

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

“Julio de Mesquita Filho”

Campus Experimental de Ourinhos

GUSTAVO FONTANETTA COSTA

**OS AEROPORTOS COMO VETORES DO
DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS:**

**UM ESTUDO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS –
CAMPINAS/SP**

OURINHOS-SP

Novembro de 2016

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“Julio de Mesquita Filho”
Campus Experimental de Ourinhos

GUSTAVO FONTANETTA COSTA

**OS AEROPORTOS COMO VETORES DO
DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS:
UM ESTUDO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS –
CAMPINAS/SP**

*Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca
examinadora para obtenção do título de Bacharel em
Geografia pela Unesp – Campus Experimental de
Ourinhos.*

Orientador: Prof. Dr. Amir El Hakim de Paula

OURINHOS-SP
Novembro de 2016

Banca examinadora

Prof. Dr. Amir El Hakim de Paula.

Prof. Dr. Marcelo Dornelis Carvalhal

Prof. Dr. Paulo Fernando Cirino Mourão

Ourinhos, 21/12/2016

AGRADECIMENTOS

Deixo aqui registrado os meus sinceros agradecimentos a Deus por me conceder a oportunidade de cursar um ensino superior, por proporcionar saúde, sabedoria, persistência, humildade e firmeza para que nos Seus propósitos eu permanecesse e superasse minhas dificuldades.

Aos meus pais, Vera e Mauro, que sempre me apoiaram a continuar, incentivando-me durante a minha formação. Sou grato pelo amor, pelas orações, esforço financeiro, dedicação, confiança e pelos conselhos constantes que fizeram com que eu continuasse e não desistisse de lutar pelos meus sonhos.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Amir El Hakim de Paula, pois com dedicação e paciência sempre esclareceu minhas dúvidas, despendeu de seu tempo para me guiar na execução deste trabalho. Sou grato também pelo seu entusiasmo durante as aulas e pela amizade. A você, meu profundo carinho, respeito e admiração. Desejo que Deus possa te abençoar ainda mais e te utilizar em outras tantas pesquisas.

A todos os professores que contribuíram para o meu desenvolvimento no período da graduação, em especial ao Prof. Dr. Paulo Fernando Cirino Mourão pelas incríveis aulas de Geopolítica e ao Prof. Dr. Marcelo Dornelis Carvalho pelas aulas de Geografia do Trabalho e População compartilhando seus conhecimentos e experiências.

Sou grato também aos orientadores e grupos de pesquisa que pude participar ao longo dessa jornada, agradeço ao Prof. Dr. Jonas Teixeira Nery por ter participado do seu projeto de extensão Climatologia Vai à Escola, este projeto ampliou meus conhecimentos de Climatologia e nele pude aprender novos meios para ensinar este conteúdo em sala de aula.

Por ter participado do PIBID, agradeço a Profa. Dra. Marcia Cristina de Oliveira Mello, sou grato pelas experiências práticas em sala de aula em conjunto com a Profa. Marilda na escola Josepha Cubas da Silva e também pelas reuniões semanais no Campus, onde podíamos compartilhar as nossas experiências.

Aos colegas e amigos da 10º turma, entre eles Rafael Sanches, Jessica Bassan, Rosivaldo, Cid, Renan Delfino, George e Jivago por todos os momentos, por todos os seminários, provas e o melhor por todos os trabalhos de campo, vou sentir saudades de estar com vocês.

E por fim, à UNESP-Ourinhos, todos os professores e funcionários, em especial ao amigo Julio C. Demarchi, Obrigado por sempre estar disposto a ajudar, tirar dúvidas e correr atrás das coisas que sempre pedíamos, te desejo muito sucesso em sua carreira acadêmica, você salvou a nossa pele em muitos momentos, obrigado por tudo!

RESUMO

O presente trabalho tem a finalidade de destacar a importância da aviação como um vetor do desenvolvimento urbano e até regional, tendo como referência o estudo de caso do Aeroporto Internacional de Viracopos e seus benefícios socioeconômicos trazidos a Campinas, no interior do Estado de São Paulo. Também vamos discutir as influências deste aeroporto como um polo regional cargueiro, bem como sua posição no planejamento da logística e estratégia comercial das empresas privadas que se beneficiam desta estrutura, suas principais mercadorias transportadas e as rotas a partir dele, por fim compreender os retornos econômicos trazidos ao município de Campinas/SP.

Palavras-chave: Aviação Cargueira, Cidade Aeroportuária, Desenvolvimento; Território Usado

ABSTRACT

The present work has the purpose of highlighting the importance of aviation as a vector of urban and even regional development, having as reference the case study of the International Airport of Viracopos and its socioeconomic benefits brought to the city of Campinas, State of São Paulo. We also consider as influential this airport as a regional pole freighter, as well as its position in the planning of the logistics and commercial strategy of private companies that makes use this structure, its main products transported and the list of routes from it, the economic returns brought to City of Campinas / SP as well.

Key-words: Airport City, Cargo Aviation, Development, Used Territory

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA.....	7
OBJETIVOS	7
CAPÍTULO 1 – UMA BREVE HISTÓRIA DA AVIAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL	9
CAPÍTULO 2 – HISTÓRICO DE DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE CAMPINAS.....	14
CAPÍTULO 3 – AEROPORTO DE VIRACOPOS: PASSADO E PRESENTE	20
CAPÍTULO 4 – A IMPORTÂNCIA LOGÍSTICA DE VIRACOPOS PARA CAMPINAS	27
MATERIAL E MÉTODOS/ PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	33
CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	36

TABELAS E FÍGURAS

Tabela 1 – Crescimento das operações de cargas e passageiros no Aeroporto de Viracopos	25
Tabela 2 – Importações e exportações em Viracopos e Cumbica -1996-2006.....	29
Tabela 3 – O perfil de Viracopos por setores econômicos de exportação	30
Tabela 4 – O perfil de Viracopos por setores econômicos de importação.....	31
Figura 1 – Lockheed Constellation na década de 1940 (Panair do Brasil)	11
Figura 2 – BAe 146 Jato Britânico Fazia os Voos Regionais da TABA	12
Figura 3 – Rodovia de Acesso a Campinas década de 1970.....	15
Figura 4 – Construção da REPLAN (Refinaria do Planalto em Paulínia).....	16
Figura 5 – MAPA Macrozona 7 (Cidade de Campinas).....	18
Figura 6 – Hangar e Terminal de Passageiros do Aeroporto de Viracopos	20
Figura 7 – Embarque de Passageiros para Voo Internacional em Viracopos, 1962	21
Figura 8 – Mapa de Rotas Domésticas da Azul Linhas Aéreas.....	23
Figura 9 – TECA (Terminal de Cargas do Aeroporto de Viracopos).....	24
Figura 10 – Obras de Expansão em Viracopos em 2014	25

INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA

Na economia mundial, o transporte aéreo é um dos setores de maior dinâmica, cumprindo o papel importante de estimulador nas relações econômicas e no intercâmbio de mercadorias e pessoas, intra e entre países. Assim, a globalização age como um fenômeno provocando profundas mudanças nos padrões de demanda por mobilidade em escala global, modificando o comportamento de consumidores, expandindo de forma contínua os níveis de tráfego e levando a uma cada vez maior segmentação do transporte aéreo (ALMEIDA, 2005).

A aviação no Brasil, país de dimensões continentais, tem crescido concomitantemente com a economia, apesar disso, no período entre 1927 até a década de 1990, o número de cidades servidas pelo transporte aéreo, decresceu de 400 para 100 cidades (ALMEIDA, 2005). Frente a atual demanda, qual seria a razão para isso? Qual é o papel da prefeitura de Campinas quanto ao aeroporto? Seria a cidade de Campinas beneficiada pela operação de Viracopos? Qual é a importância do aeroporto para a cadeia logística de uma cidade?

O presente trabalho tem por objetivo entender a dinâmica territorial, as relações e as escalas de atuação que o aeroporto de Viracopos tem com a cidade de Campinas/SP. Para isso, vale recordar o processo de desenvolvimento da aviação comercial no Brasil, desde o seu surgimento até os dias de hoje, abarcando também o contexto histórico e ideológico de sua evolução no tempo e no espaço, buscando compreender a materialização do fenômeno descrito por David Harvey “compressão do tempo-espaço” (HARVEY; SOBRAL, 1994).

Para Santos *et al.* (2004) o território usado permite um olhar histórico e evolutivo (épocas históricas) e também associado à implantação de infraestruturas (sistemas de engenharia), mas também ao dinamismo da sociedade e da economia.

São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira que, justamente com o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico (SANTOS *ET AL.*, 2004, p. 21)¹.

Este trabalho tem como objetivos específicos:

- Identificar quais foram os investimentos públicos e privados neste aeroporto.
- Listar as companhias aéreas que utilizam este aeroporto.

¹SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

- Compreender a funcionalidade do aeroporto de Viracopos, tanto no transporte de passageiros, quanto de cargas.
- Verificar a importância da posição estratégica de Viracopos e como isto pode favorecer o seu crescimento e as suas operações.
- Apontar os retornos econômicos trazidos ao território de Campinas.

CAPÍTULO 1 – UMA BREVE HISTÓRIA DA AVIAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL

O território brasileiro até o século XX, por sua vasta extensão territorial e barreiras geográficas era considerado como um continente provido de “arquipélagos” (regiões isoladas não integradas por vias de transporte terrestre), tornando esses mercados desintegrados, logo a preocupação geopolítica e geoeconômica governamental volta a sua atenção para a circulação interna do país projetando políticas de integração territorial, visando interesses militares e econômicos fazendo com que houvesse a necessidade de desenvolver os primeiros planos de aviação (GALLO, 2010 apud. SILVA, 1952).

Fazendo uma busca pela história, podemos perceber que há uma divisão entre quatro momentos históricos bem diversificados da aviação em nosso país, sendo eles:

1º Momento: 1920-1930 – Pioneirismo e a Era do Café;

2º Momento: 1940-1950 – Estado Novo e a Campanha Nacional da Aviação;

3º Momento: 1960-1970 – Decreto nº 76.590 Regulamentação da Aviação;

4º Momento: 1980-1990 – Crise Aérea e Abertura da Economia;

Sendo assim, a partir da década de 1920 o governo promulgou políticas econômicas de incentivo a produção de bens primários, como o café, que além de atender a demanda nacional, também era exportado. Neste contexto econômico, companhias aéreas estrangeiras, principalmente da Europa e Estados Unidos se instalaram no Brasil, tais como a alemã Condor Syndikat, a francesa Aéropostale e a Varig em 1927, a Panair do Brasil, operada pela Pan American em novembro de 1930 e a Vasp no estado de São Paulo no ano de 1934 (BIELSCHOWSKY ET AL., 2011).

O 2º momento se passa na década de 1940, na qual uma grande mobilização política ocorreu a favor da aviação, em meio governo Vargas e a onda nacionalista, estava começando a surgir um grande projeto de integração aérea do Brasil, isso aconteceu com uma conversa entre o então presidente do Brasil Getúlio Vargas, o empresário e jornalista Assis Chateaubriand e o Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho. A ideia que se discutia era o fomento da aviação a partir de parcerias público-privadas, pois assim a aviação civil poderia ter uma maior abrangência pelos nossos estados, auxiliaria na formação de pilotos e resolveria o problema da falta de monitoramento do nosso litoral (FERREIRA, 2012)

Dava-se então início ao projeto chamado CNA, “Campanha Nacional da Aviação”, com objetivo de difundir por todo o Brasil uma propaganda da necessidade do desenvolvimento da aviação civil por meio da criação de aeroclubes (locais onde a comunidade de entusiastas se reuniria, haveria pista de pouso e formação de pilotos), para isso, seria necessário que as pessoas contribuíssem com dinheiro, metais preciosos ou no

caso dos empresários e fazendeiros, doando aviões para os aeroclubes. No primeiro ano de campanha, 300 aeroclubes foram fundados em todo o país (FERREIRA, 2012)

Em 1949, 107 aeroclubes foram instalados em São Paulo, 67 em Minas Gerais e 45 no Rio Grande do Sul, resultando na formação de pilotos, tanto civis como militares, local de encontro e propagação da aviação para os jovens e um incipiente turismo aéreo (FERREIRA, 2012)

A lógica da CNA nada mais era do que propagar uma mentalidade aeronáutica na sociedade da época, criando aeroclubes e investindo na formação de pilotos. Neste âmbito, o tripé sustentador do “Poder Aéreo Brasileiro” estaria completado, pois a campanha reunia recursos para criação e manutenção dos aeroclubes, estes por sua vez, formavam mão-de-obra (civil e militar) e ainda contribuíam para o crescimento do mercado usuário deste meio de transporte (mentalidade aeronáutica). Desta forma a integração nacional por meio da aviação seria finalmente alcançada (FERREIRA, 2012)

Ainda na década de 40 com as políticas do Estado Novo de Getúlio Vargas, foram criadas a Força Aérea Independente e o Ministério da Aeronáutica que contribuíram com uma maior organização e integração do transporte aéreo. A partir de então, o mercado passou a ser dividido por empresas estrangeiras e empresas nacionais (BIELSCHOWSKY ET AL., 2011).

Segundo Malagutti (2001), no período entre 1942 e 1954 varias companhias foram criadas como as Aerovias Brasil, em 1943 as Linhas Aéreas Paulistas, em 1944 a Viação Aérea Santos Dumont, 1945, Linhas Aéreas Brasileiras, em 1946 Viação Aérea Gaúcha e Real Transportes Aéreos, 1947, Transportes Aéreos Bandeirantes, a Transportes Aéreos Nacional e o Lóide Aéreo Nacional; já na década de 50, em 1952 a Paraense Transportes Aéreos e em 1954 a Sadia, precursora da Transbrasil.

No final da década de 50 tiveram início as operações com aeronaves de motores a jato, revolucionando o transporte e trazendo ainda mais eficiência a este meio de transporte, sendo diretamente introduzidas para aumentar a velocidade operacional das frotas, fortalecer o transporte de passageiros e cargas e a produtividade das empresas aéreas (BIELSCHOWSKY ET AL., 2011).

No 3º momento início da década de 60, a indústria aeronáutica nacional passou a conceber o uso e a produção de aviões de grande porte, fazendo com que as operações em pequenas localidades se tornassem inviáveis (pela falta de estrutura aeroportuária das pequenas cidades e expansão do uso de meios de transportes terrestres, tais como viário e ferroviário); além disso, ocorreu uma redução na quantidade de companhias, até mesmo as empresas que possuíam voos regionais, pois tiveram de abandonar as rotas do interior para

dar preferência às rotas de grande densidade entre as capitais dos estados (BIELSCHOWSKY ET AL., 2011).



Figura 1 - Lockheed Constellation na década de 1940 (Panair do Brasil).

Fonte: Airway Tudo Sobre Aviação, 2015.

Dado à redução das operações em pequenas cidades do interior do Brasil e a crise política da década de 1960, o Ministério da Aeronáutica decidiu instaurar o novo sistema de empresa aérea regional para atender as cidades do interior brasileiro que haviam sido desprovidas do transporte aéreo ou reduzida à oferta de voos (MALAGUTTI, 2001).

Este novo sistema faz parte do Decreto nº 76.590 criado em 11 de novembro de 1975 que dispõe sobre os Sistemas Integrados de Transportes Aéreo Regional e dá outras providências, sendo que o Presidente da República decreta no artigo primeiro que o Ministério da Aeronáutica é autorizado a instituir os Sistemas Integrados de Transportes Aéreo Regional para atender a localidades de médio e baixo potencial de tráfego, sendo estes, constituídos de linhas e serviços aéreos de uma região. Entretanto, por conta deste decreto, poucas empresas foram criadas, já que do ponto de vista empresarial era economicamente inviável a operação restrita da empresa a uma região de baixo fluxo, conforme as regiões mencionadas a seguir. Visto que cada uma das empresas só poderia operar dentro de uma das nossas cinco regiões (MALAGUTTI, 2001).

Portanto, a partir deste decreto numero 1 foram criadas em 1976, as empresas privadas NORDESTE (para os Estados do NE, partes do MA, ES e grande parte de MG), também a RIO-SUL (nos Estados do Sul e RJ, partes do ES e a faixa litorânea de SP), a TABA (nos Estados da Amazônia, oeste do PA e norte do MT), TAM (Estados do MS, partes

do MT e SP) e por último a VOTEC (operando nos Estados de Tocantins e Goiás, DF, partes do PA, MG e MR) (MALAGUTTI, 2001).



Figura 2 - BAe 146 Jato Britânico Fazia os Voos Regionais da TABA.

Fonte: Histórico da Aviação Regional no Brasil (2015).

Com o forte crescimento da demanda na década de 1970, as companhias aéreas fizeram grandes investimentos. Silveira et al. (2001) relatam um aumento dos fluxos aéreos e o crescente movimento de passageiros, na qual em 1945 era de 245.672 e em 1975, 6.512.649, ou seja, vinte e seis vezes maior em trinta anos.

Todavia os movimentos podem ser hierarquizados em nacionais e regionais, segundo as empresas aéreas que participem e os pontos vinculados. De acordo com esse critério, 28,4% dos passageiros embarcados podem ser considerados como fluxos regionais no Brasil (SANTOS ET AL., 2004, p. 169).

No 4º momento, início da década de 1980, com o progresso das atualizações tecnológicas e expansão de capacidade de crescimento no setor, a indústria aeronáutica continuava a se expandir. Entretanto, com o advento da forte crise econômica que se instaurou neste período, as demandas de crescimento das linhas aéreas esperados para o mercado doméstico e internacional não foram contemplados, gerando um alto nível de capacidade ociosa nas companhias aéreas (BIELSCHOWSKY ET AL., 2011).

Para Ladeira (1994), pode-se ver que o fluxo de passageiros que viajavam em busca de turismo era baixo neste período, visto que entre 1981 e 1989, 80% dos passageiros viajavam a negócios. Ainda pode-se observar que nas companhias aéreas regionais, mais de 95% desses passageiros eram empresários e executivos.

Significativas mudanças ocorreram ainda na década de 1990, relacionadas à abertura da economia nacional, pois foram eliminadas as barreiras regulamentadoras que foram criadas na década de 1970 (decreto nº 76.590 da aviação regional) que impediam a entrada de novas companhias e limitava o território de uso de cada companhia (COELHO, 2002).

Nesta forma de competição desregulamentada, as companhias definiam suas rotas baseadas na demanda por voos e só então se verificou o impacto nas operações, definindo a malha efetiva de cada empresa que agora podiam ser baseadas no fluxo de passageiros de cada localidade e não mais na divisão regional até então em uso. Segundo Serapião apud Mello (2003), até o início desta desregulamentação, o mercado aéreo era dividido em companhias internacionais, nacionais e regionais, com seus territórios de atuação bem definidos, que acabava por limitar a concorrência entre elas.

Após o contexto histórico relatado do desenvolvimento da aviação no Brasil pode-se compreender a necessidade da ampliação dessas redes como uma forma de evolução dos meios que Silveira et al. (2001) definem como técnico-científica-informacional, intensificando os movimentos, gerando os fluxos constantes dos quais depende a nossa sociedade capitalista.

CAPÍTULO 2 – HISTÓRICO DE DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE CAMPINAS

Na primeira metade do século XVIII, surge a cidade de Campinas sendo ainda um bairro rural da Vila de Jundiá que estava localizada as margens de uma trilha aberta por paulistas do Planalto de Piratininga entre 1721 e 1730, esta trilha tinha como destino final a recém-descoberta minas dos Goíases. Nesta época Campinas era ponto de parada de tropeiros que seguiam em direção de Goiás a Minas Gerais (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2016).

Já na segunda metade do século XVIII, um novo dinamismo socioeconômico começa a se propagar pela região de Campinas, sendo apenas um ponto de parada de tropeiros, passando a receber fazendeiros procedentes de Itu, Taubaté, Porto Feliz e outras regiões, em busca de terras para o cultivo da cana de açúcar (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2016).

Durante este período o nome da cidade passou por várias transformações, sendo o seu primeiro nome Bairro Rural do Mato Grosso, depois Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso em 1774, Vila de São Carlos em 1797 e finalmente como cidade de Campinas em 1842. Neste mesmo ano o plantio de café dominava a paisagem da região e já superava as lavouras de açúcar (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2016).

O processo de substituição do cultivo da cana pelo café trouxe para Campinas um novo ciclo de desenvolvimento. A partir da economia cafeeira, um grande número de trabalhadores escravos e livres, sendo estes em sua maioria migrantes e imigrantes passaram a se estabelecer na cidade, ocupavam postos de trabalho nas áreas rurais e também urbanas. De forma concomitante na segunda metade do século XVIII a cidade passou por uma intensa jornada de modernização nos seus meios de transporte, produção e no estilo de vida das pessoas (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2016).

Este processo se estende até a crise do café em meados da década de 1930, a cidade passa de uma economia agrária para o início de uma economia industrial e de serviços. Recebendo até mesmo um plano urbanístico chamado Plano Prestes Maia em 1938, que foi um amplo conjunto de ações destinado a aperfeiçoar suas potencialidades urbanas como de polo tecnológico e produtivo do interior do estado São Paulo, composto por fabricas, agroindústrias e diversos estabelecimentos (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2016).

Esse desenvolvimento industrial de Campinas, fez com que a cidade passasse também por uma expansão na sua área urbana, devido ao intenso processo de migração nas décadas de 1930 e 1940 onde houve a multiplicação de bairros nos arredores das

fabricas, estabelecimentos e das rodovias que estavam sendo implantadas, tais como a Via Anhanguera em 1948, Rodovia Bandeirantes em 1979 e a Rodovia Santos Dumont na década de 1980 (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2016).



Figura 3 - Rodovia de Acesso a Campinas década de 1970.

Fonte: Correio Popular, 2015.

Para Cappa (2006), Campinas e sua região metropolitana tiveram maior impacto de crescimento entre os anos de 1970 e 1985 em decorrência do Plano de Metas, que tinha como um de seus objetivos: desconcentrar a indústria da capital e levá-la ao interior paulista, atraindo muitas indústrias estrangeiras para Campinas, formando uma rede de pequenas e médias empresas fornecedoras de bens e serviços, atraindo grande fluxo migratório da metrópole de São Paulo.

De acordo com Cappa (2006) esse processo também teve grande colaboração por conta da entrada em vigor do II PND (plano nacional de desenvolvimento), entre 1974 e 1979 que instaurou uma política de desenvolvimento regional no Brasil, através da descentralização dos investimentos produtivos, tais como hidrelétricas, polos petroquímicos, rodovias, entre outros (apud LESSA, 1978).

Segundo Cappa (2006) por conta da desconcentração da indústria, a participação de São Paulo no valor de transformação industrial do Brasil, entre 1970 e 1985, reduziu-se de 58,2% para 51,9%, ao passo que a participação do interior paulista subiu de 14,7% para 22,5%, destacando-se na produção de bens intermediários, que passou de 5,2% para

10,4% do total nacional, enquanto as produções de bens duráveis e de capital, juntos passaram de 2,3% do total nacional para 5.9% (apud. CANO, 1985, 1988, 1990).

Sendo assim, o II PND acelerou a desconcentração industrial da capital paulista e aprimorou a estrutura econômica do interior do Estado se destacando as instalações da Refinaria do Planalto (Replan), em Paulínia, e da Refinaria de São Jose dos Campos, também a ampliação da rede rodoviária, com a duplicação da Rodovia Anhanguera, também a construção das Rodovias Dom Pedro, Bandeirantes e Santos Dumont, passando todas por Campinas (CAPPA, 2006).



Figura 4 - Construção da REPLAN (Refinaria do Planalto em Paulínia)

Fonte: Uol Notícias, 2015.

Para Cappa (2006) durante a década de 1980, o enfraquecimento do desenvolvimento econômico estava relacionado com o esgotamento do II PND e de outros programas, tais como construção de rodovias, contenção da produção de álcool, tendo em vista o programa de incentivo a produção do etanol, denominado pró-álcool, redução dos investimentos públicos e privados, instabilidade econômica devido ao aumento da dívida externa e por fim frequentes ameaças de crises fiscais e cambiais, das quais acabaram por dificultar o fomento da ascensão econômica e sustentável (apud. TAVARES, 1993; CANO, 1993; PACHECO, 1996; CAPPA, 2000).

Os efeitos da estagnação econômica no Brasil, não foram diferentes para a cidade de Campinas entre os anos de 1980 e 1990 e revelaram um grande paradoxo. Conhecida como “Vale do Silício” (referência a região da Califórnia nos EUA) por conta de sua renda, concentrar indústrias de alta tecnologia (informática, telecomunicações, química fina e

biologia molecular) e por conta de seus centros de ensino e pesquisa, que aliados a sua localização estratégica, têm garantido alto potencial de desenvolvimento econômico para a cidade (CAPP, 2006).

Entre os anos de 1995 e 2000, Campinas foi a região que mais atraiu investimentos no estado de São Paulo, foram US\$ 7,567 milhões ou 32,4% do total de US\$ 24,125 milhões), conforme a Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo. Na sequência, ficou a Grande São Paulo (22,4% do total), São José dos Campos (21,5%), Sorocaba (8,3%) e Santos (3,4%) (CAPP, 2006).

No mais, a região de Campinas se tornou o segundo polo industrial do país, ao ampliar sua atuação relativa no total da produção industrial de 4,8% para 6,2%, entre 1996 e 2000 e se coloca entre as dez principais regiões do Brasil, ficando para trás apenas para a RMSP (Região Metropolitana de São Paulo), que manteve a liderança apesar de recuar de 19,5% para 13,9%, segundo a Pesquisa Industrial Anual do IBGE(CAPP, 2006).

Segundo Struchel, Cappa e Bernardo (2008), os grandes aeroportos tem influência na formação de políticas públicas e privadas da atualidade, isto ocorre por induzirem o desenvolvimento local e regional através de seus novos papéis que os aeroportos adquiriram na economia moderna, influencia que pode ser observada no Plano Diretor de Campinas de 2006, o qual coloca o aeroporto de Viracopos como infraestrutura estratégica na obtenção de um eixo de desenvolvimento econômico, especificado para a cidade de Campinas.

Neste mesmo artigo, conforme o plano diretor de 2006, podemos observar que Campinas esta dividida em 9 macrozonas de planejamento, 34 APs (Áreas de Planejamento) e 77 UTBs (Unidades Territoriais Básicas), trazendo diretrizes para o aeroporto de Viracopos e uma divisão territorial das áreas do município especifica contemplando os impactos do aeroporto (STRUCHEL, CAPP, BERNARDO, 2008).

Sendo assim, dentro da macrozona 7, chamada “Área de Influência da Operação Aeroportuária (AIA)”, posicionada ao sul do município, onde fica o aeroporto internacional de Viracopos, representando grande barreira física, ao mesmo tempo em que condiciona as atividades e ocupação da região (Mapa 1) (STRUCHEL, CAPP, BERNARDO, 2008).



Figura 5 - MAPA Macrozona 7 (Cidade de Campinas).

Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas (2006).

Conforme descrita no primeiro tópico de diretrizes específicas, disposta no artigo 31 do Plano Diretor de Campinas de 2006, a prioridade para a Macrozona 7 é:

I – desenvolver Plano Local de Gestão, considerando as restrições aeroportuárias, as demandas sociais existentes e a importância do Aeroporto Internacional de Viracopos como indutor do desenvolvimento local e regional. (STRUCHEL, CAPP, BERNARDO, 2008, p. 348).

Assim sendo, no Plano Diretor foram classificados os empreendimentos vistos como estratégicos, dos quais além de serem fomentadores de renda e emprego, poderiam colocar Campinas no eixo do desenvolvimento econômico, tendo ainda objetivo de eliminar as desigualdades regionais perceptíveis no espaço da área urbana (STRUCHEL, CAPP, BERNARDO, 2008).

Segundo estes mesmos autores Struchel, Cappa, Bernardo (2008) do Plano Diretor, está previsto para a região onde Viracopos está instalado, o surgimento de um novo centro que servirá ao desenvolvimento de Campinas e da sua região metropolitana, em especial pelo grande número de pessoas que irá demandar de seus serviços, bem como a elevada quantidade de mercadorias transportadas.

E ainda propiciará o crescimento dos segmentos de comércio e de serviços aeroportuários, integrando ainda mais o processo de produção e venda de insumos, mercadorias, componentes e partes, produzidos através de grandes empresas com o apoio logístico oferecido pelo aeroporto de Viracopos (STRUCHEL, CAPP, BERNARDO, 2008).

Por fim, estes mesmos autores destacam que as operações aeroportuárias de Viracopos significam uma função nova em dimensão internacional dentro da metrópole de Campinas, por causa dos significados atuais dos aeroportos. Podendo projetar a cidade como uma “porta de conexão” ao comércio internacional no Brasil, de forma similar com as especificidades históricas de sua evolução, que desde a sua inauguração esteve ligado à sua localização geográfica e estratégica, como já observado (STRUCHEL, CAPP, BERNARDO, 2008).

CAPÍTULO 3 - AEROPORTO DE VIRACOPOS: PASSADO E PRESENTE

De acordo com o Portal Oficial do Aeroporto Internacional de Viracopos (2016), Em 10 de janeiro de 1946, o prefeito de Campinas Joaquim de Castro Tibiriça assina o Decreto nº 111 desapropriando cerca de 200 alqueires de terras de um antigo campo de pouso que estava abandonado desde 1932 localizado no bairro de Vira-Copos, dando-se então o início das obras de compactação do solo para dar início a primeira pista de pouso.

Ainda segundo este mesmo portal do Aeroporto de Viracopos o primeiro pouso oficial foi de uma aeronave Douglas DC-3 da empresa Central Aérea LTDA que fazia a rota Rio de Janeiro-Campinas-Botucatu-São Paulo. As instalações do aeroporto eram bem simples, a pista tinha 1500 metros de comprimento por 60 de largura e o terminal de passageiros era um barracão de madeira, não havendo telefone nem água no local.



Figura 6 - Hangar e Terminal de Passageiros do Aeroporto de Viracopos.

Fonte: Portal de Notícias Globo G1, 2014.

Em 1963 o aeroporto de Viracopos começa a receber um grande fluxo de aviões a jato, isto porque após reclamações de vizinhos o aeroporto de Congonhas em São Paulo ficou impedido de receber essas aeronaves, sendo assim esses voos passaram a ser transferidos para Campinas (AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS, 2016).

Ainda segundo este mesmo portal digital de Viracopos, no ano de 1976, iniciaram-se os primeiros projetos de reformas e expansão deste aeroporto, sendo que a partir da década de 1980, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), começa a administrar o terminal de cargas. Ainda neste mesmo ano o Departamento de Aviação do Estado de São Paulo (DAESP) passa a administrar o Aeroporto Internacional de Viracopos.



Figura 7 - Embarque de Passageiros para Voo Internacional em Viracopos, 1962.

Fonte: Jorge Naruo Flickr, 2011.

Segundo um levantamento feito pela INFRAERO, o nome Viracopos pode ter duas origens. A primeira seria que em uma noite de festas ainda no começo do século XX nas redondezas deste bairro houve um desentendimento entre as pessoas durante a quermesse, levando a uma grande confusão, mesas e barracas de comida foram quebradas, sendo assim o padre nos sermões para se referir a este acontecimento passou a usar a pala “vira-copos” (AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS, 2016).

A outra versão diz respeito a um grupo de tropeiros que costumavam passar por um bar que havia na região onde hoje fica o aeroporto, este grupo para ali para descansar,

trocar informações sobre a viagem e também “virar-copos”. Até hoje não se sabe qual das duas é a verdadeira (AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS, 2016).

Em 1992, com a abertura da economia e a instalação de indústrias tecnológicas em Campinas Viracopos ocorre o ingresso das suas operações no setor de cargas internacionais. Entre os anos de 1995 a 2008 a INFRAERO, carrou investimentos de R\$ 300 milhões de reais, em infraestrutura para os setores de cargas e passageiros, materializados em um novo terminal de cargas, torre de controle e a triplicação e modernização do terminal de passageiros (AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS, 2016).

Eduardo Gregori (2013) relata que em 6 de fevereiro de 2012 o Consórcio Aeroportos Brasil, composto pela Triunfo Participações e investimentos, UTC Participações e a francesa Egis Airport Operation, arremataram em leilão o aeroporto de Viracopos com um lance de R\$ 3,821 bilhões e desde então passou a ser o responsável pela administração e modernização do aeroporto pelos próximos 30 anos.

Pode-se observar abaixo os planos e metas de investimentos que vão de 2014 até 2042, contendo 5 ciclos de investimentos, totalizando R\$ 9,5 bilhões que serão aplicados ao longo deste período, com o objetivo de tornar o Viracopos o maior aeroporto da América Latina.

Os cinco ciclos de investimento estão distribuídos da seguinte maneira (capacidade por ano):

1º ciclo: 14 a 25 milhões de passageiros (de 2014 até 2021);

2º ciclo: 25 a 45 milhões de passageiros (previsão de início em 2021);

3º ciclo: 45 a 65 milhões de passageiros (2032);

4º ciclo: 65 a 80 milhões de passageiros (2039);

5º ciclo: acima de 80 milhões de passageiros (2042).

Nos dias atuais, Viracopos é o segundo maior aeroporto de cargas do Brasil, desde 2014 ele tem recebido grandes reformas de expansão, tais como uma nova pista, um novo terminal internacional de passageiros, que foi utilizado para receber as delegações da copa do mundo que ocorreu no Brasil (AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS, 2016).

No tocante as suas operações, ele é hub (plataforma giratória de voos e centro de conexões) da Azul Linhas Aéreas e da Tam Cargo, diariamente opera com voos domésticos de companhias como Azul, Tam, Gol. E voos internacionais pela American Airlines, Copa Airlines, Tap Portugal e ainda 13 companhias cargueiras, sendo: Cargolux, Fedex,

são retiradas dos pallets) até o seu armazenamento e os encargos atribuídos a mercadoria durante a sua circulação (AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS, 2016).

Para expansão da armazenagem, são utilizados diariamente os transelevadores, que permitem com que o estoque seja empilhado em grandes prateleiras, capazes de suportar até mais de 1 tonelada em uma área de 8.000m², além disso o terminal conta também com uma área de 21.000m² de câmaras frigoríficas, que tem como utilização principal o armazenamento de produtos do setor químico e farmacêutico, conta também com um área de 2.440m² para armazenamento de carga viva (equinos, bovinos, caninos, suínos, entre outros) (AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS, 2016).



Figura 9 - TECA (Terminal de Cargas do Aeroporto de Viracopos).

Fonte: IDEL Instituto de Desenvolvimento Logístico, 2015.

Movimenta anualmente 698 toneladas de carga por dia, operando com 23 companhias aéreas cargueiras e 6 de passageiros internacionais: American Airlines, Azul Linhas Aéreas, Gol Linhas Aéreas, Tam, Tap Portugal e Copa Airlines tendo 183 países de destino e recebendo de 175 países, sendo suas principais rotas de carga os Estados Unidos, Alemanha, México, Coréia do Sul, China e Singapura (AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS, 2016).



Figura 10 - Obras de Expansão em Viracopos em 2014.

Fonte: Portal de Notícias Globo G1, 2014.

De acordo com o Portal Oficial do Aeroporto Internacional de Viracopos (2016), o crescimento das operações de cargas e passageiros no aeroporto de Viracopos de 2004 a 2010 sofreu variações, por isso pode observar na tabela abaixo.

Tabela 1 - Crescimento das operações de cargas e passageiros no Aeroporto de Viracopos.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Movimento de Passageiros	717.362	816.599	826.246	955.774	1.084.059	3.364.300	5.428.986
Movimento de Carga Importação (toneladas)	94.884	87.350	103.158	133.435	148.287	118.986	169.913
Movimento de Carga Exportação (toneladas)	116.445	105.077	93.730	106.538	91.851	67.424	96.065

Fonte: <<http://www.viracopos.com/institucional/estatisticas-e-publicacoes/>>.

Um dado importante a ser considerado, é a queda na movimentação de cargas, tanto nas exportações quanto importações, que ocorreram no ano de 2009, isto ocorreu por conta da crise internacional que afetou toda cadeia produtiva naquele ano, já que uma grande parte das exportações eram destinadas a países da América Latina e aos EUA, país este fortemente atingido pela crise, reduzindo as suas importações, conforme pode ser observado na tabela 1 (BBC BRASIL, 2009).

Todo esse crescimento nas suas operações reforça a importância logística, do aeroporto de Viracopos, bem como a sua posição estratégica, pois está articulado com os aeroportos de Guarulhos e Congonhas e possui uma ampla vantagem por estar centralizado com as rodovias Anhanguera, Dom Pedro I, Bandeirantes e Santos Dumont isso faz com que Viracopos esteja no centro da rede de transportes intermodais que o torna porta de entrada e saída do comércio internacional brasileiro (LOPES; CAPP, 2011).

Outro fator importante a ser considerado, é que Viracopos tem oferecido rapidez e segurança nas movimentações de suas mercadorias entre países de vários continentes, sendo que o transporte aéreo complementa o processo de produção das empresas, através de importação de peças e componentes de alto valor agregado, repondo estoques e evitando a paralisação da produção, ou mesmo na exportação de produtos para o seu mercado consumidor. Assim Viracopos com sua infraestrutura, integra as operações da indústria de grandes empresas que atuam no comércio internacional (CAPP; BARREIRA; FIDELIS, 2008).

CAPÍTULO 4 - A IMPORTÂNCIA LOGÍSTICA DE VIRACOPOS PARA CAMPINAS

Com um olhar na evolução histórica do Aeroporto de Viracopos, entende-se que ele poderá ao longo dos anos requalificar a localização estratégica de Campinas, tendo em vista os novos significados que os aeroportos tem ganhado na economia moderna. A posição geográfica de Campinas sempre influenciou ao longo da história o seu processo de desenvolvimento econômico, haja vista que a cidade se tornou estratégica, pois vem recebendo investimentos na infraestrutura de transportes (CAPPA, 2011).

Desde o princípio através do Caminho das Minas dos Goyases em que se transportava uma parte do açúcar do sudeste no fim do século XVIII em direção à Metrópole Portuguesa. Já no século XIX, Campinas alcança a posição de entroncamento viário, isto por causa das ferrovias em que se era possível receber, armazenar e transportar toda produção de café do interior paulista até o Porto de Santos. Esta posição foi mais uma vez afirmada pela construção de rodovias pelo Estado de São Paulo no século XX mantendo a proximidade com São Paulo permitindo com que grandes empresas fossem atraídas para o seu redor (CAPPA, 2011).

É necessário compreender Campinas como uma cidade aeroportuária, na qual este conceito está relacionado com a necessidade de expansão dos aeroportos para atender ao fluxo intenso e da alta demanda de pessoas que dependem de seus serviços e ao volume elevado de mercadorias transportadas. Isso compete a aeroportos localizados em meios urbanos e integrados a ele, devido a necessidade de ligação com outros meios de transporte, tais como rodoviário, ferroviário e fluvial. Compreende também arquiteturas de grandes dimensões físicas, necessitando de infraestrutura quase sempre superior às disponíveis em muitas cidades brasileiras, no que tange o consumo de água potável e de energia elétrica, também o tratamento de lixo e esgoto (SILVA; COCCO, 1999; PALHARES, 2001; CAPPA, 2004).

Segundo Guller (2002, p.70)

o conceito de cidade aeroporto também está relacionado com o desenvolvimento regional: Uma cidade aeroporto não se mantém isolada nos limites do aeroporto, mas forma parte de uma estratégia regional mais ampla, que se orienta em realizar a função que exerce o aeroporto nas redes terrestres e pretende se beneficiar das atividades do aeroporto.

Ainda para Cappa (2006), todos os fatores já mencionados acerca da posição estratégica de Campinas podem ainda ser ampliados em função dos tipos de uso que o

Aeroporto de Viracopos pode proporcionar à Campinas e vice-versa. Neste caso o autor trabalha com duas possibilidades: sendo a primeira, em que Viracopos se beneficiária de Campinas e região, tal possibilidade é chamada pelo autor de posição em que Viracopos “estaria de costas para Campinas e região”, pois assim, iria prevalecer uma busca maior pela rentabilidade econômica com as atividades aeroportuárias e não-aeroportuárias.

A segunda posição é a que o autor chama de Viracopos “estaria de frente para Campinas e Região”, pois com ações integradas poderiam ser ampliadas as potencialidades de desenvolvimento dos municípios da RMC (Região Metropolitana de Campinas) por conta das externalidades positivas proporcionadas pelo aeroporto, tais como benefícios socioeconômicos sendo eles: emprego, tributos e renda, atraindo e expandindo atividades econômicas distintas (CAPPA, 2006).

Qualquer uma das duas possibilidades vai depender de como Viracopos estará inserido no meio urbano de Campinas e sua região metropolitana, dependendo também das conexões com outros meios de transporte, tais como rodoviário e ferroviário, além do planejamento urbano no entorno do aeroporto e ainda das atividades econômicas que poderão a partir de sua aplicação ser desenvolvidas (CAPPA, 2006).

De forma a ilustrar os ganhos para a economia, podemos ver a seguir um comparativo entre Viracopos e o Aeroporto de Cumbica, na geração de valores e movimentação de mercadorias importadas e exportadas entre os anos de 1996 e 2006. No ano de 1996 com advento do Plano Real, a participação de Viracopos nas importações foi de 37,8% e a de Cumbica 62,2%. Todavia, nos anos seguintes pode se observar a relativa participação de Viracopos na movimentação de mercadorias importadas adquirindo evolução crescente chegando a 57,5% (CAPPA, 2008).

No ano de 2006, enquanto no Aeroporto de Cumbica ocorreu o oposto, pois a participação relativa foi decrescente chegando a 42,5%. A geração maior de valores alcançados pelas importações destaca o Aeroporto de Viracopos como parte presente das estratégias de concorrência, em especial de grandes empresas dependentes dos aeroportos para completar seus processos produtivos através da importação de peças, partes e componentes de elevado valor agregado, também por parte das mercadorias de menor valor agregado para fazer a reposição de estoques e evitar a paralisação da produção (CAPPA, 2008).

Tabela 2 - Importações e exportações em Viracopos e Cumbica – 1996-2006.

Ano	Importações %		Exportações %	
	Viracopos	Cumbica	Viracopos	Cumbica
1996	37,8	62,2	19,6	80,4
1997	49,9	50,1	22,5	77,5
1998	57,2	42,8	24,5	75,5
1999	65,4	34,6	23,0	77,0
2000	70,1	29,9	39,1	60,9
2001	69,0	31,0	33,0	67,0
2002	60,3	39,7	25,5	74,5
2003	59,7	40,3	34,0	66,0
2004	70,6	29,4	38,8	62,0
2005	60,3	39,7	41,5	58,4
2006	57,5	42,5	44,3	55,7

Fonte: MDIC (Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços).

Conforme a tabela 2, o desempenho relativamente maior de Viracopos na movimentação de mercadorias exportadas e importadas entre os anos de 1996 e 2006 em relação a Cumbica, pode até ser compreendido pelos setores econômicos em que Viracopos tem atuado, ajudando também a compreender seu papel estratégico na logística integrada das operações industriais (CAPPA, 2008).

No mercado de exportações, o aeroporto de Viracopos acabar por receber a preferência de utilização por empresas dos setores metalmeccânico, automotivo, calçados, bolsas e cintos, telecomunicações e perecíveis. Conforme pode ser visto na tabela de numero 3 (CAPPA, 2008).

Tabela 3 - O perfil de Viracopos por setores econômicos de exportação.

Tipos de Setor	Numero de Embarques		Peso (Kg)	
	2006	%	2006	%
Metalmeccânico	44.571	22%	17.195.891,42	18%
Automotivos	43.893	22%	19.354.415,82	21%
Eletr-Eletronico	15.174	7%	2.578.391,59	3%
Calçados, Bolsas e Cintos	13.145	6%	8.886.384,37	10%
Telecomunicações	10.971	5%	12.054.630,49	4%
Diversos	10.482	5%	3.926.630,49	0%
Jóias e Bijuterias	8.141	4%	-	0%
Têxtil e Confecção	7.987	4%	-	0%
Aeronáuticos	6.553	3%	-	0%
Equipamentos Médicos	6.028	3%	-	0%
Outros	35.424	18%	14.175.550,15	15%
Perecíveis	-		6.066.739,67	7%
Farmacêuticos	-		3.229.812,61	3%
Informática	-		2.943.278,43	3%
Papéis e Embalagens	-		2.639.880,30	3%
Total	202.369	100%	93.051.597	100%

Fonte: Infraero (2006).

Como podemos ver nas importações, Viracopos é mais utilizado por empresas dos setores metalmeccânico, automotivo, telecomunicações, se considerando o número de embarques de aeronaves. Considerando a variável peso por toneladas transportadas, se verifica que o aeroporto de Viracopos é mais utilizado por empresas dos setores

metalmecânico, automotivo, telecomunicações, informática e químico (vide Tabela 4) (CAPPA, 2008).

Tabela 4 - O perfil de Viracopos por setores econômicos de importação.

Descrição dos Setores	Nº de Embarques	2006	%	Peso (Kg)	%
				2006	
Metalmeccânico	36.153		21%	13.192.464,10	24%
Automotivos	35.118		21%	11.612.717,70	21%
Eleto-Eletrônico	8.627		5%	2.412.291,38	4%
Telecomunicações	14.806		9%	6.486.029,32	12%
Diversos	5.673		3%	1.285.461,34	2%
Aeronáuticos	11.370		7%	2.835.521,28	5%
Outros	9.284		5%	3.699.612,77	8%
Farmacêuticos	6.169		4%	1.967.100,37	4%
Informática	26.827		16%	6.192.053,87	11%
Papéis e Embalagens	4.936		3%	1.164.614,35	2%
Químicos	9.813		6%	4.043.190,72	7%
Total	168.776		100%	54.891.057	100%

Fonte: Infraero (2006).

Oferecendo segurança e agilidade na movimentação das mercadorias entre os países de vários continentes, o transporte aéreo completa os processos produtivos das empresas, através da importação de peças, partes e componentes de elevado valor agregado, repondo estoques e evitando a paralisação da produção ou para exportar produtos acabados ao mercado consumidor final. Por isso, o transporte aéreo depende de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica oferecidas pelos aeroportos para completar suas atividades econômicas (CAPPA, 2008).

Sendo assim, com base na sistematização desses dados empíricos, acerca da movimentação de mercadorias no país, pode-se afirmar que Viracopos se caracteriza pela movimentação de mercadorias de alto valor agregado, em especial nas importações dos setores metalmeccânico, automotivo e de telecomunicações, considerando-se as variáveis de peso por toneladas transportadas e número de embarques de aeronaves. No tocante as exportações, considerando também as variáveis de peso por toneladas transportadas e número de embarques de aeronaves (CAPPA, 2008).

Para Cappa (2010), os principais impactos econômicos gerado por Viracopos, podem ser resumidos em 4 tópicos, sendo eles: 1- Impactos econômicos diretos, pelos trabalhadores do aeroporto, 2- Impactos indiretos, gerados por empresas em seus produtos e serviços, 3- Impactos induzidos pelos efeitos múltiplos gerados da renda de empregados em suas atividades aeroportuárias, por último o 4- Impactos catalizadores pela atração, expansão ou retenção das atividades econômicas, pelo fato de melhores acessos ao aeroporto, bem com os benefícios trazidos aos entornos do aeroporto.

Por fim, as expansões previstas para o aeroporto, bem como os retornos para Campinas, dependerão em grande parte de como poderá ser estimulada as ações integradas entre poderes públicos, promovendo projetos que visam a intermodalidade dos meios de transporte disponíveis na região de Campinas. Em contra partida é necessário lembrar que cada modal, oferece seus pontos positivos e negativos na sua utilização sem ser possível atender a todas as necessidades dos clientes (MELLO, 1984). Por outro lado, todos os problemas que existem na circulação das grandes metrópoles, têm como causa a incompatibilidade entre as novas demandas que surgem (exemplo Viracopos) e os sistemas tradicionais viários já existentes que são herança do antigo padrão da metrópole industrial (CADAVAL; GOMIDE, 2002).

MATERIAL E MÉTODOS/ PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para Santos et al. (2004), deve-se falar do território usado, pois permite um olhar histórico e evolutivo (épocas históricas) e também associado à implantação de infraestruturas (sistemas de engenharia), mas também ao dinamismo da sociedade e da economia.

São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira que, justamente com o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico (SANTOS et al., 2004, p. 21) 2.

Este estudo tem como metodologia de pesquisa uma ampla revisão bibliográfica de artigos e outros trabalhos, relacionados à aviação, seja com documentos, reportagens e no geral todo material que possa colaborar para este trabalho, o levantamento busca analisar esta operação regional da aviação, tanto no contexto histórico quanto nos dias atuais.

A partir de uma conceituação de território baseada em Santos et al (2004), que permite um olhar crítico tanto aos aspectos históricos do processo de implantação da aviação regional quanto das infraestruturas necessárias (sistemas de engenharia) realizamos uma ampla revisão bibliográfica, de artigos e outros trabalhos, relacionados a aviação, tanto com documentos, reportagens, teses e dissertações, disponíveis em plataformas de pesquisa da Internet (JSTOR, SCIELO), quanto presente nas bibliotecas de grandes universidades públicas, caso do, Instituto de Geografia da Unicamp, entre outras. A pesquisa apresenta informações já trabalhadas por outros autores ou bancos de dados, de forma a tornar desnecessário entrevistas.

²SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dado o contexto histórico e de desenvolvimento da aviação no Brasil, fica claro a sua importância desde o princípio conectando os mais distantes pontos em nosso país, falar de aviação é falar também de integração social, econômica e territorial, tendo em vista a sua dinâmica própria que não se limita a fronteiras terrestres.

Políticas estratégicas de investimentos em aeroportos buscam colocar a região aeroportuária ou cidade aeroportuária em uma escala de alcance nacional e global, isso permite com que a produção industrial seja atraída para essas regiões onde operam aeroportos, em especial aqueles que possuem uma infraestrutura capaz de atender as demandas de produção e consumo.

Podemos ainda entender que um estudo relacionado a aviação pode abranger várias áreas da ciência, para além da Logística e cadeia de produção e a Geografia dos Transportes Comercio e Serviços, abrange também os estudos relacionados a economia, turismo e etc.

O presente trabalho pode em muito trazer novas informações para uma área tão pouco estudada da Geografia. Entender o funcionamento de um aeroporto além de suas funções básicas, mas sim compreender sua dinâmica territorial e potencialidades econômicas que envolvem toda uma cadeia logística e a compreensão do tipo de uso do território, é uma tarefa complexa, dado o número reduzido e por vezes repetitivo da literatura publicada até o momento.

A cidade de Campinas desde a sua fundação já se tinha por interesse a sua posição estratégica, de proximidade com a capital São Paulo, isso trouxe muitos benefícios como a ampliação de sua área urbana, proporcionando até mesmo o crescimento de outros municípios ao seu redor.

De forma simplificada pudemos ver que a aviação pode sim ser um vetor de desenvolvimento, mas ela não pode ser excluída dos demais modais de transporte, tais como ferrovias, rodovias que permitem e facilitam o acesso ao aeroporto. Também depende do tipo de política pública e no contexto atual as parcerias público/privadas.

Viracopos hoje como o maior centro de cargas da América Latina, já possui uma influência bem mais ampla do que as fronteiras intermunicipais, sua escala de operação é global, exportando e recebendo milhares de toneladas de carga anualmente, trazendo rentabilidade a nossa economia, gerando empregos e possibilitando o crescimento econômico daquela região, por atrair empresas, investimento e obras de infraestrutura.

Diversas dificuldades puderam ser vividas ao longo desta experiência, entre elas a dificuldade em achar material relacionado ao aeroporto, como se puderam perceber muitos

dos artigos utilizados na revisão bibliográfica, faz parte de avanço de pesquisas por vezes de um mesmo pesquisador, mas que com o tempo poderá em muito ser ampliada. O avanço da aviação no Brasil não é mais uma questão apenas local, mas uma necessidade nacional, tendo em vista que o meio aéreo pode auxiliar o crescimento econômico, pois permite uma fluidez de mercadoria mais rápida e abrangente.

Outro ponto que trouxe dificuldade na execução deste trabalho foi a falta de bolsa, pois sem ela, não pude fazer um trabalho de campo no Aeroporto de Viracopos, que neste caso poderia ser de suma importância e muito enriquecedor ao trabalho, a pesquisa deve ser ampliada, principalmente na questão dos retornos econômicos trazidos a sua cidade, em um período de médio e longo prazo.

Por fim este trabalho poderá ser ampliado na elaboração de um trabalho de campo, para analisar de perto a estrutura do aeroporto e fazer entrevistas e elaborar relatórios com funcionários e moradores da região, podendo assim ser geradas novas informações sobre a territorialidade exercida pelo aeroporto e dar um enfoque social, isto permitirá compreender a quem estes retornos econômicos trazidos pelo aeroporto estão beneficiando, bem como quais serão seus impactos sociais e econômicos para Campinas nos anos vindouros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AIR CARGO WORLD – **AIR CARGO EXCELLENCE AWARDS**. Berlin, 2014. Disponível em:<<http://aceawards.aircargoworld.com/>>. Acesso em: 08 set. 2016.

ALMEIDA, D. C. **Turismo e Transporte Aéreo Regional no Brasil**. Brasília: UnB., 2005.

BBC BRASIL – **Crise nas Exportações**, 2009. Disponível em:<http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2009/09/090908_crise_exportacoes_ac_np.shtml/>. Acesso em: 15 jan. 2017.

BLOG AZUL TRIP BRASIL – **Primeiro Campinas depois Belo Horizonte**, 2011. Disponível em:<<http://azultripbrasil.blogspot.com.br/2011/10/primeiro-campinas-depois-belo-horizonte.html/>>. Acesso em: 16 jan. 2017.

BIELSCHOWSKY, P.; CUSTÓDIO, M. D. C. A Evolução do Setor de Transporte Aéreo Brasileiro. **Revista Eletrônica Novo Enfoque**, Doutorado em Economia – UFF, Professor da Escola Superior de Gestão e Tecnologia – UCB; Mestrado em Economia Empresarial – UCAM, Prof. da ESGT – UCB, v.13, n.3, p. 72-93, 2011.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação (ANAC). **Empresas**, 2016. Disponível em:<<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas>>. Acesso em: 12 set. 2016.

_____. Decreto n. 76.590, de 11 de novembro de 1975. Dispõe sobre os Sistemas Integrados de Transportes Aéreos Regionais e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 11 de novembro de 1975; 154º da independência e 87º da República. Disponível em:<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-76590-11-novembro-1975-425248-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 13 abr. 2016.

CADAVAL, M. E. G. ; GOMIDE, A. Mobilidade urbana em regiões metropolitanas. In: FONSECA, R. B. ; DAVANZO, Á. M. Q. ; NEGREIROS, R. M. C. **Livro verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas (SP): Unicamp-IE, p. 181, 2002.

CAMPINAS (Município). **Origens**. Campinas, 2016. Disponível em:<<http://www.campinas.sp.gov.br/sobre-campinas/campinas.php>>. Acesso em 20 set. 2016.

CANO, W. **Reflexões sobre o Brasil e a nova (des)ordem internacional**. Campinas: Unicamp, 1993.

_____. Raízes da concentração industrial em São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1990.

_____. A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo, 1920-1980. São Paulo: Fundação Seade, 1988. (Economia Paulista, 3 v.).

_____. Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970). São Paulo: Global, 1985.

_____. Passado e presente do sistema de relações de trabalho no Brasil. São Paulo: LTr Ed., 2000.

CAPPA, J. A importância do aeroporto internacional de Viracopos para empresas no mercado internacional. **Espacios**, v. 31, n. 4, 2010. Disponível em: <<http://www.revistaespacios.com/a10v31n04/10310482.html>>. Acesso em 20 nov. 2016.

_____. Aeroporto Internacional de Viracopos e o futuro da Região Metropolitana de Campinas. **São Paulo em Perspectiva**, v. 20, n. 3, p. 106-119, 2006. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v20n03/v20n03_09.pdf>. Acesso em 12 set. 2016.

_____. A função do Aeroporto Internacional de Viracopos na economia contemporânea. Pesquisa & Debate. **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em Economia Política**. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/rpe/article/view/7392>> . Acesso em 20 nov. 2016.

_____. Ampliação de Viracopos: desenvolvimento para Campinas. **Jornal Correio Popular**, Campinas, 13 fev. 2004. Opinião, p3.

CAPPA, J.; BARREIRA, R.S.; FIDELIS, R. A. Análise econômica do Aeroporto Internacional de Viracopos como instrumento de logística de operações industriais. **VII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO**. Anais. Rio de Janeiro: SBTA, 2008.

CORDEIRO, H. K.; LADEIRA, F. S. B. A mundialização da economia e a reestruturação do espaço aéreo interno brasileiro no período pós-70. **Cadernos**, Universidade de São Paulo, Centro de Estudos Rurais e Urbanos. São Paulo, n. 5, 1994.

DE SOUZA, P. D.; BUENO, L. M. M. Empreendimentos aeroportuários e seus impactos: o caso de Viracopos. **Oculum Ensaios**, n. 13, 2013. Disponível em: <<http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/145/132>>. Acesso em: 17 set. 2016.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (Infraero). **O aeroporto industrial em Campinas. In: Encontro de Administração, Comércio Exterior, Logística e Serviços**. Campinas (SP): PUC Campinas-CEA, 13 e 14/11/2006.

FERREIRA, R. F. S. Uma História da Campanha Nacional da Aviação (1940-1949). Rio de Janeiro. **Revista Cantareira**. Ed. 17, p. 75-86, 2012.

GALLO, F. As preocupações com a integração territorial do Brasil e o pensamento geopolítico nacional: a relevância da aviação na ocupação do país. Dourados: **Entre-lugar**. v.1, n. 2, p. 57-74, 2010.

GREGORI, E. **Viracopos: o maior aeroporto da América Latina**. Correio Popular. Turismo, 2013. Disponível em: <http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/04/especial/turismo/50659-viracopos-o-maior-aeroporto-da-america-latina.html>. Acesso em: 17/09/2016.

GÜLLER, Mathis; GÜLLER, Michael. Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto. Barcelona: **Editorial Gustavo Gili**, 2002.

HARVEY, D.; SOBRAL, A. U.. **Condição pós-moderna**. Edições Loyola, 1994. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=8bcTGHbGP_MC&oi=fnd&pg=PA13&dq=david+harvey+condi%C3%A7%C3%A3o+p%C3%B3s+moderna&ots=u2KsgsTgK2&sig=BpzyAKEgq_kHB7Gs6k3GiQNCV4I#v=onepage&q=david%20harvey%20condi%C3%A7%C3%A3o%20p%C3%B3s%20moderna&f=false> . Acesso em: 04 nov. 2016.

IDEL NOTÍCIAS – **Com Sucesso Viracopos Implanta Wms no Teca Importação**, 2015. Disponível em:<<http://www.idel.com.br/idel-noticias/com-sucesso--viracopos-implanta-wms-no-teca-importacao/>>. Acesso em: 15 jan. 2017.

LESSA, C. A estratégia do desenvolvimento (1974 - 1976): sonho e fracasso. 1978. Tese (Doutorado) – FEA, UFRJ, Rio de Janeiro, 1978.

LOPES, P.; CAPPAS, J. Estudo sobre a evolução do aeroporto internacional de Viracopos como infraestrutura de logística para empresas que atuaram no comércio internacional em 2010. XVI Encontro **de Iniciação Científica. I Encontro de Iniciação em Desenvolvimento Tecnológico e Inovação da PUC-Campinas**, v. 27. Disponível em:<http://www.puc-campinas.edu.br/websist/Rep/Sic08/Resumo/2012824_103912_965912587_resESU.pdf>. Acesso em 12 set. 2016.

MALAGUTTI, O. A. Evolução da Aviação Civil no Brasil. **Consultoria Legislativa**. Brasília, 2001. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/arquivos-pdf/pdf/109712.pdf>>. Acesso em: 13 jan. 2017.

MELLO, J. C. C. B. S., et al. Análise de envoltória de dados no estudo da eficiência e dos benchmarks para companhias aéreas brasileiras. Rio de Janeiro: **Pesquisa Operacional**. v.23, n. 2, p. 325-345, 2003.

MELLO, J. C. **Transportes e desenvolvimento econômico**. Brasília: Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU), 1984.

MONTEIRO, C. F. **Estratégias sindicais no contexto das reformas para o mercado: o caso dos trabalhadores da aviação comercial**. Rio de Janeiro: Enfoques, revista eletrônica dos alunos do PPGSA/IFCS/UFRJ. v.5, n. 2, 2006.

NARUO. J. **Arquivo de FOTOS Aeroporto de Viracopos**, 1962. Disponível em:<<https://www.flickr.com/photos/jjorgenar/sets/72157628002280469/with/6344113095/>>. Acesso em: 16 jan. 2017.

PACHECO, C.A. (Coord.). A questão regional brasileira pós-1980: desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional. 1996. Tese (Doutorado) – Unicamp, Campinas, 1996.

PALHARES, G.L. **Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento econômico**. São Paulo: Alph, 2001.

PENZIN, P. Viracopos: Garimpo em Arquivo Fotografico. **Correio Popular**. Memória Fotográfica, 2015. Disponível em:<http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/07/capa/campinas_e_rmc/303828-garimpo-em-arquivo-fotografico-revela-historia-de-campinas.html>. Acesso em 18 jan. 2017.

PORTAL MDIC – **Balança Comercial**, 2007. Disponível em:<www.mdic.gov.br>. Acesso em: 2 dez. 2016

PORTAL DE NOTÍCIAS UOL – **Auditoria Detecta pagamento por Obra Inacabada**, 2015. Disponível em:<<https://noticias.bol.uol.com.br/ultimas-noticias/brasil/2015/05/30/auditoria-detecta-pagamento-por-obra-inacabada.htm>>. Acesso em: 18 jan. 2017.

PORTAL DE NOTÍCIAS GLOBO G1 – **Exposição em Campinas Revive os 54 Anos de Viracopos em Imagens**, 2014. Disponível em:<<http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2014/10/exposicao-em-campinas-revive-os-54-anos-de-viracopos-em-imagens.html/>>. Acesso em 16 jan. 2017.

PORTAL DE NOTÍCIAS GLOBO G1 - **Sem Data Para Abertura, Novo Terminal De Viracopos Chega A 2 Anos De Obra**, 2014. Disponível em:< <http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2014/08/sem-data-para-abertura-novo-terminal-de-viracopos-chega-2-anos-de-obras.html/>>. Acesso em: 15 jan. 2017.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

SERAPIÃO, B.P. (2001). **Aplicação de Indicadores de Desempenho em Empresas Aéreas Utilizando o Gerenciamento de Receitas de Ativos Percíveis**. Tese de Mestrado, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro.

SILVIA, G.; COCCO, G.(Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SILVA, G. do C. e. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio. 1952.

SKYSCRAPERCITY - **Histórico da Aviação Regional no Brasil**, 2015. Disponível em:<<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1840132>>. Acesso em: 18 jan. 2017.

STRUCHEL, A.; CAPP, A. J.; BERNANRDO, R. O Aeroporto Internacional de Viracopos na revisão do Plano Diretor de Campinas–SP em 2006. **VII Simpósio de Transporte Aéreo. Sitraer**, v. 7, p. 346-357, 2008.

VIRACOPOS - **Portal Oficial do Aeroporto Internacional de Viracopos**. Campinas, 2016. Disponível em: < <http://www.viracopos.com/>>. Acesso em: 10 set. 2016.

TAVARES, M. da C.; FIORI, J.L. **(Des)ajuste global e modernização conservadora**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

TRIUNFO – **Participações E Investimentos**, 2014. Disponível em:<<http://www.triunfo.com/show.aspx?idCanal=Kgo+/jrVj9inRO/gZ/fr6Q==>>. Acesso em: 12 set. 2016.