



Universidade de Brasília  
Faculdade de Geografia  
Departamento de Geografia

**ROBERTO ORTEGA DE MEDEIROS**

**A IMPORTÂNCIA GEOESTRATÉGICA DO AEROPORTO  
INTERNACIONAL DE BRASÍLIA - JUSCELINO  
KUBITSCHEK**

BRASÍLIA – DISTRITO FEDERAL

OUTUBRO - 2013

**ROBERTO ORTEGA DE MEDEIROS**

**A IMPORTÂNCIA GEOESTRATÉGICA DO AEROPORTO  
INTERNACIONAL DE BRASÍLIA - JUSCELINO  
KUBITSCHEK**

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo  
Sobrinho

BRASÍLIA – DISTRITO FEDERAL

OUTUBRO – 2013

**ROBERTO ORTEGA DE MEDEIROS**

**A IMPORTÂNCIA GEOESTRATÉGICA DO AEROPORTO  
INTERNACIONAL DE BRASÍLIA - JUSCELINO  
KUBITSCHEK**

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo  
Sobrinho

A Comissão Examinadora, abaixo identificada, aprova o Trabalho de Conclusão do Curso de Geografia da Universidade de Brasília do (a) aluno (a).

---

Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho

Professor-Orientador

---

Prof.a Dr.a Helen da Costa Gurgel,

Professor-Examinador

---

Prof.a Dr.a Marília Luiza Peluso

Professor-Examinador

Brasília, 17 de dezembro de 2013.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço ao Deus altíssimo por me proporcionar a oportunidade de concluir mais uma etapa importante de minha vida acadêmica e profissional, à minha esposa Soraia Costa Da Silva por me apoiar sempre em meus projetos e entender as minhas ausências em vários momentos de nossa vida, ao meu orientador, Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho, que acreditou no meu potencial e me recebeu com muita atenção e me auxiliou muito no meu projeto, em especial, ao Prof. Dr. Dante Flávio Reis Júnior que me recebeu na UNB de modo muito solícito, me ajudando sempre com assuntos relativos à parte do aproveitamento de estudos, na parte administrativa e de matrícula, aos professores da UNB, os quais, eu tive o prazer de ter aula e que me proporcionaram um maior conhecimento. Ao meu grande amigo Hilton Caldas Losada, o qual conheço desde 2002 e que sempre esteve ao meu lado no meu trabalho e me incentivando nos estudos e a Aeronáutica, meu trabalho desde 2002 e do qual me orgulho e que proporcionou uma grande ajuda no meu projeto. Por fim, agradeço aos meus Pais Rosângela Ortega De Medeiros e José David Lopes De Medeiros, que me deram a estrutura moral necessária para que eu pudesse chegar até aqui depois de muita luta e várias noites em claro, seja no trabalho, seja nos estudos, “porque se vi mais longe, é porque estava em ombros de gigantes”.

## RESUMO

O aeroporto de Brasília é hoje um dos maiores responsáveis pelo deslocamento de entrada e saída de passageiros de todo o mundo, trazendo uma considerável renda para o Distrito Federal. Com a Copa das Confederações em 2013, a Copa do Mundo em 2014, e as Olimpíadas em 2016, estima-se que o número de passageiros e visitantes à Capital Federal triplicará, trazendo novos visitantes à Brasília, mas também maior renda e investimentos como criação de novos empregos, geração de riqueza para o Distrito Federal, bem como a expansão e criação de novos negócios tanto para a capital federal como para o entorno. Com isso vemos também a preocupação com o meio ambiente e com o social, na adequação das ações para que os investimentos sejam reais e consideráveis na obtenção de incentivos para Brasília. É necessário ainda, que seja tratado nesta monografia, estatísticas do número de voos nacionais e internacionais, e ainda dados complementares sobre o aeroporto de Brasília. O intuito desta monografia é de retratar a importância do aeroporto de Brasília para os vários aspectos como transporte, grandes eventos, características dos voos nacionais e internacionais, desenvolvimento da região Centro-Oeste, aspectos sociais, aspectos ambientais, responsabilidade social, responsabilidade ambiental, aspectos econômicos e geração de riqueza para o Distrito Federal, bem como a história da construção do Aeroporto JK e o seu papel geoestratégico no desenvolvimento do Distrito Federal, a expansão recente do transporte aéreo no Brasil e os limites e possibilidades do aeroporto JK em relação ao desenvolvimento regional. O Aeroporto de Brasília, atualmente, encontra-se com apenas 02 pistas de voos, que não são suficientes para o número de voos existentes e muito menos as demandas que se farão para 2014 e 2016. O Aeroporto também tem poucos postos de atendimento e check-in, esteiras sucateadas e o atendimento por parte dos funcionários das empresas de aviação ainda é deficitário e desordenado. É necessário que haja uma uniformização dos procedimentos de embarque e desembarque, e um maior controle no que diz respeito à segurança no aeroporto e para o embarque de passageiros. Esta pesquisa tem o objetivo de mostrar as deficiências encontradas no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, e relacionar soluções que de alguma forma, possam ajudar a dirimir as controvérsias funcionais do Aeroporto JK.

**Palavras Chave:** Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, transporte, desenvolvimento, aspectos econômicos e financeiros, meio-ambiente.

## ABSTRACT

The Brasilia airport is now one of the most responsible for the displacement of entry and exit of passengers from all over the world, bringing considerable income for the Federal District. With the Confederations Cup, the World Cup in 2014 and the Olympics in 2016, it is estimated that the number of passengers and visitors to the Capital Federal tripled, bringing new visitors to Brasilia, but also higher income and investments as creating new jobs, generating wealth for the Federal District, as well as the expansion and creation of new businesses for the federal capital as for the environment. With this we also see the concern for the environment and the social, the appropriateness of the actions for which the investments are real and substantial incentives in getting to Brasilia. It is still necessary to be treated in this monograph, statistics on the number of domestic and international flights, and complementary data on the Brasilia airport. The purpose of this monograph and to portray the importance of Brasilia airport to various aspects such as transportation, the Confederations Cup and World Cup, characteristics of domestic and international flights, the development of the Midwest, social, environmental social responsibility, environmental responsibility, economic aspects and wealth generation for the Federal District, as well as the history of the construction of the airport JK and its role in the development of the Federal District, the recent expansion of air transport in Brazil and the limits and possibilities of the airport in JK relation to regional development. The Brasilia Airport currently meets only 02 tracks flights, which are not sufficient for the number of flights available and much less the demands that will be for 2014 and 2016. The airport also has a few service stations and check-in, mats scrapped and care on the part of officials and aviation companies still deficient and disordered. There needs to be a standardization of procedures for loading and unloading, and greater control with regard to security at the airport and boarding of passengers. This research aims to show the deficiencies found in Juscelino Kubitschek International Airport, and solutions that relate in some way, may help settle controversies functional JK Airport.

**Key words:** Juscelino Kubitschek International Airport, transportation, development, the economic and financial environment.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01 – Primeiro Pouso da Aeronave Presidencial. ....	pág:17
FIGURA 02 – Pistas do aeroporto de Brasília .....	pág:18
FIGURA 03 – Pista de terra aeroporto de Brasília.....	pág:19
FIGURA 04 – A piloto Ada Rogato .....	pág:19
FIGURA 05 – Sérgio Parada – Arquiteto .....	pág:20
FIGURA 06 – Módulo Operacional Provisório de Brasília .....	pág:23
FIGURA 07 – Desmatamento no balão do aeroporto de Brasília .....	pág:36
FIGURA 08 – Aeroportos no Brasil e seus respectivos comandos na Força Aérea .....	pág:42
FIGURA 09 – Mapa do trajeto VLP – Trecho aeroporto/terminal da Asa Sul...pág:	48
FIGURA 10 – Estatísticas de evolução de voos entre 1989 e 2010.....	pág:49
FIGURA 11 –Variação Anual do PIB brasileiro de 2001 a 2011.....	pág:50
FIGURA 12 – Gráfico de voos nacionais e internacionais .....	pág:51
FIGURA 13 – Aeroporto de Singapura .....	pág:60
FIGURA 14 – Aeroporto de Tucumen – Panamá .....	pág:63
FIGURA 15 – Aeroporto O’hare de Chicago .....	pág:64
FIGURA 16 – Rodoviária de Brasília.....	pág:68
FIGURA 17 – Ônibus lotado em Brasília .....	pág:71
FIGURA 18 – Salto do Itiquira.....	pág:74
FIGURA 19 – Hospital de Ceilândia.....	pág:77
FIGURA 20 – Cidade de Águas Claras.....	pág:80
FIGURA 21 – Estatística de Hóteis nas Cidades sede da Copa 2014.....	pág:81
FIGURA 22 - Obras no balão do Aeroporto JK.....	pág:83
FIGURA 23 – Avenida Comercial de Taguatinga.....	pág:88
FIGURA 24 – Empresas incubadas CDT/UNB.....	pág:90

## **LISTA DE TABELAS**

TABELA 1 – Evolução anual da tarifa doméstica .....	pág:51
TABELA 2 – Número de decolagens 10 maiores aeroportos .....	pág:52
TABELA 3 – Percentual de decolagens domésticas por empresa aérea em Brasília.....	pág:53
TABELA 4 – Percentual de decolagens internacionais por empresa aérea em Brasília .....	pág:53

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.

ANVISA Agência Nacional de Vigilância Sanitária

CBDA - Código Brasileiro de Aeronáutica.

CET- Centro de Excelência e Turismo.

CGU – Controladoria Geral da União.

CINDACTA – Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo.

COMAER – Comando da Aeronáutica.

COMAR – Comando Aéreo Regional

CONAMA Conselho Nacional do Meio Ambiente

DAC – Departamento de Aviação Civil.

FAB – Força Aérea Brasileira.

GDF – Governo do Distrito Federal.

IAC – Instituto de Aviação Civil.

IATA – Associação Internacional de Transporte aéreo.

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

JK – Juscelino Kubitschek.

MB – Mega Bytes.

MESP – Ministério do Esporte.

MOP - Módulo Operacional Provisório.

OACI - Organização de Aviação Civil Internacional.

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento.

PDOT - Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e do Entorno.

PIB – Produto Interno Bruto.

RBHA - Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica.

SAC – Secretaria de Aviação Civil.

SITIA - Sistema Integrado de Tratamento de Informação Aeroportuária.

VLP - Veículo Leve sobre Pneus.

## SUMÁRIO

Introdução .....	12
CAPÍTULO 1: HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA. ....	16
1.1 O Aeroporto Internacional de Brasília. ....	16
1.2 O começo das obras do aeroporto. ....	18
1.3 – O transporte de Brasília .....	21
1.4 – Urbanismo de Brasília.....	25
1.5 – Urbanismo do Aeroporto de Brasília .....	27
1.6 – O meio ambiente e o aeroporto. ....	29
CAPITULO 2: A EXPANSÃO RECENTE DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL. ....	37
2.1 Investimentos internacionais nos aeroportos brasileiros.....	39
2.2 O comércio aeroportuário e seu processo evolutivo .....	41
2.3 Fases do processo evolutivo aeroportuário .....	43
2.4 Investimentos no Aeroporto Juscelino Kubitschek.....	45
2.5 Problemas a serem resolvidos até a Copa de 2014 .....	46
2.6 Aspectos econômicos do transporte aéreo do Brasil.....	48
2.7- Hub de aeroportos .....	57
2.7.1 Aeroporto de Singapura maior hub de passageiros na Ásia.....	60
2.7.2 – Um dos maiores Hubs da América – Cidade do Panamá.....	63
2.7.3 Aeroporto de Chicago um dos mais movimentados do mundo.....	64
CAPITULO 3: Limites e possibilidades do aeroporto JK em relação ao desenvolvimento regional.....	66
3.1 – Limites e Possibilidades do transporte e urbanismo .....	68
3.2 – Limites e Possibilidades no Turismo.....	72

3.3 – Limites e Possibilidades da Saúde. ....	77
3.4 – Limites e Possibilidades do Setor Imobiliário. ....	79
3.5 – Limites e possibilidades do meio ambiente. ....	83
3.6 – Limites e possibilidades econômicas e financeiras. ....	87
3.7 – Limites e possibilidades tecnológicos e de pesquisa. ....	89
Considerações finais .....	92
Referências Bibliográficas .....	94

## INTRODUÇÃO

O crescimento e a diversificação da economia brasileira nos últimos anos trouxeram, ao Brasil uma significativa procura dos brasileiros e também dos estrangeiros a viagens dentro do país (IPEA, 2010).

O transporte aéreo é um dos setores mais dinâmicos e de rápida evolução no mundo. Cada vez mais se faz necessária a sua utilização tendo em vista a crescente globalização mundial. No caso brasileiro, nos últimos anos, tal setor vem sofrendo uma forte reestruturação, seja pelas crescentes procuras do setor, seja pelos eventos grandiosos que vem acontecendo em nosso país (OZIRES SILVA, 2010).

A indústria de aviação, criada há menos de 90 anos, desenvolveu-se rapidamente e ocupa hoje uma posição de relevo no contexto mundial de produtos e serviços de alto valor agregado. Com destaque, o transporte aéreo de passageiros, com sua capacidade de se deslocar velozmente, firmou-se como opção segura para o tráfego rápido, estabelecendo uma expressiva rede de comunicação, que na atualidade cobre um amplo número de localidades e países em todos os continentes. O impacto econômico deste modal de transporte no mundo moderno é expressivo, sendo assim, um dos maiores negócios integrados (MONIÉ, F.2001).

O Brasil tem papel de relevante destaque no transporte aéreo global. Possui um dos maiores tráfegos aéreos do mundo e figura como um dos dez países membros do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional.

Segundo Adyr (1990, apud Gonçalves, 2009). A infraestrutura aeroportuária é personagem importante dentro de um país, possuindo utilidade política e econômica.

Politicamente, a infraestrutura aeroportuária está ligada ao plano estratégico de desenvolvimento perseguido por uma nação, pois na alocação dos recursos necessários irão privilegiar cidades ou regiões que se beneficiarão pelo potencial da infraestrutura e pode servir de instrumento de integração nacional.

Economicamente é responsável pelo efeito multiplicador que um aeroporto pode exercer na vida de uma comunidade, pois a presença de um terminal aeroportuário é geralmente acompanhada pela melhoria da infraestrutura urbana, ampliação dos serviços, aumento na arrecadação de impostos e geração de renda. Os efeitos podem ser diretos, advindos da própria atividade econômica do aeroporto e das empresas que nele exercem suas atividades. Podem ser indiretos, quando representa os ganhos advindos do fluxo econômico propiciados pelos viajantes.

Pode-se considerar ainda, os efeitos induzidos, que são os ganhos recebidos pelo efeito multiplicador na economia local dos impactos diretos e indiretos. Ainda segundo Adyr:

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. (Adyr, 1990, apud Gonçalves, 2009, p.3).

Apesar do setor não pagar muitos impostos diretos quando comparado com a economia brasileira como um todo, ou relativamente aos demais. Então, a importância do setor aéreo para a economia como um todo é quanto aos efeitos indiretos, ou seja, os efeitos que causa em outros setores pelo fato de demandar insumos dos mesmos e, assim, ao aumentar sua produção, para responder a um aumento de demanda, gera muita renda nos setores cuja produção precisa aumentar para atendê-lo.

Assim, o setor aéreo é responsável por 0,33% do PIB nacional. Adicionando impostos e deduzindo subsídios, o PIB a preços básicos corresponde a 0,34% do PIB do Brasil (**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. Centro de Excelência em Turismo – CET, 2009**).

Segundo Oliveira (2009), o número de passageiros no mercado doméstico brasileiro tem experimentado taxas de crescimento superiores ao dobro da taxa de crescimento da renda nacional. A mudança na elasticidade renda - demanda do

setor sugere a existência de outros fatores que também contribuíram para o crescimento setorial. Dentre estes fatores pode-se mencionar a melhoria na distribuição de renda da população e a redução dos preços do setor, tornando o transporte aéreo acessível a um público consumidor antes afastado deste serviço.

Diante destas exposições, vamos nos aprofundar prioritariamente no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek em Brasília, que é o foco desta pesquisa.

Diante do exposto, esta monografia pretende mostrar os impactos positivos e investimentos feitos no Aeroporto Juscelino Kubitschek, e sua importância geoestratégica para o Distrito Federal, tomando como base os eventos grandiosos que irão acontecer em nossa cidade, em 2014 com a Copa do Mundo e em 2016 com as Olimpíadas. Pretende ainda apontar os principais problemas existentes na estrutura funcional e administrativa do Aeroporto Juscelino Kubitschek e relacionar sugestões para os gargalos existentes nesta estrutura.

O objetivo geral desta pesquisa é demonstrar a importância geoestratégica do Aeroporto Internacional de Brasília – Juscelino Kubitschek em seu contexto econômico, social, ambiental, e os impactos positivos que o aeroporto internacional de Brasília traz para nossa cidade. Relacionar ainda, sugestões para o melhoramento da estrutura existente.

Diante do exposto, esta pesquisa se pautará em várias literaturas e pesquisas relacionadas ao Aeroporto Juscelino Kubitschek, para demonstrar a importância geoestratégica e as estatísticas que demonstram essa relevância para o Distrito Federal.

Dentre essas literaturas podemos citar a biblioteca da aeronáutica, que detêm um vasto material da aviação civil e militar no Brasil e no mundo, à biblioteca da Universidade de Brasília, que possui pesquisas e livros que relacionam o Aeroporto JK, entrevista com militares da aeronáutica sobre estatísticas de voos, lotação dos aeroportos, hub de aeronaves, legislação específica sobre aeroportos e voos nacionais e internacionais, bem como livros históricos que falam desde a construção

aos melhoramentos efetuados no Aeroporto Juscelino Kubitschek, e seu papel econômico, financeiro, ambiental e social no Distrito Federal. Trataremos ainda dos impactos relevantes para o Distrito Federal, em contrapartida dos melhoramentos efetuados na estrutura do Aeroporto JK e a projeção dessas melhorias se tratando de grandes eventos como a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas em 2016.

Em virtude do aumento da utilização do transporte aéreo no Brasil, e dos grandes eventos que vão acontecer em 2014 e 2016, o Aeroporto Juscelino Kubitschek em Brasília, terá que se aparelhar e passar por modificações estruturais para que possa atender as demandas existentes.

O Aeroporto Internacional de Brasília se apresenta como um dos três mais importantes do país, perdendo apenas para os aeroportos do Rio de Janeiro e São Paulo, e com uma demanda de ser um aeroporto utilizado principalmente para conexões a outras capitais e para voos internacionais.

A importância deste trabalho recai sobre o fato de abordar as questões estruturais e geoestratégicas que o Aeroporto Juscelino Kubitschek representa para Brasília. Dentre elas podemos citar a situação econômica, social, ambiental e financeira.

A presente pesquisa pautou-se, inicialmente, na análise documental, histórica e bibliográfica. Para maior aprofundamento sobre a temática, foram realizadas entrevistas utilizando-se de relatos e documentos de importantes profissionais da aeronáutica, CINDACTA I, CINDACTA II e CINDACTA III, diretamente relacionados ao sistema de aviação do Brasil.

Nos capítulos subsequentes serão reveladas as principais etapas do desenvolvimento desta obra, abordando a história da construção do aeroporto internacional de Brasília. No segundo capítulo será abordada a expansão recente do transporte aéreo no Brasil, e por fim, no terceiro capítulo serão abordados os limites e possibilidades do Aeroporto JK em relação ao desenvolvimento regional.

# **CAPÍTULO 1: HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA.**

## **1.1 O Aeroporto Internacional de Brasília.**

Brasília era apenas um projeto quando o presidente Juscelino Kubitschek pousou pela primeira vez no Planalto Central, no ano de 1956.

Mas o aeroporto já existia e se chamava Vera Cruz. Construído em 1955, pelo então vice-governador de Goiás, Bernardo Sayão, a pedido do presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal, Marechal José Pessoa, o aeroporto recebeu no dia 2 de outubro daquele ano a primeira comitiva para construção da nova capital (MOREIRA DA SILVA, 2010).

O Aeroporto de Vera Cruz localizava-se onde está situada, atualmente, a Estação Rodoferroviária de Brasília. Possuía uma pista de terra batida com 2,7 mil metros de comprimento e uma estação de passageiros improvisada em um barracão de pau-a-pique coberto com folhas de buriti. (MOREIRA DA SILVA, 2010).

O nome Vera Cruz foi sugestão de José Pessoa, cuja expectativa era batizar com este mesmo nome a cidade de Brasília.

As instalações do Aeroporto Vera Cruz, no entanto, eram provisórias. A mudança para um aeroporto definitivo já estava definida como prioridade, juntamente com as obras de construção do Núcleo Residencial Pioneiro da Fazenda do Gama, onde foram erguidos o Catetinho, as instalações para o Batalhão de Guarda, e o segundo aeroporto provisório, que atendeu ao presidente e aos pioneiros na construção da nova capital (MOREIRA DA SILVA, 2010—Brasília e sua História).

Quando o Catetinho ficou pronto, em novembro de 1956, já havia sido iniciado o desmatamento para a construção do aeroporto definitivo, que possuiria uma pista de 3,3 mil metros de comprimento.

Em 02 de abril de 1957, o aeroporto recebeu o primeiro pouso da aeronave presidencial, um Viscount turbo-hélice de fabricação inglesa.

Figura 1 – Primeiro pouso da aeronave Presidencial.



Fonte: Portal Brasil acesso em Set/2013.

A inauguração oficial do aeroporto comercial foi em 03 de maio de 1957. Neste ano, também foram inauguradas as instalações do destacamento Base Aérea, que funcionou em parceria com o aeroporto. Hoje, é um dos poucos aeroportos do mundo que tem a tecnologia de pouso por equipamentos, ou seja, equipamentos eletrônicos para orientação de pouso das aeronaves.

O Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek é o aeroporto que serve a capital do Brasil, Brasília. Seu nome é uma homenagem ao ex-presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek. É o quarto aeroporto mais movimentado do país (atrás apenas de Guarulhos, Galeão e Congonhas) e foi chamado oficialmente por esse nome em 1999, através da lei n° 9.794, de 20 de abril (MOREIRA DA SILVA, 2010).

O aeroporto possui duas pistas, um *aeroshopping* composto por mais de 130 lojas e 13 pontes de embarque atualmente. Em 2012, transportou 15.665.045 milhões de passageiros e atualmente é o mais movimentado da Região Centro-Oeste. Por estar localizado no centro do país, o aeroporto serve de conexão para as principais cidades do Brasil, além de 09 no exterior, e por isso é referência para as principais companhias brasileiras e internacionais (MOREIRA DA SILVA, 2010).

Figura 2 – Pistas do Aeroporto de Brasília



Fonte: [www.portal2014.org.br](http://www.portal2014.org.br) – Set/2013.

## 1.2 O começo das obras do aeroporto.

O trabalho de construção do aeroporto, iniciado em 06 de novembro de 1956, durou pouco mais de seis meses e demandou o desmatamento de uma área de 1.334.000m<sup>2</sup>, terraplanagem de 178.500m<sup>2</sup>, base estabilizada de 40.900m<sup>2</sup>, revestimento de 73.500m<sup>2</sup>, serviços topográficos, de localização e nivelamento. A pista estava projetada para 3.300m, mas a primeira etapa possuía apenas 2.400m de extensão e 45m de largura (MOREIRA DA SILVA, 2010).

Figura 3 – Pista de terra Aeroporto de Brasília



Fonte: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2010/04/nos-50-anos-de-brasilia-pioneiros-relembra-construcao-da-cidade.html> – Set/2013.

O terminal de passageiros foi construído em madeira e serviu à cidade até 1971. A primeira pessoa a sobrevoar e pousar em Brasília, quando a capital brasileira ainda estava em construção, foi a piloto Ada Rogato.

Figura 04 – A piloto Ada Rogato



Fonte: <http://www.mv-experience.com/info-> Set/2013.

Em 1990 o Aeroporto Internacional de Brasília começou a ganhar a forma atual. Um corpo central e dois satélites para embarque e desembarque de passageiros. A primeira etapa foi inaugurada em 1992. Incluiu a construção do viaduto de acesso ao terminal de passageiros e a cobertura metálica, num total de 11.726m<sup>2</sup>.

O satélite, edifício circular para áreas de embarque e desembarque, foi inaugurado em 1994, na segunda etapa, quando foram entregues também uma parte reformada no corpo central do terminal de passageiros e nove pontes de embarque.

Nesta época, entrou em operação no aeroporto o Sistema Integrado de Tratamento de Informação Aeroportuária (SITIA), que possibilitou a automação no controle de diversas atividades. Brasília foi o primeiro aeroporto da América Latina a receber este sistema.

A conclusão da terceira etapa das obras ofereceu aos usuários uma nova área de embarque e desembarque internacional, um terraço panorâmico, um *finger* e uma praça de alimentação 24 horas. A reforma alcançou uma área de 17.285m<sup>2</sup>, com a instalação de uma galeria com fontes, jardinagem e espaço para exposições (MOREIRA DA SILVA, 2010).

O projeto atual é de autoria do arquiteto Sérgio Parada, que deu ao aeroporto uma concepção moderna, dinâmica e alinhada com os traços da cidade (MOREIRA DA SILVA, 2010).

Figura 5 – Sérgio Parada - Arquiteto



Fonte: [http://tipografar.blogspot.com.br/2010\\_05\\_01\\_archive.html-Set/2013](http://tipografar.blogspot.com.br/2010_05_01_archive.html-Set/2013)

### **1.3 – O transporte de Brasília**

O turismo, essencialmente, associa-se a um deslocamento no espaço. Por extensão, não se pode conceber o turismo contemporâneo sem os transportes, os sistemas e redes que o compõe, dando com isso vazão aos vários fluxos existentes em uma rota, uma cidade ou conexão turística.

Um sistema de transporte pode ser definido como um conjunto de componentes associados com determinado modo de transporte e pode ser estudado por quatro elementos físicos: via de acesso, veículo (meio de transporte), força motriz e terminal (PALHARES, 2005 p. 644).

A acessibilidade então é parte importante para atrair ou não o turista, estando ligada intimamente com a infraestrutura, vias, terminais e operações de transporte (PALHARES, 2005, p. 646).

Brasília, capital da República desde 1960, foi inteiramente planejada. Seu maior destaque são as obras do arquiteto Oscar Niemeyer. Entre as mais importantes estão a Praça dos Três Poderes, o Palácio do Planalto e o da Alvorada.

Considerada Patrimônio Cultural da Humanidade pelo seu conjunto arquitetônico, a cidade foi escolhida como uma das doze cidades-sede da Copa do Mundo de 2014.

O Eixo Rodoviário, situado nas Asas Norte e Sul, divide as vias em L e W que são vias coletoras, sendo que a W3 é considerada a principal dentre todas, pois também é caracterizada como via comercial.

Brasília possui sistema viário formado em vários níveis, o que proporciona maior fluidez do trânsito. Outra característica relevante da cidade é a presença das tesourinhas, que funcionam como pequenos viadutos ligando as quadras no sentido Leste-Oeste.

Observa-se que a deficiência no sistema viário do Plano Piloto não é igual em todas as suas direções, este fato se dá porque o eixo norte-sul é dotado de vias que percorrem toda a extensão das asas enquanto, no sentido Leste-Oeste, com exceção do Eixo Monumental (que liga o plano piloto a diversas regiões administrativas que se encontram no entorno de Brasília), a insuficiência está no fato de serem as tesourinhas responsáveis por essa conectividade.

Nessa ligação (Leste-Oeste) não se utiliza o transporte público devido à forma e dimensão das tesouras.

Os motivos para a deficiência no sistema de transporte de Brasília são muitos. Os fluxos pendulares dos habitantes das regiões administrativas, aliado à baixa qualidade do transporte público coletivo ofertado, são os principais causadores do congestionamento, principalmente nas vias de acesso ao Plano Piloto.

Entre as principais obras previstas até a copa do mundo está o VLP – Veículo Leve sobre Pneus, que fará a ligação entre o Aeroporto Juscelino Kubitschek e o Terminal da Asa Sul, e a construção do Módulo Operacional Provisório (MOP), reforma e ampliação sul do terminal de passageiros do Aeroporto.

Figura 06: Módulo Operacional Provisório de Brasília



Fonte: Infraero – Out/2013.

Para atender à demanda crescente pela movimentação de passageiros, a Infraero está usando soluções de engenharia usadas em aeroportos de vários países para atender demandas específicas ou grandes eventos. Em 2004, por exemplo, o Aeroporto de Lisboa utilizou os Módulos Operacionais Provisórios (MOP) durante a Eurocopa; em 2006, o Aeroporto de Doha, no Catar, adotou a solução durante os jogos asiáticos.

E em 2010, foi à vez da África do Sul usá-los na Copa do Mundo de Futebol. Os Módulos Operacionais são sistemas de embarque e desembarque que se assemelham às salas convencionais com todo o conforto, como ar condicionado, sanitários, sistema informativo de voos, entre outras facilidades (INFRAERO, 2012).

No Brasil, os Aeroportos de Brasília, Campinas, Cuiabá, Florianópolis, Goiânia, Guarulhos, Porto Alegre e Vitória já disponibilizaram este espaço.

Algumas reformas já acontecem em Brasília e em suas regiões administrativas para que a conectividade entre as vias de acesso nas cidades, ao transporte público, e os principais pontos e centro da cidade de Brasília, possam

facilitar a movimentação dos turistas na Copa de 2014 e Olimpíadas em 2016, são eles:

- Troca do asfalto antigo por um novo asfalto, que acontece em Brasília e nas regiões administrativas do Distrito Federal, chamado de Programa Asfalto Novo;
- Melhoria do acesso ao aeroporto com obras no antigo balão do aeroporto que pretende dar maior fluidez ao trânsito local;
- A aquisição de vários ônibus novos;
- Mudança de todas as placas de sinalização para a copa de 2014, no idioma português e inglês.

O sistema de transporte turístico é a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos (PAOLILLO, 2002, p. 13).

Em termos dos modos de transportes individuais, a aviação é provavelmente o mais estudado com relação ao turismo. Isso pode ser atribuído ao fato de que o desenvolvimento do turismo internacional nas últimas décadas tem sido propiciado graças ao crescimento das malhas aéreas e da infraestrutura aeroportuária, a diminuição real dos custos do transporte aéreo e o aumento da capacidade e velocidade através da introdução de novas tecnologias aeronáuticas (PALHARES, 2005, p. 654).

Com essas ações o governo de Brasília pretende melhorar as condições do trânsito e com isso o acesso aos pontos turísticos de Brasília e também a arena estádio nacional Mané Garrincha, melhorando o deslocamento dos turistas e visitantes em nossa cidade.

## 1.4 – Urbanismo de Brasília

Brasília sempre foi uma cidade conhecida internacionalmente por seu urbanismo e arquitetura, que mais se confunde com verdadeiras obras de arte por sua concepção urbanística, e peculiar em relação a grande parte das cidades brasileiras.

Seu desenho está fundamentado na ideia de setorização dos usos, o que gerou uma vivência urbana que torna as distâncias médias maiores em relação a qualquer outra aglomeração urbana tradicional ou cidade tradicional ou como Holanda (2003) prefere chamar, cidades urbanas. A ideia de setorização remete ao planejamento urbano, que por sua vez nos leva a uma cidade pensada com propósitos definidos quanto ao seu funcionamento.

O planejamento urbano, nessa concepção, passa a perseguir objetivos sociais, a buscar a redução das desigualdades sociais e a melhoria das condições de vida urbana, a partir da construção de uma ética urbana, pautada em novos paradigmas de planejamento e gestão.

Em Brasília é recorrente a observação de que, não obstante todo o planejamento de ordenamento territorial efetuado pelo governo do Distrito Federal, o crescimento do Setor Público, do Sistema Bancário com intermediação financeira e do mercado imobiliário, a segregação sócio espacial é um dos problemas mais graves que as políticas públicas devem enfrentar, relacionado ao planejamento urbano e de transportes em Brasília.

A consolidação da cidade de Brasília dever ser entendida no contexto da dinâmica e da ocupação do território do Distrito Federal e das peculiaridades desse processo.

A forma urbana concreta que emerge apresenta-se como resultado não apenas do projeto do Plano Piloto, mas também das políticas públicas, do

planejamento urbano e dos impactos que estes provocam sobre a reprodução da sociedade e do espaço.

Assim, a cidade define-se tanto como um produto resultante de um processo político, geográfico, social e historicamente construído no âmbito da nação brasileira quanto da história do lugar: concretizando seus conflitos, contradições e lutas (CAMILO PEREIRA, 2010).

Devemos pensar num modelo de cidade integradora, adequada teórica e politicamente aos problemas sociais, espaciais e urbanísticos que têm desafiado as políticas públicas no sentido de enfrentar o futuro das sociedades urbanas em cidades de formas mais complexas, extensas e inovadoras.

Quando não pensamos nesses aspectos, levamos a sociedade a uma vulnerabilidade de condições, que não se assemelham com o processo de planejamento urbanístico de uma cidade em desenvolvimento, começamos a tratar apenas de uns poucos e esquecemos o todo, analisando de forma fria a citação acima de CAMILO PEREIRA, 2010.

Ascher (2010 p.165) alerta que para muito além da preocupação com os modelos, que sugerem sempre soluções prontas e acabadas, está a capacidade política e intelectual, da comunidade e do poder local, de construir nas cidades (em Brasília, ou qualquer outra) lugares favoráveis à urbanidade, aprazíveis à convivência dos diversos grupos e indivíduos e ao exercício de “múltiplas facetas culturais, sociais, econômicas, ambientais e políticas”.

Importa alcançar uma cidade rica em diversidades, que seja capaz de sustentar diversas e distintas lógicas de desenvolvimento, com autonomia e vitalidade, com articulação, justaposição e aproximação de suas unidades territoriais.

É importante destacar que o conceito de vulnerabilidade não trata simplesmente da exposição aos riscos e perturbações, mas também da capacidade das pessoas de lidar com estes riscos e de se adaptar às novas circunstâncias.

## **1.5 – Urbanismo do Aeroporto de Brasília**

A rápida expansão de instalações comerciais relacionadas a aeroportos está fazendo os portões aéreos de desenvolvimento metropolitano do século XXI onde viajantes distantes e locais podem realizar negócios, trocar conhecimentos, fazer compras, comer, dormir e ter opções de entretenimento sem se distanciar mais de 15 minutos do aeroporto. Essa evolução espacial e funcional está transformando muitos aeroportos de cidades em cidades-aeroportos.

Os principais aeroportos internacionais tem se desenvolvido ao longo do tempo em logísticas de uma produção global e sistemas corporativos através da agilidade, velocidade e conectividade (INFRAERO, 2012).

Esses núcleos de transporte são capazes de estimular dramaticamente as economias locais atraindo uma grande gama de negócios relacionados com a aviação para suas periferias e resultando em crescimento econômico para toda a região.

A organização desta estrutura consiste de um núcleo central com anéis de desenvolvimento que permeiam este núcleo; mas diferente de outra cidade qualquer, o núcleo central desta cidade é um aeroporto e todo desenvolvimento vizinho dá suporte, e por sua vez é suportado pela indústria da aviação.

O Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek é o aeroporto que serve a área metropolitana de Brasília, com voos domésticos e internacionais.

Devido à sua localização estratégica, é considerado um centro de aviação civil para o resto do país. Seguindo o plano do aeroporto, a Infraero construiu uma segunda pista, que foi concluída em 2006.

Uma terceira Pista está sendo construída e deverá ficar pronta até o início de 2014 para a Copa do Mundo de futebol no Brasil, que terá em Brasília 07 jogos desta competição mundial.

Em 2003, a quarta fase do processo de expansão do terminal de passageiros foi completada, com a qual a sua capacidade foi aumentada para 7,4 milhões de utilizadores por ano.

Estão previstos 100.000 m<sup>2</sup> de obra, somando um valor total de investimento de R\$ 2,85 bilhões de reais.

Até a Copa de 2014, serão R\$ 750 milhões de reais. Os terminais 1 e 2 serão totalmente reformados e um novo será construído com 15 novas posições de embarque, divididas em dois píeres.

Mesmo com todos esses incentivos e recursos aplicados na construção e urbanização da estrutura que serve ao Aeroporto de Brasília, ainda temos grandes desafios a superar, são eles:

- As vias de acesso que estão sendo construídas ou reformadas até o aeroporto de Brasília, são obras que já deveriam acontecer e por conta dos grandes eventos só foram aceleradas;
- A geração de empregos acontece de forma gradual, mas a insegurança é que sejam apenas no período da Copa do Mundo e das Olimpíadas, trazendo depois, grande desemprego para a região;
- O transporte de Brasília, mesmo com todos os incentivos, ainda continua sucateado e de péssima qualidade, trazendo transtornos para os passageiros e para a população;
- Brasília, foi pensada para quem possui carro particular, não existe qualquer planejamento para incluir as regiões administrativas, que ditam até 45 quilômetros do eixo central, na malha de transporte coletivo.

Todos esses pontos devem ser vistos para que haja fluidez, eficiência e eficácia na gestão urbana de Brasília e do Aeroporto JK, sem planejamento nas questões urbanísticas da cidade e de acesso aos grandes monumentos de Brasília, e sua ligação direta com o Aeroporto Juscelino Kubitschek, serão criados apenas paliativos, ou ainda gambiarras em um processo grandioso de eventos e necessidades estruturais.

## **1.6 – O meio ambiente e o aeroporto.**

Cuidar do Planeta é uma responsabilidade de todos, sejam pessoas, empresas ou instituições, e cada um tem papel fundamental nessa missão. O meio ambiente está intimamente ligado à vida humana, as condições que cada indivíduo tem para viver em um mundo com bem estar e responsabilidade ambiental.

“O meio ambiente é o resultado das recíprocas relações entre sociedade e natureza num espaço e tempo concretos. O ambiente se gera e se constrói ao longo do processo histórico de ocupação e transformação do espaço por parte de uma sociedade”. (MEDINA, 1998, p. 35).

A relação existente entre o homem e o meio ambiente situa-se, assim, numa perspectiva estritamente utilitária voltada exclusivamente para a exploração econômica, trazendo sérios prejuízos à vida no nosso Planeta.

Cabe ressaltar que embora o aeroporto traga uma série de benefícios para a população residente em sua área de influência, este equipamento também impõe uma série de restrições ao aproveitamento das propriedades e indivíduos localizados no seu entorno.

E de suma importância à atuação das prefeituras e governos no sentido de preservar a segurança operacional dos aeródromos, inserindo em suas leis de parcelamento e uso do solo as restrições impostas pela legislação aeronáutica e de

meio ambiente às propriedades vizinhas aos aeródromos, tendo em vista que compete aos municípios promover, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso do solo, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, conforme preceitua o inciso VIII do art. 30 da Constituição Federal.

O processo de avaliação, após a identificação das possíveis áreas, é realizado por equipe técnica multidisciplinar, com o objetivo de coletar dados relativos à localidade e caracterizar os sítios preliminarmente identificados por meio de visitas in loco, por via terrestre e por sobrevoo, quando possível.

A coleta de dados para a caracterização do sítio deve obedecer aos seguintes requisitos segundo o Manual de Implementação de Aeroportos da IAC:

- Características socioeconômicas da região a ser atendida pela unidade aeroportuária;
- Localização (distância) da área em relação ao centro urbano do principal polo gerador de tráfego e a outros centros próximos;
- Identificação de aeródromos, existentes ou previstos, na área de influência da localidade em estudo (50 km);
- Vias de acesso: características e distância em relação às localidades atendidas;
- Dados meteorológicos históricos de pelo menos cinco anos relativos à temperatura e aos ventos (direção, intensidade e frequência);
- Dimensões e orientação da área em relação aos ventos predominantes;
- Tipo de ocupação do solo na área proposta e no seu entorno, tais como: edificações, culturas, parcelamentos, matas naturais e outros usos;

- Identificação e caracterização das possíveis implantações de natureza perigosa, tais como lixões, aterros sanitários, vazadouros, matadouros e outros que possam atrair pássaros;
- Identificação da existência de áreas de proteção ambiental na área de influência do projeto;
- Caracterização do valor das terras nas localidades indicadas com potencial para atender ao aeroporto;
- Topografia da área e de seu entorno, visando avaliar possíveis obstáculos à navegação aérea e a necessidade de movimentação de terra;
- Caracterização preliminar geológica do tipo de solo e das possibilidades de drenagem, visando à implantação do aeroporto;
- Identificação de serviços e instalações quanto ao fornecimento de energia elétrica, meios de comunicação telefônica, abastecimento de água, tratamento de esgoto e lixo, entre outros.

De posse dessas informações, uma equipe formada por técnicos do COMAR, ou CINDACTA analisa os sítios escolhidos, apontando aquele que melhor se adapta aos critérios de planejamento e às características do futuro aeroporto. Por fim cabe ao DAC analisar e aprovar a escolha feita por esse grupo de trabalho.

Os programas de gestão e controle do meio ambiente têm como objetivo estabelecer procedimentos a serem adotados com vistas à redução dos impactos e riscos ambientais, por meio do estabelecimento de medidas preventivas e corretivas, além de ações em casos de emergência.

Em geral, possuem também uma hierarquia de responsabilidades para os envolvidos na implantação do plano e preveem consultas aos órgãos ambientais e parcerias com Governos, Prefeituras Municipais, bombeiros, ONG e grupos privados.

Abaixo seguem alguns programas que balizam a gestão ambiental nos aeroportos:

- **Plano de Gerenciamento de Resíduos (PGR):** É de caráter obrigatório e, conforme a Resolução **CONAMA nº 5**, de 05 de janeiro de 1993, destina-se a orientar o gerenciamento de resíduos dentro da unidade aeroportuária, sendo de responsabilidade do administrador do aeroporto. Qualquer resíduo proveniente do aeroporto deve ser apropriadamente armazenado e corretamente enviado para a destinação final. A responsabilidade do gestor de resíduos aeroportuários somente cessa após o preenchimento do “manifesto de resíduos”. A seguir são apresentadas algumas normas que tratam do PGR: a. **NBR 10.004**, de setembro de 1987: Dispõe sobre a classificação de resíduos sólidos quanto aos seus riscos potenciais ao meio ambiente e à saúde pública; b. **NBR 8.843**, de julho de 1996: Capítulo referente a Aeroportos e Resíduos Sólidos; c. **NBR, 10.006**: Dispõe sobre a solubilização de sólidos; d. **NBR 10.007**: Dispõe sobre a amostragem de resíduos; e. **NBR 11.174**: Dispõe sobre o armazenamento de resíduos de classes II e f. **NBR 12.235** de 1992: Dispõe sobre o armazenamento de resíduos sólidos perigosos.
  
- **Programa de Gestão do Perigo da Fauna:** Também de caráter obrigatório, visa atender às exigências estabelecidas pela Emenda 5 do Anexo 14 da OACI e ao previsto para este tema no RBHA 139. A adoção deste programa visa minimizar os riscos de acidente/incidente com as aeronaves, através da adoção de procedimentos específicos, decorrentes da presença de aves nos circuitos de voo do aeroporto ou de animais nas áreas de movimento dos aeroportos. A implementação e a execução deste programa são de responsabilidade da administração aeroportuária, e o seu sucesso reside na coordenação das ações da administração aeroportuária, dos órgãos ambientais e prefeituras municipais.

- **Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEAA):** Este plano é previsto no **RBHA 139** e também na **Portaria 1.141/GM5**. Os procedimentos de emergência, pouso forçado, alijamento de combustível e outros devem ser previstos para minimizar os danos ambientais decorrentes desses procedimentos de emergência. A responsabilidade de elaboração deste plano é do administrador do aeroporto, que deve manter estreito contato com o órgão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (DIPAA) do Comando da Aeronáutica.
  
- **Controle da Proliferação de Vetores:** O Programa de controle da proliferação de vetores é previsto pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), conforme determinação da Organização Mundial de Saúde, tendo sido previsto que a administração do aeroporto tem uma grande participação na elaboração deste programa. A **Lei nº 9.782**, de 26 de janeiro de 1999, define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária, cria a ANVISA e dá outras providências referentes ao assunto. A **IAC 2310**, de 15 de julho de 1986, estabelece normas e recomendações sanitárias a serem observadas principalmente nos aeroportos internacionais do País. Outra legislação que regula o tema é a **NBR 8844**, de abril de 1985.
  
- **Programa de Controle do Uso do Solo no Entorno:** Este plano, previsto no **RBHA 139**, tem por objetivo minimizar o impacto do ruído aeronáutico nas áreas de entorno, de forma a evitar a instalação de equipamentos urbanos incompatíveis com os níveis de ruído gerados pela operação aeroportuária, bem como de obstáculos à operação aérea. A legislação abaixo subsidiará a elaboração do programa citado:

a)- **Portaria 1.141/GM5**, de 08 de dezembro de 1987;

b)- **Resolução CONAMA nº 01**, de 08 de março de 1990: Dispõe sobre a emissão de ruído em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, determinando padrões, critérios e diretrizes.

**c)- RBHA 36** (Padrões de Ruído), de 1º de março de 1989: Estabelece as condições para homologação das aeronaves que operam no Brasil, seguindo basicamente o conteúdo do **Anexo 16**, Volume 1 da OACI;

**d)-Decreto nº93.413**, de 15 de outubro de 1986: Promulga a **Convenção nº 148** sobre a proteção dos trabalhadores contra os riscos profissionais devido à contaminação do ar, ao ruído e às vibrações no local de trabalho.

Com a finalidade de atender aos princípios e diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente, estabelecidos pela Lei nº 9638, de 31 de Agosto de 1981, outros planos e programas podem ser implementados, visando ao desenvolvimento sustentado da atividade aeroportuária, embora não sejam obrigatórios perante a legislação atual.

Dentre eles, recomenda-se o desenvolvimento dos seguintes planos e programas:

- **Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)**: Visa à recuperação das áreas atingidas pela construção ou ampliação da infraestrutura aeronáutica. A responsabilidade do empreendedor aumenta dependendo da geografia do local e da tipologia do solo, pois há o risco de erosão, devido à remoção da vegetação. Mesmo após a recuperação destas áreas, a administração aeroportuária deve estar atenta quanto ao surgimento de focos erosivos devido à grande extensão de áreas pavimentadas, que exigem um sistema de drenagem que pode se mostrar ineficiente, podendo também contribuir para atração de avifauna. É necessário um monitoramento constante para detecção e adoção, em tempo, de medidas corretivas relacionadas tanto com a manutenção do sistema de drenagem, quanto com o tratamento dos focos erosivos.
  
- **Plano de Gestão dos Recursos Naturais** (água e energia): Regulam o tema as seguintes normas legais: a. **NBR 9.916**, de 1 de agosto de 1995

(Aeroportos: Proteção Sanitária do Sistema de Abastecimento de Água Potável): Estabelece as condições exigíveis para a proteção sanitária do sistema de abastecimento de água em aeroportos e controle de manutenção da qualidade de água utilizada em aeronaves.

- **Portaria 1469/GM**, de 29 de dezembro de 2000, em substituição à **Portaria no 36/GM**, de 19 de janeiro de 1990, do Ministério da Saúde. Aprova a Norma de Qualidade da Água para Consumo Humano, que dispõe sobre procedimentos e responsabilidades acerca do controle da qualidade da água para o consumo humano, estabelece os padrões e dá outras providências.
- **Resolução CONAMA nº 20**, de 18 de julho de 1986: Dispõe sobre a classificação das águas, bem como determina os padrões de lançamento.
- **Programa de Acompanhamento e Monitoração dos Impactos**: Estabelece os procedimentos para o acompanhamento das medidas adotadas para o controle e minimização dos impactos. Deve estar em consonância com o Art. 9º da **Resolução CONAMA nº 1**, de 23 de janeiro de 1986. A norma **ISO 14.000** também regula o tema, estabelecendo a necessidade da auditoria ambiental.

Esses são alguns programas que regulam a gestão ambiental nos aeroportos brasileiros e por sua vez se tornam cada vez mais solicitados, e cobrados se tratando de degradação do meio ambiente em que se encontram os aeroportos.

Quando estiver pronta, será um dos grandes legados para Brasília, pois expande a capacidade de tráfego em um dos principais pontos de retenção da cidade, principalmente nos horários de pico, mas no ponto de vista ambiental, o Governo do Distrito Federal esqueceu-se do seu dever, focado também para essas mesmas obras e metas de 2014.

O antigo balão do aeroporto passou por uma verdadeira devastação ambiental para que o novo projeto de via exclusiva para ônibus de passageiros, turistas e delegações fosse posto em prática.

Árvores cinquentenárias rachadas, e retorcidas, jogadas ao solo, mostram a falta de responsabilidade do governo do Distrito Federal quanto à gestão ambiental.

Figura 07: Desmatamento no balão do Aeroporto de Brasília.



Fonte: [www.brasil247.com.br](http://www.brasil247.com.br) – Jornal digital. Acesso em Out/2013.

O desafio dos governos, população, organizações e do próprio Aeroporto de Brasília é o de modificar seus espaços e melhorar sua estrutura sem que com isso agrida o meio ambiente. A imagem, e a devastação acontecida, só demonstram o quanto estamos despreparados para receber em nossa cidade um evento de tão grande porte, sem pensarmos em aspectos, sociais, estruturais e ambientais.

## **CAPITULO 2: A EXPANSÃO RECENTE DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL.**

O transporte aéreo no Brasil vem tomando dimensões consideráveis, se comparado aos grandes eventos e ao crescimento e diversificação econômica em nosso país. O acelerado crescimento da economia e os incentivos potenciais que o setor vem buscando, aliado aos investimentos alocados nesse setor tem dado um novo ânimo à aviação civil no Brasil.

Segundo a IATA – Associação Internacional de Transporte aéreo, em 2012, o Brasil registrou o segundo maior crescimento de demanda do transporte aéreo do mundo, tendo registrado alta de 8,6% se comparado ao ano de 2011, ficando atrás apenas da China que cresceu 9,5% comparado também ao ano de 2011, e com uma elevação de 4% na média mundial. Em 2011 o Brasil ficou em terceiro lugar em crescimento do transporte aéreo, ficando atrás apenas da China em segundo lugar e dos Estados Unidos, aparecendo em primeiro lugar na pesquisa da IATA (IATA – Pesquisa de Transporte Mundial, 2012).

Em relação à taxa de ocupação de assentos, o Brasil teve média de 71,8% contra 79% do índice mundial (IATA – Pesquisa do transporte aéreo mundial, 2012).

As estratégias perseguidas por esse nicho de mercado revelam as reais intenções de crescimento, pois busca inovar e modificar ações que não colocavam o Brasil em pé de igualdade com outros países se comparado ao transporte de passageiros no mundo.

A dinâmica empresarial está intrinsecamente relacionada à criação e sustentação de estratégias competitivas (PORTER, 1986). Criar, organizar, praticar e sustentar uma estratégia num mercado altamente competitivo consiste em reestruturar as diretrizes que personificam o mercado, confere ainda a uma constante reconfiguração das estratégias desenvolvidas como forma de garantir que a permanência no mercado seja progressivamente consolidada mediante as ações que são desenvolvidas.

As empresas brasileiras de aviação começaram a perceber, que se não usassem reais investimentos no setor, como treinamento de pessoal, melhoria no atendimento e serviços de qualidade e de pouco custo empresarial, não conseguiriam estabelecer parâmetros internacionais para seus negócios. De certa forma essa ação, trouxe mudanças a setor de aviação no Brasil, e forçou aos aeroportos brasileiros a mudarem também sua forma de ação e atuação.

No exame sobre a competitividade no mercado aéreo brasileiro, tomamos como definição principal a abordagem enfatizada por David Kupfer (1996), para quem a competitividade é explicada como a capacidade das empresas formularem e programarem estratégias concorrenciais, que lhes permitam ampliar ou conservar, de forma duradoura, uma posição sustentável no mercado.

Quando inserimos competitividade em um setor da economia, ou no todo, forçamos as empresas locais e as que adentram o mercado a produzir e oferecer qualidade àquilo que se dispõe a fazer em sua linha de negócios.

Nesse mérito, a estratégia engloba diversos e potenciais fatores de análise, como, por exemplo, definir se a ênfase estará no planejamento operacional, na prestação dos serviços, no custo do que é produzido ou na diferenciação do produto que é oferecido, se busca priorizar a cadeia de valor, a coerência produtiva, a inovação que a empresa programa como forma de criar vantagens competitivas, assim como observar o benchmarking que as companhias incorporam para acirrar a concorrência e a competitividade. Dessa forma, a estratégia deve contemplar a empresa e, num processo análogo, deve fomentar as necessidades do seu mercado (CAMILO PEREIRA, 2010).

Destacamos que o setor de transporte aéreo exige que as empresas adotem estratégias e vantagens competitivas que criem e sustentem um desempenho superior, mesmo que momentâneo impondo com isso práticas concorrenciais e, ao mesmo tempo, cooperativas entre as empresas. Nesse mérito, destacamos como a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no Brasil funciona mediante a atuação das companhias aéreas do setor, considerando para isso a estratégias empresarias adotadas pelas mesmas e as implicações para o mercado.

## 2.1 Investimentos internacionais nos aeroportos brasileiros

A internacionalização das atividades empresariais é um dos aspectos mais marcantes do mundo globalizado. Além da intensificação das trocas comerciais e das migrações, é também cada vez mais frequente a presença de empresas que investem em países diferentes ao de suas origens.

Em suma, estas empresas buscam oportunidades de aplicar seus recursos e obter vantagens competitivas, o que pode acontecer de diversas maneiras, seja na injeção de recursos em Bolsas de Valores (investimento de *portfolio*), seja na aquisição de controle acionário de uma empresa de outro país ou pela instalação de uma nova empresa ou unidade, utilizando-se de recursos externos (investimentos diretos). Com isso, os investimentos estrangeiros tornaram-se um dos mais importantes fatores econômicos do mundo contemporâneo.

De acordo com Karla Closs Fonseca, investimento é a aplicação de recursos com expectativa de lucro. Esta aplicação de recursos pode ocorrer sob a forma de empreendimentos que renderão juros ou lucros, pela compra de equipamentos para a instalação de unidades produtivas ou pela compra de títulos financeiros. O investimento será estrangeiro quando realizado por indivíduos (pessoas físicas ou jurídicas) provenientes de outro país (FONSECA, 2008).

O Aeroporto de Brasília foi arrematado por R\$ 4,501 bilhões, lance feito pelo consórcio Inframerica Aeroportos, composto pelas empresas Infravix Participações S.A e Corporacion America S.A, de origem argentina (INFRAERO-Concessão de Aeroportos, 2012).

Essas concessões de investimento e exploração dos serviços aeroportuários busca abrir os investimentos brasileiros ao capital estrangeiro, mas ao mesmo tempo dar padrão aos serviços executados, devido à difícil tarefa de administrar os vários aeroportos, para eventos grandiosos como à copa do mundo de 2014 e as olimpíadas de 2016 no Brasil.

No Aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília, estão previstos 100.000 m<sup>2</sup> de obra, somando um valor total de investimento de R\$ 2,85 bilhões de reais.

Com isso, as pontes de acesso aos aviões vão aumentar de 13 para 28, o estacionamento vai dobrar, atingindo três mil vagas disponíveis, e a entrada do aeroporto vai ganhar uma nova cobertura e nova pista.

As obras de expansão aumentarão a capacidade do aeroporto de Brasília de cerca de 16 milhões de passageiros para 41 milhões na fase final.

Os investimentos da primeira fase também incluem a implantação da maior sala VIP da América Latina, um conceito inédito no Brasil. Estes investimentos serão necessários para que o Aeroporto Juscelino Kubitschek, possa trabalhar a pleno vapor para os eventos que serão sediados no Brasil, e especialmente em Brasília, trazendo assim grandes investimentos de empresas nacionais e internacionais (INFRAERO, 2012).

A constante por investimentos como esse, é a principal estratégia de barganha que permite a acumulação e a reprodução do capital em escala ampliada (MARX, 1970). A incontestável estratégia de concorrer e competir, é produto característico do mercado, seja ele um mercado altamente concentrado ou mesmo um mercado em que a competição é tida como pura.

Nessa análise, Resende e Boff (2002) destacam que:

Os índices de concentração fornecem um indicador sintético da concorrência existente em um determinado mercado. Quanto maior o valor da concentração, menor é o grau de concorrência entre as empresas, e mais concentrado (em uma ou em poucas empresas) estará o poder de mercado (RESENDE; BOFF, 2002, p. 74).

O padrão concorrencial observado no setor de transporte aéreo brasileiro confere ao exposto pelos autores, ou seja, a concentração diminui o poder que a concorrência determina no mercado, mas por outro lado, instiga a maior competição, uma vez que o mercado sendo controlado por poucas empresas produz a centralização do capital.

Desta forma os investimentos feitos no aeroporto internacional de Brasília, farão com que tenhamos um acúmulo significativo de capital em nossa cidade, mas também a geração de empregos, o que é positivo, se relacionado ao número de negócios que vem crescendo por conta dos eventos internacionais aqui sediados.

## **2.2 O comércio aeroportuário e seu processo evolutivo**

O Sistema Aeroportuário Brasileiro é disciplinado pela Lei nº 7.565/86, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBDA) e traz a seguinte definição:

**Aeroporto-** “aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas” (CBDA, 1986).

O CBDA define como áreas dos aeroportos, aquelas destinadas à sua própria administração; ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves; ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas; aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos; ao terminal de carga aérea; aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais; ao público usuário e estacionamento de seus veículos; aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; e ao comércio apropriado para aeroporto.

Ainda segundo o CBDA, os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados diretamente pela União ou por empresas ligadas à administração pública federal; pelos Estados ou Municípios, mediante convênio, ou, ainda, pela iniciativa privada, mediante concessão ou autorização.

Os aeroportos no Brasil estão assim divididos: 155 unidades administradas pelos Municípios e 190 unidades administradas pelos Estados, sendo ambos, utilizadas quase que exclusivamente para voos regionais; e 64 unidades administradas pela Infraero, que operam voos domésticos e internacionais.

Existem ainda 320 aeroportos militares do Comando da Aeronáutica (COMAER). Os aeroportos privados são quase todos compostos por aeroclubes,

com um total de 1.759 unidades. No total, os aeroportos no Brasil somavam 2.488 unidades no ano de 2010 (ANAC, 2010).

Figura 08: Aeroportos no Brasil e seus respectivos comandos na força aérea.



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil, 2010.

Com a finalidade de “implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária” foi criada a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, empresa pública federal vinculada ao Ministério da Aeronáutica, conforme autorizado pela Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972.

Por fim, para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, por meio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. A lei de criação da ANAC prevê expressamente, dentre suas prerrogativas, a de conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte.

O desempenho do transporte aéreo e de passageiros está diretamente ligado à atividade econômica, tanto em escala local como global, sendo impactado quase que de forma imediata pelas flutuações cíclicas das economias e das políticas econômicas conjunturais (MONÇORES e SILVA, 2004).

## **2.3 Fases do processo evolutivo aeroportuário**

A evolução ocorrida no comércio aeroportuário, esta dividida em 04 fases distintas que permite antever um cenário promissor para o setor que indicará um novo modelo de concepção comercial para os terminais de passageiros. Essa evolução nos mostra claramente como foi construída a estrutura dos terminais e aeroportos nacionais, e a importância deste sistema para o crescimento do comércio aeroportuário (MONÇORES e SILVA, 2004).

**FASE 01:** No início dos anos 80 o comércio aeroportuário era definido como uma atividade limitada, administrado como um feudo ou atividade operacional, apenas satisfazendo as necessidades dos consumidores, com alimentação e livrarias, tornando-se com isso uma atividade que tomava proveito de um mercado cativo.

**FASE 02:** Na metade dos anos 80, o comércio aeroportuário começou a ter um crescimento em suas receitas, impulsionado com o crescimento do turismo exigia novos recursos para investimentos. Os aeroportos do governo não conseguiam incluir nos orçamentos já deficitários, os recursos para acompanhar o crescimento das novas necessidades.

Este fato contribuiu para a busca de formas mais atualizadas de administração aeroportuária promotoras de um maior retorno para os investimentos necessários, incorporando empresários iniciantes nas atividades do comércio aeroportuário, que trouxeram decisiva contribuição para a mudança da cultura que priorizava os altos rendimentos sem a preocupação com a satisfação dos clientes.

**FASE 03:** No início dos anos 90 o comércio aeroportuário começou a se beneficiar de uma visão estratégica, pois o ritmo de desenvolvimento do comércio

aeroportuário ganhou força, passando a ser administrado por especialistas, que se empenharam para entender e encontrar as necessidades do consumidor.

Os consumidores nos anos 90 passaram a valorizar suas conveniências, padrão do atendimento recebido, custo benefício e a qualidade como sendo de grande importância para a decisão de compra. Este período exigiu um maior comprometimento profissional com adoção de novas práticas administrativas, incluindo pesquisa de mercado, Marketing/Promoções, Política de Preços, variedade de produtos e a criação de um completo ambiente comercial, que promoveu o início de um relacionamento em parceria entre a administração aeroportuária e os varejistas.

**FASE 04:** No final dos anos 90 o comércio aeroportuário começou a trabalhar de forma prioritária. A consolidação da estratégia do comércio aeroportuário nos aeroportos resultou no aumento da construção de espaços comerciais. Nos diversos aeroportos onde aconteceram essas transformações, o resultado foi à criação de “shopping centers”, que ofereciam amplas e diversificadas gama de produtos. Os aeroportos, no entanto, tornaram-se destino de compras, sem perder sua própria característica e identidade, que pôde ser usada como marketing não só para as ofertas de itens específicos, como também do próprio aeroporto.

Numa época onde as pessoas atribuem um grande valor ao seu tempo, os momentos de espera nos aeroportos oferecem uma rara oportunidade para compras e em função disso passou-se a tirar vantagem dessa condição privilegiada, promovendo uma objetiva oferta de varejo numa adequada localização.

Segundo a Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, os investimentos relacionados ao transporte aéreo terão até o ano 2020, um incremento de 2,7 vezes em termos de Passageiro/Quilômetro, o que representará uma duplicação dos movimentos e do número de aeronaves com repercussões na capacidade de atendimento dos aeroportos. Desta forma, para suprir as necessidades geradas por esse incremento de aeronaves e passageiros, a estimativa de investimentos para os aeroportos e serviços de navegação, neste caso

até 2010, superaram os USD 300.000.000.000.00 (trezentos bilhões de dólares americanos) (ANAC, 2012 – Concessão de Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília).

Se as viagens e o turismo crescem, o mercado comercial aeroportuário também crescerá, mas os aeroportos e comerciantes deverão trabalhar duramente para atingir um real incremento nas suas receitas em função das pressões para a redução dos ganhos dos “free shops” e a mudança e diversificação da demanda para uma mais variada categoria de produtos.

A ênfase deverá acontecer na filosofia, extensão, qualidade e escolha dos itens que comporão o novo estilo de funcionamento do comércio aeroportuário. Dentre as possibilidades futuras destaca-se aquela na qual os aeroportos deverão ficar ainda mais sofisticados, tornando-se líderes do desenvolvimento do comércio global e local, como é o caso do aeroporto Juscelino Kubitschek em Brasília, que por meio dessas ações e investimentos pretende alavancar a economia do Distrito Federal e fortalecer o comércio da região, numa permanente busca do entendimento e do encontro das necessidades de compra do seu público (ANAC, 2012 – Concessão de Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília).

## **2.4 Investimentos no Aeroporto Juscelino Kubitschek**

O Aeroporto Internacional de Brasília será com todos os investimentos que estão sendo feito, um centro comercial arrojado, com diversas opções de entretenimento, lazer, gastronomia e hotelaria da cidade. Com tecnologia ao alcance de todos, passageiros e usuários vão poder usufruir de diversos serviços como:

- Acesso livre a internet com navegação segura e 50MB de velocidade; sistema avançado em balcões de Check-in de última geração;
- Espaço bancário totalmente remodelado, sistema unificado de bagagens;
- Local único para embarque, com postos de segurança ampliados;
- Conexão entre o terminal central e os píeres, para facilitar o trânsito de pessoas;

- A maior sala VIP da América Latina com 1.500m<sup>2</sup>, espaço gastronômico com vista panorâmica da capital e no terraço de 430m<sup>2</sup>;
- O “Espaço Zen” para garantir o descanso e bem estar a passageiros e usuários do aeroporto.

O Aeroporto de Internacional Juscelino Kubitschek, também terá como destaque um mini-estádio, onde os visitantes irão respirar futebol 24h por dia, com histórias do futebol brasileiro e mundial realçando a paixão do brasileiro pelo futebol.

As obras já foram iniciadas e compreende ainda, a revitalização dos banheiros, reforma da cobertura, conserto de escadas rolantes, implantação do elevador adicional próximo à área de embarque e uma nova identidade visual.

Durante a Copa de 2014, o Aeroporto de Brasília terá capacidade para 20 milhões de passageiros ao ano, e ao final dos 25 anos de administração do Consórcio Inframerica, 41 milhões de passageiros por ano (Revista 29 horas, 2013).

## **2.5 Problemas a serem resolvidos até a Copa de 2014**

Para que a demanda de passageiros e visitantes na cidade seja contemplada com transporte e infraestrutura adequada, algumas ações já estão sendo tomadas, pois, os motivos para a deficiência no sistema de transporte de Brasília são muitos.

Os fluxos pendulares dos habitantes das cidades, regiões administrativas aliadas à baixa qualidade do transporte público coletivo ofertado são os principais causadores do congestionamento, principalmente nas vias de acesso ao Plano Piloto.

Essas características influem diretamente na mobilidade interna da cidade (ROCHA, 2010).

Portanto, para atender a um dos objetivos desta pesquisa, foram utilizados dois “planos de ordem geral” que são: O Programa de Aceleração do Crescimento

(PAC) da Copa de 2014 e o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e do Entorno (PDOT).

O PAC da Copa de 2014 é um programa que define um conjunto de investimentos a serem realizados para o mundial, envolvendo as arenas e a mobilidade urbana (MESP, 2010).

O Governo Federal investirá R\$ 7,68 bilhões, que, somados às contrapartidas estaduais e municipais, totalizam R\$ 11,48 bilhões.

O PDOT é o instrumento básico da política territorial e de orientação aos agentes públicos e privados que atuam na produção e gestão das localidades urbanas, de expansão urbana e rural do território do Distrito Federal.

O PDOT contempla ainda o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU) que tem o propósito de orientar as ações em transporte coletivo e individual a serem conduzidas pelo Governo, para atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população (GDF, 2009).

Entre as principais obras previstas para a Copa de 2014, estão à construção do Módulo Operacional Provisório (MOP), reforma e ampliação sul do terminal de passageiros do Aeroporto Juscelino Kubitschek e a implementação de um sistema de Veículo Leve sobre Pneus (VLP). O primeiro trecho do VLP, já projetado para ser construído, chamado de Linha 1/Trecho 1 (Aeroporto/Terminal da Asa Sul), ligará o Aeroporto de Brasília à Estação Sul no Setor Policial Sul, com a extensão de 6 km (CGU, s.d.).

Figura 09: Mapa do trajeto VLP – Trecho Aeroporto/Terminal da Asa Sul.



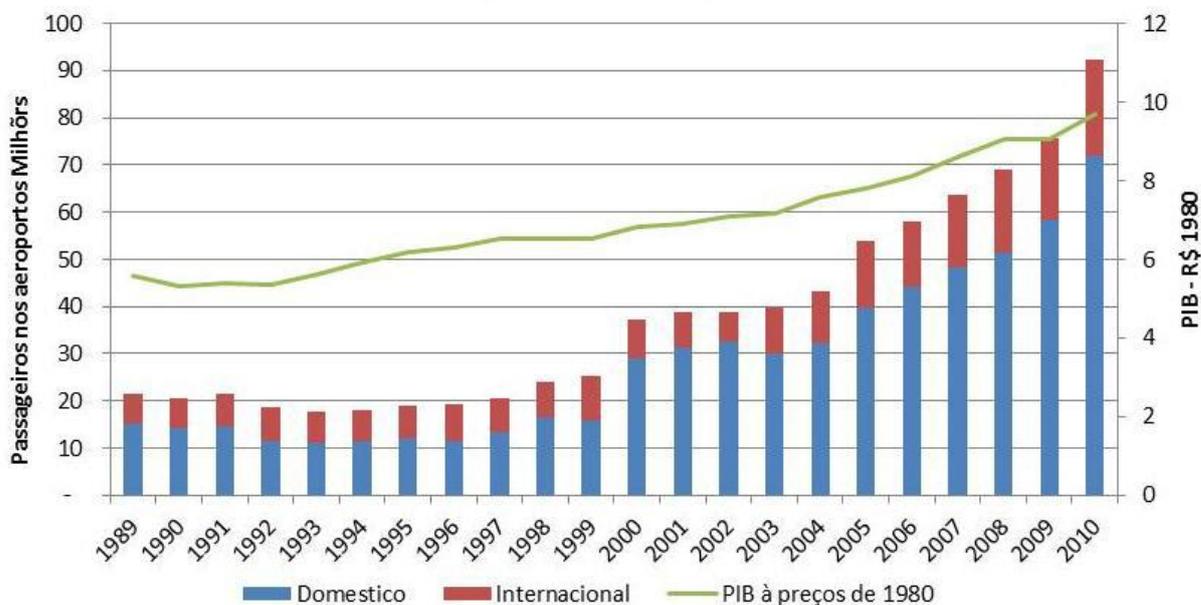
Fonte: <http://onibusrmtca.blogspot.com.br/2011/09/df-secretario-descarta-possibilidade-de.html> – set/2013

## 2.6 Aspectos econômicos do transporte aéreo do Brasil

O transporte aéreo brasileiro por anos vem sofrendo grande impacto da economia local e global, no que diz respeito aos aumentos evolutivos dos voos, bem como de seu desempenho econômico (MONÇORES E SILVA, 2004).

O gráfico abaixo demonstra a evolução do número de passageiros entre os anos de 1989 a 2010 onde foram transportados 92,4 milhões de passageiros, sendo 71,8 milhões de passageiros em voos domésticos e 20,7 milhões em voos internacionais, dados registrados pela Agência Nacional de Aviação Civil, em pesquisa feita pela própria agência (ANAC, 2010).

Figura 10: Estatística de evolução de vôos entre 1989 e 2010.



Fonte: Pesquisa de evolução no transporte aéreo – Anuário Anac 2010 – Out/2013.

É possível verificar que, entre os anos de 1989 e 2010, o número de passageiros variou, em relação ao crescimento do PIB, na seguinte proporção: para cada 1% do crescimento do PIB, tem-se um crescimento de 3,2% no número de passageiros nos voos domésticos e de 2,7% no número de passageiros nos voos internacionais.

No ano de 2011, em comparação a 2010, o PIB brasileiro cresceu 2,7%. A Figura 11 apresenta a variação do PIB em relação ao ano imediatamente anterior.

Figura 11: Variação anual do PIB brasileiro (%) de 2001 a 2011.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

O transporte aéreo doméstico de passageiros teve praticamente triplicada a sua demanda em 9 anos, desde 2002, em termos de passageiros quilômetros pagos transportados.

A taxa de aproveitamento doméstica, ou seja a taxa que é cobrada nas passagens nacionais das aeronaves, passou de 56,65%, em 2002, para 70,2%, em 2011, melhorando 23,87% ( IBGE, 2011).

No mesmo período, a tarifa aérea média doméstica reduziu quase à metade, tendo passado de R\$ 486,75 para R\$ 276,25, em valores reais de dezembro de 2011. O passageiro pagou, em média, menos da metade do que pagava há 9 anos para voar 1 km em território nacional.

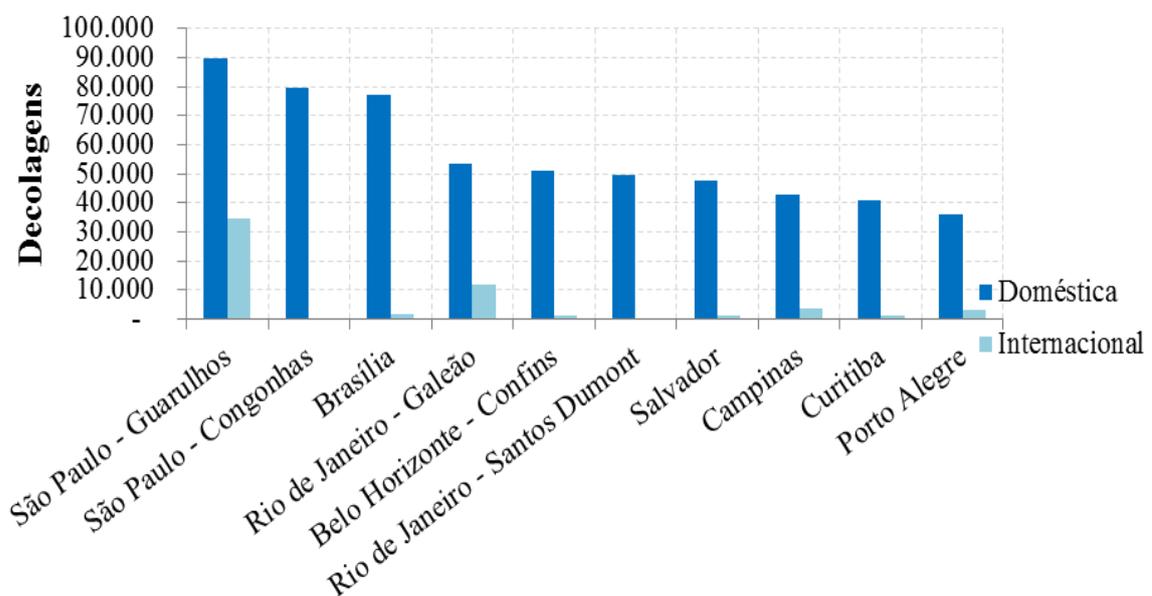
Tabela 1: Evolução Anual da Tarifa Doméstica.

Evolução anual da Tarifa Aérea Doméstica (R\$/km) de 2002 a 2011, em R\$ atualizados pelo IPCA de dez./2011	
Ano	Tarifa Aérea Média Real
2002	486,75
2003	538,40
2004	565,30
2005	543,72
2006	497,46
2007	364,35
2008	502,16
2009	362,39
2010	296,33
2011	276,25

Fonte: Anuário de transporte aéreo 2011.

Com essa baixa nos valores da tarifa aérea média, houve uma grande procura de várias classes sociais, principalmente da classe “c” para o transporte aéreo que até então era considerado muito caro, para os padrões dos brasileiros menos favorecidos.

Figura 12: Gráfico de voos nacionais e internacionais.



Fonte: Anuário de transporte aéreo 2011.

Tabela 2: Número de decolagens 10 maiores aeroportos, 2011.

<b>Número de decolagens nos 10 maiores aeroportos, 2011</b>		
<b>Aeroporto</b>	<b>Doméstica</b>	<b>Internacional</b>
<b>São Paulo – Guarulhos</b>	89.604	34.349
<b>São Paulo – Congonhas</b>	79.593	-
<b>Brasília</b>	77.214	1.705
<b>Rio de Janeiro – Galeão</b>	53.501	11.822
<b>Belo Horizonte – Confins</b>	50.971	1.181
<b>Rio de Janeiro - Santos Dumont</b>	49.622	-
<b>Salvador</b>	47.397	957
<b>Campinas</b>	42.834	3.724
<b>Curitiba</b>	40.766	1.103
<b>Porto Alegre</b>	36.162	3.209
<b>Total geral</b>	<b>567.664</b>	<b>58.050</b>

Fonte: Anuário de transporte aéreo 2011.

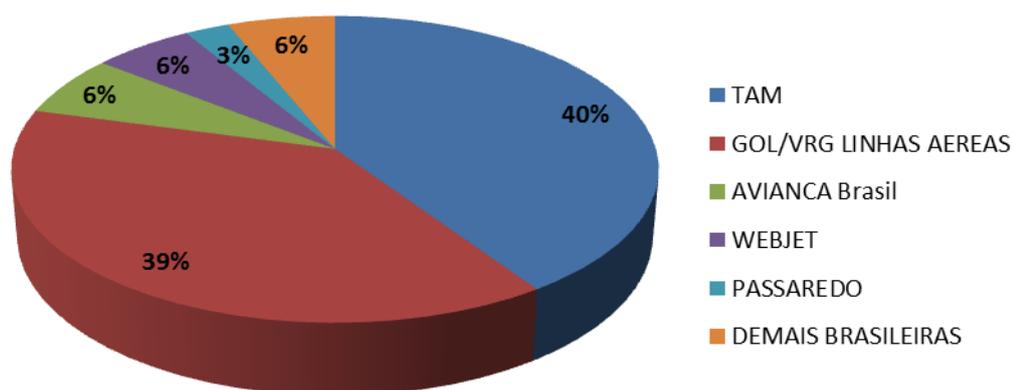
O gráfico acima demonstra a quantidade de decolagens dos voos domésticos e internacionais, operados por empresas brasileiras e estrangeiras, demonstrando que o aeroporto de Guarulhos em São Paulo, é o que possui maior quantidade de decolagens, sendo seguido pelo aeroporto de Congonhas, também em São Paulo e logo em seguida por Brasília, Aeroporto Juscelino Kubitschek, em voos nacionais.

Através do gráfico podemos perceber também que o número de voos internacionais em Brasília é muito pequeno se comparado a outros aeródromos nacionais, como os aeródromos de Guarulhos, Galeão, Campinas e Porto Alegre.

Avaliando o índice de voos operados por empresas brasileiras e estrangeiras, vejamos o gráfico de voos domésticos e internacionais realizados no Aeroporto Juscelino Kubitschek no ano de 2011, para uma melhor visualização das operações aéreas realizadas nesse período:

Tabela 3: Percentual de decolagens domésticas por empresa aérea em Brasília.

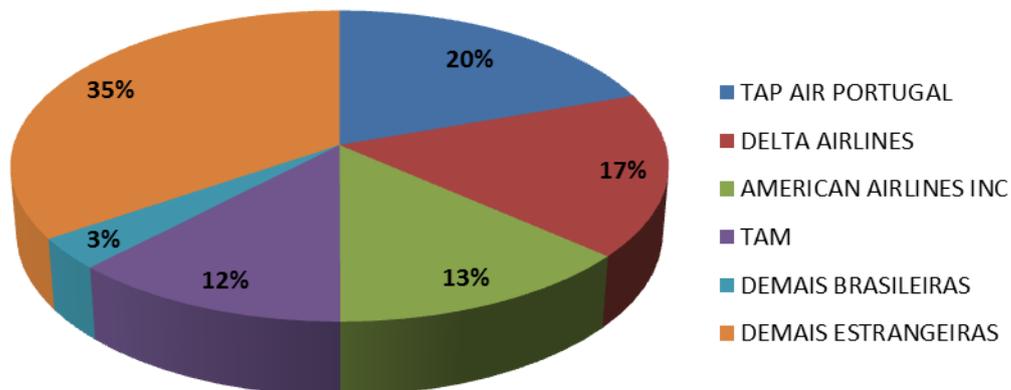
Percentual de decolagens por empresa aérea (operação doméstica) no Aeroporto de Brasília-DF, 2011		
Empresa	Decolagens (Doméstico)	Percentual de Decolagens (Doméstico)
<b>TAM</b>	31.301	40,5%
<b>GOL/VRG LINHAS AEREAS</b>	29.857	39%
<b>AVIANCA Brasil</b>	4.945	6%
<b>WEBJET</b>	4.434	6%
<b>PASSAREDO</b>	1.961	3%
<b>DEMAIS BRASILEIRAS</b>	4.716	6%
<b>Total</b>	<b>77.214</b>	<b>100%</b>



Fonte: Anuário de transporte aéreo 2011.

Tabela 4: Percentual de decolagens internacionais por empresa aérea em Brasília.

Percentual de decolagens por empresa aérea (operação internacional) no Aeroporto de Brasília-DF, 2011		
Empresa	Decolagens (Internacional)	Percentual de Decolagens (Internacional)
<b>TAP AIR PORTUGAL</b>	333	20%
<b>DELTA AIRLINES</b>	290	17%
<b>AMERICAN AIRLINES INC</b>	229	13%
<b>TAM</b>	207	12%
<b>DEMAIS BRASILEIRAS</b>	56	3%
<b>DEMAIS ESTRANGEIRAS</b>	590	35%
<b>Total</b>	<b>1.705</b>	<b>100%</b>



Fonte: Anuário de transporte aéreo 2011.

Os dados acima demonstram as operações nacionais e internacionais de decolagem realizadas pelas várias empresas de aviação no Aeroporto Juscelino Kubitschek, onde fica demonstrada a importância do aeródromo de Brasília em relação aos voos domésticos e internacionais. A demanda de decolagens no ano de 2011, sem referenciar os eventos que estão por vir, já demonstra o potencial e importância do Aeroporto JK para roteiros mundiais, mesmo não tendo tanta procura quanto os aeroportos de Guarulhos, Galeão, Campinas e Porto Alegre, mas não menos importante, Brasília está inserida no contexto mundial de turismo e grandes eventos.

Ao mesmo tempo em que a expansão da infraestrutura aeroportuária desponta como a necessidade de ação mais importante e imediata, existe em paralelo, outras oportunidades de atuação no setor, para que o País possa atingir seu “pleno potencial”. Por exemplo, a combinação de investimentos em pátio com aperfeiçoamentos no controle de tráfego aéreo, em certa medida, poderia diminuir o tempo necessário de viagem, permitindo rotas com traçado mais direto, progressão de subida e descida mais eficiente e menores circuitos de espera para aproximação para pouso (ANAC, 2010).

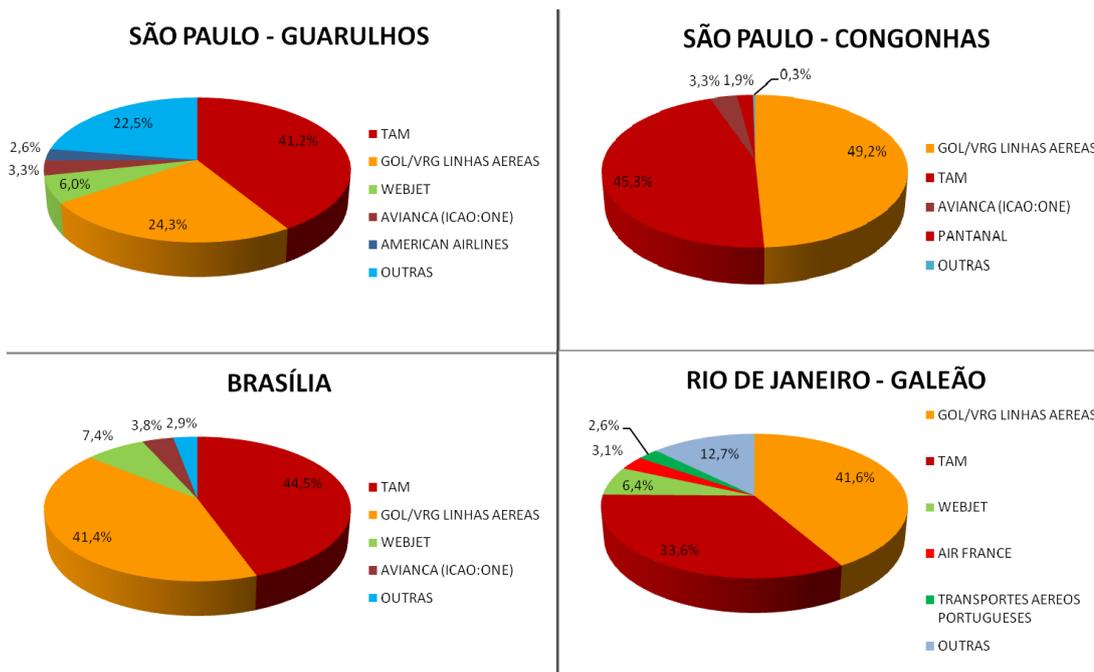
Menor tempo de voo implica menor consumo de combustível, menores custos operacionais e, impacto ambiental positivo.

O procedimento requerido para a importação de peças de reposição obriga as companhias aéreas a um carregamento de estoque mais elevado.

O diferencial de alíquotas de ICMS sobre combustíveis – por exemplo, 25% no Estado de SP, contra 3% em MG e 4% no RJ, leva as empresas aéreas à prática de *tankering*, isto é, o carregamento de combustível além do tecnicamente necessário – com todos os custos envolvidos – a partir dos locais de menor alíquota.

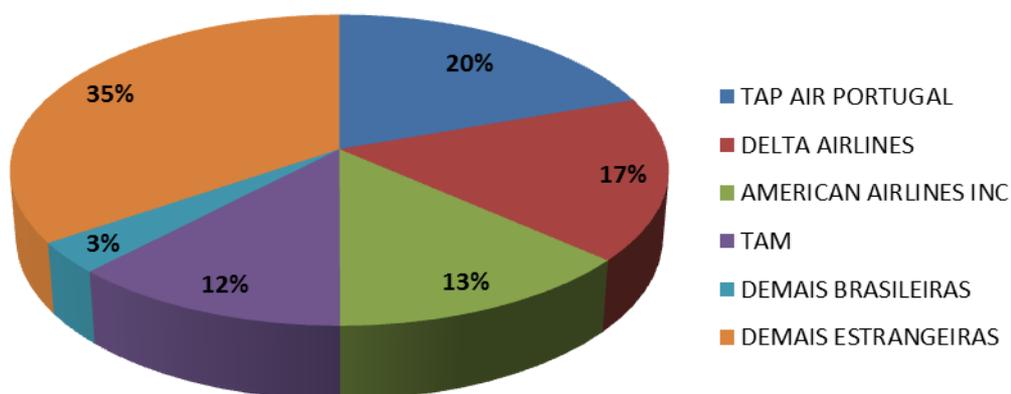
A remoção desses e de outros custos evitáveis e barreiras estruturais através da disponibilização de áreas para estacionamento de aeronaves, maior flexibilização do regime de horários de trabalho dos aeroviários, e maior rapidez no processo de *turnaround*, entre outros – representaria uma redução de custo ao sistema da ordem de R\$ 2 a 3 bilhões por ano.

Garantido o nível adequado de competição no setor, essa economia seria equivalente a algo como 10% de redução no preço por quilômetro voado. Extrapolados esses números para 2030, seriam cerca de 25 milhões de passageiros adicionais por ano em função dessa otimização. Comparando a participação dos principais aeroportos brasileiros no transporte brasileiro de passageiros, temos o seguinte gráfico de 2010:



Fonte: Anuário de transporte aéreo 2011.

Os gráficos revelam um comparativo por empresas nacionais e internacionais em 2010, da atividade das empresas nos principais aeroportos do Brasil, mas revelam ainda o fluxo de decolagens nacionais e internacionais no Aeroporto Juscelino Kubitschek, que demonstra que a atividade era apenas de decolagens nacionais e que mudaram totalmente a partir de 2011, conforme gráfico abaixo:



Fonte: Anuário de transporte aéreo 2011.

Tal comparação indica que o Aeroporto Juscelino Kubitscheck, começou desde 2011, a ser um hub internacional para empresas locais e internacionais, demonstrando sua importância no cenário aeroviário.

## 2.7- Hub de aeroportos

A aviação comercial mundial desde 1978, quando os Estados Unidos resolveram ampliar suas atividades aéreas, criou uma forma de sistematizar suas atividades de tal forma que pudesse dar comodidade, velocidade e exatidão em suas relações comerciais. O chamado Hub de aeroportos, ou plataforma giratória de voos, ou ainda centro de conexão, são designações dadas ao aeroporto utilizado por uma companhia aérea como ponto de conexão para transferir seus passageiros para o destino pretendido.

Mas para o melhor entendimento o que seria Hub de aeroportos? Uma plataforma giratória de voos, (**hub** em inglês) é um aeroporto que se destaca no contexto de um país ou região como foco de grande número de voos.

Também se pode denominar **hub** ao aeroporto de onde parte grande fração dos voos de certa empresa aérea, bem como onde esta possui sua sede, hangares e até mesmo terminais.

É parte do sistema *hub-and-spoke* ("cubo e raios", como em uma roda de bicicleta), no qual viajantes em trânsito entre aeroportos que não são servidos por voos diretos trocam de aeronave para continuar sua viagem ao destino final. Muitas companhias aéreas têm seus *hubs* situados em aeroportos das cidades onde ficam sua sede, hangares ou terminais.

Algumas companhias aéreas podem usar apenas um *hub*, enquanto outras usam vários. *Hubs* que são usados no transporte de passageiros bem como no transporte de carga.

Muitas companhias utilizam também cidades-foco, que funcionam da mesma forma que *hubs*. Companhias aéreas podem também usar *hubs* secundários, que são um termo não técnico para grandes cidades-foco.

Além do aumento da malha aérea (“*network*”), as rotas “*hub-and-spoke*” possibilitaram as companhias aéreas aumentarem o número de frequências para o mesmo destino, pois os seus aviões passaram a permanecer mais tempo no ar.

O sistema *hub-and-spoke* tem a maioria dos voos indo para um aeroporto “*hub*” proveniente de um aeroporto “*aro*”, concentrando assim as atividades de uma empresa aérea em poucos lugares. Viagens entre dois aeroportos “*aros*”, o primeiro voo é sempre em direção ao “*hub*” e então de lá para o destino final (Bania, Bauer & Zlatoper, 1998, p.53)

Com a Política de Flexibilização da Aviação Comercial brasileira na década de 1990, as autoridades removeram a estrutura rígida que existia de quatro companhias aéreas nacionais e cinco regionais, extinguindo também os controles sobre as variáveis econômicas do setor, começou-se a desenhar um novo mercado aéreo nacional, com a entrada de pequenas novas companhias e a geração de um grande surto de competitividade (Oliveira, 2006).

Após esse período de liberdade econômica, em 2003, o setor voltou a sofrer interferência por parte dos órgãos reguladores objetivando controlar o que foi chamado de “excesso de capacidade” e o acirramento da “competição ruinosa” no mercado.

Mesmo assim, não faltavam evidências de que a Política de Flexibilização havia gerado ganhos indubitáveis ao setor aéreo no Brasil, como queda de preços, maior eficiência operacional e competitividade das empresas resultando em uma visível expansão do setor (Oliveira e Salgado, 2006).

Atualmente, o Brasil tem dois padrões de operação: o linear e o Hub and spoke (HUB). No sistema linear, as ligações são feitas ponto a ponto, como um voo que é feito entre cidades do interior e faz o mesmo percurso na ida e na volta.

Já o padrão HUB concentra as rotas em um aeroporto, e de lá os aviões saem para diversas localidades. Um exemplo de aeroporto que concentra uma grande quantidade de conexões é o de Guarulhos, em São Paulo.

O HUB funciona como solução para trechos em que há pouca procura: as empresas aéreas oferecem voos com conexão no aeroporto central, operando em rotas mais procuradas, e assim evita ter prejuízo. Ao mesmo tempo, os passageiros conseguem ter mais opções de horários pra voar.

Cada empresa aérea escolhe quais trechos deseja operar, e após análise, a autorização é concedida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O padrão HUB colabora, também, para que mais empresas operem nos trechos e, com isso, a concorrência faça os preços caírem.

Em 2012, o aeroporto Juscelino Kubitschek foi colocado pelo Governo Federal, como opção de Hub Internacional na América Latina. A estratégia foi reforçada e o governo do Distrito Federal conseguiu aprovar o projeto de lei que reduz de 25% para 12% a alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para abastecimento de aeronaves.

Para o especialista em aviação civil da Universidade de Brasília (UnB), Adyr da Silva, a ação do governo de Brasília foi estratégica e em boa hora, pois Brasília é um centro econômico em que predomina o setor de serviços, área que depende muito de mobilidade (de pessoas transportadas) e se houver restrição o número de passageiros por custo alto da tarifa ou retração na oferta de voos prejudicaria todo o setor ([www.ecofinancas.com](http://www.ecofinancas.com)).

De acordo com a Secretaria de Aviação Civil (SAC), a capacidade do aeroporto de Brasília aumentará dos atuais 16 milhões de passageiros por ano para 21 milhões durante a Copa do Mundo e, posteriormente, para 41 milhões de passageiros.

Por estar localizado no centro do país, o aeroporto serve de conexão para as principais cidades do Brasil, além de 9 no exterior, e por isso é hub para as principais companhias brasileiras: TAM Linhas Aéreas, Gol Linhas Aéreas Inteligentes e Avianca Brasil.

Em suma, pode-se afirmar que o Brasil possui um setor aéreo dinâmico, funcional e com alto potencial de crescimento, mas que como qualquer outro país, possui desafios e oportunidades de aprimoramento. No caso brasileiro, principalmente em infraestrutura.

### **2.7.1 Aeroporto de Singapura maior hub de passageiros na Ásia.**

O aeroporto de Singapura trabalha atualmente com três edifícios de embarque, que estão interligados via sistema de trem automático (APM). O Terminal 1, inaugurado em julho de 1981, pode receber até 21 milhões de passageiros ao ano e trabalha com 29 pontes de embarque, sendo cinco delas adequadas para acoplagem de aeronaves A380.

Figura 13: Aeroporto de Singapura



Fonte: Revista Aeromagazine – Out/2013.

O Terminal 2 começou a operar em novembro de 1990, e pode receber até 23 milhões de passageiros através de 35 pontes de embarque, seis delas especiais para os superjumbos.

Já o Terminal 3, entregue em janeiro de 2008, tem capacidade para atender a 22 milhões de passageiros ao ano, com 28 passarelas telescópicas, oito delas reservadas aos A380.

A Singapore Airlines, que mantém sua base operacional em Changi, opera 101 widebodies (Aeronaves de fuselagem larga - em inglês *Wide-body aircraft*), entre eles 19 Airbus A380.

A companhia voa regularmente para o Brasil com aeronaves Boeing 777-300 na ligação entre Changi e Guarulhos (SP) com escala em Barcelona (Espanha). E o aeroporto de Singapura também é considerado como o segundo hub mais importante para a companhia australiana Qantas, que realiza escala em Changi em voos operados entre a Oceania e a Europa e transporta mais de dois milhões de passageiros para aquele terminal a cada ano.

Changi é atualmente o maior hub para distribuição de passageiros na Ásia, atendendo a 6.300 voos semanais de 100 companhias aéreas que ligam Singapura a 230 cidades em 60 países. Em 2011, 46 milhões de passageiros passaram pelo aeroporto e, no mês de setembro de 2012, passaram por lá quatro milhões de viajantes, o que representa um incremento de 4,8% na comparação com o mesmo período do ano passado.

Também foram registrados 26.500 pousos e decolagens, um novo recorde mensal para o aeroporto. Contabilizando o movimento no período de um ano, o aeroporto registrou um total de 320.400 pousos e decolagens, com incremento de 10,3% sobre o período anterior.

O passageiro que desembarca em Changi pode seguir para o centro da cidade, distante 17,2 quilômetros, pela autoestrada East Coast Parkway, construída especialmente para atender ao aeroporto. O serviço regular de ônibus para Singapura parte da estação Changi Airport MRT com acesso rápido a partir dos três terminais de passageiros.

Há também o serviço de trens, o Mass Rapid Transit (MRT), cujas composições têm parada no subsolo, em área média entre os terminais 2 e 3. No centro metropolitano, o passageiro utiliza a estação Tanah Merah, onde realiza conexão para outras linhas de trens intermunicipais.

Para o passageiro que realiza apenas conexão em Changi e espera mais de cinco horas para embarcar em outro voo, o aeroporto oferece roteiro gratuito (Free Singapore Tour) para o centro metropolitano.

É operado com o patrocínio da Singapore Airlines e já atendeu a mais de um milhão de turistas oriundos principalmente da Austrália, da China, do Reino Unido e dos Estados Unidos.

Durante o dia, o aeroporto oferece o “Heritage Tour”, com visitas ao Distrito Colonial, Merlion Park, Chinatown e Little India. À noite, o turista tem como opção o “City Lights Tour”, que oferece paradas na Marina Bay Waterfront Promenade, no Gardens by the Bay e na Marina Bay Sands, que abriga um dos mais famosos cassinos no continente asiático.

## 2.7.2 – Um dos maiores Hubs da América – Cidade do Panamá

Por sua localização geográfica estratégica no meio do caminho entre as Américas do Sul e do Norte, e às margens do Caribe o Panamá é um dos mais importantes hubs aéreos do continente.

Figura 14: Aeroporto de Tucumen - Panamá



Fonte: [www. Teamtobati.org](http://www.Teamtobati.org) – Out/2013

No Brasil, há voos diretos saindo de sete cidades: São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte, Brasília, Recife e Manaus. Todos da Copa Airlines, companhia aérea panamenha que opera muitos dos voos que partem do Brasil com destino a países sul-americanos e caribenhos.

O desembarque na cidade do Panamá é realizado no Aeroporto de Tucumen, um dos terminais com maior movimento de passageiros na América Latina. No ano de 2012 cerca de 7 milhões de passageiros passaram pelo local. O Aeroporto de Tucumen fica aproximadamente a 20 km do centro da cidade do Panamá.

Saindo do Aeroporto Internacional de Brasília para o Aeroporto de Tucumen, a viagem leva em torno de 06 horas e 06 minutos, e distância de aproximadamente 4435 km e o fuso horário entre os dois aeroportos é de 02 horas. Os dois Aeroportos são usados pela empresa Copa Airlines, como pontos importantíssimos de Hubs internacionais na América do Sul e América do Norte.

### **2.7.3 Aeroporto de Chicago um dos mais movimentados do mundo.**

O aeroporto internacional de Chicago O'Hare (*Chicago O'Hare International Airport*) é um dos mais movimentados do mundo e representa uma plataforma nacional de transportes aéreos nos Estados Unidos. Este, por sua vez, oferece vários destinos internacionais não só para os países vizinhos, mas também para todos os continentes. Aproximadamente 66.63 milhões de passageiros passaram em 2012, sendo que o aeroporto de Chicago é o segundo maior em tráfego aéreo do mundo perdendo apenas para o aeroporto Internacional Hartsfield, em Atlanta, também nos Estados Unidos.

Figura 15: Aeroporto O'Hare de Chicago



Fonte: [www.rodei.com.br](http://www.rodei.com.br) – Out/2013.

Está localizado a 27 km do centro de Chicago, e usa um trem gratuito que conecta todos os terminais do aeroporto. Os passageiros podem chegar até o centro de Chicago através de trens, ônibus e táxis. Há um trem que transporta os passageiros para o centro e linhas que se distribuem para cidades vizinhas, sendo que a viagem de trem até o centro de Chicago leva em média 45 minutos.

O Aeroporto Internacional O'Hare de Chicago (ORD) foi estabelecido como um hub da American em 1982. A American Airlines e a American Eagle operam no Terminal 3 do aeroporto de Chicago e oferecem mais de 500 voos diários para destinos como Canadá, México, Caribe, Europa, Índia, Japão e China.

Juntas a American Airlines e a American Eagle, atendem mais de 120 destinos a partir de Chicago. Em 2012 as duas empresas juntas transportaram mais de 11 milhões de passageiros através de seu Hub que representa aproximadamente 27% de todo o tráfego do Aeroporto Internacional O'Hare de Chicago.

Os Hubs de aeroportos são necessários para que as empresas possam controlar seus gastos com combustíveis e custos com pessoal, e com isso equilibrar suas contas e ações em outros países. É necessário também para que possa dar maior mobilidade aos passageiros que podem usar o tempo de conexão para compras e lazer nos grandes aeroportos do mundo.

O desafio para o aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, é de tentar oferecer os mesmos benefícios e facilidades dos grandes aeroportos do mundo, unindo custo e tempo de viagem, com opções de lazer, compras, negócios e entretenimento. Investimentos tornam-se necessários para que o Brasil, e principalmente Brasília, possa ter retorno dessas grandes viagens e que o aeroporto possa não somente dar conta do fluxo de passageiros em 2014 e 2016, mas traçar ações que sejam fonte de retorno financeiro para Brasília, e na geração de empregos e renda também para as regiões administrativas de nossa capital (REVISTA AEROMAGAZINE, OUT/2013).

### **CAPITULO 3: LIMITES E POSSIBILIDADES DO AEROPORTO JK EM RELAÇÃO AO DESENVOLVIMENTO REGIONAL.**

Planejamento é uma ideia que está presente no cotidiano de muitas pessoas, grupos e instituições de natureza diversas. Nesse contexto, variadas são as concepções que se tem da ideia de planejamento.

A realização de ações na vida moderna requer em grau cada vez mais elevado que estas sejam produto de um planejamento detalhado, sobre pena de não se alcançar os objetivos pretendidos.

Presente em inúmeras abordagens da vida, o planejamento é considerado por muitos como um recurso técnico. Embora desenvolvido por métodos e concepções

variadas, tem-se no final aquela ideia de planejamento como algo puramente técnico.

Entretanto, precisamos ter em mente que planejar trás consigo também um pouco de subjetividade.

Dunham (1997) nos diz que planejamento é antes de tudo um estado de espírito, mas não um estado de espírito contemplativo, pois se assim o fosse ele seria unicamente uma técnica. Para o autor planejar requer um estado de espírito ativo.

O próprio Dunham (1997, p. 2) nos diz:

Planejar é uma reflexão que precede e comanda uma ação, uma forma de mediação entre o conhecimento e a ação, entre a ação e o conhecimento.

Assim diversos fatores podem influenciar a forma de planejar. Com certeza o conhecimento do planejador e suas crenças e valores são essenciais ao sucesso de um planejamento.

É crucial a sua relação com a verdade, com o seu conhecimento sobre a situação e o que deseja alcançar, quais são os problemas envolvidos e como eles se explicam e se existe ou não interesse em resolvê-los.

A definição de planejamento apresentada por Dunham nos passa á ideia de que este é um processo eminentemente político, onde sua execução imprescinde da superação de interesses conflitantes, procurando identificar as forças e os atores concorrentes e seus objetivos, as barreiras e alianças existentes e como aproveitá-las e os cenários que se apresentam.

O planejador necessita ter uma exata compreensão do que seja planejar, para á partir daí pensar em uma técnica, um método que lhe possibilite articular numa totalidade a sua reflexão sobre as questões envolvidas no processo.

### **3.1 – Limites e Possibilidades do transporte e urbanismo**

No tocante à organização e reprodução do espaço urbano, o planejamento de transporte é um fator de grande peso, visto que a partir de aplicações técnicas visando ampliar a rede de transportes coletivos ou de massa, são criadas certas expectativas locais de ganhos econômicos (redução dos custos de transporte para o sistema de produção e para a reprodução da população urbana) em função de aumentos nos níveis de acessibilidade no espaço intra urbano (NIGRIELLO, 2006).

O planejamento de transporte torna-se assim um poderoso meio de intervenção no espaço urbano, através do seu poder de induzir transformações de uso e ocupação do solo urbano.

Nigriello (2006) afirma que a acessibilidade deve ser distribuída de forma que a força de trabalho tenha mais contato com as áreas centrais, acarretando assim grandes investimentos públicos para garantir que não haja perda de custo e tempo de locomoção e a reorganização da segurança, conforto e eficiência em seus deslocamentos.

O desenvolvimento do turismo de massa, a intensificação de fluxos turísticos e a turistificação de muitos “lugares” (CESAR, 2011, p.23) se deve, pelo menos em parte, ao aperfeiçoamento nos sistemas de transporte, especialmente o modal aéreo, ocorridas no século XX e que determinam quase sempre a qualidade a ser apresentada a seus usuários.

Brasília precisa investir em transporte público de qualidade, com preços acessíveis a toda população e que possa suprimir as distâncias, que pela própria estrutura da cidade, ou seja, o seu urbanismo, tenha condições de melhorar o fluxo no centro e regiões administrativas.

Figura 16: Rodoviária de Brasília



Fonte: Blog Rede integrada de transporte coletivo – Nov/13

O Urbanismo de Brasília, a forma como a cidade foi pensada faz com que as distâncias entre o centro da cidade e as regiões administrativas, criem uma cultura do carro. Devido as grandes distâncias Brasília precisa perseguir o ideal de construir um sistema de transporte moderno, e que diminua consequentemente essas distâncias.

Uma questão importante aparece aqui, ou seja, a maneira de relacionar um sistema de transporte e certas estruturas socioeconômicas (uso do solo) com o amplo processo que é a reprodução do espaço.

Castells (1983, p. 152) nos fornece alguma luz nesse sentido dizendo:

O espaço é um produto material em relação a outros objetos materiais, entre eles os homens, que contraem determinadas relações sociais que dão ao espaço uma forma, uma função, um significado social.

Vemos que Dunham (1997), nos mostra o quanto o planejamento é fundamental em um sistema de transportes e no melhoramento para o bem comum, para o social, enquanto que Nigriello (2006) mostra-nos, que o planejamento voltado para esse mesmo sistema de transportes ocasiona melhoramento econômico, e por conseguinte a reestruturação de toda a população beneficiada.

Diante de todas essas referências acadêmicas chegamos as seguintes conclusões:

- Nenhum planejamento foi feito para que a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 acontecessem no Brasil;
- Nosso sistema de transportes é sucateado;
- Conforme Nigriello (2006), não pode se ter retorno econômico com um transporte de baixa qualidade;
- O turismo não pode desenvolver-se sem condições de transporte, urbanismo, hotelaria, serviços diversos como: restaurantes, vias de acesso bem sinalizadas, geração de novos postos de trabalho, etc.

Para Creighton Hamburg (1971) o planejamento de transporte estratégico para áreas urbanas é definido como o processo de determinação de um nível de investimento em transporte de longo prazo, recomendando a divisão de investimentos entre modalidades de viagens principais (isto é, entre vias expressas, arteriais e transporte de massa), a localização de corredores para vias expressas e facilidades de transporte rápido de massa e a sequência geral de maturação dos investimentos.

A acessibilidade a cada local no interior da cidade é o valor econômico de maior relevância na estruturação de um sistema de transporte. A partir de ações concebidas em outros setores das políticas públicas é que se pode avaliar as alternativas de investimentos em transporte urbano, marcando assim a relação dos transportes com a organização e reprodução do espaço urbano.

Percebe-se, por tanto, que o desenvolvimento deriva de uma constante metamorfose que traz para o momento atual o resultado de processos históricos, oriundos das relações estabelecidas pelo homem com os espaços vivenciados, que conduzem a ações e contornos sobre o mesmo. Nesse sentido, Schneider destaca que:

O estudo do desenvolvimento leva a análise dos processos de natureza social, que ocorrem por intermédio das relações e interações entre grupos humanos que vão mudando a natureza, moldando o espaço e os territórios em que vivem, adaptando e melhorando os meios de produção que utilizam, bem como transformando sua cultura e seus valores. (SCHNEIDER, 2007: 04).

Não podemos analisar o desenvolvimento dos processos de crescimento e investimento em transporte se não temos um planejamento para tal. Os limites e possibilidades de crescimento de uma região, do Distrito Federal são na sua realidade maquiados para que se tenha a ilusão de que temos crescimento. O que temos em nossa cidade é um inchaço da população e pouca estrutura social.

Brasília hoje tem possibilidades no crescimento de transporte, urbanismo, políticas social, imobiliário, ente outros, mas precisa de planejamento, como assevera Dunham (1997).

Os investimentos públicos só ocorrerão, a partir do momento em que houver planejamento e ação dos governantes, para que haja conforto para a população e políticas públicas voltadas para essas áreas, como bem assevera Nigriello (2006).

O estudo deste desenvolvimento só será possível de forma imparcial quando a análise desses processos ocorrer pelo melhoramento da cultura de amadurecimento e do planejamento de ações públicas como assim deixa claro Schneider (2007).

Figura 17: Ônibus lotado em Brasília.



Fonte: Blog Rede integrada de transporte coletivo.- Nov/13

A copa do mundo em 2014 e as Olimpíadas em 2016 são apenas, o querer de alguns poucos, somado com a falta de planejamento, falta de ações sociais adequadas, e um descaso com as políticas públicas e o bem estar da população, que sofre grandemente com a falta de transporte, urbanismo, saúde e crescimento desordenado em Brasília.

### **3.2 – Limites e Possibilidades no Turismo.**

De acordo com Schaffer (1999) a leitura em Geografia surge como o caminho para buscar, selecionar, organizar e interpretar a informação, que é expressão de um momento do lugar, região, destino, circuito ou simplesmente da vida. A escolha dessa temática permitirá refletir sobre a questão regional e de base local da atividade turística, apresentando outros contextos que interferem no campo da discussão geográfica e áreas afins. No entanto, ao estudar esse segmento observa-se:

[...] ser uma atividade ambivalente que tanto pode gerar riquezas, valorizar espaços, promover novas relações entre os povos e culturas como, simultaneamente, tornar-se predador cultural, degradador ecológico e explorador econômico. O turismo, então, é uma atividade de faces antagônicas, apresentando vantagens e desvantagens socioambientais. (QUEIROZ, 2006, p.80).

Essa citação faz apontamentos mostrando a dificuldade de trabalhar academicamente esse setor econômico, pois esse produz formas de organização espacial essencialmente humana, o que poderá não vislumbrar a execução e planejamento de uma atividade diferenciada e fortalecida pela ótica da preservação e conservação de recursos naturais e culturais.

Cabe, em decorrência dessa consideração, a necessidade de refletir sobre a concepção de contemporaneidade da espacialização turística, bem como seus usos, apropriações e contemplações com base local e regional.

Cruz (2003) ainda destaca que todo lugar em que houver a presença do turista pode ser considerado um espaço apropriado pela prática social do turismo. Então, o que vai diferenciar as regiões turísticas de outras espacialidades, inclusive aquelas consideradas potencialmente turísticas, é a presença do visitante e não, simplesmente, a existência de infraestruturas típicas de uso turístico, porém não é possível desconsiderar a sua existência na análise de uma região, lugar, área ou espaço turístico.

Neste contexto, é relevante lembrar que os turistas presentes nos lugares turísticos, podem, em outros períodos, alterar seus hábitos, comportamentos e preferências, que em verdade são rebatimentos “das rápidas mudanças da sociedade e da evolução tecnológica e científica” (CUNHA, 2001, p. 387).

Desse modo, não se pode correr o risco de cair no excessivo mercantilismo de conceber todos os lugares da região como turísticos, ainda mais identificando que os turistas não se farão presentes de imediato por todos esses locais.

Para Cruz (2003), o turismo não apenas se apropria de rodovias preexistentes ao seu aparecimento em dado território, mas também cria seus espaços de deslocamento.

A partir daí, é necessário compreender se os turistas estão chegando à região em função de seus atrativos ou apenas circulando por suas vias em busca de outras regiões turísticas, pois esse visitante em mobilidade ou que utiliza os meios de hospedagens e alimentação por algumas horas, também pode se inserir no planejamento dos destinos turísticos elencados na região, por meio da comercialização da produção local (SANTOS, 2010).

É nesta fase também que a discussão fica centrada nas dimensões regionais de deslocamento que:

[...] deverão ser suficientemente pequenos, para permitir a coordenação de certo número de operações locais, formando um conjunto relativamente complexo e suficientemente pequenas, para permitir a coordenação direta e um controle eficaz das operações que nela são desenvolvidas (SOUZA, 1976, p.108).

Seu tamanho, portanto, dependerá de uma série de fatores como densidade demográfica, maior ou menor homogeneidade no espaço regional, amplitude da polarização urbana, possibilidades de articulação administrativa e técnica.

No entanto, para Bourdin (2001, p.67), “a localização se realiza não conforme uma simples lógica de proximidade, mas combinando um conjunto de escolhas e de meios de mobilidade”.

No planejamento de uma região turística, é preciso considerar as vias de mobilidade dos visitantes como caminhos que unem pontos turísticos diversos e semelhantes.

Sendo assim, as dimensões espaciais e limítrofes são fundamentais na operacionalidade das “Regiões Turísticas”. Fortalecendo a importância da proximidade, SEABRA (2007) afirma que grupos de municípios com potencial e potencialmente turísticos, em áreas próximas, reduzem os custos dos investimentos em infraestruturas e serviços.

Figura 18: Salto do Itiquira.



Fonte: dfgoiias.blogspot.com – Nov/13

Brasília nesse sentido tem monumentos, arquitetura e regiões no entorno que são interessantes para o turismo, mas é pouco explorado por não ter transporte e vias de acesso a esses locais e um ministério e secretaria de turismo pouco comprometido em transformar a cidade em uma ótima opção de renda e divulgação mundial.

Nosso turismo não é divulgado, é apenas “empurrado”, ou impulsionado por alguns poucos que vivem do turismo em Brasília. Esse fato é relevante por que:

- Não temos pessoas capacitadas para mostrar as belezas de nossa cidade;
- Não temos tradição em organizar eventos, seminários com foco também no turismo;
- Os locais que podem ser acessados através da nossa cidade como: Pirenópolis, cachoeira do girassol, poço azul, Salto do Corumbá, Salto do Itiquira, Indaiá e outros mais, tem acesso difícil, pouca urbanização, nenhuma estrutura e nenhum transporte, para divulgarmos essas áreas.
- Não existe interesse em melhorar as políticas públicas para que haja uma melhor exploração dessas belezas em nossa cidade e cidades vizinhas.

Os diversos lugares que formam um leque de destinos em regiões turísticas assim concebidas encurtam as distâncias e possibilitam maior mobilidade e entretenimento ao visitante. Aumentando o número de lugares visitados, o turista tem mais oportunidades para conhecer atrativos diversos e se relacionar com hábitos, mitos, ritos e festejos de diferentes comunidades.

Por não ter acesso a esses locais e pela forma que é conduzido o turismo em Brasília, temos grande possibilidade para crescermos nessa área, mas estamos limitados devido à falta de investimento e políticas públicas de desenvolvimento do setor.

A atividade turística surge então da convergência de diversos fatores e se transforma em práticas sociais diretamente relacionadas ao movimento e ao deslocamento espacial de pessoas, informações e serviços, como meio de comunicação e como elo de interação entre os povos, tornando-se evidente e necessário sua abordagem também no contexto social.

A região turística de Brasília engloba diferentes destinações ao redor do Distrito Federal em um raio de cerca de 200 km de distância. Barreira e Teixeira (2004, p.100) destacam que a microrregião do Entorno do Distrito Federal dispõe de “rico potencial de recursos naturais, patrimônio histórico, artístico e cultural para exploração turística” e que a construção de Brasília define um novo momento para os municípios que compõe o seu entorno. Estes municípios passam por um processo de crescimento populacional, aliado obviamente, a um relativo dinamismo em suas atividades econômicas, redundando em alterações substanciais na estrutura especial da microrregião do entorno.

Barreira e Teixeira (2004, p. 96 e 97) destacam que o crescimento não se traduz numa reestruturação equilibrada do território usado, pelo contrário, está acarretando profundos problemas sociais, tais como: violência, pobreza, má distribuição de renda, desemprego, segregação socioespacial, entre outros.

As iniciativas de políticas públicas devem levar em conta as especificidades da formação territorial da região requerendo ações conjuntas entre projetos e as diretrizes nacionais e regionais de desenvolvimento do turismo.

Apesar de contarem com poucas ações em conjunto, os municípios goianos e o Distrito Federal tem visões individualizadas do turismo.

Alguns municípios já conseguiram certo êxito na disputa por mercados e fluxos turísticos, outros seguem o mesmo caminho, mas nem todos alcançam o mesmo nível de desenvolvimento.

O desenvolvimento do turismo em escala local e regional se expressa no posicionamento do setor entre as principais atividades econômicas, geradoras de emprego, renda e arrecadação, integrando os municípios em rede com ramificações nacionais e internacionais.

### **3.3 – Limites e Possibilidades da Saúde.**

As políticas públicas voltadas para a saúde, embora bem idealizadas, não são colocadas em prática, fato que gera a desorganização e a escassez ou ausência de investimentos adequados. Desta forma, permanecem as lacunas que tornam precárias o estado da saúde brasileira e dificultam o atendimento de melhor qualidade aos cidadãos que necessitam da infraestrutura pública.

O percentual relativo ao PIB destinado à saúde não tem acompanhado os gastos públicos per capita e quando faz, não é realizado com qualidade e eficiência. De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2012), o Brasil investiu 3,7% do PIB em 2010, crescimento de apenas 1,27% nos últimos 10 anos, enquanto os países desenvolvidos investiram em torno de 7%.

Se for realizada uma comparação a partir de valores per capita, observa-se uma grande distância entre o Brasil e outros países. Os gastos da Espanha, como exemplo, foram de: US\$ 1.602 (2005), US\$ 1.757 (2006), US\$ 1.917 (2007), US\$ 2.049 (2008) e US\$ 2.258 (2009), registrando valores superiores de reajuste em relação ao Brasil.

De acordo com Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos - DIEESE (2012) a Copa do Mundo em países desenvolvidos, como exemplo os Estados Unidos, em 1994, não necessitou de grandes investimentos em infraestrutura, uma vez que o país já possuía a estrutura necessária para um evento de tal porte. O contrário acontece para países em desenvolvimento, sem infraestrutura consolidada, ou ainda com o Brasil, que dispõe de uma saúde caótica, ruim e de baixa qualidade.

Brasília está inserida nesse contexto, não temos hospitais nem muito menos leitos suficientes para atendimento de nossa população. Se formos pensar na saúde dos turistas na copa de 2014 e Olimpíadas de 2016, veremos que a nossa estrutura é insignificante se comparada a outros países que já sediaram grandes eventos.

Apesar dos investimentos, de acordo com pesquisa realizada pela Confederação Nacional das Indústrias - CNI (2012), 61% da população brasileira consideram o serviço público de saúde do país péssimo ou ruim; 54% consideram o serviço público de saúde de sua cidade péssimo e ruim, 85% dos entrevistados não perceberam avanços no sistema público de saúde do país nos últimos três anos.

Figura 19: Hospital de Ceilândia



Fonte: Jornal Coletivo – Nov/13

Conforme pesquisa da CNI (2012), a saúde das cidades, esta balizada sempre em péssimo e ruim, e é assim que Brasília deseja receber os turistas para a Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016, nenhum investimento é feito nessa área,

vemos que a saúde é caótica até mesmo para a população, imaginemos então para os que irão nos visitar nos anos que se seguem. O governo do Distrito Federal vive apenas de propaganda e uma péssima gestão dos recursos para saúde em nossa cidade.

Não existe nenhum planejamento para o aumento de leitos e de novos hospitais, a saúde cada dia que passa se torna mais sucateada e refém dos que acham que Copa do Mundo e Olimpíadas é investimento para nossa cidade e país.

### **3.4 – Limites e Possibilidades do Setor Imobiliário.**

As cidades brasileiras são a manifestação espacial de uma sociedade desigual e excludente. Procuramos entender o alcance da ação governamental, na transformação de áreas urbanas no Brasil a partir dos instrumentos previstos no Estatuto da cidade, fundamentados na experiência do Programa de Reabilitação das cidades: Ação Centro, e voltados para a redução de desigualdades.

Embora entendamos que o Estatuto da cidade tenha representado um avanço real e apresenta um extenso rol de novos instrumentos é preciso sempre verificar o que é essencial utilizar em cada caso a ser enfrentado. É importante legitimar a aplicação desses instrumentos, priorizando a questão habitacional a redistribuição de renda e a inclusão social.

De maneira geral a recuperação dos centros urbanos é tratada através de grandes projetos pontuais que aparentemente se contrapõem aos Planos Urbanos.

O enquadramento institucional dos Planos Diretores é necessário para garantir continuidade e definir prioridades, principalmente nas cidades brasileiras.

Projetos urbanos devem se tornar decorrência do planejamento das cidades. Nossas cidades se ressentem de velhos e novos problemas. A questão habitacional ainda constitui um problema central, além do desemprego e violência.

Aragão, Yamashita e Gularte (2013) dizem que a Engenharia Territorial é o método utilizado para a construção de tal programa que visa apresentar uma abordagem prática que não substitui o planejamento territorial, mas faz uma ligação entre o nível estratégico e a execução imediata das políticas públicas.

Hoje o Brasil é essencialmente urbano, mais de 80% dos habitantes vivem nas cidades. O processo de urbanização brasileiro, desigual e incompleto reproduz a exclusão através da regulação urbanística. A regulação voltada para as classes de mais alta renda, não enxerga a pobreza existente na cidade real.

Segundo Silva (2010) as operações urbanas devem ser entendidas como toda a atuação urbanística que envolve alteração da realidade urbana com o objetivo de obter nova configuração da área.

Conhecendo esse conceito, Macedo (2007) aponta três pilares fundamentais das operações urbanas: (i) atuação urbanística; (ii) alteração da realidade urbana; (iii) nova configuração da área.

Para entender o primeiro pilar é importante observar que, segundo Silva (2010), o urbanismo tem, dentre outras, uma função pública que fornece ao direito urbanístico sua característica de instrumento urbanístico normativo pelo qual o poder público atua no meio social e no meio privado, para ordenar a realidade urbanística.

Nesse sentido, o poder público possui a prerrogativa de editar normas, tanto para o meio social, quanto para o meio privado, de tal forma que se adeque o ordenamento urbanístico ao interesse coletivo.

O segundo pilar que, de acordo com Macedo (2007), estrutura as operações urbanas trata da alteração da realidade urbana. Segundo a mesma autora, trata-se de um processo de transformação de áreas que estejam: degradadas, marcadas pelo abandono, pobreza, desorganização e poluição, com intuito de reformular essas áreas para que as mesmas se tornem ambientes saudáveis e planejados. Essas

reformulações, segundo Silva (2010), podem ser de duas espécies: (i) devido à ocorrência histórica e; (ii) devido à urbanificação de uma área.

O terceiro Pilar diz respeito à nova configuração das áreas urbanas e Brasília tem várias áreas que poderiam ser usadas como forma de aumentar as habitações para a população de Brasília, por ter várias áreas desocupadas, mas a falta de políticas relacionadas com esse objetivo faz com que essas áreas sejam alvo de *grileiros*, pessoas que invadem essas áreas, particionam e vendem para outras pessoas que estarão invadindo o território. Essas ocupações acontecem sem nenhuma estrutura, tanto de urbanismo, transporte, saneamento básico, etc.

Figura 20: Cidade de Águas Claras.



Fonte: [www.defendabrasilia.com.br](http://www.defendabrasilia.com.br) – Nov/13.

Isso impede que tenhamos cidades planejadas, com o mínimo de saneamento básico e estruturação. É por isso que nosso solo começa a ficar poluído, trazendo problemas para o lençol freático e ocasionando vários problemas ambientais.

Brasília não tem uma política definida para a habitação, e por isso algumas soluções privadas começam a acontecer e a ocupar o espaço de forma contraditória e ilegal.

O desafio de nossa cidade é conseguir frear esses disparates e começar a trabalhar com políticas definidas de habitação e imobiliária.

Quando confrontamos com os grandes eventos que irão acontecer, vemos que não temos hotéis suficientes para os visitantes e alguns paliativos tentam trazer solução para o caos.

Figura 21: Estatística de hotéis nas cidades sede da copa.



Fonte: [www.casasparacopa.blogspot.com](http://www.casasparacopa.blogspot.com)

Segundo a Secretaria de Desenvolvimento econômico do Distrito Federal, Brasília, por estar inserida nos grandes eventos em 2014 (Copa do Mundo) e 2016 (Olimpíadas), terá um retorno favorável em sua questão econômica e para a região.

O Governo do Distrito Federal licitou uma extensa área na quadra 901 Norte para construção de hotéis em decorrência da Copa de 2014. Estimativas indicam que a expansão do Setor Hoteleiro Norte movimentará cerca de R\$ 4 bilhões em obras. Somente o terreno, valeria hoje entre R\$ 700 milhões e R\$ 800 milhões.

Para receber os visitantes, estima-se que a capital federal precise de pelo menos mais 8 mil leitos de hospedagem. A nova área diminuiria esse total em 3,5 mil.

Brasília possui em torno de 75 hotéis, e 20 mil leitos disponíveis. O parque hoteleiro convive com o dilema de excesso de demanda entre terça e quinta-feira quando o Congresso Nacional está em pleno funcionamento e ociosidade entre sexta e segunda (CNI, 2012).

Esse cenário faz que a taxa média de ocupação dos hotéis em Brasília gire em torno de 58%, abaixo da média nacional, de 65%. Com o projeto da quadra 901 Norte, o GDF espera reter o turista por mais tempo na capital federal.

Mas essa ação apenas privilegia a classe média e classe alta de nossa cidade e que irão se beneficiar das obras destinadas para hotéis e apartamentos.

Uma política imobiliária pensada para toda a população se faz necessária para que possa surtir os efeitos necessários na vida da população de Brasília.

### **3.5 – Limites e possibilidades do meio ambiente.**

A preocupação com a educação para o meio ambiente aponta para a possibilidade de propor mudanças sociopolíticas que não comprometam os sistemas ecológicos e sociais que dão suporte às comunidades.

A educação ambiental, nesse sentido, constitui um componente importante para a aquisição da cidadania, uma vez que se relaciona com o modo de conceber a relação ser humano/natureza, e a sua dimensão cotidiana leva-nos a encará-la como um conjunto de práticas que conseqüentemente potencializam a busca da sustentabilidade ecológica e da equidade social.

É preciso que a atual sociedade esteja mobilizada para assumir um papel mais participativo, que seja capaz de questionar, de forma concreta, a falta de iniciativa do governo na implementação de políticas referentes à sustentabilidade e desenvolvimento, em um contexto de crescente dificuldade na promoção da inclusão social.

Figura 22: Obras no balão do Aeroporto JK



Fonte: [www.copadomundo.uol.com.br](http://www.copadomundo.uol.com.br) – Nov/13

Nessa direção, a responsabilidade ambiental está atrelada à cidadania, onde ambas constituem temáticas propícias para o debate, para a reflexão e para a tomada de consciência, a fim de podermos agir em direção ao enfrentamento dos problemas socioambientais.

O exercício da cidadania representa a possibilidade de abertura de espaços para implementação de alternativas diversas de democracia participativa, pois oferece garantia de acesso à informação e a consolidação de diferentes espaços e momentos que propiciem a participação plural.

Segundo Correa (1999), a cidadania enquanto vivência dos direitos humanos é uma conquista da burguesia: direitos de cidadania são os direitos humanos, que passam a constituir-se em conquista da própria humanidade. A cidadania, pois, significa a realização democrática de uma sociedade, compartilhada por todos os

indivíduos ao ponto de garantir a todos o acesso ao espaço público e condições de sobrevivência digna, tendo como valor-fonte a plenitude da vida. Isso exige organização e articulação política da população voltada para a superação da exclusão existente.

Segundo Tristão (2004), a crise ambiental emerge como um problema social que atinge as universidades, os sistemas de conhecimento, a formação de profissionais e a crescente necessidade de a educação adaptar-se a um novo perfil de desenvolvimento, cuja base transita entre a economia, a ecologia e a justiça social na busca de sociedades onde caibam realmente todos. Então, o grande desafio é a ruptura com uma racionalidade formal e instrumental fundada no aspecto econômico.

O motivo pelo qual se fala tanto em cidadania ambiental/eco cidadania deve-se ao tamanho da crise socioambiental que atinge o planeta. Indiscutivelmente, a crise ambiental da modernidade inscreve-se juntamente com o elenco de questões fundamentais que serão enfrentadas pela humanidade, pois, pela primeira vez, ela percebeu que os recursos naturais são finitos e que seu uso incorreto pode representar o fim de sua própria existência. (WALDMAN, 1992).

Ao contrário do que ocorria no passado, quando as crises ambientais eram geralmente sucedidas pela revitalização do entorno natural circundante, a crise atual, não apresenta recuperação alguma após o esgotamento dos ciclos biológicos do ecossistema.

Diante de tantos desastres ecológicos, não nos esqueçamos de abordar o caráter predatório provocado pelo processo industrial, o papel do capitalismo tecnológico e seu impacto no meio natural.

Explorando as riquezas da Terra, a forma capitalista de produzir afeta diretamente o meio ambiente, provocando impactos negativos irreversíveis ou de difícil recuperação.

Hoje, os riscos produzidos se expandem em quase todas as dimensões da vida humana, obrigando-nos a rever a forma como agimos sobre o meio natural e também as relações sociais.

Estamos sendo obrigados a questionar os hábitos de consumo e as formas de produção material. Muitas vezes, a consciência dos riscos provocados pelas novas tecnologias no ambiente é alarmista, mas ninguém pode negar a gravidade da situação. (BERNARDES; FERREIRA, 2003).

Diante dessas indagações vemos as condições que o governo de Brasília trata o nosso meio ambiente, impulsionado em construir um espaço que possa beneficiar os visitantes em Brasília para a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016, o governo degrada toda a área do balão do aeroporto, com o intuito de melhorar o acesso ao centro de Brasília, mas esquece das consequências ambientais que degradam nossa cidade.

Apenas foi pensado no meio de aumentar as vias de acesso ao aeroporto, mas não foi pensado o que fazer com árvores cinquentenárias, que por muito tempo embelezam e trazem saúde para nossa cidade.

A exploração econômica se torna mais forte que nossa consciência ambiental, a partir do momento em que priorizamos o econômico em detrimento de alguns poucos, ou ainda, daqueles que só verão essa estrutura nos anos que se seguem, e depois, talvez, nunca mais. As obras que se seguem para a Copa de mundo e Olimpíadas são o verdadeiro retrospecto de que as obras do aeroporto são mais necessárias ou mais importantes do que uma cidade que preza pelo meio ambiente.

A população não se fez ouvida, pouco menos consultada, o que acontece hoje em nossa cidade, seja na construção do aeroporto, seja nas vias de ligação das cidades satélites ao plano piloto, como na EPTG – Estrada Parque Taguatinga, e outras áreas mais, é o descaso com o meio ambiente de Brasília.

A possibilidade necessária é uma política que priorize o meio ambiente em nossa cidade e o limite é que essa não seja a postura de alguns poucos ou de interesses locais, mas seja a voz da população e uma política socioambiental de restauração dessas áreas destruídas.

### **3.6 – Limites e possibilidades econômicas e financeiras**

A palavra “economia” tem sua origem nas palavras gregas “oikos” (fortuna, riqueza, propriedade) e “nomos” (regra, lei, administração), ou seja, envolve a administração, ou forma de exercício, de atividades relacionadas à riqueza, ou seja, à produção e distribuição de bens e serviços necessários aos diversos aspectos da vida humana em sociedade.

A Economia é a ciência social que estuda como o indivíduo e a sociedade decidem (escolhem) empregar recursos produtivos escassos na produção de bens e serviços, de modo a distribuí-los entre as várias pessoas e grupos da sociedade, a fim de satisfazer as necessidades humanas. (Vasconcellos e Garcia, 2004).

Quando são tomadas decisões em torno da coletividade usa-se o que é chamado de “Economia Positiva”, que é o estudo não de como as coisas estão, e sim de como devem ser. Pensado nesse conceito, façamos um paralelo com as condições econômicas de Brasília e do entorno, ou seja, suas regiões administrativas.

O centro de Brasília é desenvolvido e tem uma economia ampla e de boa qualidade, comparado com outras cidades vemos que a atividade econômica é grande, mas muitas regiões administrativas também se destacam pelo comércio, como é o caso de Ceilândia e Taguatinga, com seu comércio local.

Mas o que vemos é que o acúmulo de riquezas, urbanismo, políticas socioeconômicas estão voltadas exclusivamente para o centro da cidade, ou seja, para o Plano Piloto.

A carga tributária é desigual quando comparado com o produzido ou com a prática do comércio nessas regiões. As regiões administrativas tem seu comércio local, mas é antagônico dizer que há incentivo para a atividade comercial e econômica quando não há incentivo para o pequeno comerciante, em detrimento daqueles que já estão estabelecidos no centro da cidade.

Em princípio, as análises da Economia positiva devem pautar-se pela objetividade científica; elaboram-se teorias e modelos explicativos, a partir de certos pressupostos, e esses modelos e teorias são submetidos à validação empírica, pelo confronto de suas conclusões com a realidade concreta — por meio da coleta e análise de dados estatísticos, por exemplo.

Quando confrontamos a carga tributária, não avaliando o potencial de produção, penalizamos aqueles que mais produzem em detrimento dos que pouco o fazem.

Brasília precisa objetivar seu comércio, aperfeiçoar o comércio local, para com isso ter retorno financeiro e econômico para a cidade, transformando esses fatores em recursos locais para o próprio crescimento da produção local e depois da produção regional, criando com isso um efeito cascata no incentivo comercial de nossa região. O aeroporto só será um gerador de riquezas e dividendos em nossa cidade quando tiver essa característica, em colaborar com o desenvolvimento de toda região e não só local.

Figura 23: Avenida Comercial de Taguatinga



Fonte: [www.correiobraziliense.com.br](http://www.correiobraziliense.com.br) – Nov/13.

Caso isso não aconteça estaremos trabalhando apenas aspectos locais, e deixando de lado o desenvolvimento regional que é o objetivo do crescimento em uma cidade socioeconômica.

### **3.7 – Limites e possibilidades tecnológicos e de pesquisa.**

Desde a Revolução Industrial, ocorrida na Inglaterra no século XVIII até os dias atuais, o mundo já passou por mais duas revoluções industriais. Em cada uma delas, as relações de produção são modificadas de forma a atender aos interesses dos agentes econômicos de cada momento.

No momento atual, em que as nações mais desenvolvidas industrialmente já passaram pela Terceira Revolução Industrial, novos espaços de produção têm sido pensados e materializados no espaço geográfico.

A economia, ao se mundializar e se globalizar, produz esses novos espaços de produção, ligados entre si por redes em escala planetária, acirrando a concorrência entre lugares (BENKO, 2002, p. 223).

A competição entre estes espaços aumenta significativamente. Portanto, cada espaço entra no jogo competitivo da economia procurando e criando estratégias tecnológicas e científicas de desenvolvimento que o qualifiquem a ser o espaço escolhido para desenvolvimento do setor produtivo.

Uma dessas estratégias é o desenvolvimento regional baseado na exploração de recursos tecnológicos, universitários e de pesquisa com a consequente implantação de tecnopolos.

Esses espaços, por conta dos intensos processos de globalização, observados no mundo contemporâneo, têm sido interligados. As revoluções nos transportes e nas telecomunicações corroboram estes processos.

É a compressão do tempo-espaço. Espaços mais dinâmicos são produzidos, dando ao mundo um aspecto fragmentado, formado por espaços da globalização.

Diante desse quadro, cada vez mais se acirra a competitividade entre estes espaços e os mesmos buscam alternativas de inserção no âmago do capitalismo, em sua fase atual. Uma dessas alternativas é o planejamento do desenvolvimento de determinadas regiões tendo em vista a instalação de tecnopolos.

Os tecnopolos originaram-se nos Estados Unidos, quando a Universidade de Stanford, na Califórnia, criou o Silicon Valley. A partir da experiência norte-americana, o fenômeno dos tecnopolos estende-se a outros países de economia capitalista.

Tecnopolo é um termo que aparece regularmente na literatura no final dos anos 1970 do século XX. Laffitte, citado por Benko (2002, p. 154), descreve os tecnopolos como sendo “a reunião, num mesmo lugar, de atividades de alta tecnologia, centros de pesquisa, empresas e universidades, assim como de organismos financeiros que facilitem os contatos pessoais entre esses meios,

produz efeito de sinergia de que podem surgir ideias novas, inovações técnicas, suscitando, portanto, criações de empresas”.

Figura 24: Empresas Incubadas – CDT/UNB.



Fonte: [www.projr.cdt.unb.br](http://www.projr.cdt.unb.br) – Nov/13

Tecnopolo significa, de modo genérico, materialização de arranjos organizacionais de inovação, que pressupõem duas características principais: concentração espacial de instituições de ensino-pesquisa associadas a empresas de base tecnológica e a existência de parcerias entre estas instituições com órgãos da iniciativa pública e privada, visando reunir condições favoráveis à formação de um ambiente inovador, tanto no uso de tecnologia como na inovação do processo de produção. São muitos os exemplos de tecnopolos, dentre esses, podemos citar os parques científicos e tecnológicos, os tecnopolos, as cidades científicas, as incubadoras de empresas, dentre outros.

Brasília por ser uma cidade especificamente pública, ou seja, a maioria das atividades exercidas, são com relação ao funcionalismo público, é limitada para questões de polos tecnológicos. Algumas ações são desenvolvidas por empresas e pela UNB – Universidade de Brasília. Para que haja um crescimento na parte tecnológica e desenvolvimento das regiões administrativas, seria necessário montar polos tecnológicos nessas regiões para que de certa forma, o desenvolvimento não seja apenas voltado para o funcionalismo público.

É necessário que as regiões administrativas sejam aproveitadas para a criação de pequenos polos tecnológicos que darão grande impacto no setor produtivo da cidade, tanto em produção quanto em pesquisa, fazendo assim com que a região tenha outros envolvimento e atividades não somente públicas, mas também no setor privado.

Esse seria um potencial investimento nas regiões administrativas, fazendo com que não só o centro da cidade obtivesse crescimento, mas que também as cidades vizinhas pudessem crescer, e que não ficaríamos voltados tão somente para o funcionalismo público, mas também para o setor privado, trazendo assim incentivos para a produção, para as cidades, melhoria da atividade econômica, geração de empregos, incentivos a criação de novas empresas e melhoria de vida da população local e regional.

## **Considerações finais**

O Aeroporto Juscelino Kubitscheck em Brasília é um dos principais aeroportos do Brasil. Os grandes eventos que irão acontecer em nossa cidade nos anos que se seguem, fazem com que algumas mudanças em nossa cidade sejam necessárias para que haja estrutura para os mesmos. Mas não podemos fechar nossos olhos para ver que o que está sendo feito ainda é muito pouco para uma verdadeira necessidade que acontecerá em breve. Não temos estrutura necessária para receber tantos turistas em nossa cidade.

Faltam hotéis, restaurantes, vias de acesso, transporte adequado, saúde de qualidade, e incentivos para o turismo.

As ações que estão acontecendo são apenas paliativos que já eram necessários há muito tempo em nossa cidade, trazendo para a população certo contentamento momentâneo, mas um grande desconforto nos anos que se seguem.

Não temos estrutura necessária para eventos como os que vão acontecer em nossa cidade, e o governo gasta recursos que deveriam ser aplicados para o bem estar de toda a população há anos atrás.

Espero que essa pesquisa possa ser uma ferramenta que colabora com uma estrutura de grande valor para nossa população, mas que também seja o começo de uma visão crítica e focada nos aspectos que devem ser melhorados para que nossa cidade possa crescer, que não só o aeroporto possa ser esse alavancador, mas todos os pontos aqui contidos, no que diz respeito às políticas públicas de crescimento, urbanismo, econômico, tecnológico, educacional, na saúde.

O crescimento de uma região não deve apenas estar focado no desejo de alguns, mas no anseio e no respeito de toda população que sofre com os apagões políticos de nossa cidade e por uma gestão ruim de nossos recursos.

Que essa pesquisa seja não somente inovadora nessas questões, mas responsável pela mudança das mentes, de todos aqueles que partilham do mesmo ideal, em construir uma cidade para as próximas gerações e não só para a Copa de 2014 e para as Olimpíadas de 2016.

A responsabilidade é de todos e espero que com essa pesquisa possa ter dado a contribuição necessária para essa mudança.

## Referências Bibliográficas

ANAC. **Concessão: aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.** Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/gru-vcp-bsb/>. Acesso em: 21. Set. 2013.

Aragão, J. J. G., Yamashita, Y., Gularte, J. G (2013). **Apostila do Minicurso de Extensão —Introdução à Engenharia Territorial.** Brasília: UFPE e órgão responsável.

Ascher F (2010) **Novos princípios do urbanismo: novos compromissos urbanos: um léxico.** Livros Horizonte, Lisboa.

BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes e TEIXEIRA, Renato Araújo. **O Entorno de Brasília no contexto da efervescência socioespacial goiana.** Goiânia, Boletim Goiano de Geografia, v.24, 2004.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização.** Na aurora do século XXI. São Paulo, Hucitec, 1996.

BERNARDES, J.A. e FERREIRA, F.P.M. Sociedade e Natureza. IN: CUNHA, S.B. e GUERRA, A.J.T. (Org.) **A Questão Ambiental: Diferentes Abordagens.** Rio de Janeiro. Bertrand Brasil. 2003. P. 17-42.

BNDES. Aspectos de Competitividade do setor aéreo. **Informe Infraestrutura, n. 42,** mar 2001.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007-2010: uma viagem de inclusão.** Brasília: MTUR, 2007.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Concessão Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.** Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB/>. Acesso em 21/09/2013.

BURLE. Lauro Lobo. **Transporte aéreo no Brasil: a crise da aviação comercial.** Indic. Econ. FEE, Porto Alegre, v. 31, n. 3, p. 5-18, nov. 2003.

CAMILO PEREIRA, A. P. **Transporte aéreo regional no estado de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Geografia) 263p. Universidade Estadual Paulista/FCT. Presidente Prudente/SP, 2010.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CÉSAR, P. de A. B. **Turismo e desenvolvimento sustentável: Análise dos modelos de planejamento turístico**. Caxias do Sul, EdUCS, 2011.

CGU – CONTROLADORIA GERAL DA UNIÃO, PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Programa de Aceleração do Crescimento Copa do Mundo. 2014. Brasília**.

**Código Brasileiro de Aeronáutica** (CBDA, 1986) acessado no dia 21/09/2013 em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm). “Competitiva do Rio de Janeiro na economia global”. *Revista Território*.

CORREA, D. **A Construção da Cidadania**. Reflexões Histórico-Políticas. Ijuí: Unijuí, 1999.

CREIGHTON HAMBURG, **data Requirements for Metropolitan Transportation Planning, National Cooperative Highway Research Program Report 120**, Highway Research Board, Washington, DC, 1971.

CRUZ, Rita de C. **Políticas de Turismo e Território**. São Paulo: Contexto, 2001.

\_\_\_\_\_. **Introdução à Geografia do Turismo**. São Paulo: Roca, 2003.

CUNHA, L. **Introdução ao Turismo**. Lisboa: Verbo, 2001.

**Decreto nº 7.168 de 05 de maio de 2010** acessado no dia 21/09/2013 em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7168.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7168.htm)

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS - DIEESE. 2012. **Copa do Mundo 2014: algumas**

**considerações sobre a realização do evento no Brasil. Nota Técnica Nº 110.** Disponível em: <<http://www.dieese.org.br/notatecnica/notaTec110Copa.pdf>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

DUNHAM, José Augusto. **Planejamento de Transportes: alguns aspectos metodológicos.** Rio de Janeiro: COPPE/ UFRJ, 1997.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio do Século XXI: o dicionário da língua portuguesa – 3.ed. totalmente revista e ampliada** – Rio de Janeiro – Nova Fronteira.

FONSECA, Karla Closs. **Investimentos Estrangeiros – Regulamentação Internacional e Acordos Bilaterais.** Curitiba: Juruá, 2008.

Holanda, F. R. B. (2003). **Arquitetura e Urbanidade.** Ed. Pró-Editores, São Paulo.

IPEA. **Panorama e Perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no Mundo.** Série eixos do desenvolvimento, n. 54. Brasília: IPEA, 2010. Rio de Janeiro, ano VI, nº 10, pp.9-31.

IPEA – Instituto Pesquisa Econômica. **IPEA avaliou situação do governo na área social.** Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/portal/>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

KUPFER, D. (1998). **Trajetórias de reestruturação da indústria brasileira após a abertura e a estabilização.** Tese de doutorado apresentada ao IE/UFRJ. Mimeo.

Macedo, M. M. (2007). **Operação Urbana Consorciada: uma alternativa para a urbanificação das cidades.** Dissertação de Mestrado em Direito do Estado. Programa de Pós-Graduação em Direito, Faculdade de Direito, Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná.

**Manual de Implementação de Aeroportos da IAC (2012).**

MEDINA, Naná Mininni; SANTOS, Elizabeth. **Educação ambiental** – Uma metodologia participativa de formação. Petrópolis: Vozes, 1999.

MONIÉ, F. (2001). **Logística e transporte, modernização portuária e inserção competitiva do Rio de Janeiro na economia global**. Rio de Janeiro, Laget/UFRJ. Território 10, jan.-jun.

OLIVEIRA. A.V.M. **Estudos dos determinantes de preços das companhias aéreas no mercado doméstico**. Rio de Janeiro: Anac, 2009.

OLIVEIRA, A. V. M., SALGADO, L. H. (2006) **Reforma Regulatória e Bem-Estar no Transporte Aéreo Brasileiro: E Se a Flexibilização dos Anos 1990 Não Tivesse Ocorrido? Documento de Trabalho N. 013** – *Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR)*. São José dos Campos, SP. Disponível em [www.nectar.ita.br](http://www.nectar.ita.br)

PALHARES, Guilherme Lohman. **Transporte Turístico**. 2ª Edição: Aleph, 2005.

PAOLILLO, A. M; REJOWSKI, M. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 2002.

Pesquisa CNI – IBOPE: **Retratos da sociedade brasileira: saúde pública** – (janeiro 2012) – Brasília: CNI, 2012.67.

PORTER, Michael E. **Vantagem competitiva das nações**. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1993.

PORTAL CIDADE ESTRUTURAL – [www.cidadeestrutural.blogspot.com](http://www.cidadeestrutural.blogspot.com). Acesso em 22/10/2013.

QUEIROZ, O. T. M. M. **Atividades Turísticas e Recursos Naturais**. In: \_\_\_\_\_ . **Turismo e Ambiente**: temas emergentes. Campinas: Alínea, 2006.

RESENDE, Marcelo; BOFF, Hugo. **Concentração industrial**. In KUPFER, David;

SALOMON, D. V. **Como fazer uma monografia**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

SANTOS, J. C. V. **Políticas de Regionalização e Criação de Destinos Turísticos entre o Lago de São Simão e a Lagoa Santa no Baixo Paranaíba Goiano**. 367 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

SCHAFFER, N. O. **Ler a Paisagem, o Mapa, o Livro** – Escrever nas Linguagens da Geografia. In: NEVES, I. C. B. (Org.). **Ler e Escrever**: compromisso de todas as áreas. Porto Alegre: UFRGS, 1999. p.84-101.

SCHNEIDER, S. **Tendências e temas dos estudos sobre desenvolvimento rural no Brasil**. 2007.

SEABRA, G. **Turismo Sertanejo**. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2007.

SILVA, Adyr. **Aeroportos e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica; Belo Horizonte: Villa Rica, 1990.

SILVA, Antônio Moreira da – **Brasília & sua História – 50 anos**- Brasília – Cidade Gráfica, 2010.

SOUZA, M. A. A. de. **Regionalização**: tema geográfico e político – o caso paulista. In: Boletim Paulista de Geografia (Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Regional de São Paulo), n. 50, p. 103-133. Mar. 1976.

Silva, J. A. (2010). **Direito Urbanístico Brasileiro**. 6 ed. São Paulo: Malheiros.

TRISTÃO, M. **A educação ambiental na formação de professores: redes de saberes**. São Paulo: Annablume. 2004.

VASCONCELOS, Marco Antonio Sandoval de e GARCIA, Manuel E. **Fundamento de economia**. São Paulo: Ed. Saraiva 2004.

WALDMAN, M. **Ecologia e Lutas Sociais no Brasil**. São Paulo: Contexto, 1992.