

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
DEPARTAMENTO DE TURISMO E HOTELARIA  
CURSO DE TURISMO

**KENISE FERNANDA MATOS MAIA**

**O AEROPORTO INTERNACIONAL MARECHAL CUNHA MACHADO E SUA  
CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL DE SÃO LUÍS**

São Luís  
2008

**KENISE FERNANDA MATOS MAIA**

**O AEROPORTO INTERNACIONAL MARECHAL CUNHA MACHADO E SUA  
CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL DE SÃO LUÍS**

Monografia apresentada ao Curso de  
Turismo da Universidade Federal do  
Maranhão para obtenção de título de  
Bacharel em Turismo.

Orientador: Prof. Ms. Saulo Ribeiro dos  
Santos

São Luís  
2008

**KENISE FERNANDA MATOS MAIA**

**O AEROPORTO INTERNACIONAL MARECHAL CUNHA MACHADO E SUA  
CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL DE SÃO LUÍS**

Monografia apresentada ao  
Curso de Turismo da  
Universidade Federal do  
Maranhão para obtenção de  
título de Bacharel em Turismo.

Aprovada em \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof. MSc. Saulo Ribeiro dos Santos**  
Mestre em Administração e Desenvolvimento Empresarial- UNESA

---

**Prof. Esp. Marcelo José Lima Furtado**  
Especialista em em Didática Universitária

---

**Prof. MSc. Anderson Lourenço Miranda**  
Mestre em gestão Empresairal - FGV

Com carinho e imensa gratidão,  
dedico esse trabalho a Deus pelo  
dom da vida e a minha mãe por fazer  
com que eu chegasse até aqui.

## AGRADECIMENTOS

A Deus pelo privilégio que me concedeu, permitindo-me chegar até aqui e a concluir mais essa etapa;

À minha mãe pelo apoio incondicional em toda a minha vida, pela educação que me deu e por acreditar e sonhar junto comigo;

À Universidade Federal do Maranhão e seu corpo docente, por todo conhecimento compartilhado, pela formação profissional e contribuição na construção da minha consciência crítica;

A todos os amigos dessa jornada em busca do conhecimento e pelos anos de convivência;

Ao Professor Ms. Saulo Santos por orientação segura e tranqüila dada durante a elaboração desse trabalho e por nunca esquecer de pedir os “links”.

Ao companheiro que Deus colocou em minha vida, Ricardo Nascimento, pelo companheirismo e compreensão durante a elaboração desse trabalho;

E a todos aqueles que me ajudaram nessa trajetória e que acreditaram e continuam a acreditar em mim;

Aeroportos são centros de negócios  
e o caminho para o desenvolvimento  
local e regional.

Autor desconhecido

## RESUMO

O desenvolvimento local a partir da infra-estrutura dos aeroportos é fundamental para o crescimento de um destino turístico, pois os transportes turísticos são um dos tripés que formam o produto turístico competitivo. Compreendo esta temática, vê-se que o aeroporto internacional Marechal Cunha Machado em São Luís, possui papel fundamental para o desenvolvimento do fluxo de visitantes e também para o incremento da receita na cidade. Portanto, objetiva-se identificar como o aeroporto contribui para o desenvolvimento local e regional da cidade de São Luís. Para tanto, utiliza-se de dados bibliográficos e documentais. Como resultado, tem-se que o aeroporto é uma oportunidade para promover o desenvolvimento local,. Conclui-se que sem os aeroportos as cidades não teriam condições de se desenvolver com a facilidade que estes equipamentos possuem.

Palavras-chave: Aeroporto Marechal Cunha Machado. São Luís. Transporte turístico. Desenvolvimento local.

## ABSTRACT

The development site from the infrastructure of airports is essential to the growth of a tourist destination, because the carriage tours are one of the tripods that make the tourism product competitive. I understand this issue, it appears that the Marechal Cunha Machado International Airport in St. Louis has key role in developing the flow of visitors and also to increase the revenue in the city. Therefore, aims to identify how the airport contributes to local and regional development in the city of St Louis To that end, is used to bibliographic data and documentation. As a result, is that the airport is an opportunity to promote local development. It follows that without the airport the cities would not be able to develop the ease with which they have equipment.

Keywords: Marechal Cunha Machado Airport. St Louis Carriage tour. Local development

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>TURISMO</b>	<b>12</b>
<b>2.1</b>	<b>História</b>	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO EM NÍVEL LOCAL: EQUILÍBRIO E PARTICIPAÇÃO DA COMUNIDADE</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>TRANSPORTE TURÍSTICO</b>	<b>22</b>
<b>4.1</b>	<b>Transporte aéreo no Brasil</b>	<b>24</b>
4.1.1	Conceitos	24
<b>4.2</b>	<b>Regulamentação aeronáutica tradicional</b>	<b>26</b>
<b>5</b>	<b>AEROPORTO</b>	<b>28</b>
<b>5.1</b>	<b>Aeroporto x turismo</b>	<b>30</b>
<b>6</b>	<b>CONCLUSÃO</b>	<b>43</b>
	REFERÊNCIAS	44

## 1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento do turismo exige uma infra-estrutura que facilite o livre movimento de turistas, que reconheça suas necessidades entre outros, pois para o alcance da satisfação dos visitantes é necessária a criação de uma super – infra-estrutura turística, dentre elas o transporte.

Os meios de transporte passaram a integrar de tal forma a vida do homem que se tornou parte imprescindível do cotidiano, mas não pode ser considerado a única chave do progresso, tendo o sistema de viação a complexa tarefa de interligar harmonicamente seus diferentes centros de produção, de maneira que a circulação entre eles se processe de acordo com as necessidades de sua sobrevivência, de sua segurança e de seu desenvolvimento, a partir da melhor identificação das preferências coletivas e concebido modernamente como um instrumento de mobilização social para promover transformações econômicas de grande proporções.

Por outro lado, a rápida expansão do tráfego aéreo nas últimas décadas, acompanhada pelo desenvolvimento no ramo da técnica aeroviária, levou a melhoria e ao desenvolvimento de sua estrutura básica. A aviação civil se tornou um elo importante na economia mundial, cujo crescimento exige e justifica por parte das companhias aéreas, além do melhoramento tecnológico e investimentos financeiros.

O aeroporto é uma parte essencial do sistema de transporte turístico, porque é o local físico no qual uma transferência de meio de transporte é feita, dos meios aéreos para os meios terrestres. E o turismo tem se mostrado como um importante vetor de desenvolvimento, ao qual também se associou a idéia de sustentabilidade, onde o desenvolvimento supõe uma transformação progressiva da economia e da sociedade, satisfazendo as necessidades e as aspirações humanas que é o principal objetivo do desenvolvimento.

Dessa forma, a pesquisa visa analisar a contribuição do Aeroporto Internacional Marechal Cunha Machado de São Luís para o desenvolvimento local do turismo na cidade de São Luís.

A partir do exposto, o presente trabalho tem como problema: de que forma o Aeroporto Intern. Mal. Hugo Cunha Machado de São Luís vem contribuindo para o desenvolvimento local do turismo na cidade? Do questionamento tem-se o objetivo

geral que é identificar como o Aeroporto Intern. Mal. Hugo da Cunha Machado de São Luís vem contribuindo para o desenvolvimento local do turismo na cidade. Já os objetivos específicos são: conceituar turismo e transporte turístico; Definir o desenvolvimento local e turismo; destacar a infra-estrutura e historia do Aeroporto Intern. Mal. Hugo da Cunha Machado; Verificar a evolução do turismo na cidade de São Luís a partir do aeroporto; e Compreender como o Aeroporto contribui para o desenvolvimento local do turismo em São Luís.

A metodologia empregada é de caráter bibliográfico e empírico. Buscando-se não apenas a descrição ou identificação do problema, mas também explicar as suas principais causas e efeitos, através de amostragem utilizando-se a técnica da probabilidade aleatória tendo como campo amostral o Aeroporto Intern. Mal. Hugo da Cunha Machado.

O que diferencia este dos demais trabalhos utilizados é o fato de ele não estar apenas preocupado em expor e explicar conceitos a respeito da contribuição do Aeroporto Intern. Mal. Hugo da Cunha Machado para o desenvolvimento local do turismo na cidade de São Luís, mas também em trazer as principais técnicas empregadas e desenvolvidas pelos estudiosos do tema, tendo ainda como propósito despertar o interesse da sociedade e estudiosos a importância que este equipamento possui para o desenvolvimento da atividade turística em São Luís.

O estudo está dividido em oito capítulos: no primeiro capítulo a Introdução, abordando aspectos relacionados a temática como: um breve comentário do turismo, do papel do transporte no desenvolvimento turístico de uma cidade, somando com o problema do estudo, seus objetivos gerais e específicos, metodologia utilizada e divisão dos capítulos do presente trabalho. No segundo, Turismo, abordando-se a História, Conceitos, Políticas Públicas, Equipamentos. No terceiro, Transporte Turístico, abordando a Evolução, Conceitos, Tipologia, Transporte, e Transporte em São Luís. No quarto, Desenvolvimento Local, abordando-se o Turismo e Base Local. No quinto, A Atividade Turística em São Luís. No sexto, Aeroporto Internacional Marechal Hugo da Cunha Machado, abordando-se o Turismo de São Luís e o Aeroporto. No sétimo, Metodologia utilizada para êxito no trabalho, como: Tipo de Pesquisa, Local de Pesquisa, Universo e Amostra, Instrumento de Coleta de Dados, Limitações da Pesquisa, e Análise de Dados obtido. E finalizando com as Considerações Finais que terá o objetivo de descrever

os prós e contras do transporte turístico de São Luís, e sua contribuição para o desenvolvimento local e Turismo da cidade de São Luís.

## 2 TURISMO

### 2.1. História

O turismo vem da ação decorrente das viagens dentro de um contexto no qual está inserida a sociedade no determinado momento da história, movidas por interesses econômicos, políticos, sociais e militares, assim como também movidas por outros interesses, tais como: saúde, curiosidade, cultura, religião e descanso. CASTELLI, fala que “Cada época da história da humanidade desenvolveu algum tipo de viagem de acordo com seus meios materiais disponíveis, com seus conhecimentos científicos adquiridos e com suas convicções em vigor”.

O descobrimento da roda, do barco a vela, do motor a vapor, permitiram melhor prever e controlar os fenômenos naturais, as viagens foram se tornando uma realidade cada vez mais possível, com um número cada vez maior de pessoas tendo acesso a elas. Basta lembrar que há algumas dezenas de anos atrás a viagem por avião ainda era uma aventura, hoje, a tecnologia coloca no ar aparelhos de uma segurança, conforto e rapidez que atingem quase a perfeição.

Na Grécia antiga encontramos várias formas de “lazer”, como: festivais públicos, cerimoniais antigos, práticas de arte, afluência aos teatros, ginásio e aos famosos jogos olímpicos aos quais ocorria um grande deslocamento de pessoas vindas de várias regiões.

Roma tornou-se uma cidade cosmopolita de grande porte com todas as vantagens, mas com inconvenientes das grandes cidades, que eram compensados pelo lazer proporcionado pelos famosos circos romanos que se espalharam por várias localidades. Os romanos viajam, principalmente para Grécia para enriquecerem culturalmente e por motivos religiosos, portanto viagens com objetivos eminentemente turísticos.

Embora as viagens importassem em deslocamento e revertissem em gastos e lucros o fenômeno turismo é um deslocamento realizado por prazer aos locais que despertem algum tipo de interesse.

CASTELLI, 1990, p. 14, relata que:

Todas estas condições favoreceram a locomoção das pessoas. Aliás, são condições para o incremento das viagens turísticas, guardadas as proporções, para qualquer época. Sabe-se que o turismo é deslocamento, é 'ida e volta', as boas estradas motivam as pessoas a empreenderem uma viagem.

Descobertas as possibilidades de deslocamento para pólos sempre mais distantes, o homem passou a planejar sua viagem sem suscitar desconfianças e sem sobressaltos a fim de garantir, em todo seu percurso, o provimento de suas necessidades alimentares, a segurança no repouso, assim nasce à consciência da organização do tempo de viagem, do roteiro e das hospedagens previstas.

O renascimento trouxe um grande incentivo para as viagens, de tal sorte que surgem os *tours*, feitos, sobretudo, pela aristocracia inglesa como complemento de sua formação. Neste mesmo século dá-se início ao capitalismo e com ele a sociedade passa a agregar novos elementos em sua forma de viver. O fator tempo passa a receber um novo enfoque. Verificou-se também o surgimento de uma nova estrutura urbana, isto é, separa-se o local de residência do local de trabalho.

As cidades, a partir do século XVIII, passaram a se constituir num "atrativo turístico" e continuam sendo até nossos dias pela sua arquitetura, beleza natural, patrimônio cultural, centros de negócios, mas se de uma parte as cidades exercem este fascínio, por outra parte a elevada taxa de concentração urbana se constitui numa das principais razões da busca do lazer, e mais precisamente das viagens na era atual.

O 'Grand Tour', motivado por desejos de se formar-se, educar –se e divertir-se por parte do jovem de boa família que lhe conferia um status social, passa-se, a partir do século XVIII, para as viagens informativas de clara orientação econômica, ocultas por detrás das aparências culturais, esta classe social modela e imprime um ritmo de viagens que, a partir da segunda metade do século XX, tornam-se um dos fenômenos mais marcantes. O Romantismo vem exaltar tudo que é natural, surgindo a admiração e a exaltação pelo mundo natural, a natureza passou a ter significativos e transformam os motivos das viagens.

A viagem turística distingue-se dos demais tipos de deslocamentos pelos objetivos que a induz, isto é, viaja-se pelo prazer de viajar, sempre com o pressuposto da existência de recursos materiais e intelectuais. Sendo o turismo uma atividade marcante na sociedade industrial, no século XX, tornou-se uma atividade na qual se engajam milhares de pessoas.

No século XIX, o inglês Thomas Cook inicia a comercialização do turismo e com ele surgem as primeiras empresas do ramo. O turismo passa a ganhar cada vez mais adeptos graças também às inovações trazidas pela Revolução Industrial, com inovações não só no campo tecnológico, mas também no político, econômico e social. O aparecimento do trem, da máquina a vapor começaram a criar condições mais favoráveis às viagens em escala aceleradas. Cook programou várias viagens em grupos e com tal sucesso.

Cook, Bennet e Stangen ativeram a comercialização do turismo, mas necessitavam de outro elemento indispensável para o desenvolvimento do turismo que é a existência de bons meios de hospedagem já que o turismo é caminho e estada, surgido para cumprir esta deficiência os hotéis comandados por César Ritz.

A partir desse período as atividades turísticas ganham melhor organização nacional em diversos países, surgem as organizações a nível nacional e internacional que passam a se preocupar com o turismo. Classificando os viajantes em duas categorias: Excursionistas; e Turistas.

A Inglaterra com um grande fluxo de viajantes passou a estabelecer critérios e normas para preservar a economia e proteger os cidadãos que viajavam, estabelecendo serviços de estatísticas para conhecer o número de viagens, o volume de viajantes, os níveis de circulação e consumo dos bens e serviços, mas embora válidos em termos econômicos e financeiros, não se prestaram a função de base para o estabelecimento de princípios teóricos para a conceituação do fenômeno turismo.

Com isso, as viagens sempre fizeram parte do viver do homem, viajando de acordo com seus meios materiais disponíveis, seus conhecimentos adquiridos e suas convicções em vigor. Levando a definição de turismo que objetiva sua classificação e quantificação. Uma evidência no grande tributo trazido pela sociedade industrial a realização e massificação das viagens e isto não só pelo seu aspecto técnico-científico, mas também pela nova estrutura social que impôs.

A disposição teórica a respeito do turismo, do turista, dos recursos humanos e dos equipamentos considerados turísticos, estabelecendo o seguinte princípio: o homem, o espaço e o tempo, constituem os três pré-requisitos a respeito do fenômeno.

## **2.2. Conceito**

O turismo é um fenômeno recente como objeto de estudo e, embora antigo como fato socioeconômico e político-cultural, são raros os estudos a respeito da sistemática de sua filosofia e de sua aplicação.

A mais antiga conceituação é de 1910, do economista austríaco Herman von Schullard, que compreende o turismo como “a soma das operações, especialmente as de natureza econômica, diretamente relacionadas com a entrada, a permanência e o deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade e região”.

Voltado ao Turismo Internacional e estrangeiro o economista belga Edmond Picard, diz que “a função do turismo é a importação de divisas pelos países. Seu impacto reside no fato de que as despesas de turismo podem fazer para os diferentes setores da economia e, em particular, para os proprietários e gerentes de hotéis”.

Os autores consideram apenas o conjunto de viagens, o consumo de bens e serviços, como também o dispositivo entre turismo, migração e profissionalismo dos viajantes, não considerando o fenômeno como todo, tendo em suas considerações falhas sem qualquer processo de ampliação ou desenvolvimento de visão, mas tendo uma grande valia na contribuição de suas idéias para fundamentar a teoria turística e do turismo, que revela seu fator econômico e cultural contemporâneo.

Em 1929, Morgenroth, conceitua o turismo como:

Trafego de pessoas que, temporariamente, afastam-se de seu local fixo de residência para deter-se em outra localidade, com o objetivo de satisfazer desejos de natureza diversa, unicamente como consumidores de bens econômicos e culturais.

O turismo não é técnica, nem ciência com autonomia e independência, pois faz uso permanente de princípios, recursos e conclusões de ciência e técnicas dos mais variados ramos da atividade humana desde os hábitos comuns de determinada sociedade até a medicina computadorizada. Não possui sistemática própria, nem mesmo o objeto do conhecimento específico do seu setor, pois se constitui de um conjunto de objetos de outras ciências e de técnicas comuns a atividades de outros campos ou especialidades.

Característico de uma sociedade de consumo, o turismo como um todo estruturado não é mais do que um produto composto ou uma combinação de bens e

serviços, cuja funcionalidade depende de sua série de conhecimento operacional e de dedicação para atendimento cabal dos requisitos da oferta e das exigências da demanda.

O deslocamento é essencial para o desenvolvimento do turismo, sem viagens de 'ida e volta' não se tem relações turísticas, nem o complexo de atividades e serviços por ele relacionado, o transporte, hospedagem, alimentação, circulação de produtos típicos, atividades relacionadas aos movimentos culturais, visitas, lazer e entretenimento.

O turismo em suas múltiplas relações e manifestações, obedece a rigoroso processo produtivo de bens de natureza econômica, propiciando campo para uma ampla variedade de serviço-força, que propulsionam a difusão de produtos de alta rentabilidade social e econômica, considerando a funcionalidade do processo turístico, seriam fáceis a conceituação correta e a compreensão de todos os aspectos, mas há o elemento humano, que é o turista, o precursor do turismo.

Ansett Airlines, diz que o turismo refere-se ao transporte, hospedagem, entretenimento, alimentação e serviços relacionados para o bem-estar dos viajantes, compreendendo uma viagem de todos os propósitos desde recreação até negócios. Já Philip Kotler revela a dificuldade em definir o turismo onde enfatiza a importância desse setor para o desenvolvimento da localidade. Tendo um deslocamento que compreende gastos e receitas e o consumo de bens e serviços turísticos, gerando riqueza por meio de um processo de agregação de valor para aquisição dos atrativos turísticos, através de equipamentos e termina na execução do roteiro.

O turismo inclui os serviços necessários para atração de todas as pessoas que empreendam viagens por lazer ou por necessidade, subsidiando no atendimento aos requisitos legais, as necessidades básicas como passagens, reservas, guia entre outros serviços, onde na medida em que usufruem de qualquer conforto, as pessoas investem dinheiro no intuito de desenvolver o turismo local e responder as expectativas humanas em deslocar-se e divertir-se com satisfação.

### 3 DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO EM NÍVEL LOCAL: EQUILÍBRIO E PARTICIPAÇÃO DA COMUNIDADE

Neste item objetiva-se discutir o turismo como fator de arranco para o desenvolvimento local, a partir da atuação do poder municipal e da comunidade como indutores diretos para o desenvolvimento regional.

A era da globalização é marcada pela facilidade, interação e agilidade de informação, tecnologia, mão-de-obra qualificada, entre outros. Com esta percepção, logo se pensa em desenvolvimento, que para muitos autores está atrelado a economia (mais especificamente ao Produto Interno Bruto), mas o desenvolvimento não é estritamente econômico, pois pode ocorrer sem que automaticamente ocorram melhorias na concentração de renda ou dos indicadores sociais. O que acontece com a inserção do sustentável neste processo, que facilita numa horizontalidade dos ganhos para as esferas sociais, ambientais, econômicas, políticas e ambientais.

No entendimento de Mamberti e Braga (2004), o conceito de desenvolvimento é recente (pós-guerra), pois não há uma definição global aceita, e encontra-se em formulação. O que se acredita é que o desenvolvimento seja uma corrente que aborda dimensões econômicas. Os autores possuem uma idéia de desenvolvimento que está “associada a uma mudança estrutural que busque eficiência na produção, uso racional dos recursos naturais e uma maior igualdade na distribuição dos empregos e da renda, promovendo melhora qualitativa do modo de vida das pessoas” (MAMBERTI; BRAGA, 2004, p. 8).

Por certo, os países estão em busca de um desenvolvimento baseado nos princípios da sustentabilidade, onde as políticas de desenvolvimento local e regional devem ser do tipo de “baixo pra cima”, para que haja uma sinergia entre as ações, proporcionando melhores condições para a sociedade.

E o turismo por ser uma atividade econômica, envolve-se com o conceito de desenvolvimento, no momento que este é um produto, e é consumido *in loco*, impulsionando o desenvolvimento de outras atividades econômicas e infra-estrutura. Esta articulação entre turismo e desenvolvimento, é uma junção de “vários atores sociais, culturais, políticos, econômicos, públicos ou privados, existentes em uma macro ou micro-região, que juntos trabalham na construção de um planejamento

estratégico que oriente suas ações a longo prazo” (MANFREDINI ; LOPES, 2005, p. 5).

Como a atividade turística é um alicerce da economia, conseqüentemente desenvolve uma região, ou uma localidade, compreende-se que este é um produto, e é consumido *in loco*, impulsionando também o desenvolvimento de outras atividades econômicas e infra-estrutura. Quem ganha com o deslocamento são: a população da área de origem do turista; os turistas; a população da área de destino. Observando que em cada caso há diversos grupos de interesse, manifestos e objetivos (SOUZA, 2002).

Embora enfrente-se o desafio da globalização, o estado e o município tem no turismo uma de suas atividades, devendo dirigir atenção para traçar políticas de desenvolvimento por meio de planejamento.

Para facilitar a compreensão deste aspecto, Dias (2003, p. 153) considera que “o município assume papel fundamental no desenvolvimento turístico, pois cada lugar possui características únicas que o diferenciam. Se bem trabalhadas, estas características assumem importante papel no desenvolvimento turístico”.

Evidenciando a afirmação acima, Mamberti e Braga (2004, p. 9) dizem que “a promoção do desenvolvimento necessita do efetivo envolvimento do setor público, isto é, o desenvolvimento local precisa ser uma vontade política dos governos locais que, apesar das suas limitações, exercem papéis fundamentais nesse processo”.

O município tem sua importância destacada no processo de desenvolvimento local, através de sua organização política, mas ele deve exercer o papel de orientador da atividade turística local, articulando com todos os setores envolvidos com a atividade. A participação e o envolvimento dos setores são fundamentais para fortalecer e redefinir a identidade local e criar um comprometimento da comunidade (DIAS, 2003).

A partir da década de 80, os municípios ganham funções que possibilitam uma maior autonomia, pois são delegadas responsabilidades que devem atender os direitos dos cidadãos. Assim, para Mamberti e Braga (2004, p. 9) o município:

Possui diferentes possibilidades de atuação para impulsionar o desenvolvimento, entre elas o de articular medidas que criem um ambiente propício; formulação profissional; intervenção em setores de grande efeito multiplicador, incentivo a novas formas de organização da produção; novas

formas de ajuda e cooperação; articulação com atores e dinâmicas externas; e aumento da produtividade social.

Como se viu, o desenvolvimento local deve ser uma vontade do setor público, e no turismo (CUNHA ; CUNHA, 2005), ele é regido por três elementos: a sociedade, o ambiente e a economia, que juntos são recursos potenciais para o desenvolvimento. Para bem entender-se este importante aspecto, Dias (2003, p. 159) reconhece que “o turismo [...] é uma atividade que apresenta inter-relações com os mais diversos setores da economia e influencia e sofre influência dos diversos segmentos que compõem a estrutura administrativa local”.

O turismo é benéfico para a região a partir do momento em que ele proporciona impactos positivos e se torna mais uma opção para o setor econômico, beneficiando a comunidade e sua identidade local. Para entender o conceito de desenvolvimento local, é importante destacar a sinergia, a interação e a atuação conjunta que proporcionam vantagens para a região num todo. Conseguir que este estágio de desenvolvimento alcance os patamares desejados é importante destacar que:

O desenvolvimento local é fundamental ter-se os referenciais de desenvolvimento endógeno (mobilização dos próprios recursos), ascendente (protagonismo dos agentes locais) e autocentrado (centrado nas necessidades próprias das comunidades) (CAVACO, 1996). A promoção do desenvolvimento necessita do efetivo envolvimento do setor público, isto é, o desenvolvimento local precisa ser uma vontade política dos governos locais que, apesar das suas limitações, exercem papéis fundamentais nesse processo (MAMBERTI ; BRAGA, 2004, p. 9).

Benevides (2002) interpreta o desenvolvimento turístico local como um equalizador de cinco objetivos: preservação/conservação ambiental; identidade cultural; geração de ocupações produtivas e de renda; desenvolvimento participativo e qualidade de vida.

Para aprofundar esta questão o mesmo autor reafirma que:

[..] o desenvolvimento local tem no turismo uma representação de mediação mitigadora entre globalização “desnaturalizante” / homogenizadora/excludente e desenvolvimento local conservacionista/ressingularizador/identitário/participativo. O local passa assim a ser um referenciado não somente no sentido valorativo da escala espacial, mas como alternativa ao padrão dominante de desenvolvimento, um espaço que, por estar à margem desse padrão, preserva relações comunitárias pouco hierarquizadas, e enseja a continuidade de formas mais ambientalmente sustentáveis de produzir, submetidas às culturas de intercâmbio material tradicional entre sociedade e natureza” (BENEVIDES, 2002, p.27).

Ressalta-se que o turismo não pode ser visto como uma panacéia (CUNHA ; CUNHA, 2005) para resolver os problemas existentes, já que nem todas as regiões possuem condições para o desenvolvimento turístico. Os destinos devem estar estruturados e ter características físico-culturais adequadas e acessibilidade para atrair turistas e viabilizar-se economicamente.

Nesse caso, fica evidente a importância do planejamento em todos os níveis, não só em turismo, pois deve-se levar sempre em conta que qualquer planejamento é sempre preferível a sua ausência (DIAS, 2003).

O setor público não é o único responsável pelo desenvolvimento turístico local, a articulação entre os agentes e a comunidade constitui condições favoráveis para o desenvolvimento local.

Por outro lado, a participação da comunidade na elaboração e implantação de planos turísticos é mínima, deve-se então valorizar a população local para o bom desenvolvimento turístico da região. Magalhães (2002, p. 90) complementa ao dizer que:

É preciso buscar o apoio da comunidade desde o início da organização territorial destinada a impulsionar o turismo. Sabe-se que isso é difícil, mas é possível, e até imprescindível, para se alcançarem os resultados satisfatórios do desenvolvimento sustentável do turismo com base local.

Acrescenta-se a visão da OMT (2003, p. 95) com relação ao envolvimento da comunidade no turismo:

[...] é essencial envolver as comunidades locais no processo de desenvolvimento turístico. Através desse envolvimento, elas entenderão o turismo, terão maiores condições de lidar com esse novo desenvolvimento em sua área e de participar dos seus benefícios, sendo, portanto, mais provável que apoiem o turismo. Além disso, as comunidades locais são as que melhor conhecem sua área e sociedade, podendo apresentar boas idéias quanto ao desenvolvimento turístico e às formas de participar desse desenvolvimento.

Programas de conscientização turística são necessários para enfatizar os benefícios providos do turismo e das responsabilidades deles no desenvolvimento turístico. Além disso, o contínuo monitoramento das tarefas operacionalizadas pela comunidade deve ser mantido, para descobrir que ações estão sendo realizadas e de que forma e também identificar os problemáticos e os que exigem reorientação.

Em Magalhães (2002, p. 90 - 91), encontramos o seguinte esclarecimento:

Valorizar a participação da população local no processo de tomada de decisão e no planejamento integral para o turismo é, nos dias atuais, uma condição *sine qua non* para o desenvolvimento sustentável dessa atividade. Verifica-se que na maioria das vezes os moradores querem benefícios advindos do turismo, mas não compreendem, de forma, realista, o que significa alcançá-los e quais são seus impactos, quais são as mudanças de comportamento necessárias para conservar o ambiente invés de consumi-lo predatoriamente. À medida que a comunidade vai se sentindo envolvida, torna-se mais motivada em relação a sua participação e inserção no processo. Além disso, pode ocorrer o desenvolvimento do senso de responsabilidade necessário ao cumprimento da tarefa de ser guardião dos patrimônios natural, histórico e cultural, encontrados no município. É fundamental, ainda, que ela se beneficie do turismo, sendo certo que esse fato só será realidade caso a sua participação ocorra desde as primeiras etapas do planejamento.

Aplicar um turismo diferenciado, que envolva a participação da comunidade é benéfico para a localidade, pois também é um fator de minimização dos impactos negativos. Quando governos tornam-se socialmente responsáveis, eles arriscam-se no momento em que as ações em prol do desenvolvimento local e sustentável de hoje sejam favoráveis para o futuro (POLONSKY, 1994).

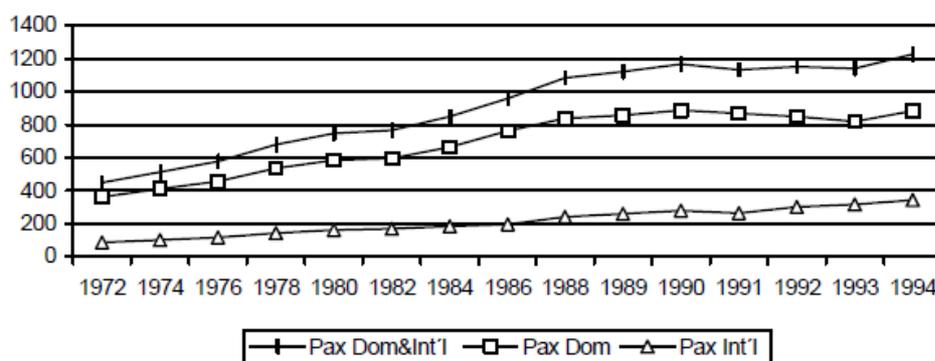
Nesse sentido, é bom lembrar que as políticas de turismo e os Programas de Municipalização, trabalham diretamente no município envolvendo a participação da comunidade e dos agentes responsáveis pelo turismo, contribuem para o desenvolvimento local.

É desta forma, que o desenvolvimento a partir de baixo, implicará na satisfação dos autóctones, inserindo o poder público, os agentes, a sociedade e o turista, favorecendo a valorização dos locais, estimulando a inovação e capacitação, reconhecendo a região como potencial, criando hábito de cooperação, preservando o ambiente, entre outros. Cabe por fim, notar que as políticas de turismo e os programas de municipalização, trabalham diretamente no município envolvendo a participação da comunidade e dos agentes responsáveis pelo turismo, contribuindo para o desenvolvimento local.

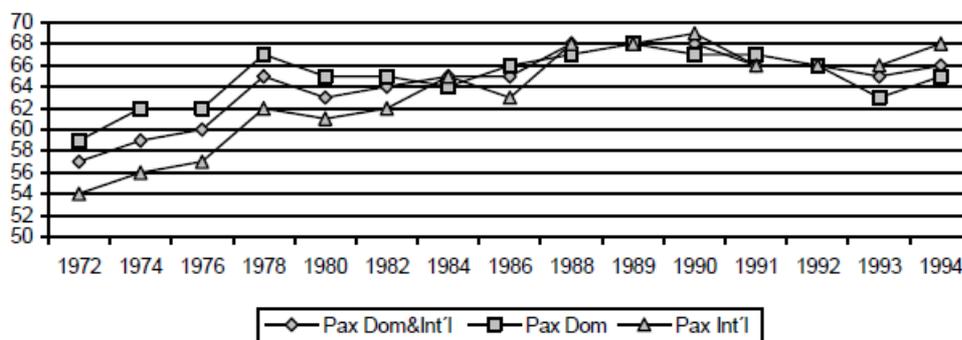
## 4 TRANSPORTE TURÍSTICO

Até a Segunda Guerra Mundial as viagens transatlânticas eram feitas exclusivamente pelo mar. Entretanto, após a guerra, o desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros foi fortemente auxiliado pela introdução de aeronaves mais confiáveis e eficientes. Isso fez com que houvesse uma diminuição no tempo de viagem e nas tarifas praticadas. Segundo Lickorish e Jenkins (2000) o número total de turistas internacionais passou de 69 milhões em 1960 para 537,4 milhões em 1994. Os gráficos 1 e 2 apresentam, respectivamente, o desenvolvimento do transporte aéreo mundial – internacional e doméstico – e a participação deste modo entre todos os demais em relação ao turismo.

**Gráfico 1:** Desenvolvimento do transporte aéreo mundial, de 1972 a 1994 – em milhões de passageiros (Fonte: LICKORISH e JENKINS, 2000).



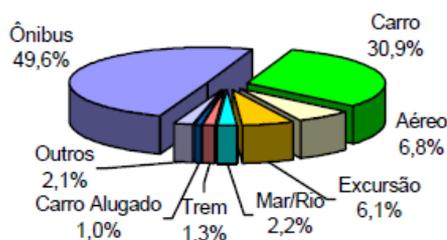
**Gráfico 2:** Participação percentual do transporte aéreo mundial, em relação aos demais modos de transporte, para o turismo entre os anos de 1972 a 1994 (Fonte: LICKORISH e JENKINS, 2000).



É interessante notar que em todo o período entre 1972 e 1994, tanto no âmbito nacional quanto internacionalmente, a participação do transporte aéreo

nunca foi inferior a 50% dos turistas transportados (gráfico 2). Em relação ao turismo doméstico brasileiro, o modo aéreo participa com 6,9% da distribuição modal, conforme apresentado no gráfico 3. Todavia, seu potencial é extremamente amplo e poderá ainda ser muito mais explorado, principalmente porque, para o nível sócio-econômico do brasileiro (notadamente pelo poder de compra da classe média), ainda é muito caro voar no país (veja quadro 2). É neste nicho de mercado que as empresas de baixo custo irão atuar, sobretudo competindo com o transporte rodoviário interestadual por ônibus.

**Gráfico 3:** Meios de transporte utilizados pelo turista doméstico brasileiro em 98 (Fonte: Embratur, 2000).



**Quadro 2:** Rendimento Médio / Poder de Compra das Famílias Brasileiras

a) Total dos Rendimentos Familiares no Brasil (1996/1997)					
Sem Rendimento	Até 2 SM	+ de 2 a 5 SM	+ de 5 a 10 SM	+ de 10 a 20 SM	+ de 20 SM
3,7%	22,9%	29,2%	21,0%	12,5%	8,4%

b) Rendimento Familiar per capita (1999/2000)					
Até ½SM	de ½ a 1 SM	de 1 a 2 SM	+ de 2 a 3 SM	+ de 3 a 5 SM	+ de 5 SM
20,1%	23,4%	23,1%	10,2%	8,2%	9,4%

Observações:

- SM = Salário mínimo; igual a R\$120 (US\$110 em 1996) e a R\$151 (US\$86 em 04/2000).
- Destacadas no sombreado, os grupos de reais e potenciais usuários do transporte aéreo no Brasil.

Fonte: IBGE via [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br).

Segundo a Embratur (2000), os estados de São Paulo, Paraná, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, que estão entre os cinco maiores produtores de turismo doméstico, emitiram, no ano de 1998, 21,7 milhões de turistas ou 56,8% de todos os turistas domésticos. Por sua vez, dentre os nove principais estados receptores encontram-se o Ceará (2,79 milhões de turistas em 1998), Bahia

(2,63 milhões), Pará (1,87 milhões) e Pernambuco (1,83 milhões), só estes representando 24% de todos os turistas domésticos. Se as regiões Norte e Nordeste, privilegiadas por belezas naturais e manifestações culturais únicas, além do fato de não serem regiões altamente industrializadas, o que as fazem ter no turismo um interessante meio de gerar desenvolvimento socioeconômico, quiserem de fato estar captando parte significativa dos mais de 50% dos turistas domésticos (provenientes do Sul e Sudeste) devem investir numa política de tarifas aéreas de baixo custo. Sim, porque atualmente ou se paga tarifas aéreas caríssimas e muitas vezes superiores a de viagens internacionais, ou se vai de ônibus com viagens que duram até três dias de duração. Tentar atrair a parcela com melhores condições socioeconômicas, e justamente aquela que traz mais desenvolvimento, só será possível pelo modo aéreo.

#### **4.1 Transporte aéreo no Brasil**

##### **4.1.1 Conceitos**

O desenvolvimento da aviação civil não representa um fim em si mesmo, mas um meio de alcançar os grandes objetivos do desenvolvimento global da sociedade em sua concepção mais abrangente. A aviação civil desempenha um papel catalisador: ela abre novos mercados aos produtores, facilita a divulgação de novas tecnologias, propicia o acesso aos serviços essenciais à comunidade e dá suporte à assistência social. Graças a sua flexibilidade, ela preenche as mais diversas lacunas de apoio ao processo de desenvolvimento, onde quer que elas existam e qualquer que seja sua evolução futura. Na maior parte dos países em desenvolvimento, onde os transportes de superfície com frequência são insuficientes ou precários, a aviação civil permite a criação de uma infra-estrutura de transporte a um custo infinitamente inferior ao custo das outras modalidades. Esse fato ocorre em vários países do terceiro mundo, os quais, limitados em seus esforços de desenvolvimento em função da insuficiência de transportes de superfície, lançam mão da aviação como elemento-chave de integração, assistência e segurança.

Todavia, a solução oferecida pela aviação civil nem sempre é encarada seriamente, já que, muitas vezes, aqueles que detém o poder decisório pensam distorcidamente ser a aviação civil uma atividade por demais onerosa. Esta é geralmente a reação típica quando não existe mentalidade aeronáutica amadurecida, quando os estudos, projetos, construções e financiamentos são concretizados graças à intervenção de especialistas estrangeiros, onde a disponibilidade de tecnologia e os esforços de marketing impõem e vendem soluções.

A dependência externa é agravada pela pressão das empresas e instituições multinacionais, as quais querem garantir a execução dos projetos de transporte pelo fornecimento de recursos sob a forma de financiamento. Mesmo quando não se trata de auxílio vinculado, os construtores exercem pressões nos governos para os grandes mercados e a única forma de reação e de negociação racional desses governos para uma tomada de decisão correta é conhecer a fundo o setor transporte, em especial o aéreo, do qual dependem.

O atual momento do transporte aéreo no Brasil é de grandes mudanças. Desde o início da década de 1990, o DAC tem efetuado uma política de flexibilização dos preços das tarifas aéreas. Entretanto, apenas recentemente, sobretudo a partir do ano de 1998, é que medidas de maior impacto têm sido percebidas.

No mês de dezembro de 2000, o governo encaminhou ao Congresso Nacional o projeto de lei para a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) que tem, dentre suas atribuições, desmilitarizar o transporte aéreo brasileiro, bem como iniciar o processo de privatização dos aeroportos nacionais. No início do mês de abril de 2001, em uma ação conjunta do Ministério da Fazenda e do Ministério da Defesa, o governo federal liberou o preço das tarifas aéreas das viagens realizadas entre os onze aeroportos mais importantes do país. Com isso, as tarifas praticadas nos vôos entre Congonhas, Guarulhos, Galeão, Santos Dumont, Confins, Pampulha, Brasília, Curitiba, Porto Alegre, Campinas e Florianópolis, que representam 46% de todo o tráfego aéreo brasileiro, não mais precisarão da aprovação do DAC para entrar em vigor. Finalmente, no dia 9 de agosto de 2001, o Conselho Nacional de Aviação Civil (CONAC), que reúne os Ministérios do Desenvolvimento, da Defesa, da Fazenda e do Comando da Aeronáutica, além do Departamento de Aviação Civil (DAC) e da Infraero, ampliou a liberação para os demais aeroportos do país.

## 4.2 Regulamentação aeronáutica tradicional

A Convenção de Chicago de 1944, marco legal da aviação civil internacional, destacou a soberania dos Estados e o princípio da reciprocidade, estabelecendo a necessidade dos acordos bilaterais como condição jurídica para a exploração dos serviços aéreos internacionais.

Nos acordos bilaterais, quatro são os princípios que são levados em consideração para o estabelecimento do serviço:

- 1º - a igualdade de oportunidades para as empresas concessionárias dos serviços aéreos;
- 2º - a relação de “pool” entre as empresas concessionárias de modo a evitar que uma proporção injusta de tráfego seja desviada de qualquer das empresas indicadas;
- 3º - as capacidades de transporte oferecidas pelas empresas dos países deverão ter em vista a procura do tráfego pelo público;
- 4º - o direito de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfego internacional com destino proveniente de terceiros países deverá ser exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo, de modo que a capacidade seja adaptada à demanda de tráfego entre o país de origem e os países de destino; considerando a demanda de tráfego existente nas regiões atravessadas, respeitados os interesses dos serviços locais e regionais.

As liberdades aéreas passíveis de serem negociadas nos acordos aéreos são:

- a) primeira liberdade - refere-se ao poder de voar pelo território de um Estado sem o direito de pousar;
- b) segunda liberdade - é o direito de poder pousar no território de outro estado sem propósitos comerciais, como por exemplo, para fins de abastecimento;
- c) terceira liberdade – o direito de transportar passageiros, correio e carga do Estado de origem ao outro Estado signatário;

- d) quarta liberdade – o direito de transportar passageiros, correio e carga de qualquer Estado signatário a partir do próprio Estado;
- e) quinta liberdade - o direito de dar continuidade a um vôo, seguindo para um terceiro Estado, num serviço de transporte remunerado;
- f) sexta liberdade – o direito de conciliar as terceiras e quartas liberdade fazendo ponte com um terceiro Estado, no país de origem;
- g) sétima liberdade – o direito de transportar para um outro Estado, sem ter sair do estado de origem;
- h) oitava liberdade “cabotagem consecutiva” – o direito de transportar entre dois pontos interno de um Estado, num vôo proveniente do estado de origem;
- i) nona liberdade – o direito de transportar entre dois pontos internos de um Estado, de forma independente (sem provir do país de origem da empresa). O direito de nona liberdade é, também, denominado de cabotagem “autônoma”.

Apesar do elenco das 9 liberdades enumeradas, os acordos aéreos tradicionais, geralmente, se limitam as 4 primeiras liberdades e, quando muito, a 5ª e a 6ª liberdades.

Os acordos bilaterais de *céus abertos*, também, estão limitados a estas liberdades, contudo as regras de concorrência são mais flexíveis.

## 5 AEROPORTO

Como ponto de partida e reflexão, ressalte-se o conceito de que um avião não pode ficar sempre em vôo e que o transporte aéreo é o transporte por aeronave de pessoas ou de bens de um ponto de origem a um ponto de destino pré-determinados. Esses dois pontos só podem ser, exceto em cadê de acidentes, dois aeroportos ou aeródromos.

Sem os aviões não poderiam existir os aeroportos e vice-versa. A economia do transporte aéreo esta associada à economia aeroportuária, assim como os custos diretos do transporte aéreo estão associados às taxas e tarifas aeronáuticas.

Atualmente, os aeroportos tornaram-se verdadeiros centros de serviço altamente sofisticados e diversificados, empregando freqüentemente tecnologias avançadas, de interesse direto para o transporte comercial e seus usuários. Trata-se principalmente de locais onde são realizadas transferências modais e transbordos de passageiros, carga e correio.

Portanto, esses locais devem dispor de sistemas de recepção e de meios de acesso para essas transferências entre os modos de transporte aéreo e de superfície. Assim como as estações ferroviárias e os portos, os aeroportos estão intimamente vinculados aos centros comerciais das cidades como os quais estão ligados, como um órgão indispensável à vida diária.

A media internacional da contribuição aeronáutica, englobando todos os setores vinculados diretamente ao transporte aéreo como a fabricação de aeronaves, motores e equipamentos, os serviços de manutenção, comunicações, navegação, comercialização, administração, e tantos outros, além do próprio transporte aéreo e da exploração aeroportuária, representa uma participação nítida de mais de 11% no total do produto nacional. Esta expressão econômica para todos os países desenvolvidos do mundo é reforçada pela condição estratégica e pelo papel do transporte aéreo que favorece o desenvolvimento mesmo no universo dos países industrializados.

A infra-estrutura aeroportuária tem um papel muito importante no conjunto das atividades políticas, econômicas e sociais de um Estado, quer seja desenvolvido quer em desenvolvimento. De qualquer maneira, esta importância deve ser

examinada, principalmente no que se refere à utilidade política e econômica para a sociedade.

A decisão de construir um aeroporto em uma região desprovida de transporte aéreo permite que se crie um novo local onde será explorada a demanda potencial ou não satisfeito, ou mesmo, em condições especiais, que se crie o transporte aéreo em regiões estratégicas. Um exemplo bem representativo é o Projeto Calha Norte na Amazônia. Além disso, a decisão de ampliar as instalações de um sistema aeroportuário, tornadas insuficientes em consequência da demanda crescente do mercado atual ou futuro, ira favorecer a comunidade em questão. Em um contexto onde os recursos são escassos e o orçamento limitado, a atribuição dessa prioridade é o reflexo de uma ação política e uma manifestação do poder, caso ela provenha unicamente do governo ou das autoridades políticas locais.

Do ponto de vista econômico, todo aeroporto depende da rede à qual ele pertence. A infraestrutura aeroportuária deve levar em consideração as ações das diversas variáveis inerentes ao tráfego na rede: tipos de equipamentos, natureza dos intercâmbios como turismo, os negócios, a aviação geral, o tráfego regular, a carga, o correio, etc. O tráfego local pode ser influenciado pelos problemas de regulamentação do serviço concedido ou autorizado, climático e pelo meio-ambiente, os quais, ao imporem algumas restrições operacionais, produzem algumas vezes efeitos sobre outras variáveis da rede. Durante a definição do papel do aeroporto, deve-se considerar que os dois lados ou setores, os utilizados por passageiros e carga incluindo o interior dos terminais, devem receber uma atenção especial daqueles que tomam as decisões. A regra a ser adotada deve ser escolher os elementos da infra-estrutura que melhor se adaptem ao conjunto das variáveis descritas acima, ao menor custo, sem perda de funcionalidade.

Dessa forma, a decisão relativa à infra-estrutura aeroportuária deve ser ótima, no sentido político e econômico, para aumentar a utilidade e eficácia dos recursos utilizados.

## 5.1 Aeroporto x turismo

A relação entre aeroportos e o turismo é tão evidente, que recentemente, ao se cogitar a construção do Aeroporto Internacional das Hortências, em Canela (RS), o governo do Estado e a Embratur firmaram um acordo para viabilizar o projeto. A terraplenagem está orçada em quatro milhões de reais - metade a ser paga pelo Estado e o restante pela Embratur.

É interessante notar que em todo o período entre 1972 e 1994, tanto nacional quanto internacionalmente, a participação do transporte aéreo nunca foi inferior a 50% dos turistas transportados.

Palhares e Espírito Santo Jr. (2001a) evidenciam que 70% do turismo receptivo brasileiro se dá pelos aeroportos, número não muito diferente do da Grã-bretanha cuja participação dos turistas estrangeiros, por via aérea, é de 65%. No turismo doméstico brasileiro, o modo aéreo participa com 6,8% da distribuição modal. Entretanto, o seu potencial é muito grande e poderá ainda ser mais explorado, sobretudo porque ainda é muito caro voar no Brasil.

Em 2000, ainda segundo Rodrigue (2004) e ATAG (2000), existiam no planeta cerca de 900 grandes companhias aéreas, que operavam quase 11.600 aeronaves comerciais. Do final dos anos 90 ao início da década de 2000, um número de passageiros entre 1,4 e 1,6 bilhão de pessoas foi transportado por via aérea anualmente no mundo. No mesmo período, 30 milhões de toneladas de carga foram transportadas por companhias aéreas, inclusive 40% das exportações mundiais de manufaturados.

Cerca de 70% de todo este movimento está concentrado na América do Norte, Europa e Japão. Conseqüentemente, também se concentram nestas regiões mais de 2/3 do produto e dos empregos gerados pela atividade.

O impacto da atividade de transporte aéreo na economia global deve ser classificado em direto, indireto e induzido. O impacto direto resulta dos gastos imediatos das companhias aéreas, aeroportos e negócios relacionados à atividade que funcionam nos próprios aeródromos, e que vão de fornecedores de combustíveis a empresas de catering. O impacto indireto diz respeito às despesas "off-airport" dos passageiros em agências de viagens, hotéis, restaurantes e atrações

turísticas em geral. O impacto induzido é o efeito indireto intensificado desses dois tipos de gastos na economia, calculado a partir de um multiplicador.

O valor deste multiplicador é estimado em função do grau de adensamento local das cadeias de produção das quais dependem as companhias aéreas e os aeroportos. Ele depende da quantidade de fornecedores diretos e de fornecedores destes que estão implantados em cada região; quanto maior a proporção de insumos importados, menor o impacto regional da atividade de transporte aéreo. A literatura tem fixado este multiplicador entre um valor mínimo de 0,4 e um máximo de 2,4 (ATAG, 2000).

Ao final da década de 90, o impacto total da atividade de transporte aéreo no produto bruto mundial era avaliado em pelo menos US\$ 1.360 bilhões. Este valor se dividia em 320 bilhões de dólares de impacto direto, 390 bilhões de impacto indireto e 650 bilhões de impacto induzido – este sendo estimado, portanto, a partir de um multiplicador mundial médio próximo de 0,9 (RODRIGUE, idem; ATAG, idem).

No mesmo período, o impacto do setor sobre o mercado de trabalho era estimado em cerca de 28 milhões de empregos. Este total era dividido em 4 milhões de pessoas diretamente ocupadas pelo ramo, pouco mais de 8 milhões empregadas indiretamente e 15 milhões de postos induzidos em outros segmentos da economia global – considerando-se um multiplicador de emprego provavelmente subestimado de 1,25 (ATAG, 2000).

A atividade de transporte aéreo, compreendida como complexo industrial e de serviços, é, assim, um poderoso fator de desenvolvimento. Embora esteja concentrada na “triade” de países desenvolvidos, ela tem um impacto total equivalente a 3,5% do PIB mundial que beneficia também os países atrasados (RODRIGUE, 2004). Entre estes, aliás, estão alguns dos pólos mais dinâmicos da atividade. Altas taxas de expansão do transporte aéreo podem ser encontradas na América Latina e Caribe, em razão do turismo, e na Ásia, em função do boom econômico dos “tigres” e, particularmente, da China.

Mas é importante perceber que o transporte aéreo é responsável por bem mais que impactos econômicos diretos. Uma avaliação da sua importância econômica está incompleta se não se levam em conta as externalidades e “spin-offs” gerados pela aviação comercial.

Nova economia, novos aeroportos como lembram Freidheim e Hansson (1999), os novos aeroportos são magnetos que atraem empresas e comércio. Isso

significa dizer que eles são uma condição sine qua non para a atração de plantas industriais, companhias de serviços, sedes de grandes organizações e instituições de pesquisa e desenvolvimento, e também de eventos como feiras de negócios e convenções. Dito de modo inverso, uma estrutura aeroportuária deficiente e serviços de transporte aéreo de baixa qualidade inibem a expansão da renda e dos empregos locais porque limitam a atratividade de um centro urbano como pólo para novos empreendimentos e ainda reduzem as possibilidades de sobrevivência das firmas já existentes (BRUECKNER, 2002).

A qualidade dos serviços de transporte aéreo interessa às empresas não apenas porque afeta os custos do deslocamento de carga e correio, mas também porque impacta sobre os custos da realização dos indispensáveis contatos face a face. Estes últimos são vitais para as organizações que operam nas indústrias de alta tecnologia e nos serviços intensivos em conhecimento, vale dizer, para as quais o intercâmbio técnico (e.g. consultorias) é um insumo vital.

De fato e ao contrário do que se pode inicialmente pensar, está cada vez mais claro que existe uma correlação positiva entre o desenvolvimento das novas tecnologias de informação e telecomunicação (TIC) e o incremento da necessidade de transporte aéreo. As TIC não substituem os contatos face a face; elas apenas os complementam. Ao mesmo tempo, ainda que bens intangíveis possam ser transmitidos à distância (música, filmes, software), os bens tangíveis continuam demandando transporte cada vez mais rápido.

Assim, o transporte aéreo é um elemento de importância crescente para economias que tendem a ser baseadas em conhecimento e assentadas na produção – mais eficiente e competitiva - de serviços, tecnologia, bens de alta densidade de valor e cultura. O transporte aéreo não apenas reduz o custo final da logística de uma variedade crescente de produtos, como também abre novas oportunidades de mercado na compra de insumos (global sourcing) e na oferta de produtos finais, tais como flores e frutas frescas, novos destinos turísticos ou equipamentos eletrônicos.

Maior eficiência na produção e novos mercados são garantidos, como lembra o Air Transport Action Group – ATAG (2000), pela capacidade que só as companhias aéreas têm de entregar mercadorias e pessoas em qualquer lugar do mundo em menos de 24 horas. Decorre disso que:

- Muitas empresas “pós-fordistas”, isto é, desintegradas verticalmente e organizadas

em redes nacionais ou mundiais, dependem de flexibilidade, outsourcing global e just-in-time, vale dizer, de uma logística centrada no uso de aviões;

- Firmas que vendem para mercados nacionais e internacionais precisam do transporte aéreo para assegurar assistência técnica e outros serviços de suporte para seus clientes;

- Organizações nacionais ou globais com operações dispersas em regiões distantes necessitam do transporte aéreo para facilitar o indispensável contato pessoal na discussão de projetos, fechamento de contratos, tomada de decisões estratégicas e muitas outras atividades; por esta razão, cresce a importância das viagens de negócios e do business tourism.

- Empresas que utilizam a Internet como base de e-commerce ou de apoio aos canais de venda tradicionais dependem de confiabilidade e velocidade na distribuição, que são vantagens oferecidas pelas companhias especializadas em entrega expressa por via aérea.

Resta acrescentar que é também o próprio conceito de aeroporto que tem mudado. Ele já não é apenas um lugar de embarque e desembarque de passageiros ou de carga. Os aeroportos de hoje têm seu papel de motores de crescimento econômico local reforçado, pois além de sustentar a atividade econômica eles estimulam novos investimentos no seu interior e no seu entorno imediato. São mais que portais de entrada para o turismo e plataformas para exportação e importação; são, em si mesmos, poderosos geradores de empregos e aglutinadores de atividades de serviço, comércio e indústria.

Os aeroportos são, em primeiro lugar, o local de funcionamento das companhias aéreas em suas diversas especialidades: transporte de passageiros regular e charter, através de linhas internacionais, nacionais e regionais; transporte de carga desdobrado em frete, correio e entrega expressa. As operações destas companhias dependem de uma série de serviços fornecidos no solo: hangaragem, abastecimento de combustível, manutenção, catering, manuseio de bagagens, telecomunicações, apoio à navegação e outros. Além disso, a atividade aeroportuária envolve uma significativa variedade de serviços públicos e privados de regulação ou apoio ao deslocamento de mercadorias e pessoas. Entre estes estão, de um lado: polícia e segurança, alfândega e receita, justiça e a própria administração aeroportuária; de outro lado, serviços privados como, por exemplo, bancos e câmbio, varejo, restaurantes, lanchonetes e locação de veículos.

É claro que o potencial de criação de empregos nos serviços diretamente relacionados às operações das companhias aéreas pode ser reduzido por inovações poupadoras de mão-de-obra na movimentação de cargas e bagagens e em outros setores, como também pelo surgimento de aviões maiores, com maior capacidade de transporte de carga e passageiros. Contudo, a perda de postos pela introdução de novas tecnologias tende a ser compensada pela maior importância de outras atividades: hotelaria, logística, segurança, estacionamento, locação de automóveis e varejo, por exemplo. A maior parte dos empregos criados nestes tipos de atividade exige pouca qualificação e, portanto, treinamento barato. São ocupações ao acesso dos trabalhadores locais mais atingidos pelo desemprego.

Essa nova concepção dos aeroportos como centros de serviços parte da idéia de que os passageiros não são simplesmente turistas ou viajantes a negócio, mas que eles são também “compradores, consumidores de refeições, jogadores, bebedores e, até, golfistas” (SKAPINKER, 1996). A principal tendência mundial nesta direção, desde os anos 90, tem sido o estímulo à instalação de lojas nos aeroportos, com atrativos adicionais para consumo e lazer. Em outros termos, a transformação do aeroporto moderno em um tipo de shopping center – o aeroshopping.

Desde o início da década de 2000, a Infraero, Empresa Brasileira de Infra-estrutura

Aeroportuária, acordou para esse fato, reconhecendo que os aeroportos são mais que pontos de transbordo. Daí a proposição de trazer para o Brasil esse conceito aprovado internacionalmente de aeroporto-shopping. A empresa começou então a reformular as lojas e postos de serviço instalados nos aeroportos, abandonando o modelo de “serviço de conveniência”, para adotar, radicalmente, a idéia de mall, centro de compras e entretenimento. A demanda tende a ser garantida não apenas por passageiros em trânsito (presentes, souvenirs), mas também pelo público da comunidade local.

Tais shoppings aeroportuários, diga-se de passagem, passaram a responder por uma fração substancial das receitas da Infraero. Foi isso também que a levou a fortalecer o varejo aeroportuário. Trata-se de maximizar as receitas da empresa sem onerar o passageiro e as companhias aéreas através de tarifas mais caras. Em 2002, as receitas não relacionadas diretamente às operações aeroportuárias já representavam cerca de 55% do faturamento da empresa. O que é

um sinal da modernidade da operação aeroportuária no Brasil. De fato, como lembra o BNDES (2001b), “em países onde os aeroportos já funcionam como centros difusores de negócios, o percentual das receitas não aeronáuticas é maior do que o das próprias receitas aeronáuticas, o que proporciona, de certa forma, uma maior autonomia em relação às empresas aéreas e ao tráfego”.

Nessa direção, uma segunda tendência internacional importante é o desenvolvimento de distritos industriais e de prestação de serviços tecnológicos nas imediações dos aeroportos, quando não no interior deles. No Brasil, a mesma Infraero reconheceu também essa demanda e lançou há pouco tempo o projeto aeroporto-Indústria, ou melhor, Aeroportos Aduaneiros Industriais, que pretende transformar em pólos de indústrias e serviços de alta tecnologia alguns dos quase 70 aeródromos que administra. A idéia é instalar em sítios aeroportuários empresas capazes de importar por via aérea insumos que serão trabalhados, montados e exportados pelos mesmos aviões que trarão os engenheiros e as matérias-primas. A proposta interessa não somente aos setores de microeletrônica e informática, mas também segmentos de ramos tão diversos quanto biotecnologia e joalheria.

É preciso notar ainda o surgimento de núcleos de prestação de serviços de manutenção de aviões a partir do desenvolvimento de firmas especializadas. O caso brasileiro mais relevante é a implantação da VEM – Varig Engenharia e Manutenção, subsidiária desta companhia aérea, com dois grandes centros no Rio de Janeiro e Porto Alegre e quase 50 outras bases de manutenção, que dão suporte às operações de mais de uma dezena de empresas de aviação comercial e corporativa (SISCARO, 2002).

Tendências no transporte de passageiros Como se avançou, as duas maiores construtoras de aviões, Boeing e Airbus, prevêm para as próximas décadas um crescimento anual do transporte aéreo mundial em torno de 5% no segmento de passageiros e por volta de 6% no de carga. Esta expansão acelerada do transporte aéreo deve resultar de três fatores: (a) incremento do PIB mundial e, conseqüentemente, do comércio internacional; (b) progresso tecnológico em sentido estrito, permitindo reduções de custos e (c) inovações organizacionais, inclusive em nível de mercado, com desenvolvimento de estruturas que favoreçam a concorrência.

A atividade econômica é o principal determinante da expansão do transporte aéreo de carga ou de passageiros. Conforme mostram as séries

estatísticas internacionais, existe uma forte correlação positiva entre a expansão do produto e da renda e o desenvolvimento do setor, pois o crescimento econômico se traduz em incremento das viagens de negócios e no aumento do consumo de bens de maior densidade de valor, que podem (ou precisam) ser transportados por via aérea. Além disso, deve-se levar em conta o impacto do incremento da renda sobre o turismo. Na verdade, o tráfico aéreo tende a crescer mais rapidamente que o PIB. Isso porque a expansão do produto mundial tem se feito a partir do crescimento ainda mais acelerado do comércio internacional e, neste contexto de globalização, com abertura de mercados nacionais não somente para a exportação e importação de bens e serviços, mas também para investimentos diretos, que exigem global sourcing e maior movimentação aérea de carga e passageiros (RODRIGUE, 2004 ; BOEING, 2003 . 2003b).

A relação de dependência entre volume de transporte aéreo e flutuação do PIB naturalmente também se verifica no Brasil.

O segundo determinante da expansão do transporte aéreo é a inovação tecnológica a indústria aeronáutica e na produção de equipamentos de apoio à navegação e controle aéreo.

O ramo foi revolucionado nos anos 70 pela introdução da aeronave do tipo jumbo, com capacidade para cerca de 500 passageiros. Duas novas mudanças radicais se preparam neste campo. A primeira é a introdução de novos jatos super jumbo, provavelmente, na próxima década – os modelos 747X da Boeing e o Airbus A3XX, com capacidade de transportar de 550 a 840 pessoas (YERGIN; VIETOR; EVANS, 2000). Estes novos aviões exigirão investimentos consideráveis nos aeroportos; de saída, a extensão de pistas e a ampliação de áreas de manobra. Apenas alguns aeroportos hub capacitados à expansão poderão ser servidos por estas novas aeronaves.

A segunda mudança, diversamente, interessa e muito aos aeroportos regionais de menor escala. É possível que o ramo seja mais uma vez revolucionado, agora pela introdução de novos aviões de tamanho médio, com 40 a 100 lugares, produzidos pela brasileira Embraer e pela canadense Bombardier. Estes jatos de operação regional são rápidos, confortáveis, econômicos e capazes de um raio de ação significativo. Eles podem garantir o acesso com qualidade a cidades de porte médio e pequeno, incluindo ligações diretas ponto a ponto que dispensam as

conexões nos hubs. A consequência pode vir a ser uma expansão mais vigorosa da movimentação nos aeroportos de metrópoles regionais e pólos urbanos secundários.

Uma outra consequência dos novos jatos de até 100 lugares é que sua maior autonomia de voo permite seu uso múltiplo, isto é, tanto em ligações curtas quanto em rotas de longa distância. Isso abre novas oportunidades de mercado para companhias menores, que operam com estratégias de baixo custo e que, usualmente, utilizam só um modelo de avião em suas frotas para reduzir várias despesas (manutenção, treinamento etc.). As low-cost carriers podem, assim, não só avançar sobre as ligações nacionais de maior distância, mas também disputar rotas internacionais (COMPANHIAS, 2004).

No que diz respeito à infra-estrutura aeroportuária, deve-se destacar a introdução de

novos sistemas de navegação, inclusive avançados sistemas de GPS, que podem assegurar o adensamento do fluxo de aviões, graças a uma maior eficiência no controle aéreo.

Esta inovação permite significativa redução de custos nas operações das companhias aéreas, uma vez que reduz o tempo de voo desnecessário, e, ao mesmo tempo, responde a uma demanda colocada pelos problemas de congestionamento que decorrem do boom no transporte de passageiros e carga (YERGIN; VIETOR ; EVANS, 2000).

Ainda no que diz respeito à inovação tecnológica em sentido estrito, é preciso considerar os avanços nos sistemas telemáticos de gestão de resultados (yield management ou revenue management), reserva e venda de passagens. Avanços nas tecnologias de informação e comunicação têm permitido o desenvolvimento de sistemas capazes de maximizar a eficiência na fixação de tarifas, gestão do overbooking, escolha de assentos, emissão de cartões de embarque e no fornecimento de serviços de reserva em hotéis e locação de veículos.

Note-se que a combinação de telemática e desregulamentação permite mudar radicalmente não apenas as operações de produção (e.g. check-in com emissão de bilhetes eletrônicos), mas também o marketing. Neste campo, quatro inovações se articulam diretamente com o aperfeiçoamento dos sistemas informatizados: (a) o acesso direto dos clientes às companhias aéreas via Internet, que permite o auto-serviço na reserva e na compra de passagens; (b) os programas

de fidelização (milhagem) e de recuperação de serviço (no modelo do sistema Caress da British Airways); (c) a precificação baseada na discriminação de preços, e (d) o fortalecimento das parcerias entre empresas aéreas com base no compartilhamento de vôos (code-sharing) e integração de conexões.

A formação de alianças estratégicas talvez tenha sido a mais importante das inovações organizacionais difundidas no setor de transporte aéreo na última década. Elas resultam diretamente da globalização e da desregulamentação. Pretendem o compartilhamento entre companhias de vôos, programas de fidelização e, com menor frequência, de atividades como treinamento, manutenção, abastecimento e compra de bens de capital. O objetivo, em princípio, não se resume apenas à redução de custos. Pretende-se também fornecer um serviço de qualidade superior a partir da racionalização das operações: melhor cobertura de mercado, transporte direto ou menos incômodo com troca de aeronaves.

O termo aliança é na realidade uma expressão catch-all para uma variedade de estratégias que as companhias aéreas têm adotado para construir sinergias e expandir seus serviços entre firmas dentro dos limites impostos pela regulação doméstica e internacional. Estas podem incluir cooperação em atividades como emissão de bilhetes e transporte de bagagem ou participação recíproca em programas de fidelização. Outras alianças envolvem uma integração muito mais aprofundada, incluindo vôos integrados, operações conjuntas em solo, marketing em conjunto e compartilhamento de aeronaves. [...] quatro alianças globais estão emergindo. Estes agrupamentos – Star Alliance, Oneworld, Wings e Skyteam – transportaram mais de 70% do tráfego internacional registrado em 1999 (YERGIN; VIETOR; EVANS, 2000).

A segunda inovação organizacional mais relevante no ramo é o uso sistemático da terceirização. A necessidade de focar em competências essenciais e empregar mais eficientemente os próprios recursos acelerou a difusão do outsourcing em várias áreas. Ao leasing tradicional de aeronaves, somaram-se, por exemplo, o fornecimento de refeições por empresas especializadas em catering e a subcontratação, entre outros, dos serviços de manutenção, treinamento e gestão de bancos de dados. Nos casos mais radicais (e.g. British Airways), as companhias aéreas tendem a se tornar empresas unicamente dedicadas ao marketing e a administração de vôos.

Mesmo em um mercado parcialmente fechado à concorrência estrangeira e ainda significativamente regulamentado como o brasileiro, a maior competição no setor e a aceleração do progresso técnico no ramo devem implicar aumento do número de passageiros. A redução de custos com redução de tarifas já levou a proporção de brasileiros com acesso ao avião a crescer, conforme deixa implícito o Gráfico 1. A queda dos preços reais dos bilhetes, com a multiplicação das promoções tarifárias, tende a abrir o mercado para consumidores com renda situada entre 10 e 20 salários mínimos. O retorno do crescimento econômico - como esperam os otimistas - reforçará esta tendência.

Tendências no transporte de carga Comparado ao transporte rodoviário, ferroviário ou marítimo, o transporte aéreo de cargas continua operando com custos superiores, o que o mantém limitado a uma pequena fração da tonelagem total movimentada no planeta. Um quadro diferente se desenha, contudo, quando se examina a distribuição do valor transportado. Como se viu, de 30% a 40% do valor dos bens manufaturados comercializados internacionalmente é transportado por via aérea, o que inclui, particularmente, produtos eletrônicos, bens de luxo e encomendas expressas.

O tráfico de mercadorias e documentos tem sido, desde a Segunda Guerra Mundial, o segmento de maior dinamismo no transporte aéreo. Seu crescimento foi muito rápido desde meados dos anos 60 e se acelerou ainda mais a partir da difusão da entrega rápida de encomendas, “símbolo da especialização flexível e do just-in-time”, e do aparecimento de aeronaves e empresas especializadas em carga (RODRIGUE, 2004). Desde o início da década de 70, o tráfico de carga aérea, medido em RTK, receita-tonelada-quilômetro, se expandiu ao ritmo de 7,1% ao ano, vale dizer, mais de duas vezes a velocidade de crescimento do PIB mundial (BOEING, 2003b).

O mercado global de carga aérea é composto por três segmentos: frete, que se subdivide em programado e charter, correio e frete expresso. O frete programado e a distribuição expressa, os segmentos mais dinâmicos, constituem somados a maior parcela do mercado total de carga. Espera-se que o correio cresça a taxa anual de 3% nas duas próximas décadas. O frete deve se expandir mais, cerca de 6,5% . O mercado internacional de carga expressa, por sua vez, cresceu à taxa extraordinária de 21% ao ano desde o começo da década de 90. Segundo a Boeing (2003b) e Hamoen (2004), este segmento representava 3,7% do mercado

total de carga em 1991; passou para 11,8% em 2001 e deve ficar próximo dos 40% até 2015.

Esse crescimento acelerado pode ser explicado basicamente por três razões: (a) papel complementar da entrega rápida em relação ao comércio eletrônico via Internet; (b) dependência da nova indústria “pós-fordista” em relação à logística baseada no transporte aéreo, e (c) inovações tecnológicas e, principalmente, organizacionais no setor.

É verdade que a Internet e o e-mail têm causado uma certa redução da demanda nos segmentos de correio e carga expressa. Contudo, é difícil acreditar que a transmissão eletrônica de dados possa substituir radicalmente os serviços de transporte de papéis e encomendas, uma vez que documentos legais e bens tangíveis não podem ser transmitidos pela Internet.

Por outro lado, os atrativos do transporte aéreo de carga não estão apenas na velocidade e no tempo. A decisão de utilizá-lo depende também de outros trade-offs como, por exemplo, os que envolvem confiabilidade e risco de perda ou dano. Desse modo e como já se avançou, a Internet, longe de substituir a entrega expressa por via aérea, acaba sendo o principal fator a explicar sua rápida expansão (HAMOEN, 2004).

Simultaneamente, o foco em competências essenciais, a especialização flexível, o global sourcing e a difusão do just-in-time mudam o modo de produção na indústria e nos serviços na direção de uma maior dependência em relação à entrega rápida. De um lado, como lembrou Assumpção (1997), “[...] as empresas relutam menos em pagar mais caro pelo transporte de uma peça ou produto com urgência, diante do imperativo de manter a qualidade de seus próprios serviços – o que inclui entregar nos prazos certos a seus clientes – ou dos custos muito maiores de uma eventual parada de linha por falta de componentes”.

De outro, a entrega expressa se torna um canal de distribuição fundamental não apenas para o comércio eletrônico e o telemarketing, mas também para uma série de outros setores. Assim, as companhias aéreas de carga rápida não transportam apenas documentos, CDs, DVDs ou livros, mas também medicamentos, cosméticos, alimentos perecíveis, equipamentos, autopeças e máquinas. Em princípio, toda mercadoria de alto valor – com valor superior a US\$ 16 por quilo, precisa a Boeing (2003b) – e que exija velocidade, rigidez nos prazos de entrega, urgência ou segurança pode ser transportada de modo expresso.

O progresso técnico tem ocorrido no mercado de carga aérea primeiramente com a difusão de aviões especializados, cargueiros, de maior porte – a Boeing (idem) prevê um aumento da frota mundial de aeronaves especializadas em carga de 1.775 para 3.078 jatos no prazo de 20 anos. Esta ampliação da frota mundial de cargueiros tem sido acompanhada pela modernização dos terminais aeroportuários de carga aérea, inclusive com a adoção de sistemas informatizados de operação.

Mas existem inovações radicais neste setor também no campo organizacional. As companhias aéreas especializadas em carga apareceram como firmas independentes. Nos últimos anos, elas têm se aliado a companhias de transporte de passageiros. Ao mesmo tempo, as companhias aéreas tradicionais estão ou se unindo a empresas de entrega expressa ou criando suas próprias subsidiárias no setor. Desse modo, as fronteiras entre as companhias aéreas de passageiros e as empresas especializadas em carga estão desaparecendo, pois ambos os tipos de firma percebem que as economias de escopo e escala derivadas de alianças ou da diversificação são indispensáveis para a sobrevivência.

Paralelamente, no próprio mercado de carga as fronteiras se esfumam. As definições de firmas de “entrega expressa” e “não expressa” tendem a desaparecer na medida em que as companhias aéreas tradicionais e mesmo as organizações estatais de correio expandem e diversificam sua oferta para fornecer “serviços integrados de logística”. Decorre daí o desenvolvimento de todo um novo ramo de operação intermodal, centrado em empresas especializadas na entrega rápida com base na combinação de aviões, caminhões, rádio-comunicação e computadores. Na vanguarda deste processo estão as empresas “integradoras”, que fornecem serviços intermodais de corretagem, pick-up, transporte e entrega de carga expressa, entre as quais se destacam a DHL (DHL Worldwide Express), Fedex (Federal Express Corporation), UPS (United Parcel Service) e TNT Express Worldwide (HAMOEN, 2004; BNDES, 2001b).

No Brasil, o mercado de logística centrada no transporte aéreo está dividido entre cerca de 60 empresas, com destaque para a Varig Log, subsidiária da Varig, que responde por cerca de 32% de todo volume de carga aérea internacional do país e por cerca de 65% do tráfego de carga doméstico. Como no resto do planeta, o transporte de carga é a atividade mais dinâmica da aviação comercial brasileira. Em função disso, os aeroportos nacionais têm investido em modernização

dos terminais de carga, não somente para responderão crescimento da demanda doméstica, mas também para acompanhar a abertura do país ao comércio exterior. Neste sentido, a Infraero tem procurado alfanegar uma quantidade maior de aeroportos e, em paralelo, integrar seus terminais de carga com a rede ferroviária e portuária brasileira (ver, por exemplo, CATHARINO, 1997; KOCHEN, 1997; FELTRIN ; MEIRA, 2003).

## 6 CONCLUSÃO

Assim, o transporte aéreo é um elemento de importância crescente para economias que tendem a ser baseadas em conhecimento e assentadas na produção de serviços, tecnologia e cultura. Como se viu, cresce a importância das viagens de negócios e do business tourism.

Empresas “pós-fordistas” organizadas em rede dependem de flexibilidade, outsourcing global e just-in-time, vale dizer, de uma logística centrada no uso de aviões. Além disso, desenvolvimento de um comércio de mercadorias de alta densidade de valor (e.g. artigos da indústria microeletrônica, equipamentos para serviços de saúde ou produtos da indústria cultural) exige o transporte aéreo e, notadamente, os serviços de entrega expressa.

Na medida em que a economia se reorganiza em clusters de produção de serviços, conhecimento e cultura de base metropolitana, a infra-estrutura de transportes precisa garantir com eficiência o deslocamento rápido de pessoas e mercadorias entre as metrópoles e entre estas e suas zonas de influência. Ao lado de uma rede avançada de telecomunicações, esta é uma condição básica para a atração e manutenção de investimentos. Isso significa rodovias expressas, trens de grande velocidade e transporte a jato. Em uma economia de dimensões continentais, como a brasileira, onde o transporte por rodovia é precário e não existem TGVs, o papel da aviação é ainda mais relevante.

Dito de outro modo, que se discuta o caos sem esquecer que, no século XXI, a cidade e o valor que ela produz decolarão é das pistas do seu aeroporto.

## REFERÊNCIAS

DA SILVA, Adyr. **Aeroportos e Desenvolvimento**. Rio de Janeiro: INCAER/VILLA RICA, 1991.

INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL. **Estudo básico para a internacionalização de Aeroportos de apoio à aviação sub-regional no Mercosul**. Rio de Janeiro: maio, 1999.

PORTO, Manuel C. Lopes. **Lições de Teoria da Integração e Políticas Comunitárias**.

POTENZE, Pablo Luciano. **Historia del Transporte Aerocomercial**. Buenos Aires: ALADA/UADE, 1997

QUINTAS, Helder; MARTINS, Amílcar. **Direito dos Transportes: legislação nacional, internacional e comunitária – jurisprudência nacional e comunitária**. Lisboa: Almedina, 2002.

RIBEIRO, Luciano R. Melo. **Traçando os Caminhos dos Céus: O Departamento de Aviação Civil – DAC 1931 – 2001**. Action Editora: Rio de Janeiro, 2002.

RODRIGUES, Gualdino. **As fontes internacionais do Direito Aéreo: a situação da legislação sobre a aviação civil em Portugal**. Lisboa: Dislivro, 2003.

SILVA, Flademir Candido da Silva. 2004. **Transporte Aéreo no Mercosul: da Origem da Normativa Internacional ao Rumo de uma Política Comum Regional**. Dissertação (Mestrado em Direito Negocial) – Universidade Estadual de Londrina, Paraná.

GUIA Wings. São Paulo: Arroio Editorial Ltda, v.1, 2004

SILVA da, Adyr. Aeroportos e Desenvolvimento. Rio de Janeiro - Belo Horizonte: Incaer Villa Rica, 1991. 403p.

PALHARES, Guilherme Lohman. Transporte Aéreo e Turismo. São Paulo: Aleph, 2001. 175p.