UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES - UCAM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES
CURSO DE MESTRADO PROFISSIONAL EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES

Renato Cerqueira de Carvalho

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO: GLOBALIZAÇÃO, REDES E FLUXOS.

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
Outubro de 2014

UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES - UCAM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES
CURSO DE MESTRADO PROFISSIONAL EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES

Renato Cerqueira de Carvalho

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO: GLOBALIZAÇÃO, REDES E FLUXOS.

Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Regional e Gestão de Cidades da Universidade Candido Mendes – Campos dos Goytacazes/RJ para obtenção do grau de MESTRE EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES.

Orientadora: Elis de Araújo Miranda

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
Outubro de 2014

FICHA CATALOGRÁFICA

C331a Carvalho, Renato Cerqueira de.

Aeroporto Internacional de Cabo Frio: globalização, redes e fluxos / Renato Cerqueira de Carvalho. – 2015.
127 f; il.

Orientador: Elis Araújo Miranda.

Dissertação de Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades – Universidade Candido Mendes – Campos dos Goytacazes, RJ, 2014.

Bibliografia: f. 112-120

1. Aeroporto Internacional de Cabo Frio – Logística 2. Transporte aéreo – desenvolvimento regional – Cabo Frio (Município) 3. Comércio internacional – redes aérea – Cabo Frio (Município). I. Universidade Candido Mendes – Campos. II. Título.

CDU - 656.71:711.2(1-21)(815.3C)

RENATO CERQUEIRA DE CARVALHO

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO: GLOBALIZAÇÃO, REDES E FLUXOS.

Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Regional e Gestão de Cidades da Universidade Candido Mendes – Campos dos Goytacazes/RJ para obtenção do grau de MESTRE EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES.

Aprovado em 01de outubro de 2014.

BANCA EXAMINADORA

_____

Profª: Elis de Araújo Miranda, D.S.c – Orientadora
Universidade Candido Mendes

_____

Profª: Denise Cunha Tavares Terra, D.Sc
Universidade Candido Mendes

_____

Profª. Carla Conceição Lana Fraga, D.Sc
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ.
2014

Dedico este trabalho em memória da minha madrinha Marita, que acompanhou e participou de várias etapas da minha vida profissional.

AGRADECIMENTOS

A minha esposa Erika, pelo apoio constante e pela paciência nestes anos de estudo.

Aos meus pais, Paulo Roberto e Maria Lucia, pelo apoio e presença constante em minha vida.

Ao meu filho Gabriel, que dividiu nosso tempo de brincadeira com o meu tempo de estudo.

Aos meus amigos e colegas do Instituto Federal Fluminense, que me ajudaram nesta jornada.

A minha amiga Fátima e sua família, pelo tempo e pelo carinho.

Aos professores, aos funcionários da coordenação de pós-graduação e aos meus colegas da turma, pelo aprendizado e pela troca de experiências neste período de estudos.

A minha orientadora, Elis Miranda, pelas suas observações e condução da construção da dissertação.

A professora e amiga Carla Fraga, pelo apoio desde o início do meu projeto.

A professora Denise Terra, por aceitar fazer parte da banca.

Toda a vida das sociedades nas quais reinam as modernas condições de produção se apresenta como uma imensa acumulação de *espetáculos*. Tudo que era vivido diretamente tornou-se uma representação.

Guy Debord

RESUMO

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO: GLOBALIZAÇÃO, REDES E FLUXOS.

Este trabalho objetiva analisar a relação de um equipamento regional, o Aeroporto Internacional de Cabo Frio, com a estruturação de redes e fluxos interescalares que atendem à logística inerentes ao processo de globalização. A fundamentação teórica contempla os conceitos de globalização, de sistema de redes e fluxos e de logística. A operacionalização metodológica foi estruturada em: a) pesquisa bibliográfica, b) técnica de entrevista semiestruturada, utilizada para reconstituição do contexto histórico do planejamento, da instalação e da operação do aeroporto; c) pesquisa exploratória, com consultas a sites de órgãos oficiais, jornalísticos, especializados em transporte e ao material institucional da empresa gestora do aeroporto para complementação da coleta de dados. Como resultado, observou-se o crescimento das atividades aeroportuárias, no Aeroporto Internacional de Cabo Frio, desvinculado de políticas públicas de inserção da economia local e regional, em especial das atividades turísticas, porém essencialmente articulado, ainda hoje, às demandas das atividades que atendem ao processo de globalização do comércio e da indústria do petróleo e gás.

PALAVRAS CHAVE: Globalização, Redes, Turismo, Petróleo e Aeroporto Internacional de Cabo Frio

ABSTRACT

INTERNATIONAL CABO FRIO AIRPORT: GLOBALIZATION, FLOWS AND NETS:

This paper is intended to analyze the relation of urban regional equipment, the International Airport of Cabo Frio with the net and flow structures relative to local, regional and global scales that attend the logistic services of globalization of commerce and tourism. The main theoretical concept includes the concepts of globalization, net systems and flows and airport logistics. The survey methodology was structured in: a) Interview technique to gather data relative to the historical context of planning and operating the airport. B) Surveys on internet sites and the institutional material used by the airport management company were used to complement the data therefore obtained. As a result, it was observed an increase in the Cabo Frio International Airport activities but not related to public policies for economic growth either local or regional and neither with tourism, but it is articulated with the activities regarding oil and gas.

KEY WORDS: Globalization, Flows, Nets, Logistics, International Cabo Frio Airport

LISTA DE FIGURAS

Figura 1:	Mapa turístico do Estado do Rio de Janeiro	51
Figura 2:	Foto do terminal de passageiros	64
Figura 3:	Mapa da OMPETRO	65
Figura 4:	Campos de petróleo das bacias de Campos e de Santos	66
Figura 5:	Mapa de fluxos de voos do mundo	83
Figura 6:	Helicópteros na pista do Aeroporto Internacional de Cabo Frio	96
Figura 7:	Avião Antonov desembarcando carga no Aeroporto Internacional de Cabo Frio	97
Figura 8:	Avião Anotonov-124 desembarcando helicópteros no Aeroporto Internacional de Cabo Frio	98
Figura 9:	Área de carga do AICF	99
Figura 10:	Estrutura corporativa do Grupo Libra	102

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Gráfico 1:	Índice de competitividade de acesso	58
Tabela 1:	Unidades locais em 31.12 por seção e divisão da classificação de atividades (CNAE 2.0).	60
Tabela 2:	Pessoal ocupado total em 31.12, por seção e divisão da classificação de atividades (CNAE 2.0).	61
Tabela 3:	Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na seção de atividade de transporte, armazenagem e comunicação.	62
Tabela 4:	Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na seção de atividade de alojamento e alimentação.	62
Tabela 5:	Royalties e Participações Especiais de Cabo Frio	67
Tabela 6:	Taxa de crescimento dos municípios de Cabo Frio, Rio das Ostras e Macaé.	67
Tabela 7:	25 hubs mais importantes para passageiros que utilizam o aeroporto como ponto de conexão.	81
Tabela 8:	25 hubs mais importantes em termos relativos do número total de passageiros do aeroporto com o número de passageiros de conexão.	82
Tabela 9:	Evolução da quantidade de voos no mercado doméstico e internacional.	90
Tabela 10:	Variação da quantidade de voos nos mercados doméstico e internacional.	90
Tabela 11:	Evolução do número de voos realizados no mercado internacional.	91
Tabela 12:	Evolução da oferta – ASK	91
Tabela 13:	Movimento de aeronaves em aeroportos da Infraero no estado do Rio de Janeiro.	93
Tabela 14:	Movimento de passageiros em aeroportos da Infraero no estado do Rio de Janeiro.	93

Tabela 15: Movimento de carga aérea em aeroportos da Infraero no estado do Rio de Janeiro. 93

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

AICF – Aeroporto Internacional de Cabo Frio

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

ASK - Available Seat Kilometer (Assento Quilômetro Ofertado)

GAWC – *Loughborough University´s Globalization and World Cities Study Group*

IATA - *Internacional Air Travel Associatio*n

ICAO – Internacional Civil Aviation Organization

Infraero – Empresa Brasileiro de Infraestrutura Aeroportuária

PNMT – Programa Nacional de Municipalização do Turismo

PRT – Programa de Regionalização do Turismo

SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias

VIGIAGRO - Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), vinculado à Secretaria de Defesa Agropecuária (SDA)

WTTC – World Travel and Turism Council

SUMÁRIO

1:	**INTRODUÇÃO.**	15
2:	**O SISTEMA DE TRANSPORTES NA LOGÍSTICA DA GLOBALIZAÇÃO**	18
2.1:	A GLOBALIZAÇÃO DOS FLUXOS	20
2.2:	TRANSPORTES E LOGÍSTICA.	32
3:	**CABO FRIO ENTRE O TURISMO E O PETRÓLEO.**	50
3.1:	CABO FRIO, TURISMO E O AEROPORTO.	51
3.2:	CABO FRIO NA REGIÃO DO PETRÓLEO	64
4:	**O AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO E SUA RELAÇÃO COM O DESENVOLVIMENTO DA SISTÊMICA LOGÍSTICA BRASILEIRA.**	70
4.1:	OPERAÇÕES E SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS.	71
4.2:	O MERCADO AÉREO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL.	88
4.3:	INFRAESTRUTURA, SERVIÇOS E TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE CARGAS.	94
4.4:	CLIENTES E PRESTADORES DE SERVIÇOS.	101
5:	**CONSIDERAÇÕES FINAIS:**	108
6:	**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.**	112
	ANEXO I: AS LIBERDADES DO AR	121
	ANEXO II: PROGRAMAÇÃO DE VOOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO NO PERÍODO DE DEZEMBRO DE 2013 A MARÇO DE 2014.	122
	ANEXO III: PRINCIPAIS ENDEREÇOS COMERCIAIS DO GRUPO LIBRA.	123
	ANEXO IV: DISNEYLÂNDIA.	125

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo principal apresentar uma análise do desenvolvimento das atividades aeroportuárias do Aeroporto Internacional de Cabo Frio e sua relação com a organização dos serviços de logística que atendem ao processo de globalização da economia e da estruturação da sociedade em rede. Busca-se também articular este trabalho com o desenvolvimento regional, tanto da região turística como da região da exploração da indústria do petróleo e gás, onde o município de Cabo Frio está inserido. Este estudo não visa, portanto, à análise dos impactos do Aeroporto sobre o espaço urbano de Cabo Frio.

As últimas décadas do século XX e o início do século XXI foram marcados por grandes avanços nas tecnologias de transporte e comunicação, proporcionando um novo arranjo na produção de bens tangíveis e intangíveis que suprem o comércio internacional. O processo de globalização do comércio, da produção e da gestão das empresas provocou um rearranjo nos sistemas de fluxos e na estruturação de redes, de modo que atendam às novas necessidades da competitividade e da logística globalizada. Avaliar e compreender a dinâmica deste mundo globalizado requer um estudo de como os fluxos de transporte, de comunicação e de pessoas se organizam neste novo cenário estruturado em redes globais.

Para compreender melhor estas mudanças e o cenário atual, esta pesquisa requereu uma revisão teórica acerca dos conceitos-chaves que orientam a análise empírica. Dessa maneira, os conceitos de globalização, redes, fluxos e logística foram importantes para análise da função desempenhada por um objeto fixo no espaço, o aeroporto, a partir da compreensão do seu papel no contexto do comércio internacional. Como objetivos secundários buscou analisar os serviços oferecidos no Aeroporto Internacional de Cabo Frio e sua relação com as atividades econômicas

regionais do petróleo, em contraposição às atividades do setor turístico, principal atividade que justificou as obras de ampliação e a privatização deste aeroporto na década de 1990.[1]

A técnica de entrevista semiestruturada, realizada com um ex-integrante do governo municipal, que atuou no momento da implantação e dos primeiros anos de funcionamento do aeroporto, e com funcionários das empresas Costa do Sol e do Grupo Libra, foi aplicada para reconstituição do contexto histórico, do planejamento e da instalação do aeroporto. As entrevistas foram realizadas presencialmente e eletronicamente, em troca de e-mails, no período entre agosto de 2013 e julho de 2014. A pesquisa exploratória foi utilizada na obtenção de dados relacionados às atividades aeroportuárias, sendo realizada em sites de órgãos oficiais, em blogs e sites de empresas e de profissionais de jornalismo e em blogs e perfis de redes sociais de políticos e formadores de opinião regionais. Para coleta de dados atuais da gestão do aeroporto, das suas características de infraestrutura e dos seus serviços, foi também realizada uma pesquisa exploratória no site do aeroporto, no site do Grupo Libra e em material institucional deste grupo. A pesquisa de campo foi utilizada para realização das entrevistas e para observação e constatação dos dados coletados em pesquisa na web.

Busca-se, então, com este trabalho, identificar a relação deste equipamento regional com o desenvolvimento local e regional e o potencial de atividades e negócios que ele pode gerar e gera tanto para o município de Cabo Frio, quanto para a Região dos Lagos. É oportuno considerar a relação desta região com a do Norte Fluminense, onde se encontram instaladas as bases da indústria do petróleo e gás.

As atividades aeroportuárias estão em expansão, principalmente devido ao incremento dos serviços de logística de transporte de passageiros, em atendimento tanto às demandas de novas plataformas de exploração de petróleo e gás quanto àquelas relacionadas à extração de petróleo no pré-sal[2]. Observa-se, assim, um percurso distinto daquele inicialmente traçado para o uso deste aeroporto, que seria o de atendimento às demandas do turismo internacional.

---

[1] Dados obtidos em entrevista realizada com Ricardo Azevedo, ex-Secretário Municipal de Desenvolvimento, Indústria e Comércio.

[2] A província do pré-sal é composta por grandes acumulações de óleo leve, de excelente qualidade e com alto valor comercial, localizadas a grande profundidade no mar, que pode chegar a mais de sete mil metros de profundidade, abaixo de uma camada de sal.

As necessidades do comércio internacional de utilizar o Aeroporto Internacional de Cabo Frio (AICF) como ponto de apoio para entrada em território brasileiro também apontam para um cenário promissor de incremento dos serviços de transporte de carga, atividades na área industrial e desembaraço aduaneiro, a partir deste aeroporto.

Com a melhoria da pista e do terminal de passageiros, os voos de passageiros nacionais e internacionais podem encontrar novas opções de crescimento com a demanda de voos regulares e charters[3].

Este trabalho é composto por três capítulos onde o primeiro visa analisar o processo de globalização e a estruturação dos fluxos e redes que atendem as necessidades da logística e do transporte globalizado. No segundo busca-se compreender a relação do aeroporto com as atividades econômicas regionais. O terceiro capítulo apresenta uma análise dos serviços e da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Cabo Frio.

[3] São fretamentos ou aluguel de aeronaves, geralmente com tarifa mais barata que o regular (RONÁ, 2002). Utilizados pelas operadoras de turismo na estruturação de pacotes turísticos. Este aluguel é realizado para alcançar destinos onde não existe oferta de voos regulares ou quando é necessário o aumento da oferta de assentos, como nos períodos de alta temporada do turismo.

2: O SISTEMA DE REDES E FLUXOS NA GLOBALIZAÇÃO

Neste capítulo, será apresentada uma revisão teórica sobre o processo da estruturação de redes e fluxos que atendem ao comércio globalizado e sua relação com o sistema de transportes, principalmente com o transporte aéreo e com aeroportos.

Segundo Santos (2012), Sassen (2002), Dias (2007) e outros autores que tratam da globalização, a tecnologia, o transporte e a comunicação são fatores determinantes para a competitividade entre empresas e cidades que desejam ou precisam participar no novo arranjo de produção, distribuição e comércio mundial.

No final do século XX e no início do século de XXI, vivemos uma grande transformação no mundo, de modo que a velocidade do transporte de itens tangíveis e intangíveis determina novas realidades para a organização da produção de serviços e de produtos e reorganiza o papel de cidades e de regiões no mundo globalizado.

Estamos saindo de um mundo organizado pela Revolução Industrial e pelo desenvolvimento do capitalismo para um novo mundo organizado pelos serviços e pela informação, que auxiliam na estruturação do capitalismo globalizado (CASTELLS, 1999). Estas mudanças reorganizam as cadeias produtivas de diversos setores e afetam as economias nacionais e internacionais, modificando a utilização do espaço na escala local. É nesse contexto que as relações da globalização se concretizam, se materializam (SANTOS, 2012).

O desenvolvimento da tecnologia da informação e uma estrutura social virtual criaram novas maneiras de as pessoas, empresas e governos interagirem e trocarem informações, valores e mercadorias. O presente se tornou global e imediato, a relação de tempo e espaço tomou outra forma. Transportes mais rápidos

e eficientes ligam todos os locais do mundo, e as pessoas visitam lugares sem precisar se deslocar fisicamente.

Nos séculos XIX e XX, as mudanças tecnológicas nos transportes, como o aumento da velocidade, da capacidade de carga e da segurança, possibilitaram ao homem chegar a todas as partes do globo e tornar o mundo menor, produzindo a ilusão de encurtamento das distâncias, conforme observa Page (2001).

O transporte marítimo foi o primeiro modal a conectar o mundo e a criar fluxos entre os diversos continentes. Os fluxos mundiais eram existentes principalmente nas cidades portuárias, que tinham sua importância econômica e política devido ao volume de conexões e de comércio existente em seus portos (KUNZ, 2014). E neste início de século XXI, não há necessidade de deslocamento físico para atender aos fluxos do comércio. Os sistemas informacionais possibilitam trocas e conexões, como no setor de serviços financeiros, instantâneos para qualquer parte do globo, e este é o principal diferencial deste momento denominado de globalização.

Para compreender melhor a estruturação das redes e dos fluxos globalizados, serão apresentados, na primeira parte do capítulo, alguns conceitos e fatos relacionados com a globalização dos fluxos; na segunda parte do capítulo, as mudanças proporcionadas pela globalização serão relacionadas com a organização dos fluxos em redes e com os serviços de logística, abordando o papel do sistema de transportes neste processo. A terceira parte do capítulo será dedicada a compreensão dos serviços aeroportuários e dos tipos de aeroportos.

2.1: A GLOBALIZAÇÃO DOS FLUXOS

O final do século passado e o início do século XXI são momentos de profunda transformação da sociedade globalizada. Saímos de um mundo dividido em duas partes[4] para um mundo totalmente integrado, onde os fluxos mundiais de informação, economia, conhecimento, tecnologia e transportes determinam as novas divisões do trabalho, da produção e do território.

Os conceitos e noções de tempo e espaço sofrem mudanças para atender às necessidades destes novos fluxos da globalização. Debord (1997), Giddens (1991) e Castells (1999) analisam estas mudanças e seus impactos na sociedade e na

[4] De acordo com Hobsbawm (1995) e Giddens (1996) o mundo era polarizado entre capitalismo e socialismo, entre oriente e ocidente ou entre esquerda e direita.

economia nacional e globalizada. O tempo e o espaço fazem parte de uma nova realidade que transforma fluxos antigos e organiza novos fluxos, principalmente, a partir de sistemas informacionais.

As teses de Debord (1997) mostram a transformação da sociedade numa sociedade de espetáculos, na qual a produção capitalista unificou o espaço, que já não é limitado por sociedades externas; onde ocorre nessa sociedade, um processo de banalização para a acumulação de mercadorias que rompem as barreiras regionais e legais. Os espaços se tornam idênticos e homogeneizados para atender às necessidades de circulação das mercadorias e da informação. É a sociedade do consumo pelo consumo e não mais o consumo para atender a determinada necessidade. No turismo podemos exemplificar como uma manifestação cultural de um grupo, realizada para comemorar o início da primavera, que passa a ser realizada em qualquer momento para atender a demanda turística que visita o local. Segundo Debord (1997, p.13) “Toda a vida das sociedades nas quais reinam as modernas condições de produção se apresenta como uma imensa acumulação de espetáculos. Tudo que era vivido diretamente tornou-se uma representação”.

A sociedade do consumo não é contida por fronteiras. Giddens (1996) define a globalização como a ação a distância e relaciona sua intensificação ao surgimento da comunicação global instantânea e ao transporte de massa; para o autor a globalização trata efetivamente da transformação do espaço e do tempo.

> A globalização não diz respeito apenas à criação de sistemas em grande escala, mas também à transformação de contextos locais e até mesmo pessoais de experiência social. Nossas atividades cotidianas são cada vez mais influenciadas por eventos que acontecem do outro lado do mundo. De modo oposto, hábitos dos estilos de vida locais tornaram-se globalmente determinantes. Dessa forma, minha decisão de comprar um determinado artigo de vestuário tem implicações não só para a divisão internacional do trabalho, mas também para os ecossistemas terrestres (GIDDENS, 1996, p. 13).

Tendo como referência o postulado de Giddens, podemos imaginar uma roupa típica do Brasil sendo fabricada na China e vendida em boutiques de Nova York, mas adaptada aos gostos dos nova-iorquinos. As atividades do cotidiano sendo afetadas por eventos que acontecem do outro lado do planeta, misturando hábitos e estilos de vidas locais e globais. Esta situação pode favorecer o que Giddens (1991)

apresenta como a revitalização dos nacionalismos locais e uma intensificação de identidades locais ao contrário das influências globalizadoras.

> O dinamismo da modernidade deriva da separação do tempo e do espaço e de sua recombinação em formas que permitem o "zoneamento" tempo-espacial preciso da vida social; do desencaixe dos sistemas sociais (um fenômeno intimamente vinculado aos fatores envolvidos na separação tempo-espaço); e da ordenação e reordenação reflexiva das relações sociais à luz das contínuas entradas (*inputs*) de conhecimento afetando as ações de indivíduos e grupos. (GIDDENS, 1991, p. 25).

Os seres humanos vivem o tempo de maneira diferente e, para Castells (1999), o tempo foi definido por uma sequência de práticas e percepções. A organização do tempo já foi uma marca do poder soberano de reis e sacerdotes, enquanto as pessoas viviam o tempo determinado pelo Sol e pela Lua. O tempo era vagamente percebido; a produção e as atividades sociais compartilhavam então o mesmo momento, como nas sociedades da Idade Média em que as feiras marcavam a conjunção das atividades agrícolas, religiosas, sociais e comerciais.

Para Giddens (1991) o "desencaixe" do tempo e espaço tem como significação-chave a invenção do relógio mecânico, que representa uma dimensão uniforme de tempo "vazio". O tempo precisou ser fragmentado e a produção passou a ser organizada em torno do controle do tempo, aperfeiçoado nas fábricas de Henry Ford e Vladmir Ílitch (CASTELLS, 1999). No capitalismo, o tempo virou dinheiro e, para Debord, o tempo vira mercadoria, sendo vendido em blocos de tempo, como nos pacotes turísticos; no capitalismo globalizado, este tempo é organizado para atender aos fluxos globalizados de transporte e de comunicação.

O "esvaziamento do tempo" é uma pré-condição para o "esvaziamento do espaço". O "espaço vazio" pode ser compreendido como a separação entre espaço e lugar. O "lugar" remete à ideia de localidade, ao cenário físico da atividade social situado geograficamente. Nas sociedades pré-modernas, o espaço e o tempo coincidem amplamente, porém com o advento da modernidade "o lugar se torna cada vez mais *fantasmagórico*: isto é, os locais são completamente penetrados e moldados, em termos de influências sociais bem distantes deles. O que estrutura o local não é simplesmente o que está presente na cena; a "forma visível" do local oculta as relações distanciadas que determinam sua natureza" (GIDDENS, 1991, p. 27). O desencaixe é o "deslocamento das relações sociais de contextos locais de

interação e sua reestruturação através de extensões indefinidas de tempo-espaço" (GIDDENS, 1991, p. 29)

A economia colocou-se acima do ser humano, de tal forma que se apoderou de sua liberdade; em um grande número de setores, podemos constatar que o custo suportado pela sociedade, pela economia e pelo meio ambiente ultrapassa os benefícios adicionais alcançados (KRIPPENDORF, 2001)

O reconhecimento dos "não-lugares", (AUGÉ apud MACIEL, 2010) instalações necessárias à circulação acelerada de pessoas e bens, como os aeroportos, ou do turismo em guetos (KRIPPENDORF, 2001), reservas artificiais construídas sob medida para um determinado grupo, como os complexos hoteleiros internacionais e resorts, são exemplos de resultados da ruptura de espaço e tempo. Representações dos símbolos de Paris podem ser encontradas e consumidas em parques de Orlando ou em hotéis de Las Vegas, sendo um objeto do meio técnico-científico, sem nenhuma identificação com o seu território ou sociedade, que atende às representações da "padronização da cultura globalizada".

O tempo tem novo significado e as mercadorias, principalmente as de alto valor agregado e com alta tecnologia, precisam chegar ao consumidor em qualquer parte do mundo, no menor tempo possível. A informação é instantânea e é cada vez mais acessível a um grande número de pessoas.

A utilização do território e o seu funcionamento estão vinculados à implantação de infraestrutura e ao dinamismo da economia e da sociedade. Este espaço geográfico é configurado pelos movimentos da população, pela distribuição da indústria, dos serviços e da agricultura, pelo arcabouço normativo e pelo alcance e extensão da cidadania. O papel das formas geográficas materiais, o papel das formas sociais, jurídicas e políticas, todas impregnadas de ciência, técnica e informação, e o estudo do povoamento, como os sistemas de movimento de homens, capitais, produtos, mercadorias, serviços, mensagens e ordens, constituem a história de fluidez do território (SANTOS e SILVEIRA, 2005).

A organização do território e suas relações com outros espaços são influenciadas por quatro grandes fluxos que atravessam o espaço geográfico: os movimentos de pessoas ou fluxos migratórios; os movimentos comerciais ou fluxos de mercadorias, os movimentos de informações ou fluxos informacionais; e os movimentos de capitais ou fluxos monetários e financeiros. Estes fluxos eram

contidos nos limites dos territórios nacionais e hoje atravessam fronteiras e introduzem uma nova ordem de problemas e organizações do espaço (DIAS, 2007).

O meio técnico-científico e o momento histórico no qual a construção ou reconstrução do espaço se dará com um conteúdo de ciência e de técnica (SANTOS, 2012), são estratégicos para a consolidação dos novos fluxos que atendem aos sistemas mundiais. Para Santos (2012), o território se informatiza mais depressa que a economia e a sociedade. A instalação de objetos geográficos, como o aeroporto, no território aumentou muito nos últimos anos, e o fato de os objetos serem dotados de intencionalidade específica faz com que o número de fluxos sobre o território se multiplique e, como consequência, o território muda de definição. “Com objetos muito numerosos e diferentes, temos, então, um aumento do número de fluxos que esses objetos ficam em medida de acolher ou emitir, tanto no ponto de vista qualitativo quanto do ponto de vista quantitativo” (SANTOS, 2012, p. 122). Outra característica marcante na transformação do território é que os novos objetos nascem com uma vocação mercantil globalizada, diferente de períodos anteriores.

Santos (1994) conclui que na sociedade informatizada o espaço se dissolve, abrindo espaço para o tempo. A simultaneidade entre os lugares não ocorre mais no tempo físico do relógio, ocorre no tempo social, todos os lugares seguem o tempo da metrópole. Em cada ponto, nodal ou não, da rede urbana ou do espaço, os tempos são subalternos. Os lugares passam a ter uma nova hierarquia: a hierarquia das informações. Nenhuma cidade chega a outra cidade tão rápido como a metrópole chega a todas as cidades. A inserção das cidades no sistema mais global de informações depende da metrópole na maioria das vezes.

A especialização produtiva e o processo de globalização são mais alguns fatores que determinam e interferem nas as infraestruturas e nos fluxos existentes em cada território. A infraestrutura aeroportuária é parte integrante deste processo, pois atende às demandas estratégicas e de logísticas das grandes empresas internacionais, que coordenam os fluxos necessários para o desenvolvimento da produção globalizada e para a competitividade no comércio internacional. Segundo Santos e Silva (2005, p.21) “O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestrutura, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade”.

O mundo, no decorrer do século XX, estava repleto de tecnologias revolucionárias, cujas consequências políticas mais impressionantes foram as revoluções nos transportes e nas comunicações, que praticamente anularam o tempo e a distância. “Era um mundo que podia levar a cada residência, todos os dias, a qualquer hora, mais informação e diversão do que dispunham os imperadores em 1914” (HOBSBAWM, 1995, p. 22).

A organização da sociedade e da economia, determinada pela reestruturação da relação tempo e espaço, cria novos fluxos para preparar o globo, como um local único de produção e consumo – um mundo globalizado. Este processo de globalização é para Gonçalves (2002) a interação de três processos distintos que afetaram a estrutura econômica, produtiva, financeira, política, tecnológica e comercial no final do século XX e no século XXI: a expansão extraordinária dos fluxos internacionais de bens, serviços e capitais; o acirramento da concorrência nos mercados internacionais; e a maior integração entre os sistemas econômicos mundiais.

As condições para o desenvolvimento da globalização estão relacionadas com os três aspectos, analisados por Hobsbawm (1995), que caracterizam o final do século XX: I - Primeiro quando o mundo deixa de ser eurocêntrico. Europeus e seus descendentes deixam de ser um terço e passam a ser um sexto da população mundial. As indústrias migravam da Europa para outras partes. Apesar da desindustrialização e da mudança da produção para outros continentes, os países da industrialização do século XX ainda eram os mais ricos e com maior poder econômico e científico-tecnológico do globo. II - Como o mais significativo, o segundo aspecto é o do globo, como uma unidade operacional única. Principalmente para os propósitos econômicos, o globo é uma unidade operacional básica, e as estruturas antigas como “economias nacionais” são tratadas como complicações das atividades transnacionais. A “aldeia global”, expressão cunhada na década de 1960, representou uma nova realidade que havia transformado não apenas as atividades econômicas e técnicas, mas que também mudara a vida privada, sobretudo, na área de transporte e comunicação. A característica mais marcante do final do século é a tensão entre o processo de globalização cada vez mais acelerado e a incapacidade conjunta das instituições públicas e do comportamento humano privado de se acomodarem a ele. III - O terceiro aspecto é a desintegração de velhos padrões de relacionamento social e humano e, com ela, a quebra de elos entre o passado e o

presente. Uma sociedade com indivíduos que buscam o lucro, o prazer e a própria satisfação, que adapta seletivamente a herança do passado.

A globalização não é um processo recente; para Cavusgil et al. (2010), ela passou por quatro fases. A primeira, entre 1830 e 1880, quando os negócios internacionais se expandiram devido ao desenvolvimento de ferrovias e à eficiência do transporte marítimo. O telégrafo e o telefone foram os facilitadores dos fluxos de informação e comunicação. A segunda fase ocorre entre 1900 e o final da Segunda Guerra Mundial, quando o aumento da produção de eletricidade e aço permite avanços no sistema de transportes. A colonização europeia de países da Ásia, África, Oriente Médio e outros possibilitou a instalação das subsidiárias de empresas multinacionais, concentradas na Europa Ocidental, a região mais industrializada do mundo.

> As europeias, como BASF, British Petroleum, Nestlé, Shell e Siemens, instalaram fábricas estrangeiras por volta de 1900. Nos anos que precederam a Primeira Guerra Mundial (antes de 1914), muitas empresas já operavam em escala global. A italiana Fiat forneceu veículos a nações de ambos os lados da guerra. (CAVUSGIL et al., 2010, p. 25)

Após a Segunda Guerra Mundial, ocorre a terceira fase. Com o término da guerra, em 1945, a demanda por bens de consumo estava reprimida e eram necessários insumos para a reconstrução da Europa e do Japão; esta situação favorece o crescimento da economia dos Estados Unidos, pois foi o país menos afetado pela guerra. A intervenção governamental elimina tarifas e barreiras comerciais e facilita a movimentação de moeda e capital. Os países industrializados, como Austrália, Inglaterra e Estados Unidos, buscam, de uma forma sistemática, a queda das barreiras ao comércio internacional. O GATT (*General Agreement on Tariff and Trade*) serviu com um fórum global de negociação para queda destas barreiras e depois acabou transformando-se na Organização Mundial do Comércio – OMC.

Nesta terceira fase, inicialmente, as empresas multinacionais são as empresas europeias, em expansão nas suas ex-colônias, e as norte-americanas. Primeiramente, as subsidiárias fabricavam e vendiam os produtos iguais aos da matriz e posteriormente passam a fazer parte da busca de vantagens de custo, quando as matrizes procuram por baixos custos de mão de obra. No final desta fase,

as empresas japonesas e europeias passam a competir globalmente com as empresas americanas e, com o afrouxamento das barreiras comerciais e dos controles cambiais, ocorre uma integração dos mercados financeiros globais.

A atual fase, a quarta, tem início nos primeiros anos da década de 1980, a partir do crescimento do comércio internacional e do investimento entre países. Os avanços da tecnologia na manufatura e na comunicação, o colapso da União Soviética, a liberação de mercado na Europa central e oriental e a industrialização de modernização do Leste Asiático, incluindo a China, são os fatos que favorecem o crescimento do comércio internacional.

O século XXI consolida os processos, apresentados por Gonçalves (2002) e Hobsbawm (1995), de uma maneira muito dinâmica e difícil de acompanhar pelas estruturas administrativas e legislativas governamentais. As empresas, que atuam globalmente, e o sistema financeiro são os setores que, aparentemente, se adaptam mais rápido a estas mudanças. A própria sociedade ainda busca entender seu papel neste momento de transformação e na estruturação dos fluxos globais, no qual ela nunca esteve tão presente e com tanto poder de intervenção.

As barreiras nacionais, como as barreiras alfandegárias, são o freio do processo de globalização da sociedade, principalmente nos fluxos de pessoas e mercadorias, porém os fluxos de capitais e de informação já transformam este obstáculo em um pequeno obstáculo, tornando-se mais fluidos, dinâmicos e potentes. As empresas vislumbram o mundo como um mercado integrado: a globalização de mercados é a integração econômica contínua e a interdependência crescente entre os países do mundo (CAVUSGIL et al., 2010).

> Os avanços tecnológicos em informação, comunicação e transporte viabilizaram a instalação de operações remotas ao redor do mundo, geograficamente distantes, porém eletronicamente interconectadas. Essas tecnologias também facilitaram a globalização do setor de serviços em segmentos como o de bancos, entretenimento, turismo, seguro e varejo. A fusão de grandes empresas, antes tidas como alicerces do poder corporativo nacional, ilustrou a crescente integração da economia mundial. Por exemplo, a GM adquiriu a Saab da Suécia, a Ford assumiu a Mazda do Japão, e a Daimler Benz comprou a Chrysler nos Estados Unidos (CAVUSGIL et al., 2010, p. 25).

No setor aéreo, as empresas eram a imagem de seus países; a França era representada nas feiras de turismo mundiais pela sua empresa aérea a Air France,

em um estande que mostrava aspectos da cultura francesa. Hoje, ocorrem os mesmos tipos de fusões, por exemplo: da Air France, francesa, com a KLM, holandesa e da Lufthansa, Alemã, com a SWISS, suíça. Estas fusões e parcerias não representam uma integração cultural, e sim atendem a uma necessidade de logística e competitividade internacional das empresas aéreas.

O mercado de consumo é globalizado e instantâneo; um exemplo é o lançamento de filmes, que, na década de 1980, demoravam a chegar ao mercado brasileiro, geralmente alguns meses depois de seu lançamento no mercado norte-americano. Hoje, o lançamento dos filmes é simultâneo em várias partes do mundo. Até a pirataria é globalizada e rápida; alguns filmes chegam à bancada do camelô, antes do lançamento no cinema, e algumas marcas de roupas e de acessórios de moda internacionais, sem representantes no Brasil, são falsificadas e vendidas nas feiras populares.

> A urgência de uma nova abordagem para que compreendamos o tipo de economia, cultura e sociedade em que vivemos é intensificada pelas crises e conflitos que caracterizaram a primeira década do século XXI. A crise financeira global; as mudanças drásticas nos mercados de negócios e mão-de-obra; o crescimento irrefreável da economia criminosa global; a exclusão social e cultural de grandes segmentos da população do planeta das redes globais que acumulam conhecimento, riqueza e poder; a reação dos descontentes sob a forma do fundamentalismo religioso; o recrudescimento de divisões nacionais, étnicas e territoriais, prenunciando a negação do outro e, portanto, o recurso à violência em ampla escala como forma de protesto e dominação; a crise ambiental simbolizada pela mudança climática; a crescente incapacidade das instituições políticas baseadas no Estado-nação em lidar com os problemas globais e as demandas locais: tudo isso são expressões diversas de um processo de mudança multidimensional e estrutural que se dá em meio à agonia e incerteza. Estes são, de fato, tempos conturbados. (CASTELLS, 1999, p. I).

Diante destes acontecimentos e cenários, podemos entender que a passagem do século XX para o século XXI foi marcada por uma grande ruptura entre as questões locais e globais, que motivaram uma nova dinâmica dos fluxos de comunicação, de transportes produzindo mudanças na economia mundial. Os olhares de Castells (1999) e Sassen (2002) mostram como este novo mundo está se estruturando; para o primeiro, a organização da sociedade em redes e, para a segunda, as cidades encontraram-se conectadas de acordo com as suas funções na economia globalizada e estas conexões articulam as cidades em uma lógica hierarquicamente organizada. Assim, os fluxos mais intensos, mais rápidos e

contínuos se encontram. Ocorrem entre as cidades mais industrializadas, com serviços mais especializados, com grandes volumes de capitais, enquanto que, em cidades com baixa especialização, baixos volumes de capitas e baixa industrialização, esses fluxos são bem menos intensos.

Os fluxos influenciam a estruturação do espaço regional e do espaço urbano de maneiras diferentes; a estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral; o espaço intraurbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano. O aeroporto, um objeto espacial, definido por Santos (2006) como um fixo espacial, é, ao mesmo tempo, produto e produtor de sistemas de fluxos, exerce sua influência na estruturação regional, em especial nas regiões que precisam de sistemas para deslocamento de mercadorias, pessoas e informações. Os objetos espaciais também produzem transformações no espaço intraurbano, pois ele é um gerador de emprego na cidade, ocupa uma área urbana, mesmo que fora dos limites centrais, determinando seu modelo de ocupação e utilização, e interfere no deslocamento de pessoas, mercadorias e informação dentro de um lugar, de um lugar para o outro, dentro da cidade e de dentro para fora da cidade, apontado (VILLAÇA apud SPOSITO, 2008) como uma especificidade do espaço intraurbano. A movimentação de pessoas, mercadorias e informação cria fluxos que interferem no espaço urbano.(BEAUJEAU-GARNIER apud SPOSITO, 2008).

A exigência de fluidez é uma das principais características do mundo atual; baseada na rede técnica, é um dos suportes para a competitividade de empresas e lugares. “A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado” (SANTOS, 2006 – p. 274) para a organização dos fluxos. Para favorecê-la, criam-se objetos e lugares, como os aeroportos. Ela é resultado de três possibilidades: 1- formas perfeitas universais; 2- normas universais e desregulação territorial; e 3- um discurso e uma informação universal.

O aeroporto não pode ser analisado somente pelas suas funções econômicas e logísticas (MACIEL, 2010), que ele cumpre para atender aos fluxos globais de transporte de passageiros e mercadorias. Cabe a ele também o papel de centralizador ou de “criador” dos fluxos locais e regionais que precisam do contato com os fluxos globais. O aeroporto é um objeto do meio técnico-científico que cria para a sociedade local novas interações com outras regiões do globo, principalmente

em se tratando de um aeroporto internacional localizado em uma cidade que não é capital de um estado do Brasil.

Apesar de ser um aeroporto internacional o Aeroporto Internacional de Cabo Frio - AICF não está presente na configuração internacional dos fluxos globalizados; ele apenas serve a este fluxo globalizado como uma porta de entrada para uma demanda regional de empresas globalizadas dos setores de turismo e de petróleo e gás.

Os objetos fixos no espaço urbanos passam a ter um papel de ponto de apoio aos grandes fluxos globais. O transporte aéreo é o principal modal que atende à dinâmica destes fluxos internacionais, com sua agilidade e facilidade de atingir tanto o litoral como o interior dos países. A localização de um aeroporto passa a ser determinante para a distribuição de mercadorias e de pessoas da sociedade globalizada.

Não é a cidade que precisa de um aeroporto para se conectar aos fluxos globalizados e, sim, o aeroporto é que precisa da cidade para se conectar a esses fluxos com as necessidades regionais das empresas globalizadas e do consumo.

As políticas públicas sofrem interferência desta estrutura de redes e dos fluxos existentes, que determinam novos atores que participarão do processo de planejamento e de estruturação do território e de utilização do espaço geográfico. As estratégias e as organizações globais exigem uma forte intensidade de coordenação, permitindo a elas a escolha da cidade onde se localizar e a interferência nas decisões políticas e econômicas capazes de influenciar na estruturação da cidade (VELTZ apud SPOSITO, 2008).

A cidade, como um nó de fluxos, sucessivamente centrípetos ou centrífugos de toda natureza, se conecta com outras cidades e outros nós, montando uma estrutura de redes. O aeroporto assume um papel de nó no sistema de fluxos dentro do espaço urbano, onde esses fluxos se encontram e fazem parte da estruturação de uma rede dentro da cidade e para fora da cidade. (SPOSITO, 2008). Os nós estratégicos surgem para atender às demandas da mundialização do capital e das atividades econômicas; são “lugares” centrais onde as tarefas que garantem o funcionamento da globalização são realizadas. (SASSEN apud SPOSITO, 2008)

> O território passa a ser comandado a partir da capacidade de informação e são os fluxos de informação que são estruturadores do espaço, superpondo aquilo que, à maneira de Marx, chamo de círculos de cooperação dos circuitos espaciais da produção. Os circuitos espaciais da produção criam movimento de matéria e os circuitos de cooperação criam fluxos de informação, que são os novos estruturadores do espaço. (SANTOS, 2012, p. 128).

A cidade revela os interesses e as ações da sociedade e, ao mesmo tempo, oferece condições para que esses interesses e ações se realizem. Estas ações e interesses estão relacionados com a localização das infraestruturas e das atividades nos espaços urbanos, que são apropriados de diferentes formas por diferentes atividades, para diferentes usos e por diferentes sujeitos sociais, dos indivíduos aos grandes conglomerados, que se comunicam por fluxos de transporte, informação etc. (SPOSITO, 2008).

A dinâmica da economia além das fronteiras reorganiza os fluxos mundiais e coloca as cidades com novas funções, que são chamadas por Sassen (2002) de funções globais das cidades (*global city functions*). A economia globalizada contém dinâmicas que dispersam e centralizam determinadas estruturas e ações. As novas organizações do território são: a centralização das estruturas de gestão, com os níveis hierárquicos mais altos das empresas, e a dispersão da produção por várias regiões do globo.

Os processos econômicos além das fronteiras nacionais - como movimentação de capitais, trabalho, bens e matérias-primas - sempre existiram e sofreram alterações de acordo como os fluxos se posicionavam. Nas últimas décadas, os fluxos e interesses de empresas globalizadas transformaram os Estados em peças-chaves na organização da fluidez destes processos. Alguns territórios se tornaram estratégicos para esta movimentação global, em que o espaço nacional passa a ser influenciado pelas negociações além-fronteiras e criam novas regiões e escalas de integração, com delimitação de novos espaços para negociações e barreiras (SASSEN, 2002).

Os sistemas de fluxos da globalização estão organizando os territórios e caracterizando-os como lugares globalizados. Esta cultura globalizada atende a uma parte da população que vive nos grandes centros urbanos e nas principais cidades globais, os “mega-nós” que concentram cada vez mais riqueza, poder e inovação no planeta. Ao mesmo tempo, Castells (1999) analisa que poucas pessoas no mundo

se identificam com a cultura global e cosmopolita, que povoa as redes globais, pois a maioria das pessoas sente uma forte identidade regional ou local. Os fluxos globais integram e excluem certas dimensões da vida humana.

A “metrópole transnacional” (CORDEIRO apud SANTOS, 1994) está presente em todos os lugares, no mesmo momento, instantaneamente, de modo diverso, da metrópole industrial que não chegava da mesma maneira a todos os lugares e tinha uma área de influência delimitada no território. Como exemplo, a cidade de São Paulo e sua influência como metrópole industrial e hoje uma “metrópole transnacional”, classificada pelo GAWC como uma *Beta World City* (SASSEN, 2002).

> Esta é a grande cidade cuja força essencial deriva do poder de controle, sobre a economia e o território, de atividades hegemônicas, nela sediadas, capazes de manipulação da informação, da qual necessitam para o exercício do processo produtivo, em suas diversas etapas. (SANTOS, 1994, p. 156)

As cidades globais conectam as economias nacionais com a economia mundial e assumem algumas funções de articulação regional, além das fronteiras nacionais (TAYLOR; WALKER; BEAVERSTOCK, 2002). Assim, para Sassen, não há cidade que não esteja, de alguma forma, sob o comando das cidades globais.

Os objetos geográficos, que configuram o território e definem o próprio território, estão carregados de informações e de intencionalidades, que não estão vinculadas aos fatos históricos anteriores, e possuem vocações simbólica e mercantil (SANTOS, 1994). Com características próprias da sua realidade física, estes objetos atraem fluxos, de acordo com suas especializações, para o território. Em sua maioria, atendem à vocação mercantil, portanto, uma interferência dos fluxos globais na organização do território.

Para Santos (1994), o dado organizacional é o espaço de fluxos estruturadores do território e não um espaço onde os fluxos de matéria desenhavam o esqueleto do sistema urbano.

> Embora haja lugares no espaço dos fluxos e fluxos no espaço de lugares, o significado cultural e social é definido em termos de fluxo. Essa é a contradição fundamental que emerge do nosso mundo globalizado, urbanizado e organizado em redes: em um mundo construído em torno da lógica do espaço dos fluxos, as pessoas ganham a vida no espaço dos lugares (CASTELLS, 1999, p. 25)

Chegamos a um momento que a relação dos fluxos mundiais não está mais baseada na troca de produtos e serviços entre países. Hoje é cada vez mais difícil distinguir no mundo o local onde você está baseado nos bens e serviços que você consome. A pesquisa, a tecnologia e a inovação podem ser desenvolvidas em qualquer parte e em vários locais ao mesmo tempo. Empregos são gerados onde as empresas consideram mais vantajoso. O livre comércio e o *global sourcing*, utilizado pelas empresas para encontrar as condições mais adequadas para a produção e comércio de bens, favorecem qualquer consumidor do mundo a comprar uma mercadoria sendo produzida pelo menor preço e melhor qualidade possível (CAVUSGIL et al., 2010).

A organização do território passa a ter uma lógica local x global, determinada pelos fluxos globalizados. O Aeroporto Internacional de Cabo Frio pode ser um exemplo desta situação: criado para atender a uma demanda internacional do setor de turismo, hoje ele é operacionalizado para atender a uma demanda dos fluxos globais do setor de petróleo e gás e do comércio, com possibilidades de atender a fluxos globalizados da produção.

A organização dos fluxos globais pode ser analisada como a forma de uma teia ou rede, que se conecta em vários momentos e onde existem pontos de encontro, ou nós, que realizam a conexão de fluxos maiores e menores ou são pontos de encontro de um número maior ou menor de fluxos. A seguir, será apresentada uma análise da organização destas redes e do sistema de transportes.

2.2: TRANSPORTES E LOGÍSTICA

O comércio internacional, o sistema de informação globalizado e o deslocamento de pessoas e mercadorias precisam de uma estrutura para fluir e atingir todas as partes do mundo. Não é possível conectar diretamente todos os lugares existentes na Terra, portanto, alguns pontos assumem um papel de possibilitar a conexão com outros locais importantes e assim conseguir manter e criar fluxos entre todos, sendo alguns com maiores e outros com menores volume de trocas.

O sistema de transporte globalizado é composto da integração de vários modais de transporte que permitem levar pessoas e mercadorias para qualquer

lugar. Os locais que concentram o maior fluxo destes transportes permitem, em muitos casos, as conexões no mesmo modal de transporte ou conexões intermodais. Para ocorrerem estas conexões e intermodalidades, o sistema de transporte necessita de terminais, de passageiros ou cargas, com infraestrutura que permita a chegada, saída e transferência, entre os veículos, de cargas e de pessoas.

O sistema de transporte é planejado, estruturado e utilizado levando em consideração a relação entre volume de pessoas ou de carga a ser transportado, o tempo necessário para o transporte e a distância a ser percorrida. Estas características irão determinar o custo e o tipo de transporte mais adequado para cada situação em que ele seja necessário (PAGE, 2001).

A história do transporte no mundo corre paralela da humanidade. Paolillo e Rejowski (2002) consideram que a origem do transporte pode ter surgido da necessidade humana de facilitar seu trabalho físico, principalmente no transporte de cargas e, depois, progredindo para o transporte de pessoas. Até meados do século XIX, o transporte era rudimentar e lento, a principal força motriz eram animais, o homem e o vento.

No final do século XIX, o transporte de passageiros e de carga, nos modais terrestres, marítimo e fluvial, sofre grandes mudanças, com a invenção de uma nova força motriz: o vapor. Esta evolução tecnológica passa a dar mais velocidade e segurança aos veículos de transporte.

> De 1840 em diante, enquanto ocorria a Revolução Industrial na Europa e nos Estados Unidos, implantou-se o invento da máquina a vapor no setor de transportes, que renovou estes meios e causou nas viagens por prazer um aumento crescente. O desenvolvimento das redes ferroviárias, como a primeira rede transcontinental nos Estados Unidos, o famoso Expresso do Oriente que uniu Paris a Istambul e os primeiros barcos a vapor facilitaram e estimularam as viagens entre diversos países e continentes. (SANCHO, 2001, p. 105)

Durante o século XX, o sistema de transportes recebe suas evoluções tecnológicas que permitem a expansão do transporte intercontinental por via marítima, desenvolve uma rede para o sistema de transporte terrestre, inicialmente com as ferrovias e, depois, com a popularização do automóvel, as rodovias e o sistema urbano. O sistema de transporte aéreo passa a se desenvolver somente depois da Segunda Guerra Mundial.

> O desenvolvimento da aviação, depois de seu começo com os dirigíveis, recebeu um grande impulso com a guerra e pouco a pouco, devido a contínuas melhorias tecnológicas em diversos campos, foi ocupando o posto dos barcos e outros meios de transporte nas viagens de longa distância. (SANCHO, 2001, p. 105)

Doze anos depois do primeiro voo do 14-bis, com Santos Dumont em 1906, iniciaram as primeiras ligações aéreas para atender ao transporte regular de passageiros, carga e correios; através de um voo diário operado pela empresa alemã Deutsche Luft-Reederei entre Berlim e Weimar. O transporte aéreo, no Brasil, foi "finalmente implementado em 1926, quando uma missão comercial alemã viajou da Argentina ao Brasil a bordo do aerobote Dornier Wal Atlântico, pertencente ao Condor Syndikat, um consórcio controlado pela Lufthansa e que, no Brasil, teria uma história duradoura, tornando-se a empresa Cruzeiro do Sul, que, posteriormente, fundiu-se com a Varig" (TRIGO, 2000, pág. 82).

Os primeiros voos, que ligaram a cidade do Rio de Janeiro a Miami, duravam oito dias, com escalas nas cidades de Vitória, Caravelas, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém, Georgetown, Port Spain, San Juan e Havana (TRIGO, 2000). Hoje existem voos semanais partindo do AICF para Miami, com duração aproximada de nove horas de viagem.

A estruturação do mundo em redes de transporte, para atender à necessidade de locomoção e deslocamento de pessoas e mercadorias, é semelhante à estrutura de redes para atender ao deslocamento de informação. Os pontos de contato destas redes são as cidades.

A necessidade de criar pontos de interseção para atender aos fluxos de transporte, mercadoria e informação cria pontos de conexões ou nós que dão novas funções às cidades, como dito anteriormente. Para Sassen (2002), estas funções estão relacionadas com o papel das cidades na economia globalizada e nos fluxos de informação, mercadorias e pessoas. As cidades globais são classificadas em quatro tipos e 12 níveis pelo GAWC (SASSEN, 2002). No nível mais alto, estão as cidades com grande concentração de fluxos financeiros, informação e poder, que organizam, planejam e decidem a maior parte das ações das empresas globalizadas, do comércio internacional, dos serviços financeiros e da estrutura de produção espalhada pelo globo. Elas são chamadas de ALPHA WORLD CITIES e incluem as cidades de Londres, Paris, Nova York e Tóquio no nível mais elevado, que é o 12. As cidades brasileiras, classificadas sob tal critério, são as seguintes:

São Paulo, classificada como uma BETA WORLD CITY nível 8, a cidade do Rio de Janeiro, como uma EVIDENCE OR WORLD CITY FORMATION nível 3 e Brasília também como uma EVIDENCE OR WORLD CITY FORMATION, porém no nível 1.

As conexões e fluxos dos fatores produtivos e do território com mercado globalizado podem ser analisados como uma estrutura de redes, em que os territórios e empresas precisam criar fluxos com vários pontos locais, regionais, nacionais e internacionais. Dias (2007) analisa que a rede, para estudo nas ciências humanas, tem sido pensada primordialmente como uma “forma particular de organização: social – grupos, instituições ou firmas; urbana; transnacional - econômica - política; mas, sobretudo, e principalmente, técnica.” (DIAS, 2007, p. 12)

Barat (2007) e Sposito (2008) relacionam a rede com o processo de globalização, afirmando que a rede tem escala mundial e atende às transformações mundiais do processo produtivo e à dinâmica da economia mundial, em que a produção de bens e serviços não é definida por fronteiras nacionais e regionais, o que subverteu os conceitos tradicionais de territorialidade. Cada vez mais, podemos encontrar a formação de redes de empresas, produtoras e fornecedoras, distribuídas em diversos países com o objetivo de atender ao mercado globalizado. Esta análise completa a visão de Santos (2006) de que: "As redes são um veículo de um movimento dialético que, de uma parte, ao Mundo opõe o território e o lugar; e, de outra parte, confronta o lugar ao território tomado como um todo" (SANTOS, 2006, p. 270).

Ao mesmo tempo em que as redes parecem existir para atender à demanda de rapidez dos fluxos de informação, elas devem ser analisadas pelo seu processo histórico, pois resultam de uma intervenção social que envolve a utilização do espaço, como sua organização e apropriação para atender às necessidades de um grupo. Para Sposito (2008), as redes não se formam por acaso, pois são o resultado da ação de diversos atores que exerceram ou exercem papeis distintos como sujeitos da história. O ajustamento dela é, para Santos (2006), presidido pelo mercado e pelo poder público, mas, sobretudo, pela própria estrutura socioespacial.

A estrutura de redes pode ser entendida também como a estrutura técnica, sendo “objeto de muitas representações, frequentemente marcada por discursos prospectivos, segundo o pressuposto de causalidade linear entre o desenvolvimento técnico e as mudanças sociais e espaciais.” (DIAS, 2007, p. 12). Pode ser, ainda, conforme (CURIEN apud SANTOS, 2006, p. 262), compreendida como “toda

infraestrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação".

A estrutura de redes terá fluxos de maior e menor intensidade, da mesma forma que poderemos encontrar os nós globais, como as cidades Globais, definas por Sassen (DIAS, 2007), e nós de menor intensidade, como o AICF para a cidade de Cabo Frio. Estes fluxos e nós de maior e menor intensidade serão extremamente relevantes para a organização dos corredores de logística mundiais e regionais, onde "a aposta não é a ocupação de áreas, mas a preocupação de ativar pontos e linhas, ou de criar novos" (DURAND, LEVY e RETAILLÉ apud SANTOS, 2006, p. 262).

> Como, no processo global da produção, a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita, os fluxos se tornam mais importantes ainda para a explicação de uma determinada situação. O próprio padrão geográfico é definido pela circulação, já que esta, mais numerosa, mais densa, mais extensa, detém o comando das mudanças de valor no espaço. (SANTOS, 2006, p. 268)

Podemos fazer uma comparação destes nós com as cidades portuárias que na época do mercantilismo eram os pontos estratégicos para a circulação de mercadorias, pessoas e informação e o controle delas permitia controlar estes fluxos (KUNZ, 2014).

As redes não devem ser entendidas pela individualidade de seus participantes e sim pelas possibilidades de interações e trocas destes indivíduos e grupos.

> Redes envolvem contatos vínculos e conexões que relacionam os agentes entre si e não se reduzem às propriedades dos agentes individuais. As instituições, a estrutura social e as características de indivíduos e grupos são cristalizações dos movimentos, trocas e "encontros" entre as entidades nas múltiplas e intercambiantes redes que se ligam e que se superpõem. O foco está no conjunto de relações, vínculos e trocas entre entidades e indivíduos e não, nas suas características. ... As redes constrangem as ações e as estratégias, mas também as constroem e reconstroem continuamente. A força deste modelo está na possibilidade de investigação dos padrões das relações entre indivíduos e grupos. (SOUZA, 2006, p. 32).

A estruturação de atividades econômicas, as organizações dos mercados, das empresas e da produção globalizada utilizam a estrutura de redes para coordenar suas operações.

> As redes são um modo distinto e híbrido de coordenar a atividade econômica e elas são uma alternativa para a organização dos mercados ou nas firmas (transações hierárquicas) (...) As redes abrangem empresas de todos os tamanhos e em várias combinações, podem estar sediadas local ou internacionalmente, ocorrer em todos os estágios da cadeia de valor e variar de relacionamentos altamente informais a obrigações contratuais. (HALL, 2001, p. 233 apud HAPER, 2003)

O estudo das redes deve ser realizado observando a organização espacial dos fluxos e das transformações do território (VELTZ apud SPOSITO, 2008). E, de acordo com Sposito (2008), sua compreensão deve considerar: estrutura, escala, atores, território e fluxos; porém, como a combinação desses elementos é complexa e sua visualização é impossível, do ponto de vista quantitativo, as articulações entre os diversos atores e fixos só podem ser compreendidas qualitativamente.

Entre os séculos XV e XIX, o controle de pontos estratégicos era feito pelos exércitos nacionais; hoje, no entanto, podemos dizer que o mesmo é realizado pelas empresas globalizadas que buscam competitividade e controle das etapas de produção, distribuição e comercialização. Esta situação propicia a “guerra de lugares” (SANTOS, 2006), que apresentam suas vantagens e buscam competir, persuadindo as empresas globalizadas, quanto à escolha de local de investimentos, que podem gerar riqueza e empregos.

> Animadas por fluxos, que dominam o seu imaginário, as redes não prescindem de fixos – que constituem suas bases técnicas – mesmo quando esses fixos são pontos. Assim, as redes são estáveis e, ao mesmo tempo, dinâmicas. Fixos e fluxos são intercorrentes, interdependentes. Ativas e não passivas, as redes não têm em si mesmas seu princípio dinâmico, que é o movimento social. (SANTOS, 2006, p. 277)

A produção sai de um modelo de produção em massa, baseado na produção em escala como ganho de competitividade, para uma produção flexível, em que a demanda de quantidade e qualidade se tornou imprevisível. Os mercados se tornaram mundialmente diversificados e difíceis de serem controlados, forçando as grandes empresas, organizadas em uma estrutura vertical de produção e poder, a

buscarem novos modelos de organização que atendam de maneira mais ágil às variações do mercado. Surge um novo desenho hierárquico, com poder de decisão no chão de fábrica e uma estrutura mais horizontal de poder. A nova estrutura facilita a extinção de departamentos dentro da empresa e a criação de uma estrutura de redes de fornecedores e prestadores de serviços terceirizados (CASTELLS, 1999). E segundo Castells (1999)

> A rede permite maior diferenciação dos componentes de trabalho e capital da unidade de produção. Também é provável que gere maiores incentivos e mais responsabilidade, sem necessariamente alterar o padrão de concentração do poder industrial e da inovação tecnológica (p. 215)

A empresa horizontal apresenta, para Castells (1999), sete tendências principais: organização em torno do processo, não da tarefa; hierarquia horizontal; gerenciamento em equipe; medida do desempenho pela satisfação do cliente; recompensa, com base no desempenho da equipe; maximização dos contatos com fornecedores e clientes; informação , treinamento e retreinamento de funcionários em todos os níveis

As estratégias de internacionalização das empresas e de operação globalizada foram baseadas em três tipos de estratégias de acordo com Imai (apud CASTELLS, 1999). A primeira e mais tradicional é a operação em estratégica em múltiplos mercados domésticos, para as empresas que investem no exterior, a partir de suas plataformas nacionais. A segunda tem como foco o mercado global, e a empresa é estruturada em diferentes locais estratégicos, de acordo suas funções globais, que podem ser relacionadas com as cidades globais analisadas por Sassen e pelo GAWC.

O terceiro modelo seria a empresa organizada em redes internacionais, no qual as empresas estabelecem relações com vários mercados domésticos e há troca de informações entre esses mercados; “em vez de ficar de fora controlando os mercados, as empresas tentam integrar suas fatias de mercado e informações sobre mercados em outros países.” (CASTELLS, 1999, p. 222). Este modelo é a base de competitividade das empresas japonesas. Essa estrutura é a base da sociedade informacional, analisada por Castells, em que a informação é o grande fator de competitividade e de poder no mundo organizado em redes.

Os diferentes modelos de organização e cooperação entre empresas são comparados por Hall (2001), em um estudo da estrutura de redes do setor de turismo da Austrália e Nova Zelândia. Para ela, existem 4 tipos de cooperação entre empresas determinadas pelo relacionamento interorganizacional. A primeira seria a associação dual, formada quando duas instituições colaboram entre si, para atingir um objetivo comum, exemplificado por ela com um empreendimento conjunto entre uma vinícola e uma empresa de turismo, para promover visitas à primeira. O segundo modelo é o grupo de organizações, em que associações interorganizacionais , em relações duais, são agrupadas em uma organização central; exemplifica esse modelo um centro de informações para turismo vinícola que estabelece relacionamentos com estabelecimentos vinícolas, a fim de fornecer informações aos turistas. O terceiro modelo seria uma coalização entre diversas organizações, proporcionando um trabalho interativo e conjunto, para atingir um objetivo único; constitui exemplo um centro de informações para visitantes e um grupo de vinícolas que se unem para produzir uma campanha promocional em conjunto. A estrutura de colaboração em redes seria um grupo de organizações que partilham elos organizacionais comuns e podem ser reconhecidas como um sistema interorganizacional limitado; como exemplo, Hall cita uma federação ou associação de organizações de turismo vinícola como o Conselho Europeu de Regiões Vinícolas (AREV) ou a rede multimídia Dyonisios das regiões europeias produtoras de vinhos.

As estratégias das empresas que operam no mercado globalizado necessitam dos serviços de logística para serem competitivas e terem reações rápidas às mudanças do mercado, o que envolve diferentes fornecedores pelo mundo, com diferentes vantagens competitivas relacionadas a custo, qualidade, escala de produção, rapidez e eficiência no atendimento, sendo, assim, empregadas as técnicas de *supply chain management* ou gerenciamento da cadeia de suprimentos, por meio das modernas tecnologias de informação:

> Envolve todo o processo de planejamento, implementação e controle do fluxo e armazenamento de matérias-primas, insumos, peças, partes e componentes, inventário em processo, bens acabados e informações sistematizadas do ponto de origem ao destino final da mercadoria de acordo com as necessidades das empresas, integrando, desse modo, as atividades básicas de logística como transporte, armazenagem e manuseio (BALLOU APUD CAPPA E SOUZA, 2010, p. 74).

A distribuição destes diversos serviços, infraestruturas e fornecedores, que atendem aos fluxos comerciais, é determinada pelo papel de cada lugar no comércio globalizado. Os fluxos informacionais, migratórios, monetários e financeiros são todos conectados em forma de rede.

A estruturação destes fluxos cria, ao mesmo tempo, estruturas dispersas e concentradas. Para Sassen (2002), existe uma dispersão geográfica dos recursos e de mobilidade e uma concentração de recursos necessários para gerir esta estrutura dispersa. Esta estrutura de gestão estaria localizada nas cidades, reposicionando as funções delas, nacionalmente e globalmente. Isto contribui para a organização territorial centralizada da alta gestão e controle das empresas globalizadas.

Esta gestão centralizada não seria apenas da diretoria das empresas, mas sim de todo o poder de decisão relacionado a finanças, legislação, contabilidade, estrutura executiva, gestão e planejamento, para organização e operação das corporações em múltiplos países. A aglomeração de empresas com funções centrais de gestão e coordenação de sistemas econômicos globais é estrategicamente distribuída em cidades globais conectadas.

Verdadeiros meganós, de acordo com Castells (1999), estes centros urbanos tornam-se um ponto de atração de capital, mão de obra e inovação. Como não existe uma estrutura institucional ou política para gerir este meganó, esta região dificilmente consegue implantar políticas relativas às necessidades locais, e o meganó impõe a lógica global, em detrimento do local.

Algumas mudanças nos processos de gestão, de distribuição e de produção industrial, que ocorreram nas décadas de 1980 e 1990, contribuíram para uma nova organização de fluxos e redes, influenciando os serviços de logísticas e proporcionando uma competitividade globalizada de lugares e empresas, como parte do comércio globalizado.

O planejamento estratégico por cenários, visando ao negócio no longo prazo, a busca de vantagem competitiva, baseada em custos e diferenciação, as alianças estratégicas para alcançar sinergia, o *outsourcing*, em que empresas buscam organizações externas para produzir ou executar serviços não estratégicos e o modelo *just-in-time,* visando a trabalhar com estoque mínimo e entrega imediata dos fornecedores, são os fatores identificados por Barat (2007) que mudaram a maneira de as empresas agirem e de se organizarem globalmente. Estes fatores fazem com que as empresas busquem um novo modelo de organização e distribuição de suas

operações, aumentando a importância estratégica e competitiva dos processos de distribuição, entrega e recebimento de produtos e serviços. O serviço de transporte ganha novas funções e características e passa a ser conhecido como serviços de logística.

O conceito de logística, inicialmente de acordo com Rodrigues (2007), foi um termo militar significando a arte de transportar, abastecer e alojar as tropas. Foi utilizado pela primeira vez pelo barão Antoine Henri de Jomini (1779-1869), general do exército francês sob o comando de Napoleão Bonaparte, e é derivado de *logistique,* posto do exército francês responsável pelas atividades administrativas relacionadas com os deslocamentos, o alojamento e o acampamento das tropas em campanha.

A evolução da logística se dá durante a Segunda Guerra Mundial quando a grande movimentação de tropas e equipamentos se fez de maneira a garantir o sucesso das ações de guerra.

> O novo processo de circulação na era da mercantilização mundializada revela que o fenômeno da reterritorialização é muito mais complexo e amplo do que o processo de concentração metropolitana ressaltado por inúmeros autores. Este processo trespassa, com efeito, muitas divisões funcionais e estatais do mundo industrial, e exige inovações, organizacionais ou físicas, que vão desde as instâncias de regulação das trocas até as plataformas logísticas, passando pelas vias de circulação em geral, que são, ao mesmo tempo, continentais e globais. (BAIDOIN, 2003, p. 25)

Para Sposito (2008), a mundialização do capital se faz, primordialmente, baseada nas revoluções logísticas, decorrentes de:

- ➔ Incorporação de tecnologias aos transportes, para aumentar a velocidade dos fluxos de capitais, circulação de informações e mercadorias;
- ➔ Criação de necessidades associadas ao consumo de bens não elaborados no circuito produtivo, como a utilização de paisagens para o turismo.

A primeira revolução logística surge na Itália no século XI e acaba na Europa do Norte no século XVI. A principal característica é o desenvolvimento do comércio a distância, com o surgimento de novas cidades mercantis e a estrutura de um sistema de redes, que vai se concretizar com a Liga Hanseática, uma aliança de cidades mercantis que estabeleceu e manteve o monopólio comercial sobre quase todo o norte da Europa e litoral do mar Báltico.

Também com início na Itália, agora no século XVI, e terminando na Europa do Norte no século XIX, acontece a segunda revolução logística. As principais características são o surgimento de novas cidades metropolitanas; a melhoria no sistema de transportes, tanto aquaviário como terrestre; e uma expansão lenta da infraestrutura logística, o que permitiu a abertura de novos continentes aos esquemas de comércio. Cidades como Amsterdã, Paris e Londres se tornaram nós do centro geográfico da Europa, com destaque nas ciências, artes, novas ideias e comércio.

No século XVIII, com origem na Inglaterra, tem início a terceira revolução logística, devendo acabar nos países em desenvolvimento no século XXI. Ela corresponde à primeira e à segunda Revoluções Industriais, baseadas no desenvolvimento de máquinas com tecnologias, inicialmente, ligadas ao carvão e ao ferro e, posteriormente, ao motor de explosão, com o petróleo como principal fonte de combustível. Ela foi baseada "1) na articulação de uma rede que se internacionalizava verticalmente, movida pelo comércio a grandes distâncias; 2) no desenvolvimento de cidades industriais próximas às fontes de matérias-primas e às encruzilhadas das redes de transportes e de comunicações, associadas ao desenvolvimento de uma nova rede internacional de centros industriais, com orientação preferencial no Atlântico Norte; 3) no desenvolvimento da indústria têxtil; e 4) na indústria separada espacialmente, mas integrada no plano da organização" (SPOSITO, 2008)

Estamos, no momento, produzindo uma quarta revolução logística, baseada em uma nova rede de transportes aéreos integrada com o modal de transporte terrestre; em uma nova hierarquia urbana, mudando a importância das cidades de industrialização fordista para o desenvolvimentos de centros "C" (que teriam, associadas à atmosfera produtiva, as características de competência, criatividade, competitividade e cultura); e na estruturação das redes de informação globalizada, como a internet. (SPOSITO, 2008)

Surgindo no Japão, nos Estados Unidos, na Alemanha Oriental e na Suécia, esta quarta revolução logística seria equivalente a uma Terceira Revolução Industrial. Infraestrutura, tecnologia, políticas nacionais e internacionais e diminuição de custos de produção formariam a logística, que agrega os meios de circulação de pessoas, mercadorias e de informações

Nos anos de 1950, o Plano Marschal, destinado a reestruturar os procedimentos industriais por todo o planeta no pós-guerra, possibilita a instalação de subsidiárias de empresas norte-americanas em solo estrangeiro, e, a partir dessa nova base territorial, os países hospedeiros passam a exportar para os Estados Unidos.

Com o desenvolvimento destas indústrias na década de 1960 e a consolidação dos países hospedeiros como nações capitalistas, elas começam a voltar sua atenção para o marketing e para a distribuição, para competir no novo mercado emergente.

> O gerenciamento logístico ainda era fragmentado e dedicado exclusivamente a processos individuais de suprimento, entrega e armazenagem. A partir daí, houve um processo de transição gradual, que foi evoluindo para o gerenciamento integrado das funções correlatas a duas atividades gerenciais: a administração de materiais e a distribuição física. A administração de materiais englobava o planejamento, organização, motivação e controle de todas as atividades e de pessoal, principalmente relacionadas ao fluxo de materiais na organização, tais como suprimento, matéria-prima, controle de estoque durante a produção, transporte interno, material excedente e previsão do controle da produção. Já a distribuição física era vista, principalmente, como relacionada à eficiente movimentação de produtos acabados desde o fim da linha de produção até os consumidores, incluindo acima as funções de frete, armazenagem, manipulação de materiais, empacotamento, ordem de serviço, previsão de demanda, controle de estoque e serviço ao usuário (RODRIGUES, 2007, p. 153).

A década de 1970 é marcada pelo aumento da pressão dos consumidores por diversidade e qualidade de produtos e serviços, impondo às empresas uma melhor gestão para racionalização dos custos; assim, um conjunto de atividades direcionadas ao processo industrial, chamada de logística, assume papel importante na formação de parcerias.

O barateamento dos sistemas informatizados, a grande oferta de produtos e serviços, e a comunicação informatizada, que permite a troca informações precisas e mais rápidas, possibilitaram que empresas adotassem sistemas informatizados para gerenciar o aumento da complexidade da logística. Os ciclos operacionais eram mais curtos e necessitavam de decisões estratégicas mais rápidas. Crescem o tamanho dos navios no mundo e nasce o conceito de *hub-ports*, caracterizados pela grande capacidade de movimentação de cargas e ponto de distribuição para divisão de cargas menores para entrega em outros portos ou conexões intermodais. As

empresas multinacionais passam a ser reconhecidas como transnacionais, com grande movimentação financeira mundial e com bases em diversos países que dividem em partes o processo produtivo e passam a negociar entre elas, sem necessidade de contato com a matriz.

Os ciclos de vida dos produtos ficam menores e a indústria e o comércio passam a considerar o mercado mundial simultaneamente como parceiros, fornecedores e clientes; isso é facilitado devido ao fim da União Soviética e da bipolaridade mundial. O tempo é um fator crucial e o modelo de *just in time* é definitivamente utilizado em larga escala. Surge a ideia do *supply chain managemen*t (gestão da cadeia de suprimentos) e o comércio eletrônico começa a ser praticado. As empresas buscam no mundo os locais para a produção mais barata e facilidades na distribuição dos mesmos.

No século XXI, a logística passa a agregar todo o processo e atividades que envolvem desde a pesquisa de mercado, a produção de um produto ou serviço até a entrega do produto/serviço ao cliente e o momento do pós-venda.

Para Rodrigues (2007), a logística passa a ser: “um conjunto de atividades multidiscisciplinares, direcionadas a agregar valor, otimizando o fluxo de materiais, desde a fonte produtora até o consumidor final, garantindo o suprimento na quantidade certa, de maneira adequada, assegurando sua integridade, a um custo razoável, no menor tempo possível e atendendo a todas as necessidades do cliente”.

A logística atual é entendida como uma ferramenta de gestão agregada às ferramentas de marketing as quais possibilitam entender os valores, as necessidades e os desejos do cliente para, assim, desenvolver todo o processo de produção e entrega de uma mercadoria ou serviço ao consumidor final. Segundo Barbosa (2008, pág. 8), a definição utilizada pelo *Council of Logistic Management*, maior associação profissional de gerência de logística no mundo, mostra esta nova preocupação com o cliente: “o processo de planejar, implementar e controlar, de maneira eficiente e eficaz, o fluxo e a armazenagem dos produtos, bem como os serviços de informações associadas, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor”.

O sistema de logística pode ser dividido em subsistemas (PEREIRA apud BARBOSA, 2008): suprimentos, subsistema que compreende os fluxos de materiais e informação desde os pontos de fornecimento até a empresa; produção, que

implica movimentação da matéria-prima e de matérias durante o processo de transformação e produção; distribuição física, que leva os produtos acabados e serviços até o cliente; assistência técnica, relacionada com o serviço pós-venda; e reutilização, subsistema em que alguns produtos requerem uma coleta seletiva e com obrigação da empresa produtora de dar um tratamento final ao resíduo dele.

Todos estes subsistemas envolvem as atividades de transporte, armazenagem e gestão de informação e, de acordo com Rodrigues (2008), possibilitam agregar vários tipos de valor ao produto, como: a) forma- atendimento a especificações quanto a quantidade e forma; b) espaço- disponibilização do produto no local determinado pelo cliente; c) tempo- relacionado com o prazo de entrega acordado no momento da compra; d) posse- efetivação da troca de titularidade do produto durante seu transporte, desde a saída da fábrica até a entrega direta ao consumidor.

O *Supply Chain Management* é um modelo de organização da cadeia de suprimento e distribuição que visa a coordenar estes canais e participantes desde o consumidor final até o fornecedor de matérias-primas. Para Barbosa (2008) e Rodrigues (2007), o *Supply Chain* exige mudanças significativas nos procedimentos internos e externos das empresas, principalmente na maneira de lidar com clientes e fornecedores: de um conjunto disperso de fabricantes, fornecedores, transportadores e distribuidores, para um sistema integrado que tenha como objetivo principal utilizar a logística e o *Supply Chain* para agregar valor ao produto/serviço que atenda às necessidades e desejos do cliente.

Os principais objetivos dos processos-chave da cadeia de suprimentos (NOVAES apud BARBOSA, 2008), que devem ser atendidos pelo *Supply Chain,* são: relacionamento com os clientes, envolvendo sistemas de atendimento e comunicação com o cliente que permitam alimentar o sistema com dados de preferências e características de modo a desenvolver serviços que atendam cada vez melhor às necessidades e desejos individuais de cada consumidor; serviços ao cliente, como canais de comunicação que permitam receber *feed-backs* constantes e enviar informação atualizada; administração da demanda, que gerencia as variações nos processos de oferta e demanda; atendimento de pedidos, controle dos processos e etapas desde o pedido do cliente até a entrega do produto ou serviço que permita ao cliente também acompanhar estas etapas; administração do fluxo de produção, organização das mudanças no ciclo de vida dos produtos e das

constantes mudanças ocasionadas pela inovação tecnológica; compras/suprimentos, organização da rede de fornecedores para atender às alterações na demanda e agilidade de produção e entrega de produtos e serviços; desenvolvimento de novos produtos, manutenção da competitividade da empresa, para atender e criar novas demandas e enfrentar a concorrência.

No mundo global, os desejos e as necessidades do cliente, por inovações, qualidade e preço, obrigam as empresas a gerenciarem o processo de logística, para atender a dois tipos de demanda: um, que busca cada vez mais reduzir custos e dar velocidade ao desenvolvimento e entrega de produtos/serviços padronizados, com pouca diferenciação e forte competição no menor valor de venda; outro, que visa a atender às necessidades de personalização dos produtos/serviços, sem aumentar muito os custos de produção e distribuição. Ambas as formas exigem uma flexibilização da produção e uma velocidade cada vez mais intensa no desenvolvimento, produção, transporte e entrega dos produtos e serviços e um estreito contato e relacionamento com o cliente (RODRIGUEZ, 2007).

A produção de um determinado produto não deve ser analisada pela sua etapa na fábrica, local onde aconteciam as principais fases de produção e desenvolvimento do produto, e sim por todo o processo da sua cadeia produtiva. As etapas de desenvolvimento do produto, produção de partes e montagem estão, hoje, distribuídas pelo globo terrestre: cada local é “especializado” em uma etapa da produção e o produto se torna globalizado.

Na perspectiva da logística empresarial, a administração do sistema de logística visa a “prover melhor nível de rentabilidade nos serviços de distribuição aos clientes e consumidores, pelo planejamento, organização e controles efetivos para as atividades de movimentação e armazenagem, que visam a facilitar o fluxo de produtos”. (BALLOU apud BARBOSA, 2008).

A eficácia da logística pode ser analisada em parâmetros qualitativos e quantitativos; para Rodrigues (2007), estes parâmetros são “Custo” e “Tempo”, como parâmetros quantitativos, e “Qualidade”, como parâmetro qualitativo.

A logística internacional tem que lidar com o equilíbrio entre tempo, qualidade e custo. Os principais custos envolvidos neste processo, de acordo com Rodrigues (2007), são os seguintes: custo de aquisição de bens e respectivos impostos; custo de embalagem; custo de armazenagem; custo de transporte; custo administrativo e custo para obtenção de qualidade.

O transporte de mercadorias é a parte mais visível do sistema de logística e representa uma das etapas mais caras do custo logístico. Serve de instrumento de fomento para o desenvolvimento econômico de uma região, viabilizando novos fluxos para trocas de mercadorias e circulação de pessoas e informação (BALLOU e RODRIGUES, 2007 apud BARBOSA, 2008). A possibilidade de conexão de vários tipos de modais de transporte é um facilitador para diminuir esses custos e aumentar os fluxos e o desenvolvimento econômico regional.

O modal aeroviário, que utiliza as instalações do aeroporto, aliado ao sistema de transportes terrestres é parte integrante da estrutura de logística que visa a atender às demandas de velocidade e segurança na entrega de produtos perecíveis, plantas e animais vivos, equipamentos eletrônicos e bens de alto valor agregado.

A conexão intermodal, necessária para a logística do setor de petróleo e gás, utiliza o sistema de transportes da região das baixadas litorâneas do estado do Rio de Janeiro como parte da cadeia produtiva globalizada do petróleo, sendo o Aeroporto Internacional de Cabo Frio um dos nós desta rede. A produção de petróleo na Bacia de Campos trouxe para a região empresas transnacionais como Shell, Exxon e Petrobras, apontadas por Piquet (2010) como um seleto e poderoso grupo que tem papel central no desenvolvimento da indústria do petróleo, pois operam com oligopólios internacionais detentores da tecnologia necessária para exploração desta atividade. Em pesquisa realizada por Piquet (2010), estas empresas veem-se como portadoras de boas práticas administrativas e do progresso da região. A Região das Baixadas Litorâneas, para tais empresas, configura uma área de produção que funciona como “simples base de fluxos onde se articulam nós de uma sofisticada rede de plataformas, portos, dutos, aeroportos e estações de processamento, que captam e redistribuem fluxos de produtos, homens e informações” (PIQUET, 2010, p. 23). Com o início da produção da Bacia de Santos, esse tipo de fluxo aumentará devido à localização estratégica do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, capaz de atender às duas bacias.

Nesta mesma pesquisa, Piquet (2010) identifica que as empresas regionais seguem os modelos de gestão das transnacionais e são fornecedoras de produtos com pouca tecnologia e baixo valor agregado. Na região das cidades de Macaé e de Campos dos Goitacazes, as empresas locais, que participam direta ou indiretamente da cadeia produtiva do petróleo, têm uma gestão amadora e não desenvolvem ações estratégicas para melhorar sua relação e posicionamento com os mercados

locais e regionais. As empresas transnacionais não participam de associações locais e possuem pouca relação com a região, não desenvolvendo, portanto, fortes laços com as empresas regionais e locais.

Com o início das atividades da indústria petrolífera, na década de 1980, e com a arrecadação de *Royalties,* os municípios da Bacia de Campos, que abrangem parte da franja metropolitana, a chamada Costa do Sol, e alguns municípios costeiros do Norte Fluminense passaram por uma grande transformação socioeconômica. As indústrias do sal, próximas a Cabo Frio, e a produção de cana de açúcar e a pecuária, na região de Campos dos Goytacazes, constituíram as principais atividades econômicas dessas regiões, até a década de 1980. Configurando-se, predominantemente, como atividades extrativistas e práticas de produção extensivas elas tiveram um declínio que provocou uma reformulação no espaço regional (MONIÉ, 2003): e inicialmente, a população passou a buscar oportunidades de emprego em outras regiões; agora, um grande fluxo migratório trouxe novos moradores, inclusive estrangeiros, com formação acadêmica e profissional que atende às demandas de qualificação do novo mercado de trabalho.

A qualificação profissional dos moradores, para atuar tanto na indústria do petróleo como na indústria do turismo, não acompanhou o desenvolvimento regional. A construção civil inicialmente emprega temporariamente indivíduos com menos qualificação e, tão logo essa mão de obra não se faça mais necessária, o grupo é dispensado. Desse modo, os profissionais não conseguem se alocar na indústria do petróleo, que busca mão de obra mais qualificada, nem se inserir no mercado formal do comércio, serviços e turismo (MONIÈ, 2003). Os fluxos globalizados criam locais globalizados na região, como condomínios, hotéis de luxo, *shopping centers*, e criam também os “guetos” locais, de pobreza e mão de obra pouco qualificada.

Estas rupturas socioterritoriais são resultados também das guerras de lugares, que Vainer (2007) aponta como um planejamento estratégico de marketing urbano que visa a captar os investimentos da estrutura logística internacional e se apresenta como a globalização projetada nos lugares. As cidades se comportam como empresas no mercado globalizado na busca de investimentos nos fixos locais que atendam à estrutura de redes globalizada, “de um lado, empresas capitalistas concorrendo em um mercado livre e, de outro lado, cidades e regiões competindo em um mercado globalizado de localizações” (VAINER, 2007, p. 18).

> Enquanto isso, as redes globais de intercâmbios instrumentais conectam e desconectam indivíduos, grupos, regiões e até países, de acordo com sua pertinência na realização dos objetivos processados na rede, em um fluxo contínuo de decisões estratégicas. Segue-se uma divisão fundamental entre o instrumentalismo universal abstrato e as identidades particularistas historicamente enraizadas. Nossas sociedades estão cada vez mais estruturadas em uma oposição bipolar entre a Rede e o Ser (CASTELLS, 1999, p. 41).

Ao analisar o sistema de transportes, Page (2001) propõe que as ligações e os fluxos dentro de um sistema de transportes, a localização e os lugares conectados por estas ligações e o relacionamento entre os lugares, dentro da rede, devem ser considerados. Em seguida, neste capítulo, será apresentada uma análise da relação dos serviços aeroportuários com os fluxos, com as redes e com os serviços de logística globalizados.

3: CABO FRIO ENTRE O TURISMO E O PETRÓLEO

Cabo Frio é um município localizado no estado do Rio de Janeiro, na mesorregião Baixada Litorânea I e na microrregião Costa do Sol, popularmente conhecida como Região dos Lagos. Sua população é de 186.227 habitantes (IBGE-Censo 2010). Faz limite com os municípios de Araruama, Armação dos Búzios, Arraial do Cabo, Casimiro de Abreu e São Pedro da Aldeia e com o Oceano Atlântico, na área onde se encontra localizada a plataforma continental de exploração de petróleo e gás no Brasil.

Dos municípios brasileiros que mais recebem royalties e participações[1] advindos da exploração petrolífera, somente no ano de 2013, Cabo Frio recebeu o valor de R$292.232.851,77. Suas receitas estão próximas a R$400 milhões[2] por ano; a economia do município baseia-se, principalmente, em atividades industriais e de serviços e nas rendas petrolíferas.

As principais vias de acesso ao município encontram-se asfaltadas e em boas condições de uso; algumas, como a Via Lagos e a BR-101, são gerenciadas por empresas particulares. Em contrapartida, a RJ-102 e a RJ-140, estradas de acesso às proximidades do AICF, apresentam-se em condições precárias, em relação ao asfaltamento e à sinalização. Urge, portanto, manutenção efetiva dessas vias pelas quais os veículos terrestres, a partir das vias urbanas, num percurso de menos de um quilômetro, chegam às áreas de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias.

A localização do município em relação às capitais mais próximas se define nas seguintes medições: Rio de Janeiro – 153 quilômetros por via terrestre e aproximadamente 45 minutos por via aérea; São Paulo – 578 quilômetros por vi

a terrestre e 1 hora e 30 minutos por via aérea; Belo Horizonte – 605 quilômetros por via terrestre e 1 hora e 15 minutos por via aérea; Vitória – 434 quilômetros por vias terrestres.

3.1: CABO FRIO, TURISMO E O AEROPORTO.

O município de Cabo Frio faz parte da região turística da Costa do Sol, de acordo com modelo de planejamento proposto pela Secretaria de Turismo do Estado do Rio de Janeiro.

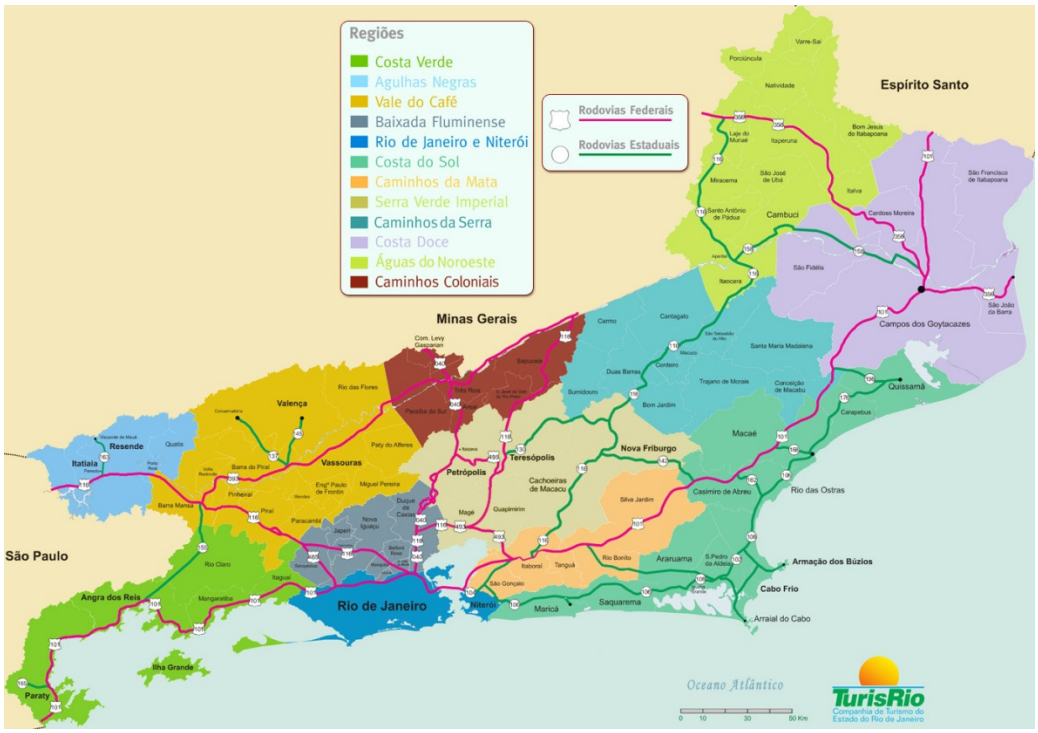

Figura 1: Mapa turístico do Rio de Janeiro.
Fonte: TurisRio: Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro.
Disponível em: <http://www.rio-turismo.com/mapas/regioes.htm >. Acesso em 27 jul 2014.

Esta região é composta pelos municípios de Armação dos Búzios, Cabo Frio, Arraial do Cabo, Maricá, Rio das Ostras, Macaé, Saquarema, Araruama, Iguaba Grande, Casimiro de Abreu, São Pedro da Aldeia, Quissamã e Carapebus. O que caracteriza esta região são os atrativos turísticos naturais de praias e lagunas, de água salgada, determinando o foco do planejamento na captação de turismo de sol e praia, como segmento principal.

A rede hoteleira regional é formada por meios de hospedagem de pequeno e médio porte, o município de Armação dos Búzios é o que concentra a maioria da oferta de leitos, principalmente do segmento de luxo. Os principais eventos que movimentam a atividade turística são: o “Ostras Cycle” e o “Rio das Ostras Jazz & Blues Festival”, no município de Rio das Ostras; o “Cabo Folia”, no município de Cabo Frio; o “Círio de Nazaré”, no município de Saquarema; o “Festival Gastronômico”, no município de Armação dos Búzios. Já as festividades de Carnaval e de Ano Novo atraem visitantes para todos os municípios da região.

Os municípios da região possuem segundas residências de veranistas das classes A e B, oriundos dos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo; há também, uma grande oferta de residências para aluguel temporário, geralmente utilizado nos períodos de férias e feriados, pela classe C.

É uma Região Turística considerada, pelo Ministério do Turismo, como uma das regiões prioritárias para o desenvolvimento de turismo do país, sendo contemplada com verbas do Programa de Regionalização do Turismo para o desenvolvimento do turismo regional (Ministério do Turismo, 2014).

As políticas públicas de turismo, em Cabo Frio, tiveram início no final na década de 1950 e tinham como objetivo normatizar os espaços para implantação dos equipamentos turísticos. Era a adaptação da cidade à nova atividade econômica, que começava a ocupar o lugar da economia do sal, e que constituiu principal fonte de recursos na década de 1980 (CHRISTÓVÃO, 2011).

O grande atrativo que motivou o desenvolvimento do turismo na cidade de Cabo Frio foi a beleza natural da região, destacada principalmente por suas praias. Na década de 1950, atraiu artistas e membros da alta burguesia carioca. As principais atividades desenvolvidas por estes visitantes estavam ligadas aos esportes náuticos com pesca submarina e pesca oceânica, sendo esta a responsável por colocar Cabo Frio na rota do turismo internacional (CRISTÓVÃO, 2013).

Com a passagem da francesa Brigitte Bardot por Cabo Frio, na década de 1960, a região entra definitivamente na lista de destinos turísticos internacionais (CRISTÓVÃO, 2013). O município de Armação dos Búzios, originalmente um distrito de Cabo Frio e local a que imagem da artista ficou vinculada, é, hoje, um dos principais destinos turísticos internacionais do Brasil (BARBOSA, 2009).

O turismo cresceu na cidade no período de 1960 e 1980, porém a infraestrutura urbana não acompanhou este desenvolvimento. Ele passou a interferir no ordenamento do território e a influenciar as demais atividades econômicas como a do sal e a da pesca. “Tal ordenamento passa a ser, ao contrário do que ocorria antes, uma necessidade, de modo que a cidade se adapte a essa nova realidade e não a atividade à cidade” (CHRISTÓVÃO, 2013, p. 123).

O ano de 1974 foi marcante para a cidade, pois neste ano foi inaugurado o porto de Areia Branca/RN, que facilitou o escoamento do sal potiguar, afetando diretamente a indústria do sal cabo-friense. Cabe ressaltar, também em 1974, a inauguração da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói).

> Além da inauguração do Porto Ilha, 1974 marca a inauguração da Ponte Presidente Costa e Silva, mais conhecida como Ponte Rio-Niterói. A inauguração da ponte era o elemento que faltava para o aumento do fluxo de turistas em direção a Cabo Frio, que já nessa época despertava o interesse não apenas daqueles mais abastados, mas também de uma classe média ávida pelo prazer turístico. O incremento da malha rodoviária era parte de um plano de desenvolvimento nacional implementado pelo governo militar e a construção da ponte diminuiu o tempo de deslocamento rodoviário até Cabo Frio, a partir da cidade do Rio de Janeiro, em ao menos uma hora, propiciando o aumento do turismo de final de semana, o que incentivaria a aquisição de imóveis de segunda residência por uma classe média carioca em ascensão. (CHRISTÓVÃO, 2013, p. 126)

Christóvão (2011 e 2013) deduz que a estruturação da cidade para desenvolver a atividade turística foi um dos pontos principais para desestruturar a indústria do sal cabo-friense, pois as casas de veraneio passam a disputar espaço com as salinas e as políticas públicas municipais favorecem esta troca de ocupação do espaço.

Entre 1996 e 2013 foram elaborados 5 (cinco) planos nacionais de turismo que buscavam estruturar e desenvolver o turismo no Brasil; tinham como objetivos comuns a geração de emprego e renda, a criação de novos destinos e a melhoria da qualificação profissional e da prestação de serviços. Dentre esses planos dois programas foram significativos para o desenvolvimento do turismo regional e municipal o PNMT – Programa Nacional de Municipalização do Turismo e o PRT – Programa de Regionalização do Turismo.

Entre 1996 e 1999 as políticas de turismo tiveram como documento orientador o documento intitulado Política Nacional de Turismo: diretrizes e programas, do

então Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo. Este documento apresentava as macroestratégias: implantação de infraestrutura básica e turística, capacitação de recursos humanos, promoção do turismo no Brasil e no exterior, modernização da legislação e descentralização do planejamento e gestão da atividade, que mostravam as prioridades de ações do Governo Federal para o turismo no Brasil e nele estava contido o Programa Nacional de Municipalização do Turismo (SILVA, 2012).

O PNMT foi um marco que fortaleceu o desenvolvimento das políticas públicas municipais, consolidando a descentralização do planejamento turístico. Este programa tinha enfoque participativo, com a primeira fase de implantação acontecendo junto a oficinas de conscientização dos atores municipais quanto à importância do turismo para o desenvolvimento econômico municipal e da necessidade de seu planejamento (SILVA, 2012)

O PNMT tinha como principal ferramenta de ação a realização de oficinas de conscientização e sensibilização dos atores locais. Esta oficina era realizada a pedido do município. Posteriormente, o município deveria formar um conselho de turismo municipal e realizar o inventário turístico para elaboração do plano municipal de turismo (BRASIL, 1999). Este programa teve continuidade até o ano de 2002, com o término do governo Fernando Henrique.

Foi durante esse período que o Aeroporto Internacional de Cabo Frio foi planejado e construído. Ele foi idealizado pela gestão municipal e apresentado como uma alternativa para eventuais problemas no Aeroporto Tom Jobim, no Rio de Janeiro.

Uma parceria foi estruturada entre o município, que entrou com a cessão da área, o estado que custeou 30% dos investimentos e o governo federal, com 70% dos investimentos e com participação do Programa Federal de Auxílio aos Aeroportos – PROFAA, em parceria com o Comando da Aeronáutica.

O aeroporto foi inaugurado em dezembro de 1998 e teve, no início das suas atividades, a administração municipal como responsável por sua gestão. Sua finalidade era atender à demanda turística, ainda em expansão na região.

A mudança da gestão pública para a gestão privada possibilitou a abertura de licitação para concorrência da gestão do local. Foram lançados dois editais por que empresa alguma demonstrou interesse. Somente no terceiro edital, em junho de 2001, apareceu um grupo interessado e, portanto, vencedor do processo de licitação

para gestão privada do aeroporto.. A administração é, até hoje, realizada pela empresa vencedora: Costa do Sol Operadora Aeroportuária S/A.

A empresa TAM e os voos *charters* vindos da Argentina eram os principais responsáveis pelo embarque e desembarque de passageiros no AICF. Durante os anos de 2002 e 2003, uma crise na aviação civil brasileira e uma crise na Argentina prejudicaram as atividades e o desenvolvimento dos serviços aeroportuários de Cabo Frio. Com a falta de passageiros, o grupo gestor buscou outros mecanismos de geração de receita e assim, neste momento, teve início o projeto do setor de carga do aeroporto. O primeiro problema encontrado para o desenvolvimento deste setor foi o tamanho da pista, na época com 1.700 metros. Uma solução encontrada foi a de alfandegar o aeroporto, para que ele passasse a ser utilizado como porto seco para o desembaraço aduaneiro de mercadorias que chegavam de caminhão, oriundas do porto do Rio de Janeiro.

No ano de 2003, foi criado, pelo Presidente Lula, o Ministério do Turismo que elaborou o Plano Nacional de Turismo 2003/2007 - PNT, tendo como principais metas a criação de condições para gerar 1.200.000 novos empregos e ocupações, a saber: o aumento para 9 milhões do número de turistas estrangeiros no Brasil; geração de 8 bilhões de dólares em divisas; o aumento para 65 milhões de passageiros em voos domésticos e a ampliação da oferta turística brasileira, desenvolvendo, no mínimo, três produtos de qualidade em cada Estado da Federação e Distrito Federal (SILVA, 2012). Neste Plano, foi desenvolvido o Programa de Regionalização do Turismo-PRT, que é vigente até os dias de hoje.

O PRT é pautado nas orientações contidas no PNT 2003/2007, que são as seguintes: parceria e gestão descentralizada; desconcentração de renda por meio da regionalização, interiorização e segmentação da atividade turística; diversificação dos mercados, produtos e destinos; inovação na forma e no conteúdo das relações e interações dos arranjos produtivos; adoção de pensamento estratégico, exigindo planejamento, análise, pesquisa e informações consistentes; incremento do turismo interno; e, por fim, o turismo como fator de construção da cidadania e de integração social. Para atingir tais premissas, ele é divido em nove módulos operacionais (BRASIL, 2004). O módulo operacional 1 têm como objetivo a sensibilização do atores locais e os módulo seguintes seguem a proposta de organização do planejamento regional do turismo, de articulação das ações regionais de promoção da atividade turística e de monitoramento de dados do setor. Como principal

resultado, o programa prevê a criação de produtos turísticos de qualidade internacional, baseados na criação de roteiros regionais, que para Lamb e Davidson (apud Page, 2001) devem ter três componentes como fundamentais: o transporte, o produto turístico e o mercado turístico, que são todos contemplados nos módulos operacionais do PRT.

Ainda com o discurso de desenvolvimento do turismo na região e com a proposta do Aeroporto de Cabo Frio ser uma alternativa ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, novos investimentos foram realizados no local, com parceria do governo federal, e a pista teve seu tamanho aumentado para 2.560 metros, tornando-se a segunda maior do estado do Rio de Janeiro, perdendo somente para a pista do Aeroporto Internacional Tom Jobim. Em dezembro de 2007, ela foi inaugurada, com a presença do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o pátio de aeronaves de 12 mil metros quadrados foi ampliado para 30,4 mil metros quadrados (GRUPO LIBRA, 2013).

O PNMT trabalhou a descentralização do planejamento turístico e proporcionou aos municípios aprendizado quanto ao planejamento e à organização do desenvolvimento desta atividade econômica no seu território. A inovação proposta pelo PRT foi o planejamento regional, onde a interação entre municípios é fundamental para organizar o produto turístico. Um turista não conhece as fronteiras político-administrativas dos municípios, ele visita uma região turística, definida pelo Ministério do Turismo (2005) como um espaço geográfico que apresenta características e potencialidades similares e complementares, capazes de serem articuladas e que, assim, definem um território.

Nos período dos programas PNMT e PRT, a cidade teve um plano de turismo, chamado Mar Azul, e inseriu a atividade turística no Plano Diretor da cidade, elaborado em 2006.

O Governo Federal realizou uma pesquisa, durante os anos de 2007 e 2010, para analisar a situação das regiões turísticas priorizadas pelo PRT e apresentou um relatório da competitividade das regiões e suas principais cidades, chamadas de destinos indutores, onde foram priorizados os investimentos federais em capacitação e infraestrutura (BARBOSA, 2009)

Cabo Frio obteve média de 51,2, tendo como destaque as dimensões de Infraestrutura Geral (56,2), Acesso (65,9), Cooperação Regional (54,7), Economia Local (66,8), Aspectos Sociais (57,1), Aspectos Ambientais (55,2) e Aspectos

Culturais (52,1). A maioria dos resultados está abaixo do nível considerado como desejável para a competitividade no turismo internacional, ou seja, notas entre 61 e 80 pontos, que revelam a existência de condições adequadas para o desenvolvimento do turismo. A média do Brasil foi 54,0, a das capitais, 61,9 e das não capitais, 48,4.

A dimensão acesso teve uma pontuação muito boa, tendo a presença do Aeroporto Internacional na cidade como um ponto bem favorável à competitividade do destino; no entanto, a falta de voos regulares e voos diretos foi um dos aspectos negativos observados.

Como piores indicadores que prejudicam a competitividade o município de Cabo Frio obteve nota 44,9 em Serviços e Equipamentos Turísticos, 43,7 em Atrativos Turísticos, 42,3 em Marketing e Promoção do Destino, 40,8 em Políticas Públicas, 38,9 em Monitoramento e 40,5 em Capacidade Empresarial.

No momento da pesquisa, foi constatada a falta de articulação e investimento dos governos federal e estadual em projetos de competitividade turística no município. O indicador utilizado para avaliar a dimensão das políticas públicas levou em consideração os seguintes aspectos: estrutura municipal de apoio ao turismo, grau de cooperação com o governo estadual, grau de cooperação com o governo federal, planejamento para a cidade e para a atividade turística e grau de cooperação público-privada.

O estudo também abordou a existência de cooperação regional, com análise das seguintes variáveis: governança, projetos de cooperação regional, planejamento turístico regional, roteirização e promoção e apoio à comercialização de forma integrada. Foi identificada a falta de uma ação conjunta na divulgação de roteiros integrados, de material promocional regional, de uma página na internet e dos roteiros regionais devidamente identificados.

Nos últimos anos, a região foi contemplada com verbas do PAC do Turismo e do Prodetur para melhorias da infraestrutura, da sinalização e de equipamentos turísticos que visam a aumentar a competitividade do produto turístico brasileiro no cenário internacional. Hoje, o resultado do relatório de competitividade dos destinos brasileiros 2013 apresenta um crescimento do índice de competitividade do Brasil, tendo saído da pontuação de 52,1, em 2008, para 58,8. Este índice das regiões turísticas que não incluem as capitais estaduais saiu de 46,9, em 2008, para 53,1 em 2013.

No indicador acesso, que está relacionado ao aeroporto, o crescimento nacional foi de aproximadamente 12% e o índice das regiões não pertencentes às capitais foi de 13%.

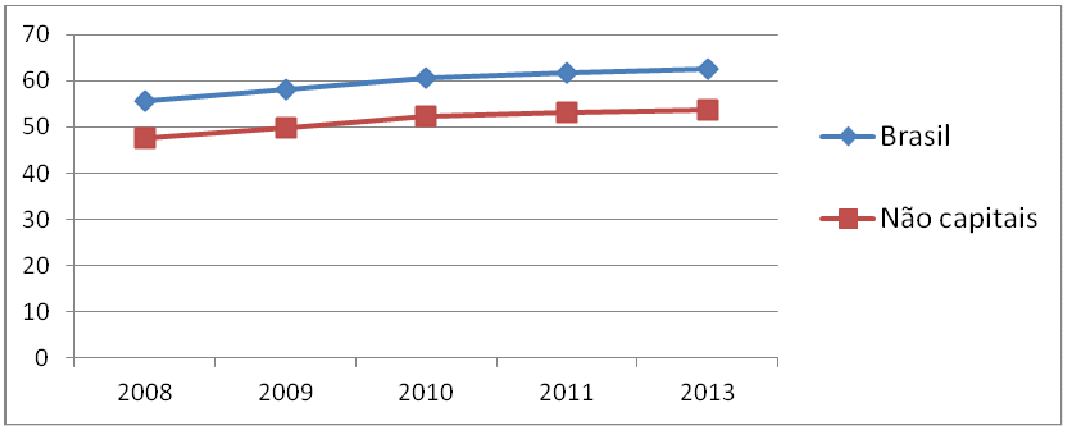

Gráfico 1: Índice de competitividade (Acesso).
Fonte: Barbosa (2013).

A presença de aeroportos em mais de metade dos destinos avaliados está entre os fatores que mais afetaram este indicador. No caso da região da Costa do Sol, o município indutor é o de Armação dos Búzios, o qual é atendido pelos aeroportos de Cabo Frio e do Rio de Janeiro, pelas conexões intermodais rodoviárias.

Neste indicador, do estudo de competitividade dos destinos turísticos, os seguintes itens são analisados: Acesso aéreo, Acesso rodoviário, Acesso aquaviário, Acesso ferroviário, Sistema de transportes no destino, Proximidade de grandes centros emissivos de turistas.

No conceito de acesso, dois tópicos devem ser avaliados: a infraestrutura, como as rodovias e os terminais, e os serviços oferecidos. Os atributos vinculados à infraestrutura e aos serviços que foram utilizados na análise de competitividade são: número de ligações oferecidas, diversidade de modos de transporte que servem ao destino (aéreo, rodoviário, aquaviário e ferroviário), disponibilidade dos serviços de transporte (regularidade e pontualidade), integração entre os diversos modos de transporte, preço e segurança (BARBOSA, 2013)

A estrutura dos transportes é entendida na pesquisa como um sistema organizado em forma de redes, as quais se compõem de vários nodos, que podem ser as regiões de origem das viagens e também os destinos turísticos, que estão

interligados entre si. Dependendo do arranjo dessas redes, alguns nodos podem apresentar uma grande acessibilidade, gerando um tráfego de turistas para outras localidades¨(BARBOSA, 2013 – pág 57). Estes nodos podem ser exemplificados com a existência de Hubs e Portões de Entrada. Os conceitos utilizados na pesquisa são:

> De forma mais teórica, pode-se definir que hubs têm "qualidades espaciais de centralidade e intermediação que aumentam a importância e os níveis de tráfego dos hubs estrategicamente localizados no sistema de transportes" (...). Por outro lado, num portão de entrada, tem-se a noção de intermediação, que pode ser "ampliada por uma associação com uma função de ponto de parada, onde visitantes são enviados para outros centros ou resorts" (PEARCE, 2001, p. 31). Ademais, Burghardt (1971) discute a ideia de que os portões de entrada, ao contrário dos lugares centrais (e.g. hubs), estão localizados excentricamente em direção ao final de uma área tributária. Portões de entrada podem ser geralmente comparados a um funil pelo qual os viajantes convergem de diferentes rotas para terem acesso através de certo ponto e, a partir daí, eles podem dispersar-se ou não, dependendo da função nodal existente no outro nodo. ¨(BARBOSA, 2013, p. 57 apud HOYLE e KNOWLES, 1998, p. 2).

Para análise do acesso aéreo, foi considerada a localização do aeroporto no município e no município limítrofe; posteriormente a análise, foi estendida para aeroportos em outros municípios e a distância até o destino indutor.

Avaliaram-se também aspectos referentes à estrutura desse aeroporto, o volume anual de passageiros; operações durante baixa e alta temporada, a quantidade de voos e companhias aéreas — nacionais e internacionais — que efetivamente realizam voos regulares para esse aeroporto e a oferta de transporte público existentes no aeroporto.

A existência das seguintes estruturas e serviços foi observada para pontuação no indicador de acesso: centro de atendimento ao turista – capacidade de atendimento em línguas estrangeiras, por parte de seus funcionários; lojas, restaurantes e lanchonetes; locadoras de veículos; serviços de táxi; serviços bancários e de câmbio; conforto dos usuários; sanitários (limpeza e conservação); pavimentação da pista e iluminação para pouso e decolagem; facilidades para pessoas com deficiência; serviços de ouvidoria (ANAC); presença da Infraero; sinalização interna em idioma estrangeiro; departamento médico.

Para a atividade turística, estrategicamente, o raio de ação de um aeroporto é de 200 km, aproximadamente duas horas e trinta minutos de viagem, para facilitar o

acesso aos destinos turísticos, sem forçar o viajante a ter longas viagens terrestres. No caso dos municípios de Armação dos Búzios, Cabo Frio e Arraial do Cabo, os aeroportos da cidade do Rio de Janeiro já teriam esta capacidade de atendimento. Esta viagem pode demorar mais de 4 horas nos períodos de férias e feriados, pois, apesar de uma constante melhoria nas vias de acesso terrestre o aumento do fluxo de veículos continua causando engarrafamentos constantes.

De acordo dados da secretaria de turismo de Cabo Frio os principais polos emissores de turistas domésticos para a Região dos Lagos são os estados de Minas Gerais e São Paulo e os municípios do Grande Rio. No mercado internacional, Argentina e Chile são os principais emissores. Todos estes locais podem usufruir da viagem por via aérea, reduzindo o tempo perdido no trânsito nas principais vias de saída da cidade do Rio de Janeiro; porém, precisariam de uma frequência regular de voos e estrutura intermodal adequada para usufruir das belezas da região.

No município de Cabo Frio, o turista dispõe de um ônibus para *tour* nos principais pontos turísticos da cidade, em circulação a partir de abril de 2014 e de empresas para aluguel de carros. Além disto, existem alguns passeios marítimos que mostram pontos turísticos lacustres e marítimos. Não existe um transporte público regular que conecte o AICF com hotéis da região; existem, sim, serviços de *transfer* de operadoras de transporte locais e táxis.

Algumas atividades econômicas e tipos de empregos podem ser relacionados diretamente com as atividades do turismo e do aeroporto; nas tabelas e planilhas a seguir, podemos verificar alguns exemplos.

Como demonstra a tabela 1, no município de Cabo Frio, ocorreu um aumento no registro de empresas nas áreas de transporte aéreo e de armazenamento e de atividades auxiliares dos transportes, porém ocorreu uma diminuição das empresas de alojamento e alimentação e de Agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas.

Tabela 1: Unidades Locais por Seção e Divisão da Classificação de Atividades (CNAE 2.0)

Tabela 1 – Unidades locais por seção e divisão da classificação de atividades			
Unidades locais, pessoal ocupado total e assalariado em 31.12, salários e outras remunerações, salário médio mensal e empresas atuantes, por seção e divisão da classificação de atividades (CNAE 2.0), para os municípios com 50.000 habitantes ou mais			
Variável = Número de unidades locais (Unidades)			
Brasil, Unidade da Federação e Município	Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0)	Ano	
		2010	2011
Brasil	51 Transporte aéreo	1267	1270
	52 Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes	37862	39156
	I Alojamento e alimentação	332359	332378
	70 Atividades de sedes de empresas e de consultoria em gestão empresarial	44700	44193
	79 Agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas	21096	21409
Rio de Janeiro	51 Transporte aéreo	152	165
	52 Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes	2962	3128
	I Alojamento e alimentação	26120	26507
	70 Atividades de sedes de empresas e de consultoria em gestão empresarial	5492	5488
	79 Agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas	2279	2354
Cabo Frio - RJ	51 Transporte aéreo	1	4
	52 Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes	18	26
	I Alojamento e alimentação	514	498
	70 Atividades de sedes de empresas e de consultoria em gestão empresarial	7	10
	79 Agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas	41	36

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cadastro central de empresas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

Na tabela 2, identificamos que existem pessoas no município de Cabo Frio trabalhando no setor de transporte aéreo e que ocorreu um aumento de aproximadamente 68% de pessoas trabalhando nos setores de armazenamento de atividades auxiliares de transporte. No setor de hospedagem e alimentação, o aumento foi de aproximadamente 0,3%.

Tabela 2: Pessoal Ocupado em 31.12 por Seção e Divisão da Classificação de Atividades (CNAE 2.0)

Tabela 2 – Pessoal ocupado total em 31.12, por seção e divisão da classificação de atividades (CNAE 2.0)			
Unidades locais, pessoal ocupado total e assalariado em 31.12, salários e outras remunerações, salário médio mensal e empresas atuantes, por seção e divisão da classificação de atividades (CNAE 2.0), para os municípios com 50.000 habitantes ou mais.			
Variável = Pessoal ocupado total (Pessoas)			
Brasil, Unidade da Federação e Município	Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0)	Ano	
		2010	2011
Brasil	Total	49.733.384	52.173.093
	51 Transporte aéreo	67.880	73.284
	52 Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes	447.394	478.074
	53 Correio e outras atividades de entrega	194.010	207.103
	I Alojamento e alimentação	1.952.358	2.076.953
Rio de Janeiro	Total	4.583.271	4.905.047
	51 Transporte aéreo	7.576	8.399
	52 Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes	49.726	52.882
	53 Correio e outras atividades de entrega	21.368	22.981
	I Alojamento e alimentação	245.194	262.193
Cabo Frio - RJ	Total	41.008	49.052
	51 Transporte aéreo	X	30
	52 Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes	234	394
	53 Correio e outras atividades de entrega	301	301
	I Alojamento e alimentação	3.052	3.162

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cadastro central de empresas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

Comparando as tabelas 3 e 4, temos 2.770 pessoas trabalhando em atividades relacionadas com transporte, armazenagem e correio e 6.344 pessoas trabalhando em atividades de alojamento e alimentação, respectivamente, 0,3% e 0,7% da população economicamente ativa do município.

Tabela 3: Pessoal de 10 Anos ou mais de Idade, Ocupadas na Seção de Atividade de Transporte. Armazenagem e Comunicação.

Tabela 3 - Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, por seção de atividade (antiga classificação) do trabalho principal, segundo o sexo e a seção de atividade do trabalho principal.	
Variável = Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência (Pessoas).	
Seção de atividade (antiga classificação) do trabalho principal = Transporte, armazenagem e comunicação.	
Sexo = Total	
Seção de atividade do trabalho principal = Transporte, armazenagem e correio	
Brasil, Unidade da Federação, Mesorregião Geográfica, Microrregião Geográfica e Município	2010
Brasil	3.667.450
Rio de Janeiro	390.277
Baixadas – RJ	11.263
Lagos – RJ	7.751
Cabo Frio – RJ	2.770

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cadastro central de empresas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

Tabela 4: Pessoas de 10 Anos ou mais de Idade, Ocupadas na Semana de Referência, por Seção de Atividade (Antiga Classificação) do Trabalho Principal, Segundo o Sexo de Atividade do Trabalho Principal.

Tabela 4 - Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, por seção de atividade (antiga classificação) do trabalho principal, segundo o sexo e a seção de atividade do trabalho principal	
Variável = Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência (Pessoas)	
Seção de atividade (antiga classificação) do trabalho principal = Alojamento e alimentação	
Sexo = Total	
Seção de atividade do trabalho principal = Alojamento e alimentação	
Brasil, Unidade da Federação, Mesorregião Geográfica, Microrregião Geográfica e Município	2010
Brasil	3.003.277
Rio de Janeiro	317.916
Baixadas – RJ	17.916
Lagos – RJ	14.006
Cabo Frio – RJ	6.344

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cadastro central de empresas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

A atividade econômica do turismo modificou o território e a sociedade de Cabo Frio nas últimas décadas. Os atrativos naturais sempre foram a principal imagem utilizada para atrair turistas e a infraestrutura urbana não acompanhou o

crescimento acelerado de segundas residências que atendiam ao turismo. As características da cidade relacionadas com as economias do sal e da pesca foram gradativamente sendo substituídas por demandas da construção civil.

Apesar de as políticas públicas e de as estruturas de gestão municipal de turismo terem início na década de 1950, a cidade ainda não é competitiva neste setor, pois ainda carece de profissionalismo e de planejamento das atividades de comercialização e serviços (CHRISTÓVÃO, 2011); (BARBOSA, 2013).

Sendo o turismo o grande motivador da construção e ampliação do aeroporto, ele é o responsável por mais uma intervenção urbana no município e mais uma vez causador de uma ocupação do espaço geográfico, para atender às suas demandas de crescimento.

Com o turismo, Cabo Frio passa a participar do mercado globalizado das viagens de lazer, atuando, principalmente, no segmento de Sol de Praia. Os fluxos de visitantes domésticos e internacionais trazem mudanças para a cidade, nem sempre positivas.

> Ando por Cabo Frio matando saudades. Continua a velha cidade com o seu encanto antiquado, embora não tão tranquila como nos recordamos que era. A malta da indisciplinada dos turistas enche tudo, e onde há turista há desordem e barulho. É esse, aliás, o preço que pagam pela sua principal fonte de renda as cidades que vivem do turismo: os seus habitantes têm que se habituarem aos turistas, suas pompas e suas obras. Console-se, pois, Cabo Frio, lembrando que Paris, Veneza, Roma, Florença e outras irmãs ilustres, todas têm que se haver com esse mal indispensável – que é praticamente "o ganha pão de cada dia". (...) Mas se não aturarem as má-criações dos turistas, as cidades de turismo não podem sobreviver – e, portanto, aturam-nos. Mas até mesmo essa paciência, digamos que, profissional tem um limite – como aconteceu também, por estes dias lá mesmo em Cabo Frio: quase lincham um jovem tresloucado que atravessou a rua principal com o carro a 120 km. Passou naquela chispa, suscitando gritos e ameaças – e por desaforo ainda voltou calmamente e estacionou na praça. Foi aí que o pessoal o apanhou e, se os guardas não intervêm, levava uma boa surra e muito bem merecida. (RAQUEL DE QUEIROZ apud CHRISTÓVÃO, 2013 p. 96).

O crescimento da atividade turística em Cabo Frio, baseado na simples oferta de atrativos turísticos naturais, não valorizou o intercâmbio proporcionado pela estruturação dos fluxos com os polos emissores de turistas. A vinda dos primeiros turistas para a região e dos turistas atuais é muito mais pelo *desejo de deixar uma coisa* do que *ir para alguma coisa;* de acordo com Krippendorf (2001), o fato de

escapar da vida cotidiana desempenha um papel muito maior do que o interesse pelas regiões ou populações visitadas.

O aeroporto é um novo marco na economia do município de Cabo Frio, coloca o local em contato direto com a estrutura globalizada do comércio do turismo. A sua construção deveria ser um novo marco no desenvolvimento do turismo na região, mas até o momento, não passa somente uma promessa e não alterou o principal fluxo de chegada de visitantes internacionais, que ainda se dá pelo Rio de Janeiro. Com proporções físicas pequenas, como podemos observar na figura 2, o terminal de passageiros está em fase de expansão. As novas instalações terão potencial para atender a uma possível demanda do desenvolvimento do turismo regional.

Figura 2: Foto do terminal de passageiros
Fonte: Elaborado pelo Autor.

3.2: CABO FRIO NA REGIÃO DO PETRÓLEO

Além de compor a região de planejamento do turismo para o Estado do Rio de Janeiro, Cabo Frio encontra-se inserido na Organização dos Municípios Produtores de Petróleo, a OMPETRO, uma instituição fundada em 2008, que tem como objetivo defender os interesses dos municípios que se autodenominam produtores de petróleo. É este novo contexto regional, da exploração e produção de petróleo e gás, que faz com que a função do Aeroporto Internacional de Cabo Frio seja redefinida e com isso, novos fluxos internacionais integram Cabo Frio ao mercado internacional de empresas petroleiras e parapetroleiras.

O AICF está localizado em uma posição estratégica que permite atender aos serviços de logística prestados para as plataformas de petróleo, localizadas nas bacias de Campos e de Santos, como podemos observar na figura 2.

A projeção na plataforma continental brasileira do município de Cabo Frio faz dele um dos municípios localizados na zona de produção principal de petróleo, portanto um município produtor de petróleo. Ele é integrante da Organização dos Municípios Produtores de Petróleo e Gás Natural e Limítrofes da Zona de Produção Principal da Bacia de Campos (OMPETRO), que é formada pelos municípios de Armação dos Búzios, Arraial do Cabo, Cabo Frio, Campos do Goytacazes, Carapebus, Casimiro de Abreu, Macaé, Niterói, Quissamã, Rio das Ostras e São João da Barra.

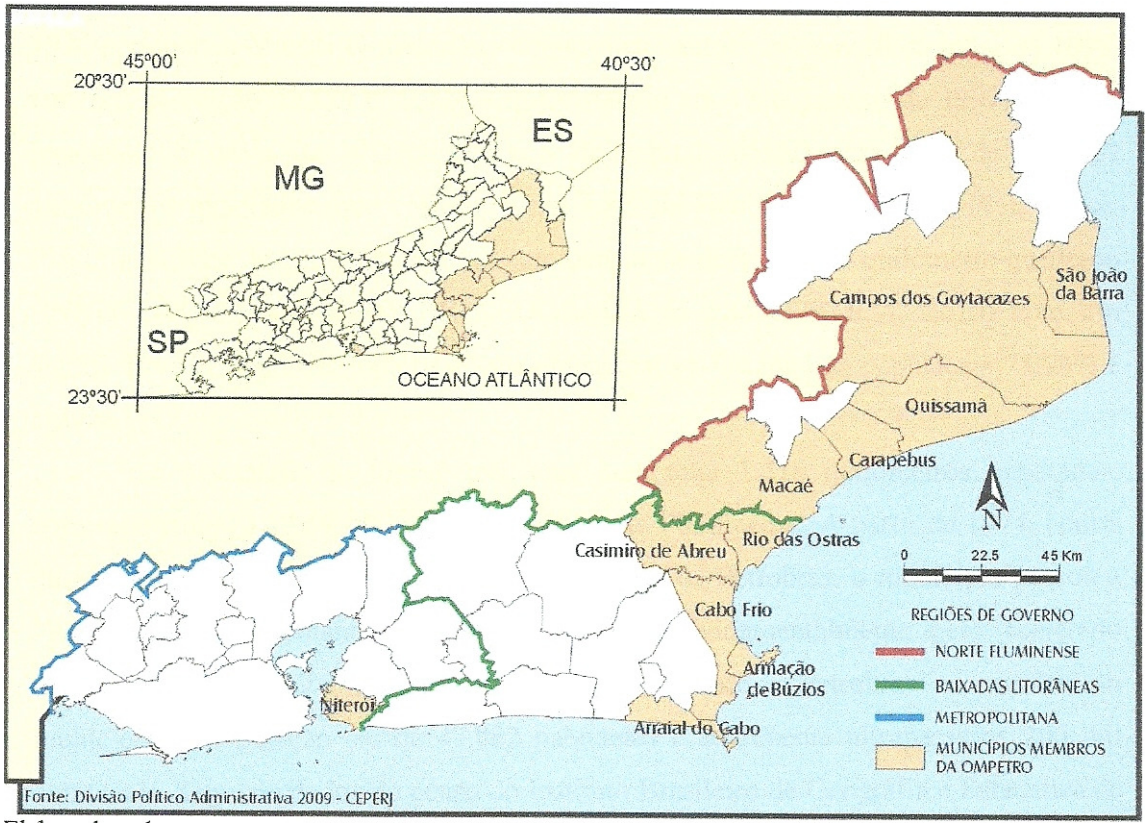

Figura 3: Mapa da OMPETRO.
Fonte: Sarmento (2012)

As atividades desta indústria tiveram início na década de 1970, com a descoberta de petróleo na região e com a chegada da Petrobras. O município de Macaé foi escolhido para investimentos da Petrobras, como parte de projetos estratégicos que tinham o foco de tornar o Brasil uma potência emergente no final do século XX. Na cidade, foi instalada a base de operações das atividades de prospecção e produção do petróleo e gás natural. Devido a estas instalações, Macaé

pode ser considerado o único município realmente produtor de petróleo e gás da OMPETRO.(SARMENTO, 2013).

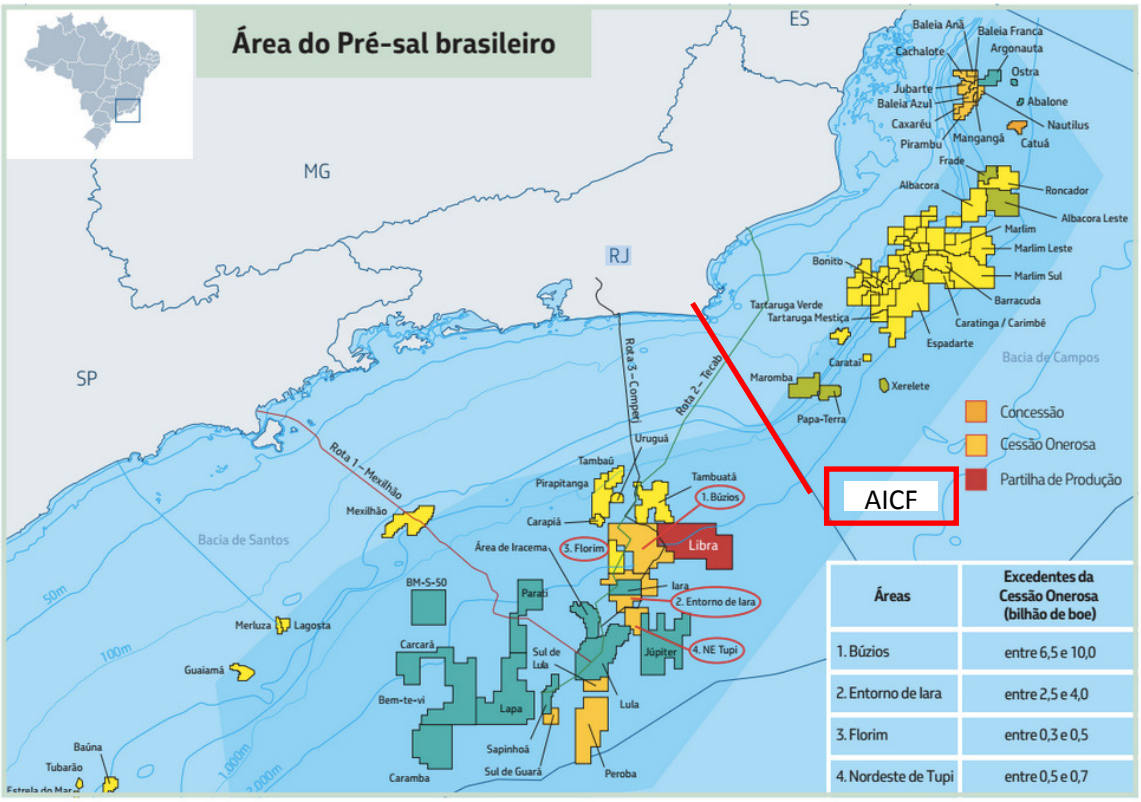

Figura 4: Campos de petróleo das bacias de Campos e de Santos
Fonte: Disponível em: <http://www.robertomoraes.com.br/2014/07/500-mil-barris-por-dia-no-pre-sal.html>. Acesso em: 02 jul 2014.

Na tabela 5, podemos observar que as receitas geradas pelo petróleo chegam a ser mais de 50% da receita orçamentária do município, que é, aproximadamente, de R$ 400 milhões. O município tem seu PIB constituído por atividade industrial (R$ 5.951.712,00), por serviços (R$3.084.673,00) e por agropecuária (R$22.884,00).

Os recursos oriundos das receitas do petróleo tem sua aplicação concentrada em poucos municípios, o que faz com que a OMPETRO seja constantemente questionada sobre uma nova maneira de distribuição dos *royalties* e das participações especiais (SARMENTO, 2013).

O crescimento populacional dos municípios de Macaé e de Rio das Ostras, que concentram as atividades das empresas da indústria petrolífera, e de Cabo Frio apresentou altas taxas na última década, como pode ser observado na tabela 6; no entanto, os investimentos em infraestrutura urbana, que os royalties deveriam

proporcionar, não acompanharam este crescimento e as cidades passaram a sofrer de problemas relativos ao trânsito, ao crescimento irregular de moradias e a violência, dentre outros, decorrentes de um crescimento urbano desordenado.

Tabela 5: Royalties e participações especiais em valores correntes

Ano	Royalties + Participações Especiais	Receita Tributária
1999	R$ 13.175.054,88	N/D
2000	R$ 23.371.221,04	R$ 14.018.312,87
2001	R$ 30.038.850,35	R$ 15.126.000,00
2002	R$ 62.859.987,71	R$ 22.244.306,84
2003	R$ 87.556.221,75	R$ 23.574.769,77
2004	R$ 100.454.451,79	R$ 27.427.820,00
2005	R$ 152.964.041,87	R$ 32.933.352,04
2006	R$ 221.054.127,55	N/D
2007	R$ 176.280.616,46	R$ 46.616.598,10
2008	R$ 189.691.889,99	R$ 48.815.060,56
2009	R$ 133.778.273,24	R$ 53.748.182,49
2010	R$ 190.041.949,99	N/D
2011	R$ 245.857.232,03	R$ 73.585.453,03
2012	R$ 324.982.556,21	N/D
2013	R$ 516.432.776,65	N/D

Fonte: Inforoyalties (2013).
Disponível em: <http://www.inforoyalties.ucam-campos.br/>. Acesso em 08 mar 2013.

Tabela 6: Taxa de crescimento dos municípios de Cabo Frio, Rio das Ostras e Macaé.

Ano	Cabo Frio	Taxa de Crescimento	Rio das Ostras	Taxa de Crescimento	Macaé	Taxa de Crescimento
1991	84.915	-	-	-	100.895	-
1996	115.020	35%	27.842	-	120.009	19%
2000	126.828	10%	36.419	30%	132.461	10%
2007	162.229	28%	74.750	105%	169.513	28%
2010	186.227	15%	105.676	40%	206.728	22%

Fonte: IBGE (2014).
Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 01 ago 2014.

No norte fluminense, além do impacto da indústria do petróleo, o município de São João da Barra está recebendo um grande empreendimento na área de logística e de transportes que é o Superporto do Açu ou Complexo Industrial, Portuário e Logístico do Açu; de acordo com Sarmento (2013), este é um dos maiores

empreendimentos privados da América Latina, com investimento de bilhões de reais no município e na região.

Próximo a Niterói, seguindo a BR 101, que é uma das principais vias de conexão terrestre para Cabo Frio, existe outro grande empreendimento em andamento, o Polo Petroquímico de Itaboraí, que trará mais movimento de pessoas e cargas, além de investimentos para a região de abrangência do AICF.

A indústria do petróleo interage com as atividades do município de diversas maneiras: uma delas é a utilização dos serviços aeroportuários de Cabo Frio para recebimento de equipamentos e pessoas oriundos de destinos nacionais e internacionais e o embarque e desembarque de pessoas e equipamentos envolvidos na logística de operacionalização das plataformas de exploração de petróleo *offshore*.

As empresas de petróleo não possuem instalações no território do município de Cabo Frio, como ocorre em Macaé e Rio das Ostras, porém o fluxo de pessoas que embarcam e desembarcam, na conexão com as plataformas de petróleo, causa impacto na estrutura urbana e de transportes municipal. Esta movimentação de pessoas proporcionou o crescimento de uma estrutura hoteleira, de turismo de negócios, para atender aos passageiros em trânsito, que são, aproximadamente, 1000 pessoas por dia.

No modelo de trabalho na indústria de petróleo, geralmente o profissional trabalha 15 dias e folga 15; a proximidade com os pontos de embarque e desembarque dos helicópteros, que transitam entre as plataformas e o continente, e a infraestrutura urbana têm atraído novos moradores que trabalham diretamente na atividade de extração e exploração de petróleo, ou que prestam serviços para empresas desta indústria.

O AICF ainda possui uma área industrial que pode acolher as empresas que estão chegando devido às demandas do setor de petróleo e gás e dos demais projetos regionais. Sarmento (2013, p. 29) destaca que a “transformação de espaços, onde até então prevalecia uma economia tradicional e decadente, em lugares onde as relações econômicas ocorrem principalmente com grandes centros de consumo e negócios no exterior é uma das principais consequências da dinamização da atividade petrolífera nas regiões Norte Fluminense e nas Baixadas Litorâneas.” Esta atividade econômica pode proporcionar o crescimento do turismo

de negócios; a mesma estrutura necessária para este setor pode fomentar novos negócios no segmento de turismo de sol e praia.

4: O AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO E SUA RELAÇÃO COM O DESENVOLVIMENTO DA SISTÊMICA LOGÍSTICA BRASILEIRA

Um aeroporto pode ter várias funções vinculadas às demandas dos fluxos domésticos e internacionais de transporte de pessoas e de mercadorias. Sua estrutura, serviços e localização são estrategicamente alinhados aos tipos de clientes a que se pretende atender. Desse modo, o aeroporto tem como prioridade atender às necessidades logísticas de uma região e não apenas às da cidade onde se encontar localizado.

Com a expansão do comércio internacional e com a globalização da atuação das empresas de diferentes setores da economia, os aeroportos se tornaram pontos importantes no sistema logístico e na competitividade das empresas e das regiões no mercado mundial.

Vivemos um momento onde a gestão destes espaços ganha um papel importante na estrutura dos serviços de logística; portanto, ganha cada vez mais espaço o modelo de gestão privada dos aeroportos, visando a garantir investimentos em infraestrutura e a possibilitar ganhos de produtividade nos serviços aeroportuários.

O Aeroporto Internacional de Cabo Frio pode ser um desses objetos técnicos, implantados com a finalidade de promover o desenvolvimento regional e de garantir as empresas globalizadas ganhos de produtividade.

> Os atuais sistemas de objetos técnicos têm por característica, entre outras, a vida sistêmica. Os aeroportos são bons exemplos, na medida em que só funcionam sistemicamente, necessitando, portanto, de acessibilidade por vias rápidas, estacionamentos, etc. (KUNZ, 2014 p. 20).

O AICF, embora originalmente planejado para atender às demandas de turismo da Região dos Lagos, ou Costa do Sol, teve o seu crescimento comprometido durante alguns anos, principalmente devido à falta de investimentos na melhoria da infraestrutura aeroportuária e a problemas de demanda no mercado turístico brasileiro. A retomada de investimentos, por parte do governo federal, em parceria com o município, possibilitou o aumento da pista, tornando-o um aeroporto com capacidade de receber voos nacionais e internacionais de aviões de grande porte, tanto de passageiros como de carga.

O Aeroporto Internacional de Cabo Frio é um aeroporto público com gestão privada, sendo, no Brasil, o primeiro desta categoria a operar voos de passageiros e de cargas internacionais, possuindo a segunda maior pista, em comparação aos demais aeroportos do estado do Rio de Janeiro. Sua localização estratégica permite que ele seja utilizado na prestação de serviços de logística para a indústria do petróleo, para o comércio globalizado e para o setor turístico.

O aeroporto também opera uma base de helicópteros para atender às demandas de logística da indústria petrolífera, no transporte de pessoas e de suprimentos para as plataformas de petróleo das Bacias de Campos e de Santos.

4.1 OPERAÇÕES E SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS

O transporte aéreo atua de maneira globalizada e apresenta tendências de ser operado por poucas companhias transnacionais de grande porte ou por grandes associações entre diversas companhias que permitam as conexões para o máximo de destinos possíveis.

Até a década de 1990, as empresas aéreas internacionais representavam uma “imagem” do seu país sede: Varig – Brasil, Air France – França, Swiss Air – Suíça, KLM- Holanda. Atualmente, algumas destas empresas foram compradas ou fundiram-se com empresas de outros países, perdendo suas características originais de representação da imagem de um país. A relação direta entre empresas de aviação e identidade nacional deixou de existir, por exemplo, com a fusão da Air France e a KLM; no Brasil, ocorrência similar se deu, após a fusão da TAM com a LAN.

As mudanças nos modelos de gestão das empresas que atuam globalmente, apresentadas no capítulo anterior, afetaram também as empresas aéreas, que buscam competitividade e sinergia através da associação com outras empresas do setor. A Rede Star Alliance encontra-se presente em todas as partes do globo e possibilita conexões diversificadas e facilidades de cooperação na operacionalização de voos e de ações de marketing, como nos programas de milhagens.

A estruturação de grandes empresas transnacionais do setor aéreo ainda encontra uma barreira nas legislações nacionais para operação de empresas estrangeiras. A operação globalizada do serviço aéreo é norteada por acordos internacionais e por uma padronização de operações vinculada a IATA (*Internacional Air Travel Association*). Também os governos participam da Organização de Aviação Civil Internacional (*International Civil Aviation Organization* - ICAO), que é o fórum mundial para a aviação civil, sendo um órgão ligado à Organização das Nações Unidas (ONU), com 190 países-membros.

Todos os acordos aéreos internacionais seguem um padrão de concessões de tipo de serviços que podem ser ofertados pelas empresas aéreas em território diferente de sua nacionalidade; este padrão é conhecido como liberdades do ar. São, no total, nove liberdades do ar. A nossa análise sobre o caso do AICF implica considerar a terceira e a quarta, que versam sobre a permissão de embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias entre o país origem da empresa aérea e o país que recebe o voo. As demais liberdades do ar encontram-se disponíveis no anexo II.

A nona liberdade do ar é a que atende ao fluxo globalizado de operações das empresas aéreas e permite o surgimento de grandes empresas transnacionais. É a chamada Cabotagem Pura ou céus abertos. Por força de lei (CBAer), está salvaguardada a exploração do mercado doméstico brasileiro, exclusivamente por empresas nacionais. Neste sentido, fica vedada a participação de empresas estrangeiras na comercialização de serviços de transporte aéreo entre pontos do território brasileiro.

A construção de aeroportos esteve relacionada com o desenvolvimento da tecnologia das aeronaves. Inicialmente, como as aeronaves tinham pouca autonomia, era necessário um número muito maior de aeroportos do que hoje em dia para atender aos fluxos da aviação internacional. Podemos ver um exemplo no

texto de Trigo (2000) que retrata as cidades brasileiras atendidas por aeroportos com voos regulares nas últimas décadas.

> Voo inaugural da PanAm entre Brasil e Estados Unidos. Em 25 de junho de 1930, um pequeno avião anfíbio Sikorsky S-38 partiu de Santos para Miami, inaugurando o serviço postal aéreo entre os dois países. A viagem durou 8 dias com escalas no Rio de Janeiro, Vitória, Caravelas, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém, Georgetown, Port of Spain, San Juan e Havana. (TRIGO, 2000, p. 84)

Ribeiro, Fraga e Santos (2010) analisam esta mudança, constatando que em 1942 existiam aproximadamente 100 municípios brasileiros com aeroportos. O número cresceu até o ano de 1958, com aproximadamente 350 municípios atendidos por aeroportos. Até o ano de 1975 ocorreu um declínio gradual, chegando a menos de 100 municípios com aeroportos. No período de 1977 até 2008 houve uma oscilação entre 70 e 150 municípios com aeroportos no Brasil.

Hoje, as aeronaves possuem autonomia para longas viagens, uma viagem Rio x Miami, por exemplo, pode ser realizada em um voo direto com aproximadamente 7 horas de duração; porém, ainda se utilizam aeroportos para escalas e conexões, a fim de atender a estrutura das redes das companhias aéreas, que visam a aperfeiçoar a utilização da aeronave e melhorar a rentabilidade, no modelo de gestão chamado de *Yeld Management.*

Com o desenvolvimento da aviação civil, as conexões de transportes de cargas e de pessoas passam a criar novos fluxos, inserindo cidades não litorâneas como nós desta rede globalizada, antes existente nas cidades portuárias.

Os terminais que atendem aos diversos modais de transporte são os locais onde ocorre a conexão da rede de transportes, são os nós do sistema de transporte. Nesses terminais, passageiros e cargas podem trocar de modal, para continuar sua viagem ou pegar uma conexão do mesmo tipo de modal, para chegar ao destino final.

Os tipos de transportes devem ser conectados para atender às demandas de deslocamento de cargas e de pessoas; para isso, é necessária uma conexão intermodal que possibilite a saída da carga ou do passageiro de sua origem e a sua chegada ao destino final. O transporte aéreo precisa de conexões com o transporte terrestre e aquaviário, para possibilitar que seja alcançado o destino final; a localização de um aeroporto, portanto, deve atender a esta orientação.

Os aeroportos podem ser categorizados sob diversos aspectos:pelo volume de passageiros, pela quantidade de carga transportada, pelo volume de conexões, pelos tipos de conexões - regional, nacional ou internacional - pelo tamanho do terminal de passageiros, pelo tamanho e tipo das pistas de aterrissagem e de decolagem. Para este estudo, não será considerado nenhum modelo de categorização do aeroporto. No próximo capítulo, serão abordadas as características específicas do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, sem que se estabeleçam comparações com outros aeroportos.

Segundo Doganis (apud Page, 2001), os aeroportos possuem três atividades principais: instalações e serviços operacionais essenciais; serviços de controle de tráfego e atividades comerciais.

O tipo e o tamanho do aeroporto são determinados de acordo com a demanda, caracterizada pelo tipo de cliente a que ele atende e, consequentemente, aos tipos de aeronaves que recebe. Para Ashford (apud PAGE, 2001), um aeroporto deve estabelecer uma relação entre esses elementos de demanda com a infraestrutura e com os serviços ofertados, determinando, assim, a capacidade do aeroporto e a capacidade de voo do aeroporto.

Independente do tamanho ou tipo de aeroporto, as seguintes atividades são desenvolvidas no seu ambiente (PAGE, 2001): atendimento em terra, serviço de bagagem, operações de terminais de passageiros, segurança de aeroportos, operações de carga, serviços técnicos de aeroportos, controle de tráfego aéreo, organização de aeronaves (alocações de espaço para decolagem e aterrissagem), acesso a aeroportos.

A estrutura física do aeroporto deve ser planejada para atender a um fluxo de serviços, de acordo com Ashford (apud PAGE, 2001), que visam a receber, distribuir e enviar aeronaves, pessoas e mercadorias, permitindo as devidas conexões do sistema de transporte. Este fluxo pode ser divido em duas áreas. Uma, que seria a parte aérea e teria a função de atender aos fluxos de chegada da aeronave com a seguinte sequência: pista de pouso, pista de taxiamento e praça de manobra e também a função de atender aos fluxos de partida da aeronave, no sentido inverso de utilização destes espaços. A outra parte seria a terrestre, que, no caso de passageiros, teria a seguinte ordem de espaços utilizados: ponte de desembarque, saguão de desembarque, reclamação de passageiros/bagagens/etc, estacionamento e estradas. Um espaço destinado aos passageiros em trânsito, ou para

acompanhantes, com serviços, dentre outros, de alimentação, embarque e desembarque de cargas, correios, bancos. O espaço destinado para embarque tem a seguinte sequência: área de encaminhamento de passageiros, área de embarque e ponte de embarque.

As receitas dos aeroportos são obtidas pela cobrança de alguns serviços que ocorrem no seu ambiente e, segundo Doganis (apud PAGE, 2001) e Cappa & Souza (2010), podem ser classificadas como: receitas aeronáuticas - as tarifas de aterrissagem, cobrança de aeroporto e tráfego aéreo, pouso e estacionamento de aeronaves, permanência de aeronaves estacionadas fora do pátio de manobras, embarque e desembarque de passageiros, cobranças de fretes, serviços de manobras e controle de aeronaves, armazenagem e capatazia pela utilização dos serviços de guarda, manuseio, movimentação e controle de mercadorias nos terminais de carga, uso de comunicações e dos auxílios à navegação aérea; receitas não-aeronáuticas - renda de aluguéis ou leasing, oriundas de arrendatários de aeroportos, novas cobranças de arrendatários, por utilização dos serviços prestados, renda de concessões (*free-shops* e lojas *duty-free*), vendas diretas em lojas operadas pelo organismo responsável pelo aeroporto, receita de estacionamento de automóveis, vendas de itens diversos vendidos na área do aeroporto, aluguel de espaço para escritórios e propagandas, e renda não relacionada ao aeroporto (como empreendimentos imobiliários e hotéis).

A gestão de um aeroporto deve analisar as várias formas de geração de receita e os tipos de cliente a que ele atende, para desenvolver uma estrutura comercial que viabilize financeiramente o aeroporto. Os modelos de aeroportos no mundo foram inicialmente pensados e estruturados para atender às demandas das empresas aéreas e tinham uma visão de planejamento ligado à gestão pública.

Atualmente, existe o modelo comercial de gestão dos aeroportos que visa à maximização da receita, a partir de serviços ofertados a uma ampla gama de clientes e que incluem: passageiros, companhias aéreas, demais empresas que prestam serviços no espaço do aeroporto, funcionários do aeroporto e das empresas que atuam nele, tripulações das companhias aéreas, acompanhantes dos viajantes, residentes locais e a comunidade empresarial local (PAGE, 2001). Alguns aeroportos no mundo funcionam como verdadeiros *shoppings centers* onde é possível encontrar serviço de alimentação diversificado, cinemas, hotéis, lojas do varejo, bancos e caixas eletrônicos, serviços de informática, entre outros.

Apesar de ser um equipamento de interesse de empresas globalizadas, no Brasil o gerenciamento de um aeroporto é fortemente afetado pelas políticas governamentais de âmbito federal ou estadual, que delimitam os fluxos aéreos, que controlam o modelo de gestão e de propriedade, que determinam os usos deste equipamento. Podemos encontrar os seguintes modelos de gestão nos aeroportos do mundo (DOGANIS apud PAGE, 2001):

- Propriedade estatal com controle governamental direto – onde um departamento do governo, como o antigo DAC, que opera os aeroportos do país. Esse modelo também pode operar em âmbito municipal como ocorreu inicialmente como Aeroporto de Cabo Frio.

- Propriedade pública através de um organismo oficial responsável por aeroportos, geralmente com responsabilidade limitada ou companhia privada, modelo atual de gestão da INFRAERO.

- Propriedade mista, pública e privada em que uma empresa gerencia o aeroporto, com acionistas públicos e privados; é o modelo utilizado para algumas reformas e ampliações, nos últimos três anos, em aeroportos brasileiros.

- Propriedade privada – com propriedade e gestão privada.

No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil é a estrutura vinculada ao Governo Federal responsável por avaliar e fiscalizar a qualidade de serviços e operações das atividades da aviação civil, sendo o planejamento e o desenvolvimento do setor de competência da Secretaria de Aviação Civil, órgão essencial da Presidência da República:

A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, criada em 2005 pela Lei nº11.182, substituiu o Departamento de Aviação Civil (DAC), que era um departamento integrante da estrutura administrativa do Ministério da Aeronáutica até 1999, como autoridade de aviação civil e regulador do transporte aéreo no país.

> A ANAC, vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, é uma autarquia especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado. Tem como atribuições regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Para tal, o órgão deve observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, adotando as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação (AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). DISPONÍVEL EM: < http://www.anac.gov.br/>. Acesso em: 24 mar 2014).

A secretaria de Avião Civil, órgão essencial da Presidência da República, é responsável por formular, coordenar e supervisionar as políticas para o desenvolvimento da aviação civil. Cabe a ela também elaborar estudos e projeções relativas ao crescimento do setor e da necessidade de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica.

Na legislação que atende ao setor, temos o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), que define que o aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Os aeródromos são classificados como civis (quando destinados ao uso de aeronaves civis) e militares (quando destinados ao uso de aeronaves militares).

Os aeródromos civis podem, ainda, ser subdivididos em:

Públicos: “constituem universidades e patrimônios autônomos, enquanto mantida sua destinação específica pela União. Assim, só podem ser fechados, mediante ato administrativo da Autoridade de Aviação Civil (no caso, a ANAC). Propriedades vizinhas aos aeródromos públicos estão sujeitas a restrições especiais, em relação ao plano básico de zona de proteção de aeródromos e ao plano de zoneamento de ruídos. São abertos ao tráfego, por meio de processo de homologação”. (ANAC, 2014)

Privados: “só podem ser utilizados com a permissão de seu proprietário, sendo vedada sua exploração comercial - o proprietário não pode sujeitar os usuários de seu aeródromo ao pagamento de tarifas. Os aeródromos privados não têm zona de proteção garantida, podendo estar sujeitos a restrições operacionais motivadas por novas instalações ou construções no seu entorno. São abertos ao tráfego mediante processo de registro e podem ser fechados a qualquer tempo pelo proprietário ou pela Autoridade de Aviação Civil.” (ANAC, 2014).

Os aeroportos são os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e de cargas, e os helipontos são os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros. Heliportos são os helipontos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações a helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e de cargas.

As aeronaves assim podem ser classificadas: tipo asa fixa (aviões) e tipo asa móvel (helicópteros). Podem ser exclusivamente de transporte de carga ou de passageiros ou de ambos ao mesmo tempo.

Existem, no Brasil, 1.812 aeródromos privados e 709 aeródromos públicos, sendo 13 destes localizados no estado de Rio de Janeiro, incluindo o de Cabo Frio. Destes aeródromos 34 são aeroportos internacionais. Na década de 1960, existiam mais de 350 cidades atendidas pelo transporte aéreo no Brasil; hoje são aproximadamente 125, concentradas principalmente próximas às grandes regiões metropolitanas.

O Brasil sempre foi um dos cinco principais mercados da aviação civil mundial. Atualmente, o país ainda é um grande mercado devido à sua extensão física e ao seu mercado doméstico muito forte. Na análise do GAWC, o país conta com duas cidades listadas como cidades com atividade globais, com funções de importância estratégica e política na América do Sul: São Paulo e Rio de Janeiro. Segundo estudos da IATA, o Brasil será, em 2016, o terceiro maior mercado doméstico do mundo, perdendo apenas para Estados Unidos e China.

Devido ao problema de infraestrutura no sistema de transportes terrestres e aquaviários e à dimensão continental do Brasil, a aviação civil encontrou condições para ter uma das maiores taxas de crescimento do mundo da aviação doméstica, de acordo com dados da IATA (*International Air Transport Association*), tendo dobrado de tamanho no período de 2006 a 2011. Esta demanda intensificou a utilização dos aeroportos e muitos deles já estão no limite de sua capacidade de projeto. Uma investigação da ANAC, realizada em 2007, mostrou que a capacidade dos aeroportos do Brasil estava atingindo seu nível máximo de utilização (COELHO; SILVA; DINATO, 2012).

Os aeroportos ainda podem assumir a função de aeroportos industriais, onde atividades industriais e de logística são desenvolvidas na área do aeroporto, usufruindo das facilidades de uma área não alfandegada, em que a mercadoria

trabalhada ainda não entrou em território brasileiro. Esta situação possibilita às empresas vantagens relacionadas a impostos nacionais de importação e exportação.

A função de serviços de logística, trabalhada no aeroporto, pode atender a um modelo de planejamento da cidade estratégica, obedecendo à organização dos fluxos internacionais de mercadorias . Neste ponto, Menezes (2004) vê que a cidade trabalha com a perspectiva de realização de negócios, de atração de investimentos e de competitividade baseadas na exploração máxima das vantagens comparativas locais.

> A gestão urbana muda radicalmente de escala, passando da organização interna da cidade para a preocupação com possíveis investimentos estratégicos em sua região de influência direta. Concomitantemente, busca a adequação à demanda das empresas não locais, às necessidades de equipamentos territoriais de logística. Objetiva-se, através da operacionalização dos fluxos, a inclusão regional nos circuitos nacionais e internacionais. (MENEZES, 2004 p. 10)

No caso do AICF, a operação de logística utiliza a estrutura alfandegária existente para desembaraço aduaneiro das cargas, em *containers*, que chegam no porto do Rio de Janeiro. Esta função do aeroporto é chamada de porto seco. Os mesmos procedimentos para as cargas que chegam por via marítima no porto do Rio de Janeiro são realizados no AICF. Esta logística desafoga o Porto do Rio e facilita a distribuição destas mercadorias para a região atendida pelo AICF, como o norte do estado do Rio de Janeiro.

Ainda existe um espaço na área do AICF para instalação de indústrias que, reitero, podem usufruir de benefícios fiscais para finalização ou montagem de produtos no espaço considerado área internacional. Esta é mais uma função que o sistema de logística atribui ao aeroporto. Devido à alta umidade e salinidade da região, o local não é adequado para empresas que trabalham com produtos eletrônicos, pois estes são muito sensíveis a este tipo de condições climáticas.

A estruturação de redes e *hubs* no sistema aéreo faz surgir um novo tipo de cliente para os aeroportos, que é o passageiro de conexão. Este cliente precisa de facilidades e de informações que permitam o deslocamento de um local de desembarque para o local de embarque; ele busca entretenimento para o tempo que estará em trânsito, necessita de serviços de alimentação, e alguns buscam por

equipamentos e serviços que permitam um relaxamento muscular e mental, como cadeiras massageadoras, espaços de meditação e *spas*.

Barros, Somasundaraswaran e Wirasinghe (2007) realizaram uma pesquisa para verificar as principais necessidades destes passageiros e qual o seu grau de satisfação com os serviços oferecidos nos terminais de conexão, ou nos *hubs* de conexão. Como resultado, conseguiram identificar: a) a distância percorrida do desembarque até o novo embarque é um fator que influencia estes passageiros, que possuem pouco tempo para realizar esta troca de aeronaves; b) os passageiros que ficam mais tempo aguardando a conexão buscam por serviços de alimentação, comunicação, entretenimento e conforto nos locais de espera; c) o atendimento em terra e os serviços de informação de voos e locais de embarque são itens considerados relevantes por este tipo de público.

Algumas empresas aéreas trabalham com o conceito de *hub-and-spoke*, em que existe um terminal principal, conectando todos os voos da empresa, como é o caso da empresa “Azul”, que utiliza o aeroporto de Viracopos em Campinas- SP para sua operação no Brasil. A estrutura de rede dos voos da empresa é conectada nos principais aeroportos, que funcionam como nós desta rede, sendo o Aeroporto de Viracopos o *hub* principal. (LOHMANN, 2010)

Alguns aeroportos no mundo são os nós principais da aviação internacional, como o Aeroporto Charles de Gaulle, na França, utilizado como *hub* pela Air France e como conexão por diversas companhias aéreas do mundo, possibilitando chegar a destinos em qualquer parte do globo terrestre. O modelo *hub-and-spoke* é utilizado pelas companhias aéreas como estratégia para organização das rotas globalizadas da aviação, pois muitas ligações entre os diversos pontos do globo não são realizadas numa rota ponto a ponto. As cidades globais possuem seu próprio fluxo de passageiros, porém algumas cidades são utilizadas como parte desta distribuição das rotas e dependem das companhias aéreas para manter seu fluxo. (DERUDDER; DEVRIENDT; WITLOX, 2007).

O volume de voos de um *hub* não está vinculado somente à importância econômica e política da região ou cidade que em ele está localizado. Variáveis como localização geográfica e sede das empresas áreas influenciam o desenvolvimento destes pontos.

Derudder, Devriendt e Witlox (2007) apresentam uma análise da estruturação dos *hubs* no mundo e criam *rankings,* de acordo com as características de serviços

prestados por estes aeroportos e seu posicionamento em cada continente. Como é possível observar nos resultados dos seus estudos, apresentados nas tabelas 7 e 8, as *Alpha World Cities* não são as principais cidades utilizadas como *hubs* no deslocamento de passageiros da aviação.

Tabela 7: 20 hubs mais importantes para passageiros que utilizam o aeroporto como ponto de conexão.

	Hub	AH*
1	Atlanta (EUA)	9.430.693
2	Chicago (EUA)	7.684.860
3	Frankfurt (Alemanha)	7.243.505
4	Dallas (EUA)	6.634.212
5	London (Inglaterra)	5.718.183
6	Amsterdam (Holanda)	5.252.636
7	Houston (EUA)	4.757.512
8	Paris(França)	4.743.127
9	St Louis (EUA))	3.941.304
10	New York (EUA)	3.705.118
11	Madrid (Espanha)	3.558.256
12	Miami (EUA)	3.534.891
13	Detroit (EUA)	3.436.186
14	Los Angeles (EUA)	3.426.084
15	Charlotte (EUA)	3.379.261
16	Zurich (Suiça)	3.113.299
17	Minneapolis (EUA)	2.878.249
18	Denver (EUA)	2.522.914
19	Phoenix (EUA)	2.467.686
20	Cincinnati (EUA)	2.309.490

Fonte: The most straightforward hub measure focuses on the total number of passengers that make use of a node as a switching point (AH).
Disponível em: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb187.htm l>. Acesso em nov 2013.

A sociedade em redes organiza-se de maneira diferente para atender aos fluxos globalizados da comunicação, comércio, economia, transporte, serviços e informação, que têm distintas lógicas para estruturação de suas redes. Os pontos principais podem ser comuns em alguns momentos, mas não são sempre os mesmos. As Cidades Globais analisadas por Sassen (2002) e pelo GAWC (2002) são grandes nós destas redes e assumem funções ou importâncias diferentes em cada momento. Para Castells (1999), a localização destes nós é determinada pela necessidade dos fluxos que estão em constante mudança e desenvolvimento. Novas

tecnologias, um novo arranjo da produção, o deslocamento de sedes de empresas podem criar uma nova estrutura das redes e modificar a importância e as funções das cidades.

Tabela 8: 20 hubs mais importantes em termos relativos do número total de passageiros do aeroporto com o número de passageiros de conexão.

	Hub	# passageiros	# hub passageiros	RH*
1	Charlotte (Estados Unidos)	3.379.261	5.817.093	58.1
2	Cincinnati (Estados Unidos)	2.309.490	4.612.336	50.1
3	St Louis (Estados Unidos)	3.941.304	8.401.883	46.9
4	Pittsburgh (Estados Unidos)	2.297.025	4.980.350	46.1
5	Atlanta (Estados Unidos)	9.430.693	21.145.389	44.6
6	Memphis (Estados Unidos)	1.411.897	3.266.141	43.2
7	Dallas (Estados Unidos)	6.634.212	17.303.715	38.3
8	Frankfurt (Alemanha)	7.243.505	19.688.977	36.8
9	Houston (Estados Unidos)	4.757.512	13.645.289	34.9
10	Zurich (Suiça)	3.113.299	9.075.993	34.3
11	Reykjavik (Islândia)	180.749	532.218	34.0
12	Detroit (Estados Unidos)	3.436.186	10.165.541	33.8
13	Amsterdam (Holanda)	5.252.636	15.922.504	33.0
14	Panama City (Panamá)	465.141	1.441.797	32.3
15	Chicago (Estados Unidos)	7.684.860	24.766.513	31.0
16	Minneapolis (Estados Unidos)	2.878.249	9.449.667	30.5
17	Copenhagen (Dinamarca)	1.802.169	5.995.125	30.1
18	Phoenix (Estados Unidos)	2.467.686	8.648.056	28.5
19	Salt Lake City (Estados Unidos)	1.250.455	4.489.036	27.9
20	Denver (Estados Unidos)	2522914	9485216	26.6

Fonte: Hub measure is based on the ratio between the number of passengers using the node as hub and the total number of passengers that make use of this node (RH).
Disponível em: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb187.htm l>. Acesso em: 26 nov 2013.

As diferenças culturais e de serviços globais acabam sofrendo mudanças que buscam atender a uma nova sociedade que vivencia uma cultura globalizada, com demanda por serviços padronizados em qualquer parte do planeta.

Empresas globais passam a oferecer serviços globalmente padronizados para atender às necessidades dos viajantes, que devem estar, em cada momento, em uma das cidades globalizadas. A estrutura hoteleira segue esta tendência em que redes internacionais estão presentes em todos os continentes, como a rede Accor, com sede em Paris e com seus 4.400 hotéis, desde econômicos até luxuosos

espalhados nos cinco continentes. Os serviços e a apresentação dos hotéis são de tal modo padronizados, que o hóspede não perceberá a diferença de um quarto de um hotel na cidade do Rio de Janeiro para um quarto de hotel em Paris.

Este tipo de hotelaria é um exemplo dos não lugares ou lugares globais onde o hotel da categoria Mercure terá a mesma decoração, serviços e estrutura em qualquer cidade ou país em que esteja. O cliente globalizado busca esta padronização de qualidade e serviços que garantam atender a suas necessidades seja em Paris ou em Shangai.

Utilização de *hubs* para as redes globais da aviação pode ser uma função global que o aeroporto e a cidade desempenham na economia globalizada, função que, de acordo com Sassen (2002), as cidades assumem, para realizar as conexões necessárias de modo a atender às demandas do comércio internacional. Na análise de Freitag (2006), sobre os conceitos de Sassen e Castells, o processo de globalização e urbanização faz com que estas cidades globais forneçam a infraestrutura para a economia mundial, por isso precisam de bons aeroportos e hotéis.

Comparando a localização dos *hubs* de passageiros com a das cidades globais, analisadas por Sassen, podemos concluir que as redes estão estruturadas de maneiras diferentes, seus nós estão em locais físicos diferentes. A logística para o transporte de cargas e pessoas também requer nós diferenciados, pois as necessidades não são as mesmas. Na figura 3, podemos observar os fluxos aéreos mundiais.

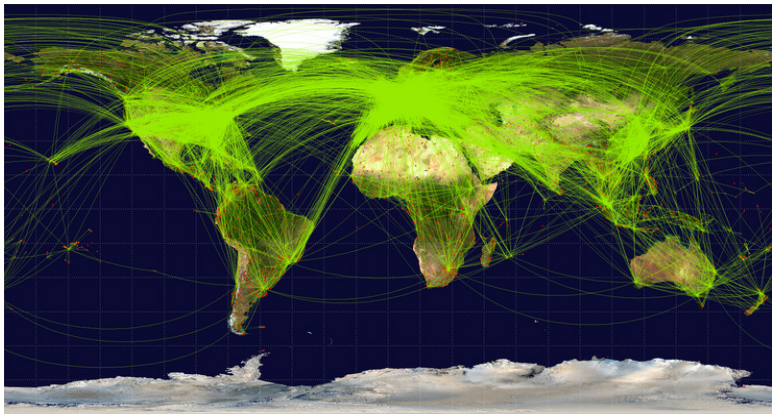

Figura 5: Mapa de fluxos de voos do Mundo.
Fonte: Disponível em: <htpp:// www. Imagem:World-airline-routemap-2009.png|thumb|180px|Legenda>. Acesso em: 26 nov 2013.

Os aeroportos e as cidades, onde eles estão fisicamente localizados, estão assumindo novas funções e atividades no sistema de transporte globalizado. A localização estratégica de um aeroporto é determinada pelas características da região que ele atende ou da região que dele pode se utilizar. As regiões podem utilizar o aeroporto como nó do seu fluxo para envio de mercadorias de seu território para outros territórios ou empresas, que atuam na região de influência do aeroporto; podem, ainda, utiliza-lo para receber mercadorias e pessoas necessárias para sua operação local. A indústria do Petróleo, por exemplo, utiliza o AICF na logística de operação das plataformas de petróleo nas Bacias de Campos e de Santos.

O Rio de Janeiro já foi considerado o “portão de entrada” do Brasil, ou um dos nós principais da entrada de passageiros, por via aérea, no país. A transferência da capital do Estado para Brasília, a maior importância econômica da cidade e do estado de São Paulo e o surgimento de aeroportos internacionais nas cidades do nordeste brasileiro concorreram para que o Rio de Janeiro perdesse sua posição de porta de entrada do Brasil. Em meados da década de 1990, houve transferência de diversos voos e operações de empresas aéreas do Rio de Janeiro para São Paulo, deixando o aeroporto Internacional Tom Jobim com uma queda de movimento no final da década de 1990 e início dos anos 2000. Este é um exemplo da função dos nós sendo modificada pelos fluxos. Hoje, a cidade do Rio de Janeiro é apontada por Sassen e pelo GAWC como uma cidade de importância global; pode-se afirmar que os fluxos mundiais voltaram a ter interesse de ter um ponto da rede na cidade.

Apesar desta situação específica do Aeroporto Internacional Tom Jobim, dados da ANAC mostram que o transporte aéreo doméstico de passageiros triplicou no período de 2002 a 2011. No período de 2010 a 2011, houve um crescimento de 16% da demanda e de 13% da oferta de voos de passageiros. O Anuário de Transporte Aéreo 2011, realizado pela ANAC, identificou que os principais motivos que contribuíram para este resultado foram o crescimento da economia, a distribuição de renda e a concorrência no setor. Cabe ressaltar que a liberdade tarifária – vigente desde 2001 no mercado doméstico e ratificada pela Lei nº 11.182/2005 – e a liberdade de oferta, que foi instituída em 2005, por essa mesma lei, foram os fatores que ajudaram a aumentar a concorrência no setor.

> Hoje, qualquer linha aérea pode ser operada por qualquer concessionária interessada – desde que observada a capacidade de infraestrutura aeroportuária e a prestação de serviço adequado – e as tarifas aéreas oscilam de acordo com as condições de mercado (oferta, demanda, custos e concorrência, entre outros). (BRASIL, 2012 pag. 7)

Em 2014, o Brasil enfrentou o desfio de sediar um megaevento, a Copa do Mundo de Futebol, realizado em 12 cidades-sedes e com a participação de 16 aeroportos, que respondem por 83% de toda circulação aérea nacional. Estudos apontam um aumento de 2 a 3 milhões de passageiros no período da Copa do Mundo. A demanda de passageiros nestes 16 aeroportos, no período de entre 2003 e 2008, aumentou em 50%, enquanto que a infraestrutura aumentou somente em 28% (CNC, 2011).

Para atender a esta demanda foram previstos investimentos de R$ 5,3 bilhões nos aeroportos das cidades-sedes e mais R$ 3 bilhões nas bases que não constavam desta relação.

O Rio de Janeiro ainda sediará as Olimpíadas em 2016, com a concentração de atividades na cidade do Rio de Janeiro e o estado será beneficiado pelo fluxo de pessoas nos períodos entre as competições. Os aeroportos da área metropolitana terão um aumento de fluxo de passageiros que poderá repercutir em atividades no aeroporto de Cabo Frio.

> É crucial planejar agora o que virá depois de 2014 e, principalmente, depois de 2016. Isso exige aproveitar as oportunidades atuais e traçar as estratégias de médio e longo prazos para o turismo brasileiro. (PIRES, 2012, p.15)

Devido a este cenário de crescimento e às perspectivas de novas demandas nos próximos anos, os aeroportos no Brasil buscam novos investimentos para aumentar a capacidade operacional. Nos últimos anos, têm sido constantes, nas atividades do setor e na imprensa, os temas relacionados à privatização da gestão dos aeroportos, ao aumento da oferta de voos, à acessibilidade a várias áreas no país, à liberdade do ar e a participação de capital internacional nas empresas brasileiras.

A privatização de aeroportos no Brasil é vista como um fator para melhorar a qualidade de serviços e de infraestrutura dos terminais, que são, na maioria, geridos pela estatal INFRAERO. Os aeroportos do país com gestão privatizada serão

responsáveis, em 2014, por atender a aproximadamente 40% dos passageiros de voos domésticos e 90% dos passageiros de voos internacionais, de acordo com dados da INFRAERO.

Investimentos públicos e privados nos aeroportos não bastam para estruturar e aperfeiçoar os serviços do transporte aéreo brasileiro. Políticas públicas de desenvolvimento regional são fundamentais para a criação de fluxos e para a estruturação de redes que utilizem os aeroportos, tanto para passageiros como para cargas.

Investimentos em parques logísticos, acesso e centros de convenções foram analisados por Menezes (2004), no espaço do Aeroporto de Juiz de Fora, na Zona da Mata Mineira, como peças-chaves no desenvolvimento regional proporcionado pelas atividades portuárias. O projeto de "*business park*", ou aeroporto industrial, é criticado por Menezes por ser um conjunto de equipamentos que foi implantado, na perspectiva de atender aos fluxos internacionais, sem, no entanto, uma preocupação com as características do local. A privatização da gestão dos aeroportos do Rio de Janeiro e São Paulo trouxe para o Brasil a gestão especializada de duas empresas com *know-how* internacional de gestão de terminais aeroportuários.

A Changi faz parte do grupo que venceu o leilão para o Aeroporto Tom Jobim, a empresa é responsável pela gestão do aeroporto de Cingapura, considerado o sexto aeroporto mais movimentado do mundo, que serve de *hub* para a região da Ásia, recebendo voos de mais de 100 companhias aéreas e conectado com cerca de 250 cidades em 60 países e um movimento de 51,2 milhões de passageiros em 2012. Este terminal dispõe de 350 pontos de vendas de serviços e é frequentado pela população local nos momentos de lazer. O aeroporto ganhou vários prêmios internacionais devido à qualidade de seus serviços, sendo considerado um dos melhores aeroportos do mundo.

O grupo vencedor do leilão do Aeroporto de Confins é composto pelas empresas gestoras dos aeroportos de Munique e Zurique, na Alemanha. Nas tabelas apresentadas anteriormente, podemos observar que o Aeroporto de Zurique aparece sempre como um dos 20 principais aeroportos ou *hubs* do planeta.

> A interdependência entre o turismo e o transporte aéreo tende a continuar aumentando. Segundo Pavaux (1995), o futuro do transporte aéreo não pode ser considerado sem o exame do turismo internacional. De acordo com dados da Airbus, o turismo de lazer é o motivo de 41,1% dos passageiros partindo de aeroportos europeus em viagens internacionais. Na América do Norte e Sudeste Asiático, as taxas são, respectivamente, de 63,5% e 38,6%. Pavaux (1995) alerta ainda para o fato de que, com o aumento da eficiência técnica e econômica do transporte aéreo, novos destinos estão se tornando viáveis, e a competição entre os países para atração dos turistas está aumentando. (ESTEVES; BARROS; SANT'ANNA, 2008, p. 756).

Monié identifica uma oportunidade na Região das Baixadas Litorâneas que auxiliaria no desenvolvimento de seu entorno, podendo alavancar negócios para o Aeroporto Internacional de Cabo Frio e equilibrar os interesses regionais com os interesses de redes e fluxos globais:

> A região se beneficia, em primeiro lugar, de um sistema de distribuição de *royalties* e compensações especiais que garantem uma relativa autonomia na definição e no financiamento de planos e programas – municipais e consorciados – do desenvolvimento local ou regional. Existe uma margem de manobra para os agentes locais tornarem o território regional o principal ator de seu desenvolvimento e não o simples receptáculo de investimentos decididos em outras escalas geográficas. Em segundo lugar, insistimos no fato de que a presença de uma rede de instituições de ensino e de pesquisa e desenvolvimento de qualidade representa uma oportunidade única para a região fomentar uma dinâmica de aprendizagem coletiva, formando o capital humano e social indispensável para definir os rumos de sua própria história futura. (MONIÉ, 2003, p. 283 e 284)

A qualidade de serviços de um aeroporto e sua conexão com o entorno é determinante para o desenvolvimento de suas atividades. A localização e possíveis conexões aéreas e intermodais auxiliam o aeroporto a desenvolver seu papel de nó logístico de fluxos de pessoas e de mercadorias. Nenhuma pessoa ou mercadoria chega ao seu destino final utilizando somente o transporte aéreo. A economia regional tem uma forte influência no desenvolvimento desta atividade, pois o aeroporto é um equipamento de conexão do local com o global, facilitando o escoamento de produtos locais e a entrada de produtos de outras localidades, principalmente os de maior valor agregado ou perecíveis.

No setor de serviços, principalmente o que atende aos passageiros, os aeroportos influenciam na percepção de qualidade da viagem dos turistas, pois estar no aeroporto já é parte da viagem e é o primeiro contato do turista com o local que ele vai visitar. Um estudo realizado por Esteves, Barros e Ana (2008), no aeroporto

de Salvador, mostra que os passageiros de viagens turísticas internacionais verificam a acessibilidade aos aeroportos no momento de escolha da viagem, sendo o tempo de deslocamento para o terminal um fator que influencia a escolha do destino turístico. Há outros fatores que influenciam a escolha do aeroporto ou do transporte aéreo em uma viagem, a saber: tipo de acesso – ônibus, metrô; distância da moradia ou do destino; padrão de qualidade e conforto das instalações do aeroporto – lojas, serviços bancários, serviços de alimentação, entretenimento, serviços de comunicação e estacionamento; facilidade de conexões e quantidade de voos; valor dos serviços de estacionamento; tipo de voo – regular, charter, curta ou longa distância e tamanho do aeroporto.

A economia regional, facilidades de conexões intermodais, qualidade e tipos de serviços x tipos de clientes são fatores que as empresas gestoras dos aeroportos avaliam no momento de captação de negócios e de desenvolvimento de infraestrutura. Por outro lado, Medeiros (2013) afirma que “a demanda por transporte aéreo está muito associada à economia de uma região: aeroportos que atendem a determinada região têm uma demanda de passageiros que depende da atividade econômica desta região”. O desenvolvimento do aeroporto e da região está diretamente relacionado. Assim, uma região de baixo nível de desenvolvimento econômico seria uma região desprovida de transporte aeroviário.

4.2: O MERCADO AÉREO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL.

Esta sessão se propõe à análise dos dados estatísticos referentes aos serviços de aviação, no mercado brasileiro, comparando-os com os mesmos serviços no mundo.

De acordo com dados da IATA (2013) e da ICAO (2013), o mercado mundial de aviação teve um pequeno crescimento em 2012, mesmo assim superou o crescimento econômico mundial. Os mercados de países emergentes, como a China e o Brasil, foram os que apresentaram maior expansão no ano de 2012, tendo o mercado brasileiro crescido 8,6%. Este desenvolvimento foi devido ao crescimento do tráfego de passageiros, possivelmente resultado do crescimento econômico do Brasil que, por sua vez, promoveu uma melhora na conectividade da aviação no território nacional e desta com a de outros lugares do mundo.

Em contraste com o crescimento do mercado de passageiros, o mercado de transporte de carga não teve o mesmo desempenho. A queda na economia mundial afetou o volume de carga transportada no modal aéreo e, até o ano de 2012, ainda não havia apresentado a mesma recuperação.

Para a IATA, a ICAO e o WTTC, a conectividade na aviação é um fator fundamental para o crescimento do setor e pode ser utilizada pelos governos no desenvolvimento da economia. A criação de barreiras legais, impostos e taxas, que alguns governos utilizam para proteger o mercado doméstico da competição internacional, são apontados por eles como uma das principais causas que impedem um crescimento maior do transporte de passageiros e de cargas no modal aéreo. A conectividade pode facilitar o contato do país com outros mercados, atrair investimentos no local e aumentar a competitividade entre as empresas. Esta conectividade está relacionada com os acordos internacionais que envolvem as liberdades do ar, detalhadas no anexo II.

A conectividade tem como ponto de apoio a infraestrutura aeroportuária e depende dos tipos de serviços e do tamanho da área do aeroporto; precisa, ainda, da infraestrutura externa para interagir com a região, como rodovias de qualidade, ferrovias entre outras. Os fluxos do comércio globalizado precisam da conectividade para criar suas redes com melhor fluidez, visando ao deslocamento de pessoas e de mercadorias.

A aviação que atende ao setor de turismo precisa da queda de barreiras de imigração e vistos e da adoção da nona liberdade do ar, para facilitar o transporte de passageiros. Um exemplo seria a viagem de um passageiro brasileiro para o Japão, via Estados Unidos. Na parada nos Estados Unidos, o passageiro brasileiro precisa ter visto, autorizando-o a entrar em solo americano e a empresa aérea precisa de uma autorização para aterrissar nos Estados Unidos e embarcar e desembarcar no Brasil e no Japão. Uma empresa americana poderia também embarcar e desembarcar passageiros nos Estados Unidos, mas a empresa brasileira só poderia utilizar o aeroporto americano como ponto de apoio logístico, sem embarque ou desembarque de passageiros.

Os relatórios da ICAO e da IATA apontam, também, que um dos grandes esforços e preocupações do setor de aviação civil é a garantia de segurança dos seus voos. Aeroportos, governos e companhias aéreas tratam o assunto como estratégico para o desenvolvimento do setor para os próximos anos.

No mercado brasileiro, os dados do Anuário do Transporte Aéreo da ANAC (2013), detalhados na tabela 9 e 10, mostram que o setor está em crescimento no período de 2003 a 2012, tanto para o mercado doméstico como para o internacional. Houve recorde na demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros, em 2012, e mais do que triplicou, nos últimos dez anos, em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), com alta de 234% entre os anos de 2003 e 2012 e com crescimento médio de 14,35% ao ano no período.

Tabela 9: Evolução da quantidade de voos no mercado doméstico e internacional

Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional, 2003-2012			
Ano	**Doméstico**	**Internacional**	**Total**
2003	534.700	76.391	611.091
2004	516.837	83.984	600.821
2005	549.131	89.159	638.290
2006	574.670	91.008	665.678
2007	619.947	103.253	723.200
2008	646.874	109.124	755.998
2009	722.981	103.465	826.446
2010	840.580	117.379	957.959
2011	956.235	135.084	1.091.319
2012	989.137	137.770	1.126.907

Fonte: ANAC (2012).

Tabela 10: Variação da quantidade de voos nos mercados doméstico e internacional.

Variação da quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004-2012	
Ano	**Variação % no número de Voos**
2004	-1,68%
2005	6,24%
2006	4,29%
2007	8,64%
2008	4,54%
2009	9,32%
2010	15,91%
2011	13,92%
2012	3,26%

Fonte: ANAC (2012).

No mercado internacional, para voos com origem ou destino no Brasil, por sua vez, o transporte de passageiros mais do que dobrou no mesmo período, com alta de 128% e crescimento médio de 9,59% ao ano.

Tabela 11: Evolução do número de voos realizados no mercado internacional

Evolução do número de voos realizados – mercado internacional, 2003 a 2012	
Ano	**Total de Voos**
2003	76391
2004	83984
2005	89159
2006	91008
2007	103253
2008	109124
2009	103465
2010	117379
2011	135084
2012	137770

Fonte: ANAC (2012).

A economia brasileira teve um crescimento médio, no mesmo período, de 3,85% ao ano e o da população foi de 1% ao ano. O crescimento médio anual do transporte aéreo doméstico representou mais de 3,5 vezes o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e mais de 14 vezes o crescimento da população

Tabela 12: Evolução da oferta – ASK

Evolução do ASK - mercados doméstico e internacional, 2003-2012			
Ano	**Doméstico**	**Internacional**	**Total**
2003	43.335.824.414	68.174.656.606	111.510.481.020
2004	44.853.601.191	73.169.519.875	118.023.121.066
2005	50.504.961.663	82.744.075.217	133.249.036.880
2006	57.166.285.594	79.214.672.010	136.380.957.604
2007	67.457.658.511	88.784.530.993	156.242.189.504
2008	75.139.243.692	101.104.714.363	176.243.958.055
2009	86.092.560.538	101.984.158.364	188.076.718.902
2010	102.726.246.840	128.007.399.160	230.733.646.000
2011	116.095.534.864	140.446.989.126	256.542.523.990
2012	119.284.895.187	147.652.081.889	266.936.977.076

Fonte: ANA (2013).

Conforme análise da ABEAR e do SNEA, a previsão do crescimento da demanda de serviços de transporte aéreo é uma tendência para os próximos anos. Nos últimos anos, a taxa de ocupação dos aviões aumentou no mercado doméstico e não foi tão promissora para as companhias aéreas brasileiras no mercado de passageiros internacional; porém, neste mercado, as empresas estrangeiras aumentaram sua participação e tiveram crescimento no volume de passageiros transportados.

Para acompanhar a evolução do mercado nos próximos anos, as análises da ABEAR, ANAC e SNEA apontam a necessidade de grandes investimentos nos aeroportos e em infraestrura. Estima-se que que serão investidos entre R$ 42 bilhões e R$ 57 bilhões pelo governo e pela iniciativa privada, em melhorias e e ampliação da infraestrutura aeroportuária brasileira, até 2020. O mercado de passageiros pode passar dos 100milhões transportados em 2012 para 200 milhões na próxima década. Estes investimentos seriam concentrados nos 20 maiores aeroportos do país e uma fatia menor, perto de 4 bilhões, direcionados para ampliação e melhorias nos aeroportos menores, como o de Cabo Frio. Ainda serão necessários mais investimentos para a criação de mais aeroportos com capacidade entre 500 mil e um milhão de passageiros, por ano, para atender ao crescimento da demanda.

A concessão da gestão dos aeroportos para a iniciativa privada é apontada como o melhor caminho para viabilização de todas as melhorias e dos investimentos necessários para atender o potencial de crescimento do setor. Dos 20 maiores aeroportos do país, que concentram a movimentação de 90% de passageiros e 95% da carga aérea transportada, 15 continuarão sob a administração da Infraero e o restante sob gestão privada. Cabe registrar que as principais concessões ocorreram no período de 2013 e 2014.

Dentre os aeroportos administrados pela Infraero até o ano de 2012, alguns estão no estado do Rio de Janeiro e viriam a ser os principais concorrentes do AICF. As tabelas 13, 14 e 15 mostram a movimentação destes aeroportos no período de 2010 a 2013.

Segue demonstração do movimento operacional de aeroportos administrados pela Infraero na Superintendência Regional do Rio de Janeiro – SRRJ. Aeronaves: pouso mais decolagem – sem aviação militar. Passageiros: embarque e

desembarque, computadas as conexões (sem aviação militar). Período de janeiro a dezembro.

Tabela 13: Movimento de aeronaves em aeroportos da Infraero no estado do Rio de Janeiro

Aeroporto	Aeronaves (unidade)											
	Doméstico				Internacional				Total			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
SSRJ	**361.148**	**384.700**	**413.659**	**401.613**	**29.607**	**33.566**	**33.203**	**30.476**	**390.755**	**418.266**	**446.862**	**432.089**
Aeroporto de Campos	5.135	6.212	13.099	18.957	28	24	4	0	5.163	6.236	13.103	18.957
Aeroporto Internacional do Galeão	94.197	106.483	121.383	112.895	28.748	32.960	32.935	30.350	122.945	139.443	154.318	143.245
Aeroporto de Jacarepaguá	70.983	72.242	75.829	76.083	0	0	0	0	70.983	72.242	75.829	76.083
Aeroporto de Macaé	65.135	70.703	68.229	86.470	14	13	10	6	65.149	70.716	68.239	86.476
Aeroporto Santos Dumont	125.698	129.060	135.119	127.208	817	569	254	120	126.515	129.629	135.373	127.328

Fonte: Infraero Aeroportos.
Disponível em: < http://www.infraero.gov.br/>. Acesso em: 20 mar 2014.

Tabela 14: Movimento de passageiros em aeroportos da Infraero no estado do Rio de Janeiro.

Aeroporto	Passageiros (unidade)											
	Doméstico				Internacional				Total			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
SSRJ	**17.589.108**	**20.359.260**	**22.864.374**	**22.795.064**	**3.127.110**	**3.741.384**	**4.294.688**	**4.245.115**	**20.716.218**	**24.100.644**	**27.159.062**	**27.040.179**
Aeroporto de Campos	9.997	17.462	77.225	132.163	7	7	0	0	10.004	17.469	77.225	132.163
Aeroporto Internacional do Galeão	9.210.885	11.211.468	13.201.049	12.870.253	3.127.059	3.741.362	4.294.688	4.245.115	12.337.944	14.952.830	17.495.737	17.115.368
Aeroporto de Jacarepaguá	135.233	160.365	151.313	145.062	44	0	0	0	135.277	160.365	151.313	145.062
Aeroporto de Macaé	410.145	454.944	431.924	442.983	0	15	0	0	410.145	454.959	431.924	442.983
Aeroporto Santos Dumont	7.822.848	8.515.021	9.002.883	9.204.603	0	0	0	0	7.822.848	8.515.021	9.002.883	9.204.603

Fonte: Infraero Aeroportos.
Disponível em: < http://www.infraero.gov.br/>. Acesso em: 20 mar 2014.

Tabela 15: Movimento de carga aérea em aeroportos da Infraero no estado do Rio de Janeiro.

Aeroporto	Carga Aérea (Kg)											
	Doméstico				Internacional				Total			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
SSRJ	**20.678.912**	**30.970.365**	**39.434.701**	**45.424.157**	**62.874.326**	**89.324.846**	**86.568.542**	**79.889.302**	**83.553.238**	**120.295.211**	**126.003.243**	**125.313.459**
Aeroporto de Campos	122.614	127.310	53.314	26.720	0	0	0	0	122.614	127.310	53.314	26.720
Aeroporto Internacional do Galeão	16.870.465	24.772.396	32.214.194	36.257.649	62.874.126	89.324.845	86.568.542	79.889.302	79.744.591	114.097.241	118.782.736	116.146.951
Aeroporto de Jacarepaguá	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aeroporto de Macaé	284.666	247.794	373.881	311.787	200	1	0	0	284.866	247.795	373.881	311.787
Aeroporto Santos Dumont	3.401.167	5.822.865	6.793.312	8.828.001	0	0	0	0	3.401.167	5.822.865	6.793.312	8.828.001

Fonte: Infraero Aeroportos.
Disponível em: < http://www.infraero.gov.br/>. Acesso em: 20 mar 2014.

Todos apresentam crescimento neste perído tanto no movimento de passageiros como no movimento de carga, sendo o Aeroporto Internacional do Galeão o único a receber e a operar voos internacionais de carga e de passageiros. O Aeroporto de Macaé já recebeu um pequeno volume de carga internacional, em 2010 e 2011, e de passageiros, em 2011, mas, nos últimos anos não teve mais atividade internacional. O aeroporto de Campos recebeu voos internacionais de

passageiros em 2010, 2011 e 2012 e nenhum no último ano. O movimento doAICF ainda é bem pequeno no mercado doméstico nacional e no estadual.

4.3: INFRAESTRUTURA, SERVIÇOS E TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE CARGA.

Os dados a serem apresentados neste capítulo foram coletados por meio de entrevistas semiestruturadas, com funcionários das empresas Costa do Sol e Libra Aeroportos, com políticos locais e com pessoas envolvidas na a implantação do AICF; que foi também, o resultado de pesquisas realizadas em sítios da internet e em material institucional e no site do Grupo Libra, grupo responsável pela administração do AICF.

O aeroporto é um fixo urbano que funciona como um ponto de conexão do local (município) com os fluxos globalizados. Hoje, o Aeroporto Internacional de Cabo Frio atende a fluxos globalizados, nacionais e regionais, nas áreas de transporte de cargas e de pessoas, de armazenagem e de logística, e, em especial, atende às demandas das empresas prestadoras de serviços às petroleiras que atuam na indústria de exploração de petróleo e gás instalados nas regiões Norte e Litorânea do Estado do Rio de Janeiro.

Num raio de 600 quilômetros, podemos encontrar a produção de 70% do PIB brasileiro e 42% da população brasileira. Tendo como base dados do IBGE, serão apresentadas algumas características da economia de alguns municípios que estão localizados nesta área. O AICF está distante a aproximadamente 580 km do município de São Paulo, cuja economia é baseada em serviços, gerando 310 milhões de reais anualmente e responsável por aproximadamente oitenta por cento do PIB do município. A cidade do Rio de Janeiro está a 140 quilômetros de distância, e o setor de serviços é responsável por, aproximadamente, oitenta e cinco por cento do seu PIB municipal, que e de aproximadamente 164 milhões por ano. A 576 km está a capital de Minas Gerais - Belo Horizonte, com seu PIB de R$ 46.064.980, por último ano, composto em oitenta por cento pelo setor de serviços. Ao norte, a 438 km, está Vitória, cidade que também recebe *royalties* do petróleo e tem 80% do PIB composto pelo setor de serviços. Mais próximo, a 85 quilômetros, está a cidade de Macaé, que tem a participação da indústria e do setor de serviços compondo cada um, aproximadamente, cinquenta por cento do PIB municipal; o município sedia as

principais empresas que atuam no setor de petróleo e gás na região das baixadas litorâneas fluminense. Já Armação dos Búzios, que faz fronteira ao leste, tem a indústria responsável por sessenta e seis por cento do PIB e é o principal destino dos turistas que desembarcam no aeroporto.

As principais vias de acesso terrestre ao aeroporto são a RJ-106 e a BR-101, conectadas ao aeroporto por ruas e estradas municipais. Importa ressaltar que a via urbana, que liga a cidade de Cabo Frio ao aeroporto, ficou por muitos anos sem pavimentação. Somente no segundo semestre de 2013 foram realizadas obras, para melhorar a pavimentação, iluminação e sinalização, e foi criada uma nova via de acesso, agora pavimentada, inaugurada no primeiro semestre de 2014, fazendo a conexão do aeroporto com a RJ-106 e com a malha de transporte urbano da cidade de Cabo Frio.

Nos primeiros anos de sua existência, de 1999 até 2001, a gestão foi efetivada por uma estrutura pública municipal, que concedeu à iniciativa privada, no ano de 2001, a gestão dos serviços da área do aeroporto.

Após duas fracassadas tentativas de privatização, a empresa Costa do Sol foi a vencedora da licitação para exploração do local por 15 anos, tendo sua prorrogação concedida por mais 15 anos, de acordo com os investimentos realizados pelo grupo privado no local. Esta concessão pode ser prorrogada por mais 15 anos, caso continuem os investimentos no local. A concessão da aeronáutica, para exploração dos serviços aeroportuários no município de Cabo Frio, é renovada a cada 5 anos.

O AICF é o primeiro aeroporto público brasileiro sob gestão privada e com habilitação para operar voos internacionais de cargas e de passageiros. Nos anos de 2011 e 2012, o Grupo Libra adquiriu a participação de 60% da empresa Costa do Sol. No dia 1º de junho de 2010, a TAM Linhas Aéreas começou a operar sua primeira frequência entre os aeroportos de Congonhas, em São Paulo, e Cabo Frio, no litoral do Rio de Janeiro. Os voos, operados com aeronaves Airbus A319 com capacidade para 144 passageiros, tinham frequência semanal e saíam às quintas-feiras e aos domingos, com escala no aeroporto Santos Dumont, na capital fluminense.

No ano de 2012, o total de passageiros que transitou pelo aeroporto foi de 92.618, embarcando, e de 88.695, desembarcando. Eles utilizaram voos regulares e *charters*, com conexões domésticas em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais e

com conexões internacionais na Argentina e Chile. Os voos regulares têm como destino e origem São Paulo e Minas Gerais. O movimento de passageiros no ano de 2013 foi de 230 mil passageiros, um aumento de 64% comparado com o movimento de 140 mil passageiros em 2011. Existe uma expectativa de aumento de 25% no volume de passageiros no período do verão 2013/2014, devido ao número de voos vindos da Argentina, Chile, São Paulo e Belo Horizonte, detalhados no anexo I.

A operação de voos de helicópteros é a principal responsável pelo embarque e desembarque de passageiros, tendo quase 1.000 pessoas por dia, 500 embarques e 500 desembarques. O fluxo de helicópteros visa a atender às demandas de logística para suprimento das plataformas das Bacias de Campos e de Santos. Os projetos de ampliação do pátio de aeronaves *offshore* e novo terminal de passageiros já estão em andamento para otimização das condições do aeroporto, visando ao atendimento desse tipo de clinte.

Figura 6: Helicópteros na pista do Aeroporto Internacional de Cabo Frio.
Fonte: Disponível em: <http://www.grupolibra.com.br/libra-aeroporto/cabo-frio/institucional>. Acesso em: 20 maio 2014.

O volume de carga desembarcada em 2012 foi de 2.516.191,59 kg e o total de carga embarcada foi de 104.926 kg, totalizando 114 pousos / decolagens. No setor de carga os voos regulares internacionais possuem frequência semanal, tendo como destino Miami, nos Estados Unidos, e Amsterdã, na Holanda e são operados pela empresa LAN Cargo.

Figura 7: Avião Antonov desembarcando carga no Aeroporto Internacional de Cabo Frio.
Fonte: Disponível em: <http://www.grupolibra.com.br/libra-aeroporto/cabo-frio/institucional.>. Acesso em: 20 maio 2014.

Os voos de passageiros são operados regularmente pelas empresas aéreas Azul Linhas Aéreas e TRIP e, no segmento *Offshore*, pelas empresas Aeróleo e BHS. Na Alta temporada são operados voos *charters* internacionais procedentes da Argentina e Chile. Detalhes das frequências dos voos são apresentados no Anexo II Os grandes eventos que acontecem na cidade do Rio de Janeiro podem utilizar o AICF como apoio; um exemplo foi a Conferência da ONU sobre Desenvolvimento Sustentável, a Rio+20, ocasião em que o aeroporto desafogou o fluxo de voos na capital em 50%, recebendo 150 voos extras.

O AICF possui uma pista de pouso e decolagem com 2.550 x 45m, considerada segunda maior pista do Estado do Rio de Janeiro, com capacidade para receber os maiores cargueiros do mundo, como Boeings 747, 767 e 777, MD-11, DC-10, DC-8, Ilyushin-76 e Antonov-124. É um dos poucos aeroportos no país, junto com Campinas e Viracopos, com autorização da ANAC, para atender cargueiros modelo 748F, um dos maiores e mais modernos do mundo. Conta ainda com um pátio para aeronaves de 30.400 metros quadrados, além de 60 mil metros quadrados de área alfandegada (importação de cargas) e um galpão coberto de 16 mil metros quadrados.

Figura 8: Avião Anotonov-124 desembarcando helicópteros no Aeroporto Internacional de Cabo Frio
Fonte: Disponível em: <http://www.flickr.com/photos/felipequintanilha/4100579299/>. Acesso em: 20 maio 2014.

Desde 2009, o faturamento do aeroporto passou de R$ 40 milhões, apesar da crise mundial. Neste mesmo ano, a movimentação de mercadorias passou dos US$ 525 milhões, o que gerou uma receita tributária de R$ 157 milhões. Foi o ano que o AICF teve o maior aumento de faturamento e movimentação de carga. Nos anos de 2007 a 2009, o aeroporto movimentou 36,7 toneladas de cargas, no valor de US$ 1,1 bilhões, gerando uma arrecadação de ICMS, para os cofres públicos, no valor de R$ 118,5 milhões.

No ano de 2011, o aeroporto gerou arrecadação de RS 80 milhões de ICMS aos cofres públicos e tornou-se o principal contribuinte de ISS do município. Em 2013, gerou R$ 96,5 milhões de ICMS. Com aumento superior a 177% no volume e de 300% no valor das cargas processadas, o terminal de cargas movimentou cerca de 61.000 toneladas, nos últimos cinco anos, no valor aproximado de US$ 2 bilhões, gerando R$ 226,5 milhões em ICMS para o Estado do Rio de Janeiro. A média de crescimento deste setor, no Brasil, foi de 78%, neste período.

Com investimentos de aproximadamente 100 milhões de reais, a empresa gestora do aeroporto pretende aumentar o pátio de aviões cargueiros, permitindo o estacionamento simultâneo de quatro aeronaves de grande porte, e ampliar a área destinada aos helicópteros, permitindo aumentar de 12 para 42 o número de voos diários.

“O objetivo é transformar o aeroporto em um empreendimento âncora e desenvolver na região um grande centro privado de logística aeroportuária para diversas empresas, principalmente para as que trabalham com transporte de cargas do setor *offshore*", afirma Kleber Meira - presidente da Libra Aeroportos, em entrevista dada ao *site* G1.

Figura 9: Área de carga do AICF
Fonte: Disponível em: < http://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos>. >. Acesso em: 20 maio 2014.

Essa ampliação será realizada nos próximos 3 anos e contará também com um novo terminal de passageiros, com capacidade para movimentação de 500 mil passageiros por ano. Em 2007 o total de passageiros transportados era inferior a 10 mil e no ano de 2010 já atingia aproximadamente 90 mil passageiros. No ano de 2012, 220 mil pessoas circularam no aeroporto. A meta de crescimento no movimento de passageiros é de 20% nos próximos anos.

Sendo considerado um “Aeroporto Indústria”, os investimentos na área contígua ao AICF contam com incentivos fiscais, como financiamento de ICMS nos programas Rio Portos, Rio Infra e Porto Seco. O AICF está apto para atender e processar produtos de qualquer indústria (no segmento de produtos inspecionados pela ANVISA, o terminal possui autorização para operar com cosméticos, medicamentos, insumos farmacêuticos e alimentos). As vantagens fiscais, que existem para o processo de nacionalização de alguns produtos, são usufruídas por atividades realizadas dentro da área industrial do aeroporto, diminuindo o prazo de liberação e o custo de taxas decorrentes.

O AICF possui toda a infraestrutura necessária para importação e exportação de mercadorias. Conta com equipes permanentes dos órgãos federais como: Receita Federal e a Policia Federal, ANVISA (Vigilância Sanitária) e VIGIAGRO (Vigilância Agropecuária).

A empresa Costa do Sol possui aproximadamente 250 funcionários que atuam na gestão e operação do aeroporto. Estima-se que aproximadamente entre 60 e 80 empresas atuam com serviços relacionados ao aeroporto, como a Brumatec (limpeza), Santur (transporte terrestre de funcionários),

1001 (transporte terrestre de clientes), Clinerp (serviço de saúde), empresas da indústria do petróleo: Petrobras, Baker Hughes, Brasdril, OGX, Halliburton, Pride e Maersk, empresas de transporte aéreo: Azul, Tam/Lan, Pluma, Absa, Kalitta Air, Andes, BHS e Aeróleo, entre outras.

Com relação às empresas terceirizadas e aos órgãos governamentais, o número de trabalhadores na área de aeroporto fica em torno de 400 a 600 pessoas.

A área do AICF conta com a seguinte distribuição de espaço: terminal de passageiros, estacionamento, terminal de passageiros (Helicópteros), brigada de incêndio, posto de abastecimento de aeronaves, instalações administrativas, terminal de cargas I (área coberta e área descoberta), terminal de cargas II e Hangares.

Com a atividade do AICF, chegam também novos atores que participam da definição da agenda política local e regional, como o Sindicato Nacional dos Empregados em Empresas Administradoras de Aeroportos, que já organizou assembleia para debater aumento salarial com funcionários do AICF, e o Sindicato dos Petroleiros do Norte Fluminense, que é sediado em Macaé.

As datas e os fatos principais relacionados à operação do AICF são os seguintes: Inauguração 1988; 1999 – Municipalização; 2000 - Licitação para a concessão; 2001 - Início da concessão e obtenção da habilitação ao tráfego aéreo internacional pela Portaria nº 711/GC-5 de 4/09/2001; 2003 - Reestruturação da concessão e obtenção da declaração de alfandegado para cargas pela Receita Federal, Ato Declaratório Executivo - ADE, nº 202, de 25/07/2003; 2004 - Início da operação comercial do TECA (Terminal de Carga Aérea) e obtenção da autorização para a operação de regime de depósito especial certificado - DAC, pelo ADE nº 56 de 04/03/2004; 2005 - Início da ampliação da pista e operação como entreposto aduaneiro (Obtenção da Concessão de Regime Especial de Entreposto Aduaneiro, na Importação e Exportação, pelo ADE nº 13, de 19/01/2005); 2007 - Conclusão da ampliação da pista e licença de operação da nova pista, obtenção da autorização para armazenagem de medicamentos em recintos alfandegados - ANVISA - Resolução 1307 de 11/05/2007, obtenção da licença de operação nº FE 013336, emitida pela FEEMA, em 21/09/2007; Aquisição de 60% das ações da Costa do Sol pelo Grupo Libra.

4.4: CLIENTES E PRESTADORES DE SERVIÇOS

Nesta sessão, serão apresentadas as principais empresas, instituições públicas e representações da sociedade civil organizada que atuam no espaço do aeroporto, identificando alguns dados como: sua sede, tipo de atuação: globalizada, nacional, regional ou local e as principais atividades.

A principal empresa é a administradora do aeroporto: Costa do Sol Operadora Aeroportuária S/A. Empresa vencedora do processo licitatório de concessão da operação do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, após duas tentativas fracassadas por falta de interesse de candidatos, para um período de 22 anos, podendo ser renovável.

A empresa tem como atividade a administração e a operação do AICF e é sediada na cidade do Rio de Janeiro. A Costa do Sol teve 60% do seu capital comprado pelo Grupo Libra, no ano de 2011.

O Grupo Libra é um dos maiores operadores portuários e de logística de comércio exterior do Brasil. Em 2011, tornou-se o primeiro grupo do setor na América Latina a operar, de forma integrada, todos os modais de transporte – portuário, rodoviário, ferroviário, fluvial e aéreo.

Dividido em quatro unidades de negócios, o Grupo é composto pela Libra Terminais (operação de terminais portuários em Santos e no Rio de Janeiro), Libra Logística (armazenagem, movimentação, transporte e distribuição de cargas), Libra Aeroportos (operando o Aeroporto Internacional de Cabo Frio) e Libra Participações (empresas que atuam em setores como transporte fluvial, produção de azeites, não-tecidos e negócios imobiliários, gerindo e administrando imóveis do Grupo). Seus principais endereços comerciais estão listados no Anexo III e sua estrutura organizacional está representada na figura 10.

A Receita Federal, a Polícia Federal, a Anvisa e a Vigiagro constituem a estrutura legal de âmbito Federal que permite a importação e exportação de mercadorias e a entrada e saída de passageiros internacionais no AICF. São também os principais responsáveis pela criação de um fluxo de informação e comunicação entre a estrutura do governo federal e o município de Cabo Frio. A seguir, temos uma descrição das responsabilidades e da atuação de cada uma delas.

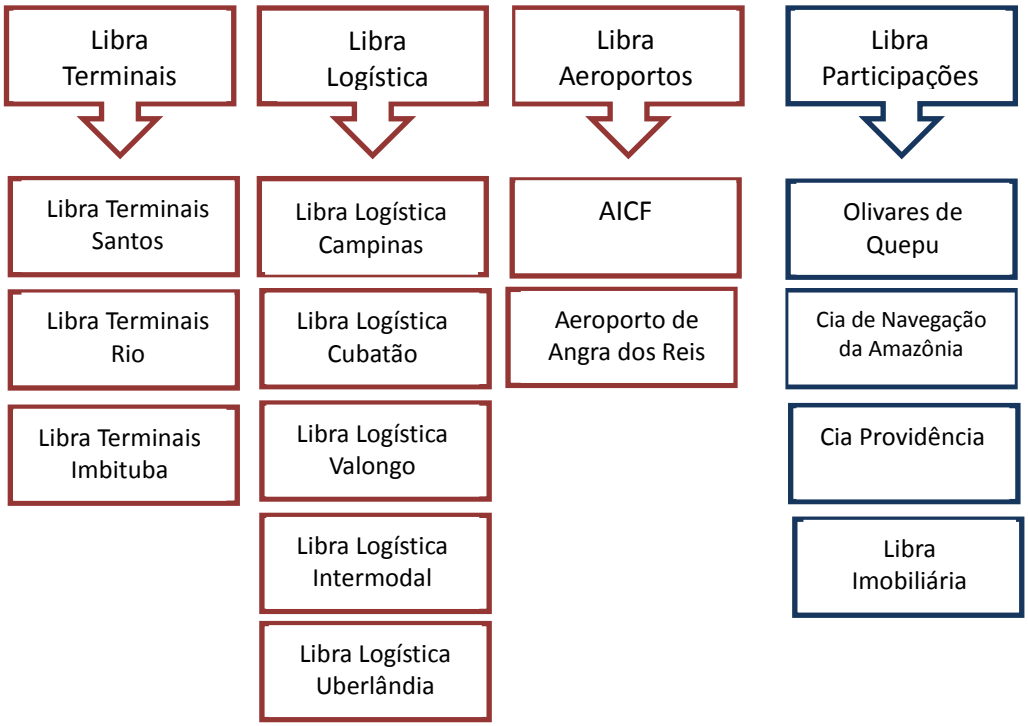

Figura 10: Estrutura corporativa do Grupo Libra.
Fonte: Elaborada pelo autor.

O Ato Declaratório Executivo do SRF nº 7, de 7 de fevereiro de 2002, no DOU de 8.2.2002, declarou alfandegado o Aeroporto Internacional de Cabo Frio, tendo a jurisdição da Delegacia da Receita Federal de Niterói como responsável por estabelecer rotinas operacionais que se fizerem necessárias. A Delegacia da Receita Federal de Niterói faz parte da 07ª Região Fiscal da Receita Federal do Brasil, tendo sua gestão localizada no centro da cidade do Rio de Janeiro, RJ.

Receita Federal do Brasil é um órgão subordinado ao Ministério da Fazenda, ambos localizados em Brasília, DF. Possui como principais atribuições a administração dos tributos de competência da União, inclusive os previdenciários, e aqueles incidentes sobre o comércio exterior. Subsidia o Poder Executivo Federal na formulação da política tributária brasileira, previne e combate a sonegação fiscal, o contrabando, o descaminho, a pirataria, a fraude comercial, o tráfico de drogas e de animais em extinção e outros atos ilícitos relacionados ao comércio internacional.

Não existe uma delegacia da Polícia Federal na cidade de Cabo Frio, as mais próximas estão localizadas nas cidades de Macaé e Niterói.A superintendência do Rio de Janeiro está subordinada ao Departamento de Polícia Federal, localizado em Brasília.

ANVISA e VIGIAGRO são responsáveis pela fiscalização de produtos agropecuários, alimentos, entre outros, que devem atender à legislação específica para importação e exportação.

Algumas empresas que são clientes ou atuam na área do aeroporto estão sediadas no próprio município como a BRUMATEC, que é uma empresa especializada em limpeza, conservação, manutenção de áreas verdes, manutenção predial e tercerização de mão de obra. É a empresa que realiza a limpeza do AICF, com início das suas atividades em agosto de 2005.

SANTUR é uma empresa que presta serviços de transporte terrestre de passageiros para eventos, shows, *city tours, transfers* e receptivos. Realiza o transporte de trabalhadores do AICF. Está localizada na cidade de Cabo Frio e foi fundada no ano 2000.

Fundada em 1993 a CLINERP é uma empresa que presta serviços na área de saúde e realiza o atendimento médico e de emergência nas dependências do AIRJ. Encontra-se localizada no centro de Cabo Frio e possui um local de atendimento no saguão de embarque e desembarque.

A conexão intermodal com o transporte terrestre é realizada com várias empresas para o transporte de carga e para o transporte de passageiros e funcionários. A empresa 1001 é uma das principais transportadoras de passageiros e funcionários que atendem diretamente e indiretamente ao AICF.

Fundada em 1968, é uma empresa que atua no setor de transportes rodoviário de carga e de passageiros e fica sediada em Niterói, RJ. Atende ao AICF com transporte de funcionários das empresas clientes do AICF. Também é a empresa autorizada a realizar transporte regular de passageiros com saída da Rodoviária de Cabo Frio para destinos regionais e nacionais: como Macaé, Campos dos Goitacazes, Rio de Janeiro, São Paulo, entre outros.

Faz parte do grupo JCA que é formado pelas empresas: Auto Viação Catarinense, Rápido Ribeirão Preto, Viação Cometa, Expresso do Sul, Rápido Macaense e Opção Turismo e Fretamento e o Sistema Integrado de Transporte – SIT Macaé. A empresa realiza ligações rodoviárias entre estados do Sudeste e do Sul do Brasil e com o Paraguai.

A PETROBRAS é uma empresa de sociedade anônima de capital aberto, cujo acionista majoritário é o governo brasileiro; presente em 25 países, a 7ª maior empresa de energia do mundo e atua nos seguintes setores: exploração e produção,

refino, comercialização e transporte de óleo e gás natural, petroquímica, distribuição de derivados, energia elétrica, biocombustíveis e outras fontes renováveis de energia. Está presente em 25 países.

A maior parte do movimento de passageiros do AICF visa ao atendimento da logística de transporte de trabalhadores para as plataformas de petróleo, localizadas na Bacia de Campos e na Bacia de Santos, identificadas na figura 2.

Empresa centenária no setor de Petróleo e Gás, com origem no Texas, EUA, a Baker Hughes atua em mais de 80 países, distribuindo seus escritórios regionais em 9 áreas: Área continental dos Estados Unidos, Golfo do México, Canadá, América Latina, Europa, África, Rússia e Mar Cáspio, Oriente Médio e Ásia Pacífico.

Multinacional no ramo de perfurações *offshore*, a Brasdril pertence ao grupo do setor petrolífero Diamond Offshore; tem escritório em Macaé e sua sede fica em Houston-Texas, nos Estados Unidos.

Fundada em 1919, hoje, a Halliburton é uma das maiores empresas de serviços para campos petrolíferos do mundo, está presente em 80 países e conta com profissionais de 140 nacionalidades.

Fundada em 1987, a PRIDE-ENSCO PLC é a segunda maior empresa no setor de perfuração de poços de petróleo e gás e sua sede é em Londres, Reino Unido. Atua nos seis continentes, dividindo as operações em cinco unidades regionais de operação: América do Norte e América do Sul (excluindo o Brasil), com base em Houston (EUA) Brasil, com base em Macaé; Europa e Mediterrâneo, com base em Aberdeen (Escócia), Oriente Médio e África, com base em Dubai (Emirados Árabes Unidos) e Ásia e Região do Pacífico, com base em Cingapura.

A Maersk, uma empresa do setor de transportes fundada em 1904, é a maior empresa do mundo no transporte de *containers* e se encontra-se presente em mais de cem países[5].

A Azul iniciou suas operações em 2008 e é uma empresa de transporte aéreo com voos regulares no AICF. Em 2012, se associa com a TRIP, outra empresa que trabalha com avião regional no Brasil e que já operou voos no AICF. Com 18% do mercado de transporte doméstico de passageiros, a Azul é a terceira maior companhia aérea no Brasil. Sua sede é em Barueri, SP. Até setembro de 2013, a empresa atendia a 102 destinos e havia transportado 15 milhões de clientes, com 896 voos diários. Em setembro de 2014, ela começou a operar voos diários, exceto sábado, entre Cabo Frio e Campinas,SP. Até o final de 2014, a empresa pretende aumentar a oferta de voos regulares para Belo Horizonte, que hoje acontecem três vezes por semana.

A Táxi Aéreo Marília iniciou suas atividades em 1961, realizando o transporte de passageiros entre os estados de São Paulo, Paraná e Matogrosso. Nas décadas de 1980 e 1990, ela expandiu sua atuação para grande parte do território brasileiro. Sua sede administrativa está localizada em São Paulo e seu centro tecnológico localizado na cidade de São Carlos, SP.

No final de década de 1990, a empresa passou a operar voos internacionais, Paris e Miami, e adquiriu a LAPSA, do Paraguai, iniciando suas atividades da TAM Mercosur. Na década de 2000, aumentou suas atividades internacionais e formou parcerias estratégicas, por meio da assinatura de Memorandos de Entendimento, com as empresas TAP, portuguesa, LAN, sul-americana, com a americana United Airlines e com a alemã Lufthansa.

[5] Possui escritórios nos seguintes países: Argélia, Angola, Argentina, Austrália, Áustria, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Belarus, Bélgica, Benin, Bolívia, Brasil, Bulgária, Burundi, Camboja, Camarões, Canadá, Cabo Verde, República da África Central, Chade, Chile, China, Colômbia, Cômoros, Costa Rica, Croácia, Chipre, República Tcheca, República Democrática do Congo, Dinamarca, Djibuti, República Dominicana, Equador, Egito, El Salvador, Guiné Equatorial, Estônia, Etiópia, Fiji, Finlândia, França, Polinésia Francesa, Gabão, Gambia, Geórgia, Alemanha, Gana, Grécia, Guadalupe, Guatemala, Guiné, Guiné Bissau, Haiti, Honduras, Hong Kong, Hungria, Índia, Indonésia, Iran, Iraque, Irlanda, Israel, Itália, Costa do Marfim, Jamaica, Japão, Jordânia, Quênia, Coreia, Kuwait, Látvia, Líbano, Libéria, Líbia, Lituânia, Macau, Madagascar, Malaui, Malásia, Mali, Malta, Martinica, Mauritânia, Mauricio, México, Marrocos, Moçambique, Myanmar, Namíbia, Nepal, Holanda, Nova Caledônia, Nova Zelândia, Nicarágua, Níger, Nigéria, Noruega, Omã, Paquistão, Panamá, Papua Nova Guiné, Peru, Filipinas, Polônia, Portugal, Porto Rico, Qatar, República do Congo, Reunião, Romênia, Rússia, Ruanda, Arábia Saudita, Senegal, Seychelles, Serra Leone, Singapura, Eslováquia, Eslovênia, Somália, África do Sul, Espanha, Sri Lanka, Sudão, Suécia, Suíça, Síria, Taiwan, Tanzânia, Tailândia, Togo, Trinidad e Tobago, Tunísia, Turquia, RAEM, Uganda, Ucrânia, Reino Unido, Estados Unidos da América, Uruguai, Venezuela, Vietnã, Iêmen, Zâmbia, Zimbabwe.

No ano de 2010, passou a fazer parte da Star Alliance, uma das maiores alianças mundiais de empresas aéreas. A aliança oferece o acesso a 1.077 aeroportos, localizados em 175 países ao redor do mundo. Neste mesmo ano a TAM anunciou, juntamente com a LAN a intenção de união das duas *holdings* em uma única entidade controladora, o LATAM Airlines Group. Juntas, TAM e LAN somam mais de 40 mil funcionários, mais de 280 aviões, 115 destinos, em 23 países, além de oferecer serviços de carga em todo o mundo. No ano de 2012, a união da TAM com a LAN foi efetivada, formando o Grupo LATAM Airlines. Esta associação gerou um dos maiores grupos de companhias aéreas do mundo, que oferece serviços de transporte de passageiros para cerca de 150 destinos, em 22 países, e serviços de carga para aproximadamente 169 destinos, em 27 países. Ao fim de 2012, a frota do grupo era composta de 320 aviões. A união das operações das duas empresas permite oferecer mais e melhores voos e conexões no Brasil, no Paraguai e nos países-sede da LAN (Argentina, Chile, Colômbia, Equador e Peru).

No ano de 2012, a TAM fechou o ano com 162 aeronaves e como líder do segmento doméstico (40,79%), com participação de 89,44% entre as companhias aéreas brasileiras que voam para o exterior. Existem estudos para uma oferta regular de voos de passageiros entre Cabo Frio e Buenos Aires com operação da TAM.

A ABSA, subsidiária da LAN cargo, que também opera aeronaves da TAM cargo, é a responsável pela coordenação dos voos de cargas semanais que chegam e saem do AICF para Miami, nos Estados Unidos e para Amsterdã, na Holanda.

Outra empresa que trabalha com o transporte de cargas aéreas no AICF é a Kalitta Air, sediada em Michigan, nos Estados Unidos, com atuação no transporte aéreo de carga; desde 1967, ela trabalha com serviços de entrega de carga e manutenção de aeronaves em várias partes do mundo.

Andes, Aerolineas Argentinas e Sky são empresas que realizam voos *charters*, com origem em países sul-americanos, no período do verão; detalhes de horários e frequências destes voos podem ser observados no anexo I.

As operações de transporte para as plataformas de petróleo constituem, hoje, o principal mercado para o transporte de passageiros no AICF: são quinze helicópteros realizando 60 viagens diárias. Devido a este mercado, o AICF está investindo em aumento da área de embarque e desembarque de passageiros e

melhorando a qualidade de serviços oferecidos neste espaço. As principais empresas que operam neste serviço são a BHS e a Aeróleo.

Fundada em 1992 com serviços no mercado corporativo e de emergência médica em São Paulo, a BHS é uma das maiores empresas de transporte com helicópteros do Brasil, atendendo principalmente ao mercado *offshore*. Opera uma frota de 30 aeronaves de grande e médio porte, e transporta uma média de 22.000 passageiros mensalmente, a partir de bases nos aeroportos de Macaé/RJ, Cabo Frio/RJ e Jacarepaguá/RJ. Sua sede administrativa está localizada na cidade do Rio de Janeiro.

Desde 1968, a Aeróleo atua como prestadora de serviços de transporte aéreo para a indústria do petróleo. Em 2008 tornou-se parceira da Era Helicopters, empresa americana que é uma das maiores operadoras de helicópteros do mundo. Atualmente, oferece os seguintes serviços: apoio aéreo logístico na prospecção e exploração de óleo e gás; transporte de cargas e passageiros; voos comerciais; atendimento à emergência médica aérea (24 horas). Possui bases operacionais em Macaé, Cabo Frio, São Tomé e Jacarepaguá e sede no Rio de Janeiro.

Ao todo, identificamos vinte e três empresas distribuídas em 6 tipos de atividades econômicas. Essas empresas atuam em mercados mundiais e se encontram presentes em todos os continentes, o que, para nós, evidencia a relação do AICF com o mercado internacional. É oportuno considerar, no entanto, que tal cenário não implica, necessariamente, a conexão da cidade de Cabo Frio a esse mercado internacional, mas, sim, a constatação de que seu território é base física de assentamento de um equipamento logístico.

5: CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de globalização, principalmente nas décadas de 1990 e 2000, mudou a organização da produção de bens tangíveis e intangíveis, dinamizou o comércio internacional e, com auxílio da tecnologia aplicada na comunicação e no transporte, reduziu, de tal forma, o mundo a uma relação de tempo e espaço, que o presente está instantaneamente em toda parte do globo, embora com suas materialidades ainda presentes na escala local.

O capitalismo globalizado evidencia os *espetáculos* e, segundo Debord (1997), onde "tudo que era vivido diretamente tornou-se uma representação": os fluxos mundiais interferem no território e determinam sua organização. É a economia globalizada criando a sociedade globalizada e os padrões de consumos globais. Este (cenário) é apresentado, de maneira crítica e caricata, em "Disneylândia", de autoria de Arnaldo Antunes. A letra da composição musical aparece, na íntegra, no anexo IV. Merece destaque o trecho a seguir: "(...) Casas pré-fabricadas canadenses feitas com madeira colombiana. Multinacionais japonesas instalam empresas em Hong-Kong e produzem com matéria prima brasileira para competir no mercado americano (...)". (ANTUNES, 1993).

Novos fluxos foram criados e alguns antigos modificados, para atender às novas necessidades da economia capitalista e das empresas globalizadas. Castells (1999) postula que estes fluxos mudam de acordo com interesses comerciais, econômicos e políticos e eles interferem na organização das redes que darão suporte à sua fluidez.

O modelo da sociedade organizada em redes dá um novo papel à cidade e a cada ponto ou nó de conexão desta rede. Sassen (2002) e o GAWC identificam os principais nós desta rede, principalmente com foco nas relações de poder de

decisão, na participação no mercado econômico e concentrador de fluxos de comunicação, na inovação e na tecnologia. Para eles, as cidades assumem funções globais determinadas pelos fluxos de organização do poder e da produção, sendo que o poder está concentrado nas cidades globais e a produção, espalhada pelo globo e controlada pelas decisões que acontecem em um local distante.

A rede cria uma estrutura de dependência e poder que conecta as várias cidades no globo terrestre de maneiras diferentes, independentes de fronteiras nacionais ou municipais.

A instalação de equipamentos que dão suporte a esta rede, como os aeroportos, acaba determinando qual será o papel da cidade no fluxo mundial de transporte, informação e poder.

O Aeroporto Internacional de Cabo Frio é um importante gerador de emprego e renda no município de Cabo Frio e na Região dos Lagos. Hoje, é um dos principais contribuintes de impostos municipais e é um captador de investimentos para o município. O crescimento deste aeroporto possibilitou a instalação de diversas empresas prestadoras de serviços na área de logística, importação e exportação, transporte, recepção de turistas, alimentação, catering entre outras, promovendo mudanças na estrutura econômica do município.

O crescimento da indústria de petróleo e gás, com as atividades do pré-sal, e o desenvolvimento da atividade turística, alavancada pela realização dos Jogos Olímpicos de 2016 e da Copa do Mundo de 2014, ao mesmo tempo que proporcionam um cenário de oportunidades, implicam necessidade de planejamento dos serviços de passageiros no Aeroporto de Cabo Frio.

Porém, o crescimento das atividades aeroportuárias não está vinculado a programas e a políticas públicas de desenvolvimento da economia regional. Não existe uma articulação regional ou municipal para inserção da produção regional ou municipal no comércio globalizado. O processo de crescimento das oportunidades de negócios é determinado pelos fluxos globalizados da indústria de petróleo e gás, do comércio internacional de mercadorias e, em último lugar, sazonalmente, da atividade turística internacional.

O modelo de gestão privada proporciona mais dinamismo e oportunidades de negócios para o grupo gestor do aeroporto, porém não está articulado com o planejamento local e regional, e nem com a captação de negócios que agreguem desenvolvimento tecnológico e geração de empregos qualificados na região.

A expansão da exploração de petróleo e as demandas deste mercado por produtos e equipamentos aparecem como os principais motivadores das atividades e negócios do aeroporto. O estudo do crescimento das atividades ligadas aos serviços aeroportuários apresenta uma análise das oportunidades de negócios que estão sendo geradas na referida região, podendo auxiliar na identificação da necessidade de formação de mão de obra, para atender a esta demanda e de planejamento do sistema de transporte regional.

Os governos municipais, que sediam as empresas cujas atividades atendem às demandas do aeroporto, não se articulam, no sentido de um planejamento de oportunidades de negócios locais, vinculados ao desenvolvimento da atividade aeroportuária. Apesar de ser um aeroporto internacional, o Aeroporto de Cabo Frio não proporciona uma integração da economia local com a internacional. Ele serve apenas como um pequeno nó da rede de transportes globalizado, atendendo às demandas dos fluxos internacionais que precisam ter continuidade no território; apenas um ponto da globalização inserido no território, com um papel globalizado de conexão do global com o local, mas sem inserir o local no global.

Deveriam existir políticas de inserção da economia local no mercado globalizado para utilizar o AICF como porta de entrada de empresas locais e regionais em novos mercados nacionais e internacionais. Com a falta deste tipo de política, o AICF não funciona como um dinamizador da economia local. Os negócios gerados pela atividade aeroportuária estão vinculados, essencialmente, à demanda das empresas de petróleo e gás.

Com o crescimento das instalações e dos serviços, para atender aos passageiros da indústria de petróleo e gás, o turismo passa a ter a oportunidade de explorar uma estrutura para embarque e desembarque de passageiros, que pode gerar mais negócios para o aeroporto e para a região. Este apoio logístico pode ser aproveitado pelas associações de hotéis, *convention e visitor bureaus,* secretarias de turismo municipais e pelo Conselho de Turismo da Costa do Sol (CONDETUR) para divulgação da Costa do Sol / Região dos Lagos como um destino turístico doméstico e internacional de fácil acesso, sem passar pelos problemas de trânsito e de segurança do Grande Rio.

A conexão da economia local com a rede global pode ser realizada por meio da atividade turística, já que grande parte das empresas de turismo receptivo e de serviços de hospedagem são empresas de pequeno e médio porte, com sedes nos

municípios de Armação dos Búzios, de Cabo Frio e de Arraial do Cabo. A atividade turística, que foi a motivadora da construção do AICF, não tem condições de mantê-lo em atividade, mesmo com as demandas criadas pelos megaeventos como a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, porém pode ser mais uma importante fonte de receita para o AICF e ferramenta de divulgação dos seus serviços no mercado doméstico e internacional. As diversas demandas de serviços de passageiros possibilitam o aumento da oferta de voos regulares, aumentando a conectividade dos fluxos de Cabo Frio com outros nós da rede globalizada.

Esta pesquisa abre caminho para investigações em aeroportos com características semelhantes, como o Aeroporto Internacional de Navegantes, em Santa Catarina, e o Aeroporto Internacional de Viracopos, em São Paulo; são aeroportos internacionais, que oferecem serviços aeroportuários para cargas e passageiros e estão localizados próximos aos grandes centros urbanos, porém com facilidade de acesso ao interior dos respectivos estados.

Os aeroportos localizados nas cidades de Macaé e de Campos possuem a maioria dos seus serviços focados no transporte de passageiros para as plataformas de petróleo e gás e não possuem uma conectividade como o AICF. O transporte de carga internacional e a recepção de voos internacionais é o grande diferencial do AICF, para captação de negócios e de voos regulares, permitindo a conexão da região com a rede de transporte aéreo doméstica e internacional. A gestão privada do aeroporto é outro diferencial frente aos demais aeroportos da região, permitindo mais mobilidades nos investimentos em infraestrutura e serviços.

A região dos municípios da OMPETRO está em processo de mudanças e de crescimento econômico e populacional, aumentando o fluxo de pessoas para esta região e criando uma estrutura de serviços para atender à demanda da nova população, temporária e fixa. Este cenário, aliado à beleza cênica das praias da Região da Costa do Sol, oferece nova oportunidade para o desenvolvimento das atividades turísticas no Aeroporto Internacional de Cabo Frio.

Desse modo, a atividade da exploração de petróleo e gás pode fomentar novamente o desenvolvimento do turismo no AICF, já que as duas atividades possuem modelos diferentes de utilização dos serviços aeroportuários e dos serviços hoteleiros, e pode inserir as atividades econômicas regionais no mercado globalizado do turismo, fazendo a ligação do local com o global.

6: REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACCOR HOTEL. Disponível em: <http://www.accorhotels.com/>. Acesso em: 07 nov. 2013

AEROPORTO DE MUNIQUE. Disponível em: < http://www.munich-airport.de/de/company/konzern/index.jsp> . Acesso em: 27 nov. 2013

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Anuário do transporte aéreo:** dados estatísticos e econômicos de 2011. Brasília: ANAC, 2012. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp>. Acesso em: 23 de setembro de 2013.

_____ **Anuário do Transporte Aéreo:** Dados estatísticos e econômicos de 2012. Brasília: ANAC, 2013. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp>. Acesso em: 28 de maio de 2014.

ANTUNES, Arnaldo . **Disneylândia**. São Paulo: Wea, 1993.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **Panorama:** 2012. São Paulo,: ABEAR, 2013. Disponível em: <http://www.abear.com.br/uploads/arquivos/dadosefatosarquivos/ABEAR_Panorama_site_280214182122.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2014.

AUTOVIAÇÃO 1001. Disponível em: <http://www.autoviacao1001.com.br/pt/>. Acesso em 21 de janeiro de 2014.

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRA. Disponível em: <http://www.voeazul.com.br/>. Acesso em: 03 fev. 2014.

BAKER HUGHES. Disponível em: <http://www.bakerhughes.com/>. Acesso em: 22 jan. 2014.

BARBOSA, Luiz Gustavo Medeiros (organizador). **Estudo de competitividade dos 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional**: relatório Brasil 2009. Brasília: Ministério do Turismo, 2009.

_____. **Índice de competitividade do turismo nacional:** destinos indutores do desenvolvimento turístico regional: relatório Brasil 2013. Brasília: Ministério do Turismo, 2013. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Estudo_das_competitividades_65_destinos.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2014.

BARBOSA, Riceilla Oliveira. **Contribuição de um aeroporto industrial ao desenvolvimento sócio-econômico regional.** 2008. 127 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

BARAT, Josef. Globalização, logística e transporte. In: BARAT, Josef (Org). **Logística e transporte no processo de globalização**: oportunidades para o Brasil, São Paulo: UNESP, 2007. p.15-101.

BARROS, Alexandre G. de; SOMASUNDARASWARAN, A.k.; WIRASINGHE, S.c.. Evaluation of level of service for transfer passengers at airports. **Journal Of Air Transport Management,** Nova York, EUA, p. 293-298. 01 set. 2007. Disponível em: <http://www.sciencedirect.com/science?>. Acesso em: 28 nov. 2013.

BAUDOUIN, Thierry. Territórios produtivos, empresas multinacionais e Estados na logística mundial. In: MONIÉ, Frédéric; SILVA, Gerardo. **A mobilização produtiva dos territórios:** instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p. 23-57. Capítulo 2.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/> Acesso em: 21 jan. 2014.

_____. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo:** roteiros do Brasil. Brasília: Ministério do Turismo, 2004. 32 p.

BRUMATEC. Disponível em:< http://www.brumatec.com/>. Acesso em: 21 jan. 2014.

CABO FRIO (Município). Disponível em: <http://www.cabofrio.rj.gov.br/turismo>. Acesso em: 07 nov. 2013.

CAPPA, Josmar e SOUZA, José Henrique. A importância do Aeroporto Internacional de Viracopos para as estratégias empresariais no mercado internacional. **Revista Geografia Acadêmica** v.4, n.1, p. 71-82, jan-jun, 2010.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede:**a era da informação: economia, sociedade e cultura. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1

CAVUSGIL, S. Tamer; KNIGHT, Gary; RIESENBERGER, John R. **Negócios internacionais:** estratégia, gestão e novas realidades. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.

CHANGIA AIRPORT. Disponível em: <http://www.changiairport.com/our-business/awards>. Acesso em: 27 nov. 2013.

CHRISTÓVÃO, João Henrique de Oliveira. A gênese do turismo em Cabo Frio, ou de como o sol se sobrepôs ao sal. In: CASTRO, Celso et al. **História do Turismo no Brasil.**Rio de Janeiro: FGV, 2013. p. 113-128. Capítulo 6

_____. **Do sal ao sol:** a construção social da imagem do turismo em Cabo Frio. 2011. 145 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), São Gonçalo, 2011.

CLINERP: CENTRO DE TRATAMENTO ESPECIALIZADO. Disponível em: <http://www.clinerp.com.br>. Acesso em: 21 jan. 2014.

COELHO, Lígia Gesteira; SILVA, Antônio Nélson Rodrigues; DINATO, Antonio Carlos. Capacidade e nível de serviço do terminal de passageiros de um aeroporto regional: o caso de Ribeirão Preto. **Journal Of Transport Literature: Research Diretory,** São Paulo, p. 107-120, jan-jul, 2012. Disponível em: <http://www.transport-literature.org>. Acesso em: 26 set. 2013.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. **Infraestrutura Turística e Megaeventos.** Rio de Janeiro: CNC, 2011.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DERUDDER, Ben; DEVRIENDT, Lomme; WITLOX, Frank. Flying Where You Don't Want to Go: An Empirical Analysis of Hubs in the Global Airline Network. **Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie,** Holanda, p. 307-324. 07 jul. 2007. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/journal/10.1111/(ISSN)1467-9663>. Acesso em: 26 set. 2013.

DIAS, Leila Christina (org.), SILVEIRA, Rogério Leandro Lima (org.). **Redes, sociedade e territórios**. 2 ed. Santa Cruz do Sul, SC: EDUNISC, 2007.

ENSCOLP. Disponível em: <http://www.enscoplc.com>. Acesso em: 28 jan. 2014.

ESTEVES, Leonardo Lúcio; BARROS, Mônica Pereira; SANT'ANNA, José Alex. Estudo sobre as preferências de passageiros de turismo internacional no acesso a aeroportos: uma pesquisa no aeroporto deputado Luís Eduardo Magalhães/Salvador. In: SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO, 7., 2008, Rio de Janeiro. **Anais... .**Rio de Janeiro:E-papers, 2008, p. 756 – 767. v.2. Disponível em: <http://www.tgl.ufrj.br/viisitraer/anais.html>. Acesso em: 28 nov. 2008.

FREITAG, Bárbara.**Teorias da cidade.**Campinas, SP: Papirus, 2006.

GRAHAM, Stephan. Communication grids: cities and infrastructure. In: SASSEN, Saskia (org.).**Global networks, linked cities.** Londres, UK: Routledge, 2002. p.71-92. Capítulo 2.

GIDDENS, Anthony. **Para além da esquerda e da direita**. O futuro da política radical. São Paulo: EDUSP, 1996.

_____. **As consequências da modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991.

GONÇALVES, Reinaldo. **Vagão descarrilado:** o Brasil e o futuro da economia global. São Paulo: Record, 2002.

GRUPO LIBRA. Disponível em: <http://www.grupolibra.com.br/libra-aeroporto/cabo-frio/ >. Acesso em: 07 nov. 2013

HALLIBURTON. Disponível em: <http://www.halliburton.com/.>. Acesso em: 22 jan. 2014.

HOBSBAWM, Eric. **Era dos extremos:** o breve século XX: 1914 – 1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

INFOROYALTIES. Disponível em: <http://www.inforoyalties.ucam-campos.br/>. Acesso em: 08 mar. 2014

INFRAERO AEROPORTOS. Disponível em: < http://www.infraero.gov.br>. Acesso em: 27 nov. 2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSITCA (IBGE). Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em setembro de 2014

INSTITUTO BRASILEIRO DE TURÍSMO (EMBRATUR). **Procedimentos do Programa Nacional de Municipalização do Turismo.** Brasília: EMBRATUR, 1999. 36 p.

INTERNACIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). **Annual report of the council 2012**. Disponível em <http://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=10001>. Acesso em: 29 maio 2014.

INTERNACIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). **IATA annual review 2013:** Cidade do Cabo, África do Sul, 2013. Disponível em: <http://www.iata.org/publications/Pages/annual-review.aspx>. Acesso em: 29 maio 2014.

JORNAL O GLOBO. **Caderno Economia**.Rio de Janeiro, 24 nov. 2013

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo:** para uma nova compreensão do lazer e das viagens. São Paulo: Aleph, 2001.

KUNZ, Jaciel Gustavo. A estruturação da rede técnica de transporte aéreo: as funções nodais dos aeroportos e o turismo. **Revista Geografia em Atos,** Presidente Prudente, v. 1, n. 14, p.17-35, jan. 2014. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/geografiaematos>. Acesso em: 22 set. 2014.

LOHMANN, Gui; PEARCE, Douglas G.. Conceptualizing and operationalizing nodal tourism functions.**Jornal Os Transport Geography**, Inglaterra, UK, p. 266-275, mar. 2010. Disponível em: <http://www.journals.elsevier.com/journal-of-transport-geography/>. Acesso em: 22 set. 2014.

MACIEL, Wellington Ricardo Nogueira. **O aeroporto e a cidade**: usos e significados do espaço urbano na Fortaleza turística. Fortaleza: EDUECE, 2010.

MEDEIROS, Jorge Eduardo Leal. As necessidades da aviação regional: a demanda de transporte aéreo a médio prazo. In: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. **Turismo em pauta.** Rio de Janeiro: CNC, 2013. p. 39-46.

MAERSK LINE. Disponível em: <http://www.maerskline.com>. Acesso em: 28 jan. 2014.

MENEZES, Maria Lucia Pires. Aeroporto Regional e Business Park: logística e negócios na geografia urbano regional de Juiz de Fora, Brasil. **Revista Electrônica de Geografía y Ciencias Sociales,** Barcelona, Espanha, v. , n. 170, p.3-26, ago. 2004. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-23.htm>. Acesso em: 28 nov. 2013.

MONIÉ, Frédéric (org.). Petróleo, industrialização e organização do espaço regional. In: PIQUET, Rosélia. **Petróleo, Royalties e Região.** Rio de Janeiro: Garamond, 2003. p. 257-286.

MOTA, Ailton et al. Impactos socioeconômicos e espaciais da instalação do pólo petrolífero em Macaé, RJ. In: PIQUET, Rosélia; SERRA, Rodrigo. **Petróleo e região no Brasil:**o desafio da abundância.. Rio de Janeiro: Garamond, 2007. p. 284-318.

OGX. ÓLEO E GÁS PARTICIPAÇÕES. Disponível em: <http://www.ogx.com.br/>. Acesso em: 22 jan. 2014.

PAGE, Stephen. **Transporte e turismo.** Porto Alegre: Bookman, 2001.

PAMREITER, Christof. Mexico: the making of a global city. In: SASSEN, Saskia (org.).**Global networks, linked cities.**Londres, Inglaterra: Routledge, 2002. Cap. 5. p. 145-182.

PAOLILLO, André; REJOWSKI, Miriam. **Transportes.** São Paulo: Aleph, 2002.

PETROBRAS. Disponível em: < http://www.petrobras.com.br/>. Acesso em: 21 jan. 2014.

PIQUET, Rosélia. A cadeia produtiva do petróleo no Brasil e no Norte Fluminense. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, Salvador, n. 22, p.19-27, dez, 2010. Disponível em: <www.revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/download/1221/1175>. Acesso em: 31 out. 2013.

PIRES, Jeanine. Brasil deve aproveitar os Jogos Olímpicos de 2016 para impulsionar o turismo. In: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. **Turismo em Pauta.** Rio de Janeiro: CNC, 2012. p. 13-18.

REVISTA DA ASSOCIAÇÃO NACIOANL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (ANPUR). Disponível em: . <http://www.anpur.org.br/site/revistas/rev_ANPUR_v9_n1.pdf>. Acesso em: 07 nov. 2013.

RIBEIRO, S.C; FRAGA, C.C.L.; SANTOS, M.P.S. Analysis of the regional air passenger transport system in Brazil: some aspects of its evolution and diagnosis. **International Journal of Sustainable Development And Planning.** Ashurst, Southampton, UK, p. 141-149. 01 jan. 2010.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio**. Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SANCHO, Amparo. **Introdução ao turismo.** São Paulo: Roca, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

_____; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 7. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

_____. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EDUSP, 2012.

_____. Meio técnico-científico-informacional e urbanização do Brasil. In: SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo.** São Paulo: Hucitec, 1994. p. 135-159. Capítulo 13.

SARMENTO, Marcelo Peçanha. **Organização dos municípios produtores de petróleo na bacia de campos:** OMPETRO: agência de desenvolvimento ou organização lobista?. 2013. 88 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades) - Universidade Candido Mendes, Campos dos Goytacazes-RJ, 2012.

SASSEN, Saskia (Org.). **Global networks, linked cities.** Londres, UK: Routledge, 2002.

_____. Locating cities on global circuits. In: SASSEN, Saskia (Org.). **Global networks, linked cities.** Londres, Inglaterra: Routledge, 2002. p. 1-36.

SANTUR: VIAJENS E TURÍSMO. Disponível em: < http://www.viajesantur.com.br/>. Acesso em: 21 jan. 2014.

SCHIFFER, Sueli Ramos. São Paulo: articulating a cross-border region. In: SASSEN, Saskia (org.). **Global networks, linked cities.** Londres, UK: Routledge, 2002. p. 209-236. Capitulo 7.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUANAS EMPRESAS (SEBRAE). Disponível em: <http://www.sebrae2014.com.br>. Acesso em: 21 nov. 2013.

SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS (SNEA). **Convenção coletiva de trabalho:** 2014/2015. Disponível em: <http://www.snea.com.br/arquivos/cct-2014-2015-sindicato-aeroviarios-estado-sp.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2014

SILVA, Marina Duarte Gomes. **Análise da gestão pública do setor turístico no Município de Itaperuna.** 2012. 93 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades) - Universidade Candido Mendes, Campos Dos Goytacazes-RJ, 2012.

SMITH, David; TIMBERLAKE, Michael. Hierarchies of dominance among World Cities: A network approach. In: SASSEN, Saskia (org.). **Global networks, linked cities.** Londres, Inglaterra: Routledge, 2002. p. 117-144. Capítulo 4.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e cidades**. São Paulo: UNESP, 2008.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Revista Sociologias**, Porto Alegre, n. 16, dez. 2006. Disponível em: <http://scielo.b/scielo.php>. Acesso em: 16 abr 2013.

STAR ALLIANCE. Disponível em: <http://www.staralliance.com/pt/about/member_airlines/. Acesso em: 21 nov. 2013.

TAYLOR, Peter J.; WALKER, D. R. F.; BEAVERSTOCK, J. V.. Firms and their global service networks. In: SASSEN, Saskia (org.). **Global networks, linked cities.** Londres, UK: Routledge, 2002. p. 93-115.. Capítulo 3.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Viagem na memória:** guia histórico das viagens e do turismo no Brasil. São Paulo: SENAC, 2000.

VAINER, Carlos B.. Planejamento territorial e projeto nacional: os desafios da fragmentação. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 1, p.9-23, jan-jul, 2007. Disponível em:

WIKIPEDIA. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/>. Acesso em: 22 jan. 2014.

ANEXO I: AS LIBERDADES DO AR.

Primeira liberdade: Direito de sobrevoo do território de um Estado estrangeiro.
Segunda liberdade: Direito de pousar no território do outro país, sem fins comerciais (pouso técnico).
Terceira liberdade: Direito de desembarcar, no território do outro país, tráfego originário do país que designa a empresa aérea.
Quarta liberdade: Direito de embarcar, no território do outro país, tráfego destinado ao país que designa a empresa aérea.
Quinta liberdade: Direito de embarcar e desembarcar, no outro país, tráfego originado em terceiros países ou destinado a eles.
Sexta liberdade: Direito de transportar, via o território do país que designa a empresa aérea, tráfego entre dois outros países.
Sétima liberdade: Direito de transportar tráfego entre o território do outro país contratante e o território de terceiro país, sem incluir pontos no território do país que designa a empresa aérea.
Oitava liberdade: Direito de transportar tráfego entre dois pontos no território do outro país (operando um “voo doméstico” neste outro país), como parte de um serviço aéreo proveniente do país que designou a empresa, ou destinado a ele. É chamado de direito de Cabotagem.
Nona liberdade: Direito de transportar tráfego inteiramente entre dois pontos no território do outro país (operando um voo doméstico neste outro país).

Fonte: Disponível em: <http://www.anac.gov.br/>.
Acesso em 08 de março de 2014

ANEXO II: PROGRAMAÇAO DE VOOS DO AEROPORTO INTERNACIONA DE CABO FRIO NO PERÍODO DE DEZEMBRO DE 2013 À MARÇO DE 2014.

Dezembro de 2013

				DIA DA SEMANA				D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª
CIA	ORIGEM	POU	DEC	DESTINO	ANV	TIPO	NAT.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
AZUL	B. Horizonte (PLU)	09:35	10:00	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM							■							■							■							■			
AZUL	B. Horizonte (CNF)	09:40	10:10	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM																												■	■		
AZUL	B. Horizonte (PLU)	10:30	11:00	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM																											■				
AZUL	B. Horizonte (CNF)	13:20	16:55	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM																							■	■	■	■					
AZUL	B. Horizonte (CNF)	13:20	13:50	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM																										■	■				
AZUL	B. Horizonte (CNF)	13:20	18:00	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM																											■			■	■
AZUL	B. Horizonte (PLU)	13:30	14:00	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM																													■		
AZUL	Campinas (VCP)	13:50	14:20	Campinas (VCP)	AT72	PAX	DOM	■							■							■							■							■		
AZUL	B. Horizonte (PLU)	14:00	14:30	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM																											■				
AZUL	B. Horizonte (PLU)	15:20	15:45	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM																												■			
AZUL	B. Horizonte (CNF)	16:25	16:55	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM																										■					
AZUL	B. Horizonte (CNF)	16:25	18:00	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM																											■				
AZUL	B. Horizonte (PLU)	17:45	18:10	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	SÁB								■							■							■							■		
AZUL	B. Horizonte (PLU)	19:55	20:20	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM																						■							■		
LAN	Amsterdam (AMS)	02:45	04:45	Campinas (VCP)	B777	CGA	INT			■							■							■							■							■
LAN	MIAMI (MIA)	12:30	13:40	Campinas (VCP)	B767	CGA	INT	■							■							■							■							■		
LAN	MIAMI (MIA)	14:30	15:40	Campinas (VCP)	B767	CGA	INT				■							■							■							■						
TRIP	B. Horizonte (PLU)	17:45	18:10	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM	■																														

AA = Aerolíneas Argentinas ANV = Aeronave PAX = Voo de passageiro CGA = Voo de carga INT = Voo internacional DOM = Voo doméstico

Janeiro de 2014

				DIA DA SEMANA				4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª
CIA	ORIGEM	POU	DEC	DESTINO	ANV	TIPO	NAT.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
AA	B. Aires (AEP)	03:28	04:10	B. Aires (AEP)	B737	PAX	INT																															
ANDES	B. Aires (EZE)	10:50	12:30	B. Aires (EZE)	MD83	PAX	INT					■							■							■							■					
ANDES	B. Aires (EZE)	19:20	21:00	B. Aires (EZE)	MD83	PAX	INT			■							■							■							■							■
AZUL	B. Horizonte (CNF)	00:45	01:15	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM						■																									
AZUL	B. Horizonte (PLU)	09:35	10:00	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM				■							■							■							■						
AZUL	B. Horizonte (CNF)	09:40	10:10	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM				■	■							■	■						■	■						■	■				
AZUL	B. Horizonte (CNF)	13:20	13:50	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM		■	■																												
AZUL	B. Horizonte (CNF)	13:20	18:00	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM	■					■	■	■	■	■			■	■	■	■	■			■	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■
AZUL	B. Horizonte (PLU)	13:25	13:55	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM					■																										
AZUL	B. Horizonte (PLU)	13:30	14:00	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM					■							■							■							■					
AZUL	Viracopos (VCP)	13:50	14:20	Viracopos (VCP)	AT72	PAX	DOM					■																										
AZUL	B. Horizonte (CNF)	13:50	16:25	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM		■	■																												
AZUL	B. Horizonte (PLU)	15:20	15:45	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM				■							■							■							■						
AZUL	B. Horizonte (CNF)	16:25	18:00	B. Horizonte (CNF)	E195	PAX	DOM		■	■																												
AZUL	B. Horizonte (PLU)	17:45	18:10	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM					■							■							■							■					
AZUL	B. Horizonte (PLU)	19:55	20:20	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM					■							■							■							■					
AZUL	B. Horizonte (PLU)	20:15	20:40	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM					■																										
LAN	Amsterdam (AMS)	02:45	04:45	Campinas (VCP)	B777	CGA	INT							■							■							■							■			
LAN	Miami (MIA)	12:30	13:40	Campinas (VCP)	B767	CGA	INT					■							■							■							■					
LAN	Miami (MIA)	14:30	15:40	Campinas (VCP)	B767	CGA	INT	■							■							■							■							■		
SKY	Santiago (SCL)	11:05	12:05	Santiago (SCL)	A320	PAX	INT											■						■							■		■					■
SKY	Santiago (SCL)	20:05	21:05	Santiago (SCL)	A320	PAX	INT												■																			

AA = Aerolíneas Argentinas ANV = Aeronave PAX = Voo de passageiro CGA = Voo de carga INT = Voo internacional DOM = Voo doméstico

Fevereiro de 2014

				DIA DA SEMANA				S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª
CIA	ORIGEM	POU	DEC	DESTINO	ANV	TIPO	NAT.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
AA	B. Aires (AEP)	03:28	04:10	B. Aires (AEP)	B737	PAX	INT																												
ANDES	B. Aires (EZE)	10:50	12:30	B. Aires (EZE)	MD83	PAX	INT		■							■							■							■					
ANDES	B. Aires (EZE)	19:20	21:00	B. Aires (EZE)	MD83	PAX	INT							■							■							■							■
AZUL	Belo Horizonte (PLU	09:35	10:00	Belo Horizonte (PLU	AT72	PAX	DOM	■							■							■							■						
AZUL	Belo Horizonte (CNF	09:40	10:10	Belo Horizonte (CNF	E195	PAX	DOM	■	■																										
AZUL	B. Horizonte (PLU)	13:30	14:00	B. Horizonte (PLU)	AT72	PAX	DOM		■																										
AZUL	Viracopos (VCP)	13:50	14:20	Viracopos (VCP)	AT72	PAX	DOM		■							■							■							■					
AZUL	Belo Horizonte (PLU	17:45	18:10	Belo Horizone (PLU)	AT72	PAX	DOM		■														■												
AZUL	Belo Horizonte (PLU	19:55	20:20	Belo Horizone (PLU)	AT72	PAX	DOM		■																										
LAN	Amsterdam (AMS)	02:45	04:45	Campinas (VCP)	B777	CGA	INT				■							■							■							■			
LAN	Miami (MIA)	12:30	13:40	Campinas (VCP)	B767	CGA	INT		■							■							■							■					
LAN	Miami (MIA)	14:30	15:40	Campinas (VCP)	B767	CGA	INT					■							■							■							■		
SKY	Santiago (SCL)	11:05	12:05	Santiago (SCL)	A320	PAX	INT							■									■					■							■

AA = Aerolíneas Argentinas ANV = Aeronave PAX = Voo de passageiro CGA = Voo de carga INT = Voo internacional DOM = Voo doméstico

Março de 2014

				DIA DA SEMANA				S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	S	D	2ª
CIA	ORIGEM	POU	DEC	DESTINO	ANV	TIPO	NAT.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
ANDES	Ezeiza (EZE)	10:50	12:30	Ezeiza (EZE)	MD83	PAX	INT		■							■							■							■							■	
AZUL	Belo Horizonte (PLU	09:35	10:00	Belo Horizonte (PLU	AT72	PAX	DOM	■							■							■							■							■		
AZUL	Viracopos (VCP)	13:50	14:20	Viracopos (VCP)	AT72	PAX	DOM		■							■							■							■							■	
AZUL	Belo Horizonte (PLU	17:45	18:10	Belo Horizone (PLU)	AT72	PAX	DOM		■							■							■							■							■	
LAN	Amsterdam (AMS)	02:45	04:45	Campinas (VCP)	B777	CGA	INT				■							■							■							■						
LAN	Miami (MIA)	12:30	13:40	Campinas (VCP)	B767	CGA	INT		■							■							■							■							■	
LAN	Miami (MIA)	14:30	15:40	Campinas (VCP)	B767	PAX	INT					■							■							■							■					

AA = Aerolíneas Argentinas ANV = Aeronave PAX = Voo de passageiro CGA = Voo de carga INT = Voo internacional DOM = Voo doméstico

ANEXO III: PRINCIPAIS ENDEREÇOS COMERCIAIS DO GRUPO LIBRA

Grupo Libra / Libra Holding - Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 1455 - 16º andar, Vila Olímpia - São Paulo (SP) - CEP: 04543-011, E-mail: grupolibra@grupolibra.com.br, Tel: 55 11 3563-3606/3600

Libra Terminais Santos - Avenida Engenheiro Eduardo Magalhães Gama, s/n, Macuco - Santos (SP) - CEP: 11020-900, Tel: 0300-11-54272.

Libra Terminais Rio - Rua General Gurjão, 105, Caju, Rio de Janeiro (RJ) - CEP: 20931-670, Tel: 0300-11-54272.

Libra Terminais Imbituba - Rua Nereu Ramos, 592, sala 1, Centro, Imbituba (SC) - CEP: 88780-000, Tel: 55 48 3255-2038.

Libra Logística Campinas - Av. Comendador Aladino Selmi, 5.216, Campinas (SP) - CEP: 13069-096, Tel: 55 19 3322-0100.

Libra Logística Cubatão - Rua Cônego Domenico Rangoni, Km 263, Vila Parisi - Cubatão (SP) - CEP: 11573-900, Tel: 55 13 3369-3737.

Libra Logística Valongo - Rua Cais do Valongo, s/n. Valongo - Santos (SP) - CEP: 11090-000. Tel: 55 13 3797-3500.

Libra Logística Uberlândia - Rua República do Piratini, 1145, N. Sra. das Graças – Uberlândia (MG) - CEP: 38402-028, Tel: 55 34 2102-6950.

Libra Logística Intermodal - Rua Cônego Domenico Rangoni, Km 263, Vila Parisi - Cubatão (SP) - CEP: 11573-900, Tel: 55 13 3369-3737.

Aeroporto Internacional de Cabo Frio - Estrada Velha de Arraial do Cabo, s/n°, Praia do Sudoeste – Cabo Frio (RJ) – CEP: 28905-970, Tel: 55 22 2647-9500.

Cia de Navegação da Amazônia - Rua Salvador, 120, 11º Andar - Ed.Vieiralves Business, Adrianópolis - Manaus (AM) - CEP: 69057-040, Tel: 55 92 2125-1200.

Olivares de Quepu - Fundo Quepo Lote A-4, Casilla 6-D, Pencahue, Talca – Chile, Tel: 56 71 613792.

Libra Imobiliária - Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 1455 - 16º andar, Vila Olímpia - São Paulo (SP) - CEP: 04543-011, Tel: 55 11 3563-3606/3600.

ANEXO IV. DISNEYLÂNDIA.

ANTUNES, Arnaldo. **Disneylândia**. São Paulo: WEA, 1993.

Filho de imigrantes russos casado na Argentina com uma pintora judia, casou-se pela segunda vez com uma princesa africana no México.

Música hindú contrabandeada por ciganos poloneses faz sucesso no interior da Bolívia.

Zebras africanas e cangurus australianos no zoológico de Londres.

Múmias egípcias e artefatos incas no museu de Nova York.

Lanternas japonesas e chicletes americanos nos bazares coreanos de São Paulo.

Imagens de um vulcão nas Filipinas passam na rede de televisão em Moçambique.

Armênios naturalizados no Chile procuram familiares na Etiópia.

Casas pré-fabricadas canadenses feitas com madeira colombiana. Multinacionais japonesas instalam empresas em Hong-Kong e produzem com matéria prima brasileira para competir no mercado americano.

Literatura grega adaptada para crianças chinesas da comunidade européia.

Relógios suíços falsificados no Paraguai vendidos por camelôs no bairro mexicano de Los Angeles.

Turista francesa fotografada semi-nua com o namorado árabe na baixada fluminense.

Filmes italianos dublados em inglês com legendas em espanhol nos cinemas da Turquia.

Pilhas americanas alimentam eletrodomésticos ingleses na Nova Guiné.

Gasolina árabe alimenta automóveis americanos na África do Sul.

Pizza italiana alimenta italianos na Itália.

Crianças iraquianas fugidas da guerra não obtém visto no consulado americano do Egito para entrarem na Disneylândia.