

# AEROPORTO



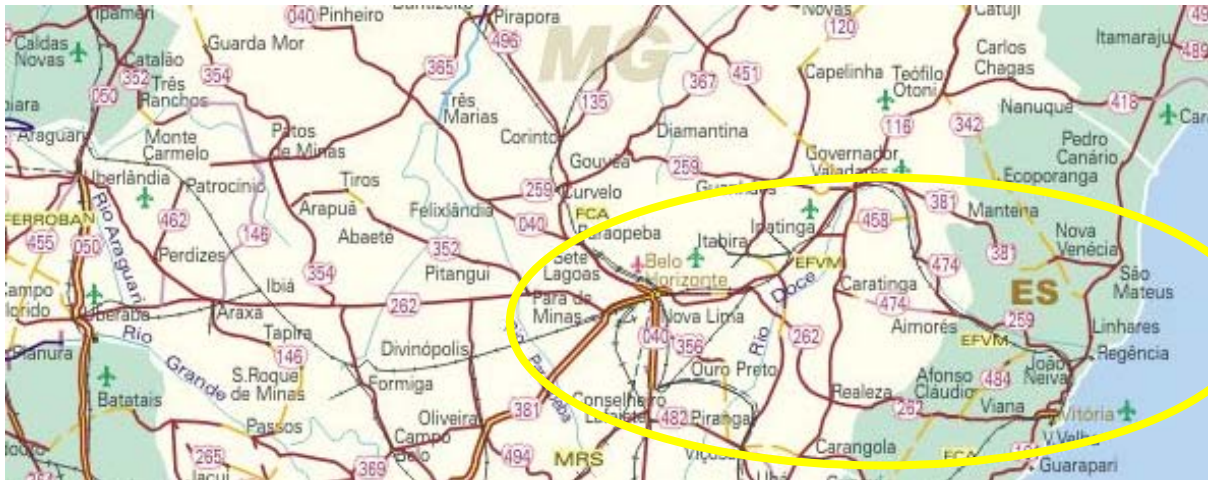
Esta pesquisa visa analisar os fatores que envolvem a inserção do Aeroporto no contexto urbano da cidade de Vitória – ES e sua participação na dinâmica dos fluxos e arranjos econômicos da região compreendida pelo estado do Espírito Santo e a janela MG-ES.



**Mapa intermodais no Espírito Santo**  
Fonte: [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)



**Mapa intermodais em Minas Gerais**  
Fonte: [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)

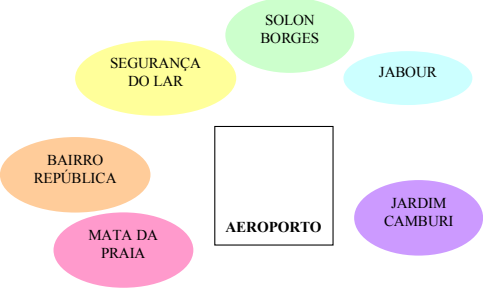


**Recorte territorial – MG-ES**  
 Fonte: www.transportes.gov.br

## DIMENSÃO TERRITORIAL

### 1. AEROPORTO E ENTORNO

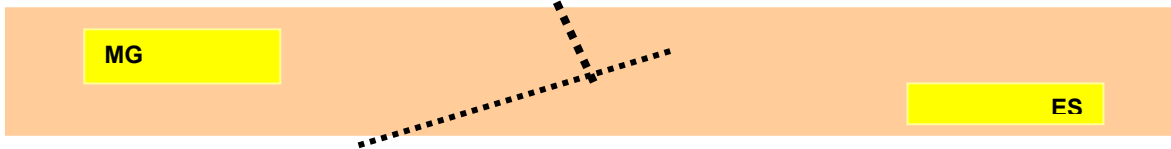
Os aspectos inerentes a presença do aeroporto inserido na malha urbana da cidade são refletidos nos bairros localizados no entorno. São eles: ruído sonoro, transformação de usos para atividades ligadas aos serviços não aéreos em regiões periféricas e problemas com tráfego viário nos eixos principais. Os fatores detectados em escala local não são os mesmos que se apresentam em nível regional.



Nesta escala, os arranjos econômicos sobressaem as condicionantes físico-territoriais por apresentarem lógicas ligadas a concentração e distribuição de mercadorias para exportação. Os principais produtos ligados a esse tipo de processo são: minério de ferro, celulose e fruticultura.

Neste sentido, o equipamento aeroporto em Vitória apresenta uma importância distinta do complexo portuário existente porque a proximidade com as áreas de produção é possível. Assim, a utilização do aeroporto como porta de saída de produtos não é largamente utilizada.

## 2. AEROPORTO e atividades não aéreas



As questões colocadas sobre os aeroportos, remetem às novas iniciativas para o transporte aéreo brasileiro e internacional, incentivando o uso das dimensões territoriais aeroportuárias com base em novos conceitos de “*aeroshopping*” e “*aeroporto indústria*”. (Infraero, 2003)

Analisando esta condição para os aeroportos existentes no país, os novos projetos de ampliação em curso para cerca de 65 destes equipamentos urbanos, administrados pela Infraero, apresentam diretrizes padronizadas, modelos classificáveis em duas ou três opções. Os novos atrativos apresentados, no caso do *aeroshopping*, que não só as viagens, permitem que passageiros intensifiquem sua estadia e seus gastos na abrangência dos aeroportos.

Para fins de estudos-hipótese e no recorte territorial MG-ES, parte-se do princípio de que no conjunto da macro região de estudos e no contexto regional, classificam-se três situações: “aeroporto-cidade”, “aeroporto-indústria” e a cidade (ou empresa) e o aeroporto. Isto considerando uma espécie de mapeamento das atividades econômicas atradoras de mudanças na natureza dos aeroportos, e das cidades, consolidando arranjos macro regionais.

Com fluxos da ordem ano de 75 milhões de passageiros, 2 milhões de aeronaves nacionais e internacionais em pousos e decolagens, 1,2 milhões de toneladas de cargas, os investimentos aeronáuticos brasileiros refletem em 65 principais aeroportos, 83 estações de apoio à navegação. A estruturação de cidades e aeroportos, acontece não por demanda mas em locais onde já existam demandas, com especificidades também locais.

Na conexão de matéria e fluxos, a primeira condição proposta de estudos é de um aeroporto que se transforma em cidade.

### **Cidade ou aeroporto?**

Tudo a um mesmo tempo. Nesta condição os aeroportos existem e estão localizados em tecido urbano consolidado, em áreas nobres do ponto de vista imobiliário e bem acessíveis no contexto geral da malha viária. Partindo da condição atual, para a futura que será a de um novo projeto de aeroporto, tem como público alvo não somente passageiros e cargas mas também moradores, empresas, servidores do comércio.

Considera-se então dois momentos. O primeiro é o de “*campo de pouso*” pois assim surgiram os aeroportos, como locais para aeronaves, recebimento de mercadorias, cargas para suprimento em batalhas. Tais equipamentos, ao longo dos anos, alavancaram o desenvolvimento de regiões urbanas, como foi o caso de Vitória, chegando ao ponto de estando em locais de fluxo contínuo nas cidades,

passar a serem atrativos financeiramente como “centro de negócios”. A própria Infraero em seu “relatório da administração 2002” pontua:

*“(...)visão de futuro dos aeroportos: serem centros de negócios voltados para o desenvolvimento econômico, elos de uma cadeia de logística, integrados à infra-estrutura urbana, comprometidos com o meio ambiente e socialmente responsáveis.” (Infraero: 2003,5)*

Como centro de negócios e plataforma logística, os novos usos para aeroportos levam ao sugestivo nome de “aeroshopping”, lançado pela Infraero em 2002-2003. Neste modelo, além de pistas e pátios de ancoragem, hangares, terminais, estão estruturados por centros de convenções, hotel, lojas, cinemas, terminais intermodais industriais e serviços de apoio. Aparece assim a questão da homogeneidade de soluções que, independente do local onde estarão situados, possuem elementos comuns. Está colocado o conceito de “não-lugar”:

*“(...) por ‘não-lugar’ designamos duas realidades complementares, porém, distintas: espaços constituídos em relação a certos fins (transporte, trânsito, comércio, lazer) e a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços.” (AUGÉ, Marc. Não lugares, 1994:87)*

Nesta passagem de “lugar” a “não lugar”, acontecem as múltiplas entradas do território, os sentidos de complementaridade e também de ruptura e multiplicidades abordados por G.Deleuze e F.Guattari :

*“não só o que povoa um espaço liso é uma multiplicidade que muda de natureza ao dividir-se (...), mas o próprio espaço liso, deserto, estepe, mar ou gelo, é uma multiplicidade desse tipo, não métrica, acentrada, direcional etc.” (DELEUZE, Mil platôs, 1997:192)*

Os exemplos de Pampulha (MG) e Vitória (ES) podem ser estudados. Como demais aeroportos no país tem previstos projetos de expansão, contudo os dados atualmente são: 1. Em Vitória (ES):

#### **Movimento de passageiros nos aeroportos do Espírito Santo - 1999/2000**

<b>Especificação</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Embarque	396.176	431.624
Desembarque	390.873	424.976
Trânsito	899	45.363

Fonte: Infraero

#### **Movimento de Mala postal nos aeroportos do Espírito Santo - 1999/2000**

<b>Especificação</b>	<b>Número de mala postal</b>	
	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Embarque	763.915	855.332
Desembarque	1.221.239	1.289.907

#### **Movimento de aeronaves nos aeroportos do Espírito Santo - 1999/2000**

<b>Especificação</b>	<b>Números de aeronaves</b>	
	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Embarque	9.880	12.955
Desembarque	9.874	12.953

Fonte: Infraero

#### **Movimento de cargas nos aeroportos do Espírito Santo - 1999/2000**

<b>Especificação</b>	<b>Números de aeronaves</b>	
	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Embarque	1.290.642	1.820.668
Desembarque	2.489.278	5.248.925

## 2. Em Minas Gerais, Pampulha:

Movimento do Aeroporto da Pampulha - MG		
ANO	Nº PASSAGEIROS	MOVIMENTO ANUAL DE AERONAVES
1994	693.022	60.236
1995	872.982	64.931
1996	1.057.015	68.812
1997	1.219.153	74.454
1998	1.651.188	86.315
1999	1.769.952	82.576
2000	1.948.019	84.278

**Distâncias físicas e “aeroportos-indústria”**

A distância física entre cidade e aeroporto, leva a uma segunda consideração: aquela onde rodovias e meio rural em transição ao urbano permeiam o inter tecido, fragmentado e descontínuo. De forma que, com uma infra estrutura sub-utilizada e sem perspectivas a atratividade de passageiros ou de moradores, o alvo de novos projetos para estas condições de localização sejam as cargas. Nada além de alguns passageiros em escala e de técnicos que trabalham nos “bastidores”.

A estratégia é de se passar ao menos de “lugar nenhum” a “algum lugar”, pensando na possível rota de cargas (quais seriam?), e de uma ruptura de conexão entre aeroportos e cidades a uma, como já mencionada, descontinuidade da malha urbana de forma a não criar distâncias econômicas.

A noção pode ser a inversa da “cidade-aeroporto”, o estriamento do espaço liso, multiplicidade de “grandeza”, “distâncias” e “intensidades”.

Este é o caso de Confins (MG). Fato ainda não colocado nas considerações de planos aeroportuários em terras capixabas.

*“Tornar o Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Confins) essencialmente de cargas é uma das propostas do Centro Internacional de Negócios (CNI) da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg).*

*De acordo com dados da entidade, 35% das indústrias mineiras utilizam o aeroporto para a realização do desembarço aduaneiro.*

*Segundo a Alfândega local, Confins é o sétimo aeroporto em volume de exportações no País. Somente de janeiro a outubro deste ano, o aeroporto realizou o desembarço aduaneiro em 800 toneladas de cargas. No mesmo período de 2001, passaram por Confins 400 toneladas de cargas para a*

*exportação. O Estado, de janeiro a agosto deste ano, importou, via aeroporto de Confins, US\$ 200 milhões. Em exportações foram cerca de US\$ 68 milhões, o que representa 4% das vendas externas de Minas.*

*Com o crescimento de 30% das exportações mineiras no mês de setembro em relação a agosto, conforme a última pesquisa Indicadores Industriais da Fiemg, o aeroporto, tem condições de se tornar o porto seco de Minas. Os empresários mineiros estão avaliando que é viável realizar o desembarço aduaneiro em Confins ao invés de levar para São Paulo ou Rio de Janeiro. Com isso, haverá geração de empregos e desenvolvimento do entorno do aeroporto.*

*Dados do Sistema de Comércio Exterior da Receita Federal apontam que de janeiro a julho deste ano, 25% das cargas mineiras, destinadas a exportação, realizaram o despacho aduaneiro em Confins. Os 75% restantes estão divididos entre Guarulhos (37%), Galeão (17%) e Viracopos (21%).*

*A Infraero tem projetos para implantação de aeroportos-industria, sendo o de Confins um dos principais, o que converge com os estudos da Fiemg.”*

*(Fonte: Gazeta Mercantil, 28/11/02)*

## **E quando existem as empresas-cidades ?**

Em cidades menores do interior a consolidação de arranjos regionais define-se, em alguns casos, por empresas que atuam como cidades, gerando fluxos em função de uma determinada produção, fruticultura, mármore- granito, florestal - madeireiro, confecção, turismo, metal mecânico, logística, petróleo - gás. E ainda a mineração em Minas Gerais no eixo de escoamento em direção ao Espírito Santo.

Como exemplo desta condição, coloca-se o Aeroporto da Usiminas.

*“Sediado no Distrito Industrial de Santana do Paraíso, a 5 quilômetros de Ipatinga e ao lado da Via Férrea Vitória-Minas, o Aeroporto da Usiminas fica na BR-458, com fácil acesso à BR-116 (Rio-Bahia) e à BR-381, bem no coração do Vale do Aço. Sua pista possui 2.004 metros de extensão por 45 metros de largura, permitindo o tráfego de aeronaves de pequeno e médio porte, inclusive jatos comerciais, como o Boeing 737 ou Fokker 100.*

*O aeroporto inclui também pátio de manobras, hangar, área de segurança e o prédio, onde funcionam, em parceria com o Aeroporto, locadoras de veículos, banca de revistas, agência de turismo, loja de conveniências e lanchonete, além das dependências específicas para atendimento a passageiros e cargas, inclusive 3 salas VIP e estacionamento para 60 carros.*

*Uma das vantagens que o Aeroporto da Usiminas oferece é ser um aeroporto comercial de propriedade e administração privadas, mas com uso público, sendo o único no Brasil no Gênero. Nesse tipo de empreendimento, o funcionamento tem mais agilidade.*

*Precisos equipamentos de apoio à navegação aérea e constante manutenção técnica e de instalações permitem o funcionamento tranquilo do aeroporto, que hoje opera diariamente, ligando Ipatinga a São Paulo, Belo Horizonte, Governador Valadares, Juiz de Fora e Rio de Janeiro, este último, provisoriamente, com*

*conexão em Belo Horizonte. Esse movimento soma uma média mensal de 400 pousos e decolagens, e fluxo de aproximadamente 7.000 passageiros por mês". (fonte: [www.pbh.gov.br](http://www.pbh.gov.br))*

A rota de negócios é possibilitada por conexões aéreas e heterogeneidade de condições lançadas através do território (produtos e demais transportes). A escala da abrangência aeroviária, pode ainda extrapolar a condição de aeroportos e acontecer por meio de táxis aéreos, e/ ou pequenas aeronaves, em pistas de pouso. Grandes empresas e grandes empreendedores geram estas demandas.

No (ES), estas rotas alternativas, e não quantificadas, acontecem geralmente em direção norte, geradas pela produção de rochas e fruticultura, e na região da Grande Vitória, pelas grandes empresas CVRD, CST e Aracruz Celulose.

### **3. AEROPORTO e intermodalidades**

Segundo dados do IPES (Instituto de Pesquisa do Espírito Santo), 2002:

*"O Estado do Espírito Santo possui uma área territorial de 46.184,1 km<sup>2</sup>. Está localizado entre os paralelos 17°53'29" de latitude norte e 21°18'03" de latitude sul e os meridianos 39°41'18" e 41°52'45" a oeste de Greenwich. Integra com os Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo a chamada Faixa de Desenvolvimento da Região Sudeste.*

*A malha ferroviária estadual é constituída por trechos pertencentes à Estrada de Ferro Vitória-Minas e à Rede Ferroviária Federal S/A, hoje privatizada, controlada por um consórcio com a participação da Companhia Vale do Rio Doce-CVRD. Esta liga o Espírito Santo à Região Centro-Oeste e integra o Corredor de Transportes Centroleste.*

*As rodovias mais importantes que cortam o Estado são a BR 101, que o liga às regiões Nordeste e Sul, e a BR 262, que liga Vitória a Corumbá, no Mato Grosso do Sul.*

*Dentro desta caracterização está o complexo portuário capixaba, considerado um dos mais eficientes do país, operando com sete terminais: Vitória, Ubu, Capuaba, Tubarão, Praia Mole, Portocel e Regência.*

*No Espírito Santo foram registrados nos últimos dois anos cerca de 50% das descobertas de óleo no Brasil. Desde o fim do monopólio da Petrobrás, foram apontados 41 blocos no Estado, sendo 8 blocos "offshore" e 33 "on shore". Localiza-se em Presidente Kennedy, município do sul do Estado, a plataforma 36, que tem a maior capacidade de processamento de óleo do mundo. A expectativa, de acordo com dados da Petrobrás, é que o Espírito Santo se torne entre 2005 e 2010 o segundo maior produtor de hidrocarbonetos do país, chegando a uma produção de 30 milhões de m<sup>3</sup> gás/dia e 500 mil barris de óleo/dia."(in: [www.ipes.gov.br](http://www.ipes.gov.br) - acesso em 2004)*

### **4. CENÁRIOS POSSÍVEIS NA ESFERA LOCAL E REGIONAL**

Com base na análise de cenários atuais e projeções, é possível se chegar a cenários futuros possíveis.

## DIMENSÃO AÉREA

Ainda por ser desenvolvido, este capítulo trataria de:

### 1. Principais ligações aéreas : Cargas/passageiros/políticas

**ORIGEM:  
PAMPULHA  
(MG)**

MOVIMENTAÇÃO AEROPORTO PAMPULHA (MG) - INFRAERO, 2002				
DE S T I N O	LIGAC O ES	P A X	C A R G A (KG)	C O R .
MG ALFENAS	1	19	500	0
MG ARACUAI	1	33	0	0
GO ARAGUAINA	86	86	1.269	0
MG ARAXA	46	573	5.992	0
RN AUG. SEVERO	103	1.387	17.569	0
RJ BART.LISANDRO	1	41	500	0
SP BOTUCATU	1	35	200	0
GO CALDAS NOVAS	2	60	1.700	0
AL CAMPO DOS PALMARES	172	2.575	33.001	0
PR CATARATAS	1	28	1.143	0
SP CONGONHAS	9.218	565.390	5.360.109	3.091
SC CRICIUMA	2	61	1.000	0
AM EDUARDO GOMES	1	8	1.000	0
ES GOIABEIRAS	2.273	111.823	1.069.703	266
MG GOV. VALADARES	312	7.004	69.945	0
SC HERCILIO LUZ	26	469	4.642	0
BA HOTEL TRANSAMERICA	33	277	6.595	0
BA ILHEUS	72	1.089	16.210	0
PR INT. AF. PENA	813	12.292	127.733	0
DF INT. DE BRASILIA	4.006	221.260	2.989.533	738.528
SP INT. S. PAULO	227	5.219	90.707	44.181
RJ INT. DO RJ	280	4.760	32.468	476.260
BA INT. DOIS DE JULHO	1.638	50.428	820.584	0
PE INT. GUARARAPES	538	9.214	176.599	0
RS INT. SALGADO FILHO	253	3.326	40.810	0
MG INT.TANC. NEVES	1	35	60	0
PA INT. VAL DE CAES	82	639	9.658	0
SP LEITE LOPES	26	41	981	0
AP MACAPA	3	264	0	0
MG MONTES CLAROS	1.144	29.148	270.568	46
TO PALMAS	86	191	2.662	0
MG PATOS MINAS	1	31	400	0
CE PINTO MARTINS	46	841	7.772	0
MG POCOS DE CALDAS	43	405	3.251	0
BA PORTO SEGURO	414	15.299	226.154	0
PB PRES C. PINTO	182	266	6.270	0
GO S. GENOVEVA	326	3.610	45.588	0
SE SANTA MARIA	213	769	11.808	0
RJ SANTOS DUMONT	5.677	293.399	2.082.940	92
SP SOROCABA	1	48	0	0
MG UBERABA	363	8.215	52.797	3
MG UBERLANDIA	556	21.778	171.035	0



**MOVIMENTAÇÃO AEROPORTO GOIABEIRAS (ES) – INFRAERO, 2002**

**G E M**  
**Origem:**  
**ABEIRAS**  
**Goiabeiras**  
**(ES)**

D E S T I N O	L I G .	P A X	C A R G A (KG)	C O R R .
RN AUGUSTO SEVERO	338	948	15.585	0
AL CAMPO DOS PALMARES	427	1.082	14.829	0
PR CATARATAS	22	9	112	0
SP CONGONHAS	3.208	159.332	2.113.971	405
SC CRICIUMA	194	113	1.511	0
<b>MG GOV. VALADARES</b>	<b>72</b>	<b>341</b>	<b>2.581</b>	<b>0</b>
PR INT. AF PENA	224	1.873	27.146	124
DF INT. BRASILIA	776	16.677	240.938	1.581
SP INT. DE SP	1.375	39.795	892.679	3.229
RJ INT. DO RJ	1.212	32.696	699.286	929.169
BA INT. 2 DE JULHO	1.270	20.889	350.815	876.676
PE INT. GUARARAPES	205	1.448	20.228	0
<b>MG INT. TANC. NEVES</b>	<b>397</b>	<b>4.356</b>	<b>312.311</b>	<b>0</b>
SC JOINVILLE	171	238	3.649	0
SP LEITE LOPES	335	724	7.889	0
<b>MG MONTES CLAROS</b>	<b>53</b>	<b>72</b>	<b>1.184</b>	<b>0</b>
TO PALMAS	1	33	600	0
<b>MG PAMPULHA</b>	<b>2.264</b>	<b>115.659</b>	<b>1.402.482</b>	<b>136</b>
<b>MG PATROCINIO</b>	<b>1</b>	<b>39</b>	<b>780</b>	<b>0</b>
CE PINTO MARTINS	83	75	1.319	0
BA PORTO SEGURO	40	183	7.313	0
PB PRES CASTRO PINTO	359	183	2.551	0
SE SANTA MARIA	299	311	4.092	0
RJ SANTOS DUMONT	4.268	202.140	2.294.116	0
PI TERESINA	31	40	603	0

2. Vitória como pólo atrator de fluxos
3. Importância no cenário global
4. Cenários possíveis na esfera local e regional

## CONTATOS

---

Arq. Msc. Anna Claudia Dias Peyneau – [annapeyneau@hotmail.com](mailto:annapeyneau@hotmail.com)

Arq. Msc. Flavia Ribeiro Botechia – [fbotechia@bol.com.br](mailto:fbotechia@bol.com.br)

Arq. Ronaldo Frechiani – [rechiani@uol.com.br](mailto:rechiani@uol.com.br)