

UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA – UEPB  
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA - PRPGP  
PROGRAMA ASSOCIADO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL (MESTRADO) - UEPB/UFCG

## **Infraestrutura aeroportuária e o desenvolvimento regional – o caso do Estado da Paraíba**

José Almir de Oliveira Filho

Orientador: Prof. Dr. Lemuel Dourado Guerra

Área de Concentração: Desenvolvimento Regional

Linha de Pesquisa: Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional

Campina Grande, Paraíba

Novembro de 2011

JOSÉ ALMIR DE OLIVEIRA FILHO

## **Infraestrutura aeroportuária e o desenvolvimento regional – o caso do Estado da Paraíba**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Estadual da Paraíba-UEPB, como requisito à obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

**Orientador: Prof. Dr. Lemuel Dourado Guerra**

Campina Grande, Paraíba

Novembro de 2011



JOSÉ ALMIR DE OLIVEIRA FILHO

## **Infraestrutura aeroportuária e o desenvolvimento regional – o caso do Estado da Paraíba**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, como requisito à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento regional.

**Orientador: Prof. Dr. Lemuel Dourado Guerra**

COMISSÃO EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Gesinaldo Ataíde Cândido  
Universidade Federal de Campina Grande  
Examinador externo

---

Prof. Dr. Cidoval Morais de Sousa  
Universidade Estadual da Paraíba  
Examinador interno

---

Prof. Dr. Lemuel Dourado Guerra  
Universidade Estadual da Paraíba  
Orientador

Campina Grande, Paraíba

Novembro de 2011

*“O voo do homem através do tempo é sustentado pela  
força de seus conhecimentos”.*

*Rudyard Kipling*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço, de forma especial, à UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA - UEPB – e todos os professores do CEDUC, que me despertou para o prazer de ensinar e a descobrir caminhos que julgava conhecer. À minha esposa, Rosangela e filhos, Sidartha, Saullo, Caian e Ravel, pelo apoio incondicional, Pablo Radamés, pelas dicas importantes.

À Banca Examinadora da minha qualificação, composta pelos professores Alberto Soares de Melo, Cidoval Moraes de Sousa e pelo meu Orientador, professor Lemuel Dourado Guerra, pela compreensão, generosidade demonstradas e pelas sugestões valiosas para a realização do meu trabalho de Dissertação.

À Banca Examinadora desta dissertação, pela disposição em ler meu trabalho e construir comigo os passos para o aperfeiçoamento da minha prática científica.

Oliveira, José A. de. **Infraestrutura aeroportuária e o desenvolvimento regional – o caso do Estado da Paraíba**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) Universidade Estadual da Paraíba – UEPB Campina Grande - PB

## RESUMO

Esse estudo objetiva traçar um panorama das políticas de investimentos públicos, no Brasil e especificamente no sistema aeroportuário do Estado da Paraíba, analisar seus eventuais efeitos sobre os níveis de desenvolvimento local, identificar o papel dos aeroportos nos projetos brasileiros de desenvolvimento regional, além de levantar e apresentar dados sobre o cenário nacional e estadual do planejamento e crescimento do transporte aéreo. A perspectiva teórica foi fundamentada no debate sobre a relação entre investimentos em infraestrutura e a promoção do desenvolvimento econômico. É importante destacar que atualmente o transporte aéreo nacional vem apresentando, um crescimento sem precedentes, e segue promovendo ligações e integrando as várias regiões do país, resultando no processo de crescimento e interiorização do desenvolvimento econômico. A metodologia utilizada, de natureza descritiva, tem a preocupação central de proporcionar maior familiarização com o tema. Combina a análise de estatísticas relativas ao crescimento do transporte aéreo nacional e em nosso Estado, em comparação a evolução do PIB – Produto Interno Bruto, bem como na análise de documentos em que as políticas públicas na área são formuladas, para isso foi realizada uma série de entrevistas com gestores públicos, agentes de viagem e usuários do Aeroporto Presidente João Suassuna, em Campina Grande - PB. Nosso objetivo principal é traçar um panorama das políticas de investimentos públicos no sistema aeroportuário nacional e da Paraíba e analisar a seus eventuais efeitos sobre os níveis de desenvolvimento do estado. Dentre as principais conclusões da nossa pesquisa destacamos as seguintes: a) O setor aéreo nacional é dinâmico e eficiente, e apresentou um crescimento significativo nos últimos anos, e pode almejar níveis superiores de crescimento futuro, esses avanços, entretanto, evidenciou o gargalo do transporte aéreo nacional implementando uma série de desafios, sobretudo porque a infraestrutura aeroportuária não cresceu no mesmo ritmo da demanda. b) As políticas públicas para o setor aeroportuário na Paraíba não têm acompanhado o aumento da demanda pelo modal aéreo no estado, dos 14 aeródromos registrados e homologados em na Paraíba, seis estão interditados por apresentarem riscos para as operações aéreas. c) O baixo nível de investimento em infraestrutura aeroportuária em nosso estado é um grande obstáculo ao crescimento do transporte aéreo na região. d) A questão fundamental para os aeródromos paraibanos é a falta de visão clara dos seus papéis, em contraposição aos papéis das autoridades envolvidas. A elas cabe obviamente formular políticas públicas, para dar suporte às ações intervencionista nos aeroportos e entendê-los como parte integrante de um projeto de desenvolvimento regional

**PALAVRAS-CHAVE:** Aeroportos; Políticas públicas; Desenvolvimento regional.

## **ABSTRACT**

### **Airports Infrastructure and Regional Development – the case Of Paraíba State**

This study provides an overview of the policies of public investment in Brazil and specifically in the airport system of the State of Paraíba, analyze its possible effects on the levels of local development, identify the role of airports in regional development projects in Brazil, as well as raising and present data on the national and state planning and growth of air transport. The perspective was grounded in the debate on the relationship between investments in infrastructure and promoting economic development. It is important to note that currently the national air transport has shown an unprecedented growth and continues to promote links and integrating the various regions of the country, resulting in the internalization process of growth and economic development. The methodology, descriptive, is the central concern of providing greater familiarity with the subject. It combines the analysis of statistics on the growth of the national air transportation in our state and compared the evolution of GDP - Gross Domestic Product, as well as analysis of documents in which public policies are formulated in the area, so it was a series interviews with public managers, travel agents and users of the Airport President John Suassuna, in Campina Grande-PB. Our main goal is to draw a picture of the policies of public investment in national airport system and Paraíba and analyze the possible effects on the levels of development of the state. Among the main findings of our study highlight the following: a) The national airline industry is dynamic and efficient, and presented a significant growth in recent years, and can aspire to higher levels of future growth, these advances, however, showed the bottleneck of transportation national air implementing a series of challenges, not least because the airport infrastructure has not grown at the same pace with demand. b) Public policies for the airport sector in Paraíba have not matched the increase in demand by air in the state of the 14 airfields registered and approved in Paraíba; six are banned because they present risks for air operations. c) The low level of investment in airport infrastructure in our state is a major obstacle to the growth of air transport in the region. d) The key issue for aerodromes Paraíba is the lack of clear vision of their roles, in contrast to the roles of authorities concerned. They are responsible for formulating public policy course, to support interventionist actions in airports and understand them as part of a regional development project.

**KEY WORDS:** Airports, Public Policies, Regional Development



## **DEFINIÇÃO DE TERMOS E ABREVIATURAS**

**AERÓDROMO** - Toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

**AERÓDROMO CIVIL** - Aeródromo destinado, em princípio, ao uso de aeronaves civis.

**AERÓDROMO COMUNITÁRIO** - Aeródromo público destinado a servir pequenas cidades e para ser utilizado por aeronaves leves, vedada a operação da aviação regular.

**AERÓDROMO PRIVADO** - Aeródromo civil que só poderá ser utilizado com permissão de seu proprietário, sendo vedada a sua exploração comercial.

**AERÓDROMO PÚBLICO** - Aeródromo civil destinado ao tráfego de aeronaves em geral.

**AERÓDROMO RESTRITO** - Aeródromo público, construído em área de propriedade pública, de uso reservado do Órgão que o construiu e que tem sob sua administração, cuja exploração comercial é vedada, só podendo ser utilizado com autorização da respectiva entidade pública.

**AERÓDROMO TRANSITÓRIO** - Aeródromo civil, para uso provisório e destinado a atender aos projetos de desenvolvimento, construção de estradas, usinas, barragens, proteção à lavoura, pesquisa mineral ou exploração de jazida e situações de emergência ou calamidade pública.

**AEROPORTO** - Todo aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

**AEROPORTO INTERNACIONAL** - Aeroporto situado no território nacional, designado pelo Ministério da Aeronáutica, como aeroporto de entrada e saída do tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas formalidades de alfândega, de polícia, de saúde pública, quarentena agrícola e animal e demais formalidades análogas.

**AEROPORTO INTERNACIONAL DE ALTERNATIVA** – Aeroporto usado por aeronaves civis nacionais e estrangeiras, como primeira escala por ocasião da entrada ou como última por ocasião da saída do território brasileiro, na impossibilidade eventual de serem utilizados os aeroportos internacionais brasileiros, ou como aeroporto de origem ou destino de voos “charters” internacionais.

**AEROPORTO NACIONAL** – Aeroporto com características adequadas às operações da aviação doméstica.

**AEROPORTO REGIONAL** - Aeroporto destinado a atender às regiões de interesse estadual, com características adequadas para ser utilizado por aeronaves da aviação regional nas operações de ligação aos grandes centros.

## SIGLAS

ANAC - Agencia Nacional de Aviação Civil  
ATAERO - Adicional de Tarifa Aeroportuária  
AVASIS - Equipamento de Auxílio Visual ao Pouso  
CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica  
DAC - Departamento de Aviação Civil  
DER – Departamento de Estradas e Rodagens  
DPV - Destacamento de Proteção ao Voo  
HOTRAN - Horário de Transporte Regular  
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
NDB - Rádio Farol não Direcional  
NOTAM - Boletim de Informações aos Aeronavegantes  
OACI - Organização de Aviação Civil Internacional  
PAA - Posto de Abastecimento de Aeronaves  
PAC - Programa de Aceleração de Crescimento PAC  
PAT - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo  
PAX - Passageiro  
PEA - Plano de Exploração Aeroportuária  
PIB - Produto Interno Bruto  
PPP - Parceria Público-Privada  
PRODETUR - Programa de Desenvolvimento do Turismo  
PROFAA - Programa Federal de Auxilio a Aeroportos  
SCI - Seção Conta Incêndio  
SIV - Sistema de Informação de Voo  
SUDENE - Superintendência de Desenvolvimento da Região Nordeste  
FIEP – Federação da Industrias do Estado da Paraíba  
TECA - Terminal de Carga Aérea  
TPE - Tarifa de Permanência na Área de Estadia  
TPM - Tarifa de Permanência no Pátio de Manobras  
TPS - Terminal de Passageiros

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Anexo a Convenção de Chicago.....	64
Tabela 2 – Resultados Financeiros – Fontes de receitas.....	71
Tabela 3 – Sistema Aeroportuário da Paraíba.....	75
Tabela 4 – Complexo Aeroportuário de Campina Grande.....	84
Tabela 5 – Aeroporto de Patos-PB (Brigadeiro Firmino Ayres).....	89
Tabela 6 – Região Nordeste – características do transporte aéreo 2010.....	105
Tabela 7 - Participação do PIB no Nordeste.....	111
Tabela 8 - Capacidade instalada, déficit operacional (ano 2009).....	113
Tabela 9 - Capacidade instalada, déficit operacional (ano 2010).....	113
Tabela 10 - Passagens aéreas vendidas no balcão (agencias de viagens – Campina Grande).....	115
Tabela 11 - Extrato da pesquisa, perfil do passageiro, aeroporto de Campina Grande - SBKG.....	116
Tabela 12 - Extrato da pesquisa, perfil do passageiro, aeroporto de João Pessoa.....	117
Tabela 13 - Movimento diário de voos – SBKG.....	118
Tabela 14 - Movimento diário de voos – SBJP.....	118

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Construção da infraestrutura básica do novo aeroporto de São Gonçalo do Amarante.....	60
Figura 2 - Sistema de administração aeroportuária.....	66
Figura 3 - Divisão das tarifas aeroportuárias.....	68
Figura 4 - Investimentos da INFRAERO (2001/2007).....	72
Figura 5 - Vista Interna do Aeroporto Internacional P. Martins - Fortaleza – CE	74
Figura 6 - Aeroporto Presidente Castro Pinto – João Pessoa – PB, SBJP (Lado Terra).....	77
Figura 7 - Sistema Informativo de voo (SIV), Aeroporto de João Pessoa.....	80
Figura 8- Aeroporto de Campina Grande (lado terra) – 2003.....	
Figura 9 - Perfil operacional (visibilidade horizontal reduzida).....	82
Figura 10 - Sistema de Informação de Voo (SIV) Aeroporto de Campina Grande.....	83
Figura 11 - Vista geral do aeroporto Presidente João Suassuna – Campina Grande.....	84
Figura 12 - Vista geral de Aeroclube de João Pessoa – SNJO.....	85
Figura 13 - Vista parcial do pátio de estacionamento de aeronaves, (SNJO) ao fundo a proximidade dos prédios.....	86
Figura 14 - Pista de pouso do aeroclube de João Pessoa, após ação da Prefeitura.....	87
Figura 15 - Pista de pouso do aeroclube de Campina Grande – SNKB.....	88
Figura 16 - Pátio de estacionamento de aeronaves, aeroclube de Campina Grande - SNKB.....	88
Figura 17 - Vista parcial da pista de pouso do aeroporto de Patos-PB.....	90
Figura 18 - Vista parcial do patio de estacionamento de aeronaves (SNTS).....	90
Figura 19 - Aeronave do governo do estado operando em Sousa (SNQD).....	91
Figura 20 - Pista de rolagem do novo aeroporto de Cajazeiras.....	93
Figura 21 - Valor da passagem aérea Campina Grande/São Paulo.....	119
Figura 22 - Valor da passagem aérea João Pessoa/São Paulo.....	120
Figura 23 - Mapa Paraíba (Divisão Política).....	121

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Taxa de crescimento anual PIB e aviação regular – Brasil .....	99
Gráfico 2 - Movimento de passageiros (aviação regular – Brasil).....	100
Gráfico 3 - Passageiros - Participação relativa dos tráfegos – 2010.....	102
Gráfico 4 - <b>Participação das empresas aéreas no mercado domestico de aviação regular</b> .....	103
Gráfico 5 - Taxa de crescimento da aviação regular – BRASIL/PARAÍBA.....	105
Gráfico 6 - Movimento de passageiros do Aeroporto Presidente João Suassuna Campina Grande – PB – 2000/2010.....	108
Gráfico 7 - Movimento de embarque de passageiros Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande – PB – 2000/2010.....	110
Gráfico 8 - Movimento de passageiros do Aeroporto Presidente Castro Pinto – João Pessoa.....	111

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	18
Caracterização do problema.....	20
Objetivos.....	21
Procedimentos metodológicos.....	22
Estruturação do texto.....	24

### CAPÍTULO I: O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO BRASIL E A INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

1.1 Planejamento regional no Brasil.....	27
1.1.1 Experiência do Nordeste.....	28
1.1.2 Região e Regionalização.....	30
1.1.3 Região e Desenvolvimento.....	32
1.2 O desenvolvimento regional sob a ótica das teorias clássicas do desenvolvimento.....	34
1.2.1 Teoria da Causação Circular.....	35
1.2.2 Teoria dos Polos de Crescimentos.....	37
1.3 Infraestrutura Aeroportuária e Desenvolvimento Regional.....	40
1.4 Aeroportos e Desenvolvimento.....	45
1.5 A essencialidade do Transporte Aéreo.....	50
1.6 Novas Concepções Aeroportuárias na Era pós-moderna.....	51

### CAPÍTULO II: POLÍTICAS PÚBLICAS E INFRAESTRUTURA PARA O ESPAÇO AEROPORTUÁRIO NO BRASIL E NA PARAÍBA

2.1 Os conceitos e as perspectiva de Políticas Públicas.....	53
2.1.1 As políticas públicas para o setor aeroportuário no Brasil.....	57
2.2 Infraestrutura Aeroportuária.....	61
2.2.1 O Papel da ICAO – International Civil Aviation Organization.....	63
2.3 Administração Aeroportuária.....	64
2.4 Fontes de Receitas e Economia Aeroportuária.....	67

2.5 Sistema Aeroportuário da Paraíba.....	75
2.5.1 Aeroporto Presidente Castro Pinto – João Pessoa – PB - SBJP.....	76
2.5.2 Aeroporto Presidente João Suassuna – Campina Grande – PB - SBKG...	80
2.5.3 Aeroclube da Paraíba – SNJO.....	85
2.5.4 Aeroclube de Campina Grande – SNKB.....	87
2.5.5 Aeroporto de Patos (Brigadeiro Firmino Ayres) – SNTS.....	89
2.5.6 Aeródromo de Sousa - PB - SNQD.....	91
2.5.7 Aeródromo de Catolé do Rocha – SIBU.....	91
2.5.8 Aeródromo de Conceição – SIBW.....	92
2.5.9 Aeródromo de Itaporanga – SIBZ.....	92
2.6 Aeródromo de Cuité – SICB.....	92
2.6.1 Aeródromo de Monteiro – SIBY.....	92
2.6.2 Aeródromo de Cajazeiras .....	92

### CAPÍTULO III: ANÁLISE DA PROJEÇÃO E OFERTA DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E NO ESTADO DA PARAÍBA

3.0 Transporte Aéreo Nacional.....	95
3.1 Desempenho econômico e do mercado aéreo brasileiro.....	97
3.2 Movimento de passageiros no Brasil.....	98
3.3 Tráfego aéreo regular: concentração e competitividade.....	101
3.4 Aviação Civil - Região Nordeste.....	103
3.5 Análises da Demanda de Passageiros – Campina Grande e João Pessoa..	107
3.5.1 Movimento de Embarque de Passageiros – Campina Grande.....	109
3.5.2 Movimento de Passageiros – Aeroporto de João Pessoa.....	110
3.5.3 Análises da Demanda de Passageiros - Campina Grande e João Pessoa..	111
3.5.4 Perfil do usuário do transporte aéreo que embarcam em Campina Grande e João Pessoa.....	114



4 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	123
4.1 REFERÊNCIAS.....	126
ANEXOS.....	132
ANEXO 1 - Formulário - aplicado nas agências de viagens .....	133
ANEXO 2 - Formulário - aplicado ao gerente de base/ GOL- Linhas Aéreas.....	135
ANEXO 3 - Formulário - aplicado ao Presidente de FIEP/CDL.....	136
ANEXO 4 – Formulário - enviado por e-mail aos superintendentes dos Aeroportos de Campina Grande e João Pessoa.....	137
ANEXO 5 - Formulário – aplicados em 100 (cem) passageiros nos aeroportos de Campina Grande e João pessoa.....	138

## INTRODUÇÃO

Este trabalho busca discutir, de maneira geral, a relação entre investimentos públicos em infraestrutura e o desenvolvimento. Mais especificamente, focalizamos a influência que o investimento público relativo ao modal do transporte aéreo tem para a inserção do País e no caso particular o Estado da Paraíba no contexto global do desenvolvimento.

O debate sobre o desenvolvimento é uma constante em vários campos disciplinares no Brasil. As mudanças ocorridas no segundo quartel do século passado, num cenário de transição do modelo agrário para o industrial na sociedade brasileira, acentuaram o processo de integração e urbanização do país em um ritmo sem precedentes, exigindo do Estado ações para dinamizar e inserir as regiões mais remotas no processo capitalista de desenvolvimento. Esse crescimento, sobretudo na sua fase mais recente foi capitaneado por ações em infraestrutura de transporte, nos seus diversos modais (marítimo, terrestre e aéreo), amplamente divulgadas como meios para incrementar a acessibilidade e intercomunicação entre regiões, com as ressonâncias planejadas em termos de desenvolvimento.

Vasconcelos (2007) discute a linha de evolução dos modais de transportes e sua relação com o desenvolvimento nos seguintes termos:

Os meios de transporte merecem destaque por exercer influência na formação de grandes centros urbanos. Durante o século XVIII, o modal marítimo propiciou o aparecimento de importantes cidades próximas aos portos. No século XIX, foi a vez do modo ferroviário provocar o mesmo efeito, que se repetiu no século XX, devido às rodovias. A tendência é o transporte aéreo ser considerado um fator decisivo para o desenvolvimento no século XXI, pelas novas necessidades de conectividade e velocidade que o mercado exigirá (VASCONCELOS, 2007, p. 1).

Nem sempre o transporte de superfície pode atender a esse processo de integração de forma eficiente, sobretudo em função dos limites de infraestrutura, de tempo, e principalmente de acessibilidade, sendo o aéreo o principal modal de transporte capaz de interligar o globo e lugares remotos.

Nessa situação é fundamental a importância de discutir as políticas públicas de investimento no transporte aéreo, o qual depende de infraestrutura adequada, o que, a nosso ver, tem desdobramentos sobre o ritmo e os níveis de desenvolvimento econômico das diversas regiões do planeta e do país. Sendo assim, concordamos

plenamente com Silva (1991), ao afirmar que não existe Estado desenvolvido sem uma sólida infraestrutura aeronáutica eficiente.

Para Kuhn (2003), o transporte aéreo representa dois papéis distintos no processo evolutivo de núcleos urbanos: primeiramente, ele atua como alternativa modal para localidades com problemas de acesso viário; e em segundo lugar, ele aparece em decorrência do processo de crescimento econômico que, por sua vez, é responsável pela geração de demanda por este tipo de serviço. Não é por acaso que nos países desenvolvidos a demanda pelo transporte aéreo de passageiros e cargas é estimulada de forma tão contundente.

É importante destacar que atualmente o transporte aéreo nacional vem assumindo um papel de destaque, promovendo ligações entre diversas localidades e integrando as várias regiões do país, resultando no processo de crescimento e interiorização do desenvolvimento econômico. Além disso, a política para esse setor vem experimentando uma gradual flexibilização, a fim de atingir as diretrizes estabelecidas pelo livre mercado. Estas mudanças proporcionaram a entrada de novos investimentos privados, estimulando a operação e o surgimento de novas companhias áreas, ao mesmo tempo em que ocorreu o fechamento de companhias aéreas tradicionais.

O fato é que o mercado da aviação civil no Brasil, acompanhando a tendência global, cresceu na última década em um ritmo acelerado, superior ao Produto Interno Bruto (PIB) nacional. É o que evidencia Oliveira (2009). A variação do PIB influencia de forma direta o mercado de aviação civil – e sofre sua influência, como pretendemos demonstrar ao longo deste trabalho. No entanto, a evolução da aviação civil brasileira esbarra em restrições relativas à inexistência de uma infraestrutura aeronáutica eficiente, fruto do investimento público, a nosso ver, ainda inadequado. O cenário precário da infraestrutura aeroportuária é caracterizado pela predominância de aeródromos que não oferecem condições para a operação segura e econômica das aeronaves e, em alguns casos, apresentam conflitos de relacionamento entre os usuários e operadores. Esta constatação é feita, sobretudo, nos aeródromos de pequeno porte, explorados ou administrados pelos governos estaduais, como é o caso da Paraíba.

## CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA

Com uma área territorial de 8,5 milhões km<sup>2</sup>, o Brasil dispõe da quinta maior superfície e a quinta maior população mundial. Um País com essas características necessita de um sistema de transportes eficiente para o escoamento de bens e a movimentação de pessoas, que permita a integração efetiva do território nacional em consonância com as atividades econômicas do País.

Nesse contexto, o modal aéreo tem um papel estratégico, constituindo-se em uma atividade de suporte ao desenvolvimento, que requer investimentos constantes em tecnologia, emprego de capitais e mão-de-obra intensivos, sendo assim concordamos com Silva (1991), quando destaca a importância do setor aéreo na economia, na medida em que tende a ser um elemento propulsor da produção como um todo, atuando como polo gerador, além de incrementar o emprego e a renda.

O mesmo autor classifica isto como **efeitos diretos**, que podem ser resumidos como os benefícios gerados por aqueles que trabalham no aeroporto ou contribuem para suas atividades, como a administração aeroportuária, apoio às empresas aéreas, Serviço de Contra Incêndio – SCI e controle do tráfego aéreo. Esse efeito catalizador é replicado no aeroporto de Campina Grande, que com apenas dois voos regulares gera cerca de 200 empregos diretos, enquanto que no Aeroporto de João Pessoa o número ultrapassa a 500 empregados.

Paralelo a isso, o setor aéreo estimula também a produção de outros setores, o que é definido como **efeitos indiretos**, ou seja, aqueles gerados pelas empresas prestadoras de serviços para as instituições e firmas diretamente envolvidas na atividade, os chamados empregos terceirizados. Desta forma, essa renda gerada pelos efeitos diretos e indiretos vai ser transformada em demanda e gastos a serem realizados em outros setores com efeitos multiplicadores para a cadeia produtiva local. Silva (1991) coloca nos seguintes termos o *efeito cascata* da atividade aeroportuária:

Cada unidade monetária introduzida na economia pelo aeroporto faz com que, de duas a cinco unidades adicionais de despesas de capital sejam introduzidas nas atividades produtivas do mercado. Os recursos empregados levam a propagação dos benefícios a toda sociedade que, a seguir, solicitará mais serviços ao aeroporto, fechando o ciclo positivo e progressivo dos benefícios econômicos e sociais (SILVA, 2001, p. 346).