processo, o Estado acionou as empresas de consultoria e com isso terceirizou o planejamento territorial já que ao privatizar as infraestruturas territoriais também se entregou o planejamento territorial. Esse processo forjou um novo tipo de planejamento que chamamos de corporativo, já que é feito diretamente pelas corporações.

As mudanças nas materialidades do território são acompanhadas por mudanças normativas, que buscam organizar o território para receber os desígnios da globalização. Como assinala Antas Jr. “se há uma nova configuração territorial, e novas formas de

produzir o território, há também novas formas de constituição do direito” (ANTAS Jr. 2005 p.135).

O Plano Nacional de Desestatização (PND) cumpriu esse papel na formação socioespacial brasileira. O papel do BNDES nesse processo também foi decisivo, uma vez que ficou a cargo desse banco organizar e legitimar as consultorias no processo de privatização. O banco também foi responsável por gerir fundos e recursos para financiamento das privatizações, revelando ainda mais as relações corporativas entre o Estado e as empresas.

Foi o que verificamos ao constatar que a concessão dos principais aeroportos do Brasil foi orientada diretamente pela empresa de consultoria Mckinsey&Company. Avaliamos que as recomendações feitas pela empresa orientou o projeto de concessão dos principais aeroportos do Brasil. A análise feita por nós do relatório da empresa revelou que tratou-se mais de construir um discurso condizente com as ações globais, norteadas para a espoliação dos bens públicos, do que uma análise que levasse em conta as características e singularidades do sistema, assim como sua importância para a fluidez no território.

A análise do sistema de movimento aeroviário no Brasil mostrou que no período técnico-científico-informacional os fluxos tornaram-se cada vez mais rápidos, requerendo fixos que aportassem essa rapidez. Foram as mudanças no padrão de circulação no território, com as novas atividades econômicas ligadas, sobretudo, ao desenvolvimento dos serviços informacionais, que provocaram a aceleração do tempo e a necessidade de maior fluidez na movimentação de pessoas e mercadorias. O expressivo crescimento dos fluxos no território destacou o sistema de movimento articulado pelos aeroportos brasileiros como centrais na interligação do território brasileiro e a formação da rede de cidades, influenciando nas suas hierarquias. A importância desse sistema também se dá por seu conteúdo corporativo, afinal Segundo Corrêa (1977, p. 93), “tudo indica que é através das ligações aéreas que as interações de alto nível se realizam: direção e administração de empresas e instituições de alcance espacial que interessam as várias regiões do país”

Foras os sistemas de engenharia constituídos em grandes aeroportos construídos nas décadas de 1950 a 1970 que projetaram a possibilidade da mais fluidez no território. Esses

aeroportos foram inseridos em meio à divisão territorial e à fragmentação do território, aprofundando as características das funções de subordinação e controle das diversas regiões do espaço brasileiro cada vez mais fragmentado. A densidade dos fluxos aeroportuários concentrados na região sul e sudeste, exemplificaram as características de fragmentação do território ao revelarem a região concentrada do território nacional. O que, dessa maneira, nos alerta para as consequências, ainda mais perversas, da transferência dos principais aeroportos do Brasil para as corporações. Sob comando dos maiores aeroportos localizados no território as corporações que se apropriam dessas estruturas passam a ter grande poder de articulação no território nacional.

Verificamos que, no relatório elaborado pela consultoria Mckinsey&Company, há uma noção fragmentada do território de modo descomprometido com a realidade e as desigualdades regionais levando a proposições frágeis em relação a política de organização do setor. No entanto, foi indo de conjunto com essas políticas que o Estado brasileiro construiu o atual planejamento do território. Isso nos autoriza a dizer que passamos de um planejamento do Estado para um planejamento das empresas, que regem o território segundo suas vontades (corporativas), intencionalidades (globalizantes) que afetam diretamente a vida das cidades e das pessoas (no local e no lugar). Rompem-se as escalas na medida em que se rompem os traços nacionais que possibilitam a formação de um projeto nacional. Nesse sentido, podemos concluir, que a lógica corporativa presente nos primeiros anos da década de 1990, continuou a atuar no território por meio de formas mais sutis, como é o caso das concessões. Essas formas recentes de espoliação são organizadas pelo Estado para mascarar seus impulsos corporativos. “Em consequência, o mecanismo do planejamento tornou-se mais sutil. Os povos e países envolvidos, que têm passado da lavagem cerebral das teorias ocidentais acerca do crescimento e do espaço ou que se encontram indefesos perante elas, podem sequer suspeitar dos efeitos do planejamento” (SANTOS, 2007a p. 188). É necessária criar novas formas de planejamento que priorizem a participação das pessoas e privilegia uma ação mais solidária e igualitária.

O Planejamento Possível

O planejamento corporativo aliena os espaços e com isso as possibilidades de participação dos mais pobres na organização do seu território. Dessa maneira, o planejamento tende a ficar à deriva, podendo ser facilmente usado em favor dos que detém as rédeas do poder. Discutimos que na verdade troca-se a ideia de Planejamento pela ideia de *gestão*. No entanto, esses não são termos equivalentes. O planejamento remete obrigatoriamente ao futuro, ao longo prazo. Trata-se de propor ações no sentido a extrapolar circunstâncias imediatas, sendo uma ação política por excelência. Já a *gestão* é o presente, ou melhor, o curto prazo. Segundo SOUZA (2002, p. 46) “Trata-se de administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentes disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas”. A troca da prática do planejamento pela prática da gestão, ainda que escamoteada sob o mesmo desígnio, cria as condições para o domínio das grandes empresas, em especial das empresas de consultoria que gerenciam, como vimos, as empresas estratégicas espoliadas do Estado.

O planejamento torna-se instrumento político em serviço da classe dominante, do Estado e da produção globalizante ao incorporar a lógica das empresas capitalistas que é totalmente destoante da lógica de um desenvolvimento social, em verdade nada lhes aparece fora do objetivo do lucro. Santos (2000, p. 85), explica com muita clareza o objetivo dessas empresas. “As empresas apenas têm olhos para seus próprios objetivos e são cegas para tudo o mais. Desse modo, quanto mais racionais forem as regras de sua ação individual tanto menos tais regras serão respeitadas do entorno econômico, social, político, cultural, moral ou geográfico, funcionando, as mais das vezes, como elemento de perturbação e mesmo de desordem”.

Acreditamos que o planejamento e gestão não são práticas contraditórias em si, pois o planejamento cumpre uma função norteadora para a gestão, enquanto essa cumpre a função de efetivar o futuro que se planeja. Claro que entre essas determinações, para nós, existe ponto de partida que deve ser o planejamento já que esse é o futuro, ao contrário, quando se escolhe a gestão busca-se uma típica ilusão do capitalismo: projetar o presente como se esse fosse o futuro imanente.

Não podemos, todavia, aceitar o planejamento como produto exclusivo da razão, mas temos que identificá-lo como fruto do interesse de quem o promove.

É importante impulsionar outro tipo de planejamento possível, no qual sejam levados em conta a totalidade social, e não como uma prática social parcial que não considere as relações sociais em sua totalidade. Deve levar em consideração diversos fatores como aponta Monteiro (2007), “a organização espacial implica também qualidades que não são físicas, como o tipo de relações sociais, a mobilidade, as alternativas de uso do tempo, a coagulação de capacidades inventivas, as tensões em direção à renovação, a cultura, os outros homens, a consciência das contradições econômicas e sociais, o esforço de libertação da sociedade da opressão de classes e de estratos, etc” (Guiducci, 1980, p. 26 in Monteiro, 2007).

Entende-se que o planejamento ao abarcar tais dimensões pode ser instrumento político de controle ou libertação. Ao contrário de um "*discurso competente*" da gestão - preconizado pelas elites como planejamento técnico – deve-se construir uma *práxis planejadora* que se baliza pela construção de conjunto com os atores sociais envolvidos no planejamento levando em conta sua conflituosidade. Concordamos com Brandão (2011, p. 27), ao afirmar que “o processo de desenvolvimento, necessariamente tenso, exige a assunção da conflitualidade, a dinâmica de ação das facções das classes sociais e a identificação dos sujeitos sociopolíticos portadores de decisão transformadora”. Assim, o planejamento visto enquanto técnica, logo, com roupagem de neutro, só serve aos interesses dominantes. Foi o que vimos ao analisar o projeto de concessão dos principais aeroportos do Brasil.

Devemos então, a luz do que vimos, tentar superar esse planejamento e nesse sentido cabe a pergunta: seria possível uma neutralidade do planejamento dos territórios e da produção dos Estados-Nação "divididos em classes (que se diferenciam no lugar que ocupam na esfera da produção) cujas relações são, em parte, contraditórias e de antagonismos estrutural" (MONTEIRO, 2001)?

Obviamente que não, por isso o planejamento deve ser encarado no que ele realmente é; um instrumento político de dominação de uma classe sobre a outra. Esta nos

parece a problemática central diante do avanço da racionalidade global corporativa, sobretudo em territórios periféricos como o brasileiro. Esse ponto é fundamental, o planejamento que surge nos dias atuais é na verdade um planejamento que emerge da desigualdade para a exclusão ancorada em um sistema global e informacional.

Um novo momento em discussão, um novo período?

Por tudo que vimos, podemos concluir que o uso corporativo do território brasileiro produz desigualdades, fragmentações e aliena a nação. As populações sentem nas cidades os efeitos devastadores dessas políticas, sintetizadas em perdas de direitos e de perspectivas. Para mascarar essa realidade se cria um discurso global, uma psicoesfera de um mundo como fábula, em que o consumo se torna a grande fantasia, o que, de certa forma consegue, por um tempo, cegar as populações sobre o que realmente esta acontecendo.

Entretanto, a lógica corporativa tende a agudizar, ainda mais, as contradições no território. As ilusões com o futuro promissor oferecido pelo discurso capitalista, por sua psicoesfera, têm caído por terra diante da tecnosfera perversa da globalização. No Brasil, as recentes jornadas de junho mostraram que os povos não estão satisfeitos com as situações de suas cidades, a *totalidade do diabo*, como denomina Santos (2007a), parece estar ameaçada, abrindo novas possibilidades do acontecer solidário. Parece-nos, concordando com Santos (2007b), que “o que agora estamos assistindo em toda a parte é uma tendência à dissolução dessas ideologias, no confronto com a experiência vivida dos povos e dos indivíduos” (SANTOS, 2007b). Esperamos, então, que as jornadas de junho tenham sido apenas um ensaio geral para o próximo período, que se desdobre, quem sabe, em um *período popular da história* ou uma revolução brasileira (FERNANDES, 1981), eis a tônica da aposta dos debates futuros, nos quais a geografia deve cumprir seu papel. É importante retomar, como aponta Moreira (1982), a geografia serve para desvendar máscaras sociais.

- ALMEIDA, Gerônimo Santos, *O novo centro de negócios da cidade de São Paulo: a ação da consultoria imobiliária CB Richard Ellis e o arranjo dos “edifícios inteligentes”*. Relatório Final de Iniciação Científica. PIBIC/CNPQ. Instituto de Geociências, Unicamp. 2005 (25pp).
- ANTAS JR, Ricardo Mendes. *Território e regulação: espaço geográfico, fonte material e não formal do direito*. São Paulo: Associação Editorial Humanitas: Fapesp, 2005.
- ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do Trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 1999.
- ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO 1972-2010. Brasília, DF: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, [1973-2011]. Até 1974, publicado sob o título Anuário Estatístico da Aviação Civil. Até 2004, publicado sob a responsabilidade do Departamento de Aviação Civil - DAC, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/estatistica/estatisticas1.asp>>. Acesso em: abr. 2013
- ANAC. Editais: Concessão: Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília. dos Aeroportos. Disponível em <http://www2.anac.gov.br/gru-vcp-bsb/> Acesso de jul. 2009 a jan. 2013.
- BENKO, Georges. *Economia, Espaço e Globalização na Aurora do Século XXI*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- BNDES. Programa Nacional de Desestatização. Relatório de Atividades. Rio de Janeiro. Vários anos, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002c, 2003, 2004, 2005, 2006.
- BNDES. "Normas para Cadastramento de Empresas de Consultoria", 1999. BNDES. B
- BNDES: 50 Anos de Desenvolvimento. Rio de Janeiro: BNDES, 2002a.
- BNDES. BNDES: Privatização no Brasil. Rio de Janeiro: BNDES, 2002b.
- BNDES. Privatizações no Brasil – 1990/2006. Rio de Janeiro: BNDES, 2008 (mimeo)
- BNDES. Estatísticas Operacionais do Sistema BNDES. Rio de Janeiro: BNDES, 2008. Consulta pelo site: <http://www.bndes.gov.br>
- BRANDÃO, Antônio Carlos. *Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

- BRANDÃO, 2011 Revista paranaense de desenvolvimento, Curitiba, n. 120, p. 17-37, Jan/Jun. 2011.
- BRASIL. Constituição da Republica Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. 22a.ed. atualizada e ampliada. Sao Paulo: Saraiva, 1999.
- BRAVERMAN, Harry. Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX. Rio de Janeiro: LTC Editora S.A, 1987.
- CASTILLO, R. *Sistemas Orbitais e Uso do Território: Integração eletrônica e conhecimento digital do território brasileiro*. Tese de doutorado – Faculdade de Filosofia Ciências e Letras, São Paulo, 1999.
- CONTEL, Fabio B. *Os sistemas de movimento do território brasileiro*. In SANTOS & SILVEIRA. O Brasil, Edusp. 2001
- CONTEL, Fabio B. Território e finanças: técnicas, normas e topologias bancárias no Brasil. Tese de Doutorado, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- CORDEIRO, H. Konh & LADEIRA F. S. Bernardes. O espaço aéreo favorece a desterritorialidade? In SANTOS, Milton. *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Hucitec. 1998
- CORRÊA, R. L. O sistema urbano brasileiro: uma análise através dos fluxos aéreos de passageiros. *Revista brasileira de geografia*. Rio de janeiro, número 39 (3), p 92-111, Jul/Set. 1977.
- CORRÊA, R. L. Corporação, praticas espaciais e gestão do território. *Revista brasileira de geografia*. Rio de janeiro, v. 54, n.3, p. 115-122, jul/set. 1992.
- CORRÊA, R. L. Rede Urbana e Formação Espacial: reflexões considerando o Brasil. *Revista Território*, nº 8. Rio de Janeiro, v. 1, p. 123-129. 2000.
- CHRISTALLER, W. *Central places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1966. 230p.
- DANTAS, Marcos. Informação e trabalho no capitalismo contemporâneo. *Lua Nova*, nº 6, São Paulo, 2003.
- DIAS, Leila Cristina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. GOMES, P. C. C. e CORRÊA, R. L. (Orgs). *Geografia conceitos e temas*,. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 141-162.
- DONADONE, Júlio César. “Os Hunos já chegaram!” *Dinâmica organizacional, difusão de conceitos gerenciais e a atuação das consultorias*. 2001. Tese de Doutorado,

- Departamento de Engenharia de Produção. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- DONADONE, Júlio César. O mercado internacional de consultorias nas últimas décadas: crescimento, diversificação e formas de disputa. *Caderno de pesquisa em administração*, São Paulo, v. 10, n. 2, Abril/Junho, p. 1-15. 2003.
- DONADONE, Julio César. 2013
- EGLER, C. A. G. ; MONIÉ, F. . Urbanização Mundial e no Brasil: mudanças recentes e perspectivas. In: IPEA/IBGE/UNICAMP. (Org.). Estudos Básicos para a Caracterização da Rede Urbana no Brasil. Brasília: IPEA, 2002, v. 2, p. 319-343
- ESTATÍSTICAS dos aeroportos. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, [2013]. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>>. Acesso em: abr. 2013.
- FARIAS, Hélio e SILVA, Adriana Maria Bernardes. *Da integração nacional a Integração competitiva: o papel do BNDES no uso do território brasileiro*. In: I Encontro Internacional de Geografia: tradições e perspectivas. Homenagem ao centenário de nascimento de Pierre Monbeig, 2008.
- FERNANDES, Florestan. O que é Revolução? Coleção Primeiros passos, Brasília: . 1981
- GALLO, Fabrício. O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro. Dissertação de Mestrado. UNICAMP, IG, Campinas, 2006.
- GIAMBIAGI, Fábio & MOREIRA, Maurício M. Políticas neoliberais? Mas o que é o Neoliberalismo? In: Revista do BNDES, v.7, n.13, p.171-190, 2000.
- GORZ, André. *O imaterial: conhecimento, valor e capital*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, David. *O novo imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.
- HARVEY, A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Região de Influência de Cidades 2007*. Rio de Janeiro, 2008.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Redes e fluxos do território: ligações aéreas*. Rio de Janeiro, 2010.
- INFRAERO. *Comentários as relatório da Mckinsey sobre o setor de transporte aéreo do Brasil*. Aprovado pelo Conselho de Administração da Infraero em 14 de Abr. 2011.

- ISNARD, Hildebert. *O espaço geográfico*. Coimbra: Almedina, 1982.
- .LENCIONI, Sandra. Novos rumos e tendências da urbanização e a industrialização no Estado de São Paulo. In: LIMONAD, Éster et al (Org). *Brasil Século XX: Por uma nova regionalização?* São Paulo: Max Limonad, p. 67-77. 2004.
- LENCIONI, Sandra. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. *Revista de Geografia Norte Grande*. Nº 39, p 7-20. 2008.
- LENIN, V. I. *O desenvolvimento do capitalismo na Rússia*. São Paulo: Abril Cultura, 1982.
- LOJKINE, Jean. *A revolução informacional*, São Paulo: Cortez, 1995 MCKINSEY & COMPANY. *Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil: relatório consolidado*. Rio de Janeiro: McKinsey & Company, 2010.
- MANZONI NETO, Alcides. *O novo planejamento territorial: empresas transnacionais de consultoria, parcerias público-privadas e o uso do território brasileiro*. 2007. Dissertação de Mestrado, Instituto de Geociências, Unicamp, Campinas. 2007.
- MANZONI NETO, Alcides e SILVA, Adriana Bernardes. *O Planejamento territorial no Brasil nos anos 1990: as ações das empresas globais de consultoria (o caso Booz-Allen & Hamilton)*. (Texto inédito), IG, UNICAMP, Campinas, 2007, pp.20
- MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das idéias- planejamento urbano no Brasil. In: *Arantes, Otilia. A cidade do pensamento único- desmanchando consensos*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. (pp. 121-192).
- MARTINS, Luciano. *Estado Capitalista e Burocracia no Brasil Pós-64*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.
- MARX, K. *O Capital: crítica da economia política*. vol. 1, livro primeiro: O processo de produção do capital. São Paulo/SP: Abril Cultural, 1983.
- MATTELART, Armand. *Comunicação-Mundo: história das idéias e das estratégias*. CAP 7 *A revolução das esperanças crescentes*, Petrópolis: Rio de Janeiro, Editora vozes, 1994.
- MCKINSEY&COMPANY. *Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil: relatório consolidado*. Rio de Janeiro, 2010.
- MEDEIROS, Eduardo Silva de. *A atividade de auditoria independente: um breve estudo sobre a independência dos auditores e as normas profissionais aplicáveis*, Monografia defendida no Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

- MONTEIRO, Circe Maria G. O Planejamento: Algumas considerações. Etc... espaço, tempo e crítica. Nº 1(2), VOL. 1,15 Maio. 2007.
- MOREIRA, Ruy. A nova divisão do Trabalho e as Tendências de Configuração do Espaço Brasileiro. In: LIMONAD, E; HASBERT, R; MOREIRA, R. (Org). *Brasil Século XX: Por uma nova regionalização?* São Paulo: Max Limonad, 2004. p. 123-152.
- MOREIRA, Ruy. *A geografia serve para desvendar máscaras sociais*. Teoria e Crítica, o saber posto em questão. Petrópolis: Ed. Vozes, 1982.
- OLIVEIRA, Francisco (1972) *Crítica a Razão Dualista/ O Ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.
- PEDROSO NETO, Antoni José. *A privatização de Setor Elétrico Paulista: Suicídio de um Grupo*. Tese de doutorado apresentada ao programa de pos-graduação em ciências sociais, do centro de educação e ciências humanas, da Universidade Federal de São Carlos. São Carlos: UFSCar, 2006.
- PINHEIRO, Armando C. & GIAMBIAGI, Fábio. "Os antecedentes macroeconômicos e a estrutura institucional da privatização no Brasil". In: PINHEIRO, Armando Castelar & FUKASAKU, Kiichiro (org). *A Privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública*. Rio de Janeiro, BNDES-OCDE, 2000, pp. 13-44.
- PREED, A. *Sistemas de cidades em economias adiantadas. Crescimento passado, processos presentes e opções de desenvolvimento futuro*. Rio de Janeiro: Zahar Editores S.A., 1979.
- RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- ROCHEFORT, M. La armature urbaine et le réseau urbaine. Notions et problèmes méthodologiques d'analyse. *Revista Geográfica*, Rio de Janeiro: Instituto Pan-Americano de Geografia e História, n. 63, t. XXXV, p. 33-50, jul./dez. 1965.
- SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa e fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1990.
- SANTOS, Milton *Por uma economia política da cidade. O caso de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SANTOS, Milton. O retorno do território. In SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. e SILVEIRA, Maria Laura (Orgs.). *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: ANPUR/HUCITEC, 1994(b), p. 15-20.
- SANTOS, Milton. Da política dos Estados a política das empresas. Cadernos da Escola do Legislativo, no6, jul/dez de 1997.

- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: espaço e tempo: razão e emoção*. 3^a ed, São Paulo: Hucitec, 1999.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Edusp, 2005a.
- SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp, 2005b.
- SANTOS, Milton. *Economia Espacial: Críticas e alternativas*. São Paulo: Edusp, 2007a.
- SANTOS, Milton. *Por uma Outra Globalização: Do Pensamento Único à Consciência Universal*. Rio de Janeiro, Record, 2007b.
- SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. São Paulo: Edusp, 2008.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SOUZA, M. L. de. *Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanos*, Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2002.
- SILVA, Adriana Maria Bernardes. *A contemporaneidade de São Paulo: a produção de informações e o novo uso do território brasileiro*. Tese de Doutorado, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2001.
- SILVA, Adriana Maria Bernardes. *Círculos globais de informações e uso corporativo do território brasileiro: privatizações e planejamento territorial a partir dos anos 1990. Cadernos IPPUR/UFRJ*. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. – ano 1, n.1 (jan./abr. 1986) – Rio de Janeiro : UFRJ/IPPUR, p. 9-32, Jan/Jul. 2009.
- TAVARES, M. Repensando e refazendo o planejamento no Brasil. In: VELLOSO, J.P. dos R.(coord.) *Brasil: 500 anos: futuro, presente, passado*. Rio de Janeiro: Jose Olympio, 2000.
- TEIXEIRA, Sérgio H. O. *A rede de informação da empresa PriceWaterHouseCoopers no território brasileiro*. Relatório Final de Iniciação Científica, FAPESP. Instituto de Geociências, Unicamp. 2010 (93pp).
- TEIXEIRA, S. H. ; Silva Bernardes, A. M. Os usos da informação estratégica sobre o território: A empresa de consultoria PriceWaterHouseCooperse e o Planejamento Territorial. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)*, v. 13, p. 71-86, 2011.

- THÉRY, H. O transporte aéreo no Brasil: asas da centralidade. *Mercator*: revista de geografia da UFC, Fortaleza: Universidade Federal do Ceará - UFC, ano 2, n. 3, p. 19-25, jan./jun.2003. Disponível: <<http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator>>. Acesso em: abr. 2013.
- TOMELIN, *O Quaternário: seu espaço e poder. Brasília: Ed UNB, 1988.*
- VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES, O. et alli. *A cidade do pensamento único*. Petropolis: Vozes, 2000.
- VAINER, Carlos B. As escalas de poder e o poder das escalas: o que pode o poder local? *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro: IPPUR-UFRJ/DPA Editora, p 13-32, 2002.
- VAINER, Carlos B. *Fragmentação e Projeto Nacional: Desafios para o Planejamento Territorial*. XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém, 2007.
- WOLFF, Simone. O “trabalho informacional” e a reificação sob os novos paradigmas organizacionais. In ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (org). *Infoproletários: degradação real do trabalho virtual*. São Paulo: Boitempo, 2009.