

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ
LUIZ ANTONIO CAVALCANTI SOARES

**O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO E SUA
INFLUÊNCIA NO DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO EM RECIFE NO PERÍODO
DE 1995 A 2005**

Balneário Camboriú
2009

LUIZ ANTONIO CAVALCANTI SOARES

**O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO E SUA
INFLUÊNCIA NO DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO NO RECIFE NO PERÍODO
DE 1999 A 2005**

Dissertação apresentada como requisito para obtenção do título de mestre do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu*, do Mestrado Acadêmico em Turismo e Hotelaria da Universidade do Vale do Itajaí.

Orientadora: Prof^a Dra. Josildete Pereira De Oliveira.

Balneário Camboriú

2009

Este trabalho é dedicado a Deus por me dar a oportunidade da vida e do saber e a todos que me ajudaram a chegar neste momento como meus pais Souza e Aldenora e minha irmã Terciana.

AGRADECIMENTOS

Muitos foram os que contribuíram para realização deste trabalho, foram três longos anos de angustias, alegrias e de descobertas que muitas vezes me levaram para caminhos que nunca imaginei. A experiência de morar em outro Estado e compartilhar momentos com amigos foi um aspecto singular em minha vida.

A Deus e à Virgem Maria, por tudo que temos nesta vida.

A todos os professores da UNIVALI, pelos ensinamentos que nos foram transmitidos no decorrer destes anos.

Aos Funcionários e estudantes da UNIVALI pelo apoio fornecido para a conclusão desta pesquisa.

À orientadora Josildete De Oliveira.

Aos amigos, em especial a Daniela Cunha e Margarete e Levy Silva, pelo apoio e carinho.

A minha irmã Terciana, pelo companheirismo mesmo à distância.

Em especial aqueles que foram os geradores de tudo, meu pai e minha mãe, pois me educaram e me ensinaram a crescer, enfrentar a vida do jeito que ela

A todos que anonimamente tenham auxiliado em nossas vidas, tanto na área acadêmica como no próprio crescimento pessoal.

“O Futuro tem muitos nomes: para os fracos, ele é o inatingível para os temerosos ele é o desconhecido, para os corajosos, ele é a chance”.

(Victor Hugo)

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar a evolução do transporte, em específico o desenvolvimento do sistema de transporte aéreo em Recife/PE e sua influência no desenvolvimento do turismo regional. Busca também descrever a evolução do transporte aéreo e suas implicações no desenvolvimento do turismo; Analisar a evolução do fluxo turístico em Recife no período de 1995 a 2005 e a evolução da oferta de transporte aéreo na região; Relacionar a evolução de oferta de transporte aéreo com as transformações de capacidade aeroportuárias em Recife; Analisar a infraestrutura básica de transporte aéreo em Recife. A metodologia utilizada foi a de estudo de caso com análise temática utilizando pesquisas qualitativas e quantitativas. A pesquisa se justifica pela falta de estudos relevantes na área. Busca-se assim, nesta pesquisa, verificar a qualidade de infraestrutura do transporte aéreo no município de Recife e sua influencia para o desenvolvimento do turismo.

Palavras-chave: Infraestrutura. Transporte aéreo. Recife - Turismo.

ABSTRACT

The aim of this work is to analyze the evolution of transport, focusing on the development of the Air Transport Industry in Recife/PE and its impact on regional Tourism development. It also describes the Air Transport Industry and its impacts on the development of Tourism; analyses the tourism flow in Recife for the period 1995-2005 and the evolution of the air transport offer in the region; links the increased offer of air transport to the transformations in airport capacity in Recife; and analyzes the basic air transport infrastructure in Recife. The methodology used was a case study with thematic analysis, using qualitative & quantitative research. The study is justified by the lack of relevant studies on this theme. Thus, it seeks to determine the quality of infrastructure of air transport in the municipality of Recife, and its influence for the development of tourism.

Key words: Infrastructure; Air Transport; Recife; Tourism.

LISTA DE ABREVIATURAS

ABAV – Associação Brasileira de Agência de Viagem
CINA – Comissão Internacional de Navegação Aérea
EMPETUR – Empresa pernambucana de Turismo
EUA – Estados Unidos da América
IATA – *International Air Transport Association*.
ICAO – *International Civil Aviation Organization*
INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
MCRF – Gerência de Marketing e Comunicação Social
OMT – Organização Mundial do Turismo
PE – Pernambuco
PF – Polícia Federal
PPS – Posto de Primeiros Socorros
RPA – Regiões Político - Administrativas
SETUR – Secretaria de Turismo
SGSO – Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional
SINDETUR – Sindicato das Agências de Viagens.
ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social

LISTA DE APÊNDICES E ANEXO

Apêndice A: carta de convite para a entrevista	71
Apêndice B: Termo de consentimento para a entrevista.....	73
Apêndice C: Roteiro de entrevistas	75
Apêndice D: Roteiro de entrevista para o consumidor	77
Anexo A: Entrevistas	80

LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS, QUADRO E TABELAS

Figura 1: Esquema dos autores utilizados na pesquisa	14
Figura 2: Localização geográfica do objeto de estudo	17
Quadro 1: Fixa técnica dos entrevistados	23
Figura 3: Categorias de análise.....	25
Figura 4: Zona de tráfego de aeródromo.....	37
Figura 5: Zona de controle	38
Figura 6: Área de controle do terminal	38
Gráfico 1: Motivo da Viagem.....	45
Gráfico 2: Motivo da Viagem a passeio.....	46
Gráfico 3: Meios de transporte utilizado para chegar ao Estado.....	48
Figura 7: Vista aérea do aeroporto internacional de Recife	50
Tabela 1: Fluxo do aeroporto do Recife-PE: aeronaves	53
Tabela 2: Fluxo do aeroporto do Recife-PE: carga aérea.....	53
Tabela 3: Fluxo do aeroporto do Recife-PE: passageiro	54

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 Problema de pesquisa	13
1.1.1 Perguntas de pesquisa.....	16
1.2 Objetivos da pesquisa	16
1.2.1 Objetivo geral	16
1.2.2 Objetivos específicos.....	16
2 TRAJETÓRIA METODOLÓGICA DA PESQUISA	17
2.1 descrição do universo da pesquisa	17
2.2 Tipo de pesquisa	21
2.3 Percurso da pesquisa	22
2.4 Método de análise da pesquisa	24
3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	26
3.1 Turismo	26
3.2 Transporte	31
3.3 Transporte aéreo	33
3.3.1 Aviação comercial	35
3.3.2 Aerovias	36
3.4 Liberdade de voar	39
4 INFLUÊNCIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO NO DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO EM RECIFE NO PERÍODO DE 1995 A 2005 ..	44
4.1 Análise da evolução do fluxo de turistas em Recife entre 1995 e 2005	44
4.2 Análise do aeroporto internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre	48
4.3 Evolução do transporte aéreo relacionada com a transformação do aeroporto e a satisfação dos clientes	55
4.4 Origem e evolução da crise aérea brasileira	60
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	64
REFERENCIAS	67
APÊNDICES	70
ANEXO	79

1 INTRODUÇÃO

O turismo utiliza-se de varias áreas do conhecimento para sua compreensão, como a Administração, Sociologia, Psicologia e outras. Estas áreas, em sua maioria, têm relação com as Ciências Sociais e aplicadas, em que um dos assuntos de destaque é a infraestrutura e nesse âmbito o transporte como fator social e de influência para o desenvolvimento turístico. Porém, apesar da ênfase no assunto pelas diversas áreas do conhecimento, em especial engenharia, comunicações e turismo, o desenvolvimento do transporte é ainda pouco explorado como fator social, o que permite e dá margem a novas reflexões.

A infraestrutura ou a superestrutura podem ser consideradas como uma das formas de compor alternativas de destinações. Ela representa todas as formas de construção em um ambiente urbano que auxilia a destinação turística sendo composta principalmente na forma de transporte (estradas, ferrovias, aeroportos, estacionamentos), serviço de utilidade pública (eletricidade, água e comunicações) e outros serviços (saúde e segurança) que normalmente são compartilhados por residentes e visitantes (COOPER et.al. 2001).

Existem casos em que a infraestrutura impede o crescimento e o desenvolvimento de localidades turísticas (como reservas de água limitadas, energias e outras). A infraestrutura não costuma gerar renda e é tratada como investimento público.

Conforme Boullon (2002, p. 24) “o conjunto de obras e serviços básicos com que o país conta para apoiar e sustentar suas estruturas sociais e produtivas entre as quais se encontra o turismo”.

Ainda que a norma seja que o setor público forneça a infraestrutura como um pré-requisito para o desenvolvimento da superestrutura pelo setor privado, em muitos casos, combinações de recursos privados e públicos são utilizadas para desenvolver destinações (COOPER et. al. 2001).

O transporte é de suma importância para o desenvolvimento turístico no Brasil e no mundo, pois conforme argumentam Paolillo e Rejowski (2002, p.12):

[...] o sistema de transporte turístico é a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transporte, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos.

Com a evolução dos meios de transporte, a população teve oportunidade de se deslocar com muito mais rapidez e a aviação é um dos principais exemplos desse avanço.

O sonho de voar é milenar. Vários personagens da história mundial tentaram e se frustraram ao tentar realizar esse sonho, como foi o caso de Ícaro, Leonardo da Vinci, Giovanni Borelli e outros.

A aviação foi se desenvolvendo no decorrer dos tempos. O primeiro avião tripulado foi criado em 1783 pelos irmãos Montgolfier (PALHARES, 2002). Porém, foi no século XX, que esse meio de transporte mais avançou. Inicialmente, a aviação era apenas utilizada para fins militares. O *boom* da aviação comercial começa após a década de 20, quando os aviões iniciaram a corrida pelos céus. Antes disso, a liberdade de voar começou a ser discutida na Convenção de Paris, no final da década de 10, dando início as regras a serem seguidas por todas as companhias aéreas. Porém, essas empreitadas eram muito tímidas, pois a tecnologia utilizada na época era precária. Anos mais tarde, veio uma outra Convenção, a de Chicago em 1944, que reuniu 52 países com o mesmo intuito de criar normas para a aviação comercial (PALHARES, 2002).

No final da década de 50, houve uma revolução na aviação comercial com o surgimento e fabricação de aeronaves maiores e com maior capacidade de voo. Porém, a busca de um novo potencial na aviação comercial começou na década de 70, quando a *Southwest*, uma nova empresa no mercado americano, procurou diminuir os custos, para baixar o valor da passagem e aumentar o fluxo de passageiros, já que naquela época as viagens eram muito caras. Foi quando surgiu a política de custo *low-cost, low-fare* (PALHARES, 2002) proporcionando uma nova maneira de ver a aviação comercial no mundo. No Brasil esta política foi adotada pela Gol Linhas Aéreas em 2001, quando possibilitou a abertura do mercado no país.

Serão utilizados como base de sustentação teórica concepções e autores que possibilitam compreender o fenômeno turístico e suas articulações, com a infraestrutura e o transporte aéreo. Facilitando assim a ideia geral do trabalho e

fazendo um recorte na linha teórica. A figura 1 mostra os autores que serão utilizados para montar o marco teórico.

Esta pesquisa tem o intuito de descrever e analisar o desenvolvimento do transporte e investigar a influência do transporte aéreo para o desenvolvimento do turismo no Município de Recife como um estudo de caso.

Além da importância do tema para o desenvolvimento do turismo o assunto busca analisar as tendências e motivações para o mercado com o desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro.

O resultado dessa investigação oportuniza posteriores pesquisa como a análise comparativa do fluxo turístico e o papel de uma companhia aérea para o desenvolvimento da área turística, mostrando as potencialidades e dificuldades no processo de transformação dos conceitos de voar em um país com estruturas continentais como o Brasil.

Desta forma busca entender uma dos fatores que influenciaram o desenvolvimento do turismo no mundo e no Brasil

1.1 Problema de pesquisa

O turismo por sua multidisciplinaridade e por ainda não ser considerada ciência, busca apoio a diversas áreas de conhecimento, como por exemplo, em teorias filosóficas, sociais, econômicas, ambientais e políticas; para que haja a compreensão multidisciplinar.

Sendo assim, para a investigação, foram necessárias teorias e autores de diferentes áreas de conhecimento. Informações sendo absorvidas, para melhor entender e compreender a transformação do mundo dos transportes e sua influência para o desenvolvimento humano e turístico.

Serão utilizados como base de sustentação teórica concepções e autores que possibilitam compreender o fenômeno turístico e suas articulações, com a infraestrutura e o transporte aéreo. Facilitando assim a ideia geral do trabalho e fazendo um recorte na linha teórica. A figura 1 mostra os autores que serão utilizados para montar o marco teórico.

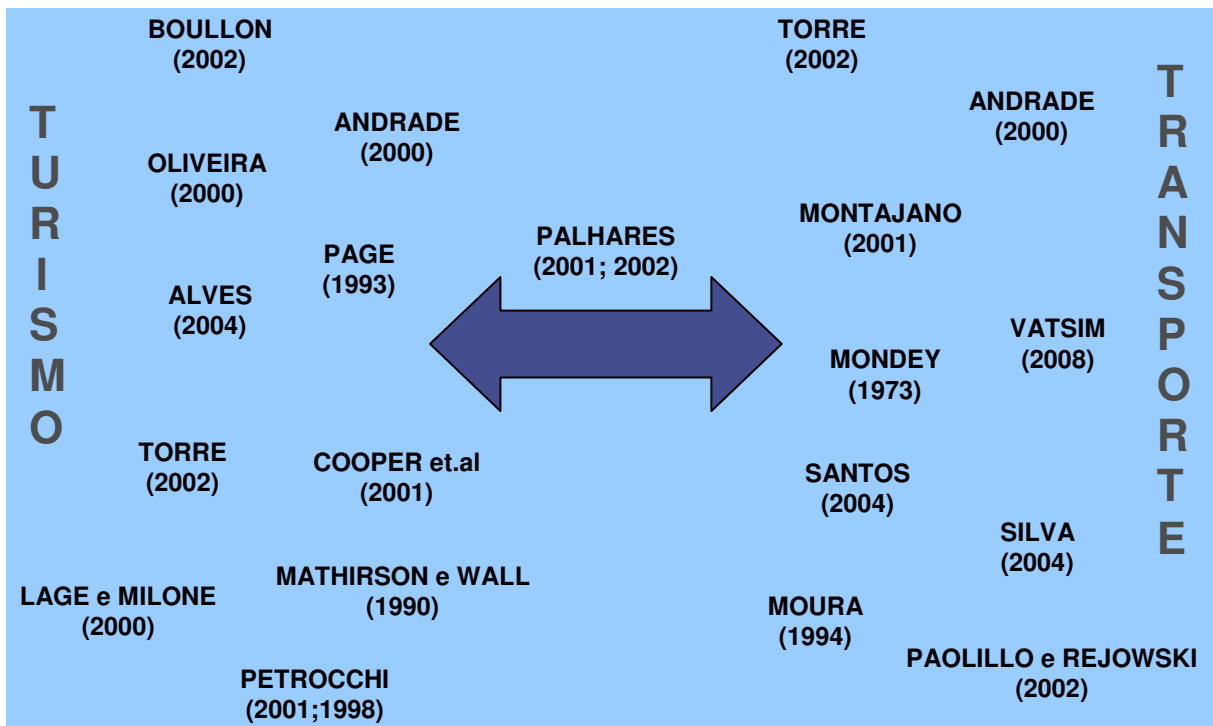


Figura 1: Esquema dos autores utilizados na pesquisa

Fonte: Elaborado pelo pesquisador (2008)

Alguns autores falam do conceito e da importância do transporte como Torre (2002, p. 1), o transporte é “concebido como uma máquina, uma carruagem, uma embarcação ou liteira, que servem para transportar pessoas ou objetos de uma parte para outra”.

A finalidade do transporte é dar mais rapidez ao deslocamento de pessoas ou objetos, já que a natureza não preparou o homem para se mover tão velozmente como certos animais. Entretanto, o cérebro e a imaginação humana nos dão capacidade de criar o que o corpo não consegue fazer só e, por isso, foram inventados diferentes meios de transporte ao longo da história.

Como diz Torre (2002, p. 10), “referir-mo-nos ao transporte implica estar ciente de que é um elemento socioeconômico, que seu conjunto não foi criado em função do traslado turístico”. Mesmo reconhecendo que o transporte sempre foi, e sempre será, importante para todos os setores da economia, não se pode ignorar que o turismo se desenvolveu mais rapidamente em função da maior velocidade dos deslocamentos, como bem colocou Montejano (2005) ao associar a estrutura do

transporte e sua evolução ao decorrer das décadas, com o crescimento do turismo de massa após a Segunda Guerra Mundial.

Outra grande influência do desenvolvimento aéreo no mundo foi a liberdade de voar. A liberdade de voar começou a ser discutida no fim da primeira década do século XX, quando importantes determinações de ordem não econômicas foram estabelecidas. Na convenção de Paris, em 1919, foram determinados a soberania de cada país e seus respectivos espaços aéreos. Sendo assim, uma aeronave poder sobrevoar o território de outra nação teria que estabelecer um acordo com o país em questão. Foram introduzidos 43 artigos referentes a aspectos técnicos, operacionais e organizacionais da aviação aérea civil (PALHARES 2002).

No final da década de 20, na Convenção de Varsóvia, foram determinadas as responsabilidades das companhias aéreas em relação aos consumidores, como: responsabilidade sobre as bagagens e pagamento de multas no caso de perda destas, além da padronização dos documentos aéreos (PALHARES, 2002).

Ainda destas duas convenções, outro marco na história da aviação pode ser destacada a criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA), que foi o embrião para o surgimento, 25 anos depois, da *International Civil Aviation Organization* (ICAO).

Apesar de ter sido a mais importante da década, a convenção de Varsóvia, em 1929, não foi a única da década. Outras duas ocorreram, deixando bastante claro o interesse de todo o planeta pela questão da aviação civil internacional. Uma delas foi a Ibero-americana de Navegação Aérea, em Madrid, 1926. E a outra Convenção de Havana em 1928, que tratou sobre os direitos comerciais aéreos.

Antes do término da Segunda Guerra mundial, em 1944, vários países de todo o mundo se encontraram para a maior convenção da aviação civil internacional, desta vez em Chicago, nos EUA.

O transporte é um dos três componentes fundamentais do turismo, com isso dar-se a importância do estudo e do tema para a análise da influência para o desenvolvimento de uma localidade.

1.1.1 Perguntas de pesquisa

As perguntas de pesquisas são:

- a) Como se deu a evolução do transporte aéreo e quais suas influências para o desenvolvimento do turismo em Recife?
- b) Que fatores influenciaram o desenvolvimento do turismo em Recife e por quê?
- c) Como vem se mostrando a oferta aeroportuária em Recife entre 1995 e 2005?
- d) Como se apresenta a infraestrutura básica de transporte aéreo em Recife?

1.2 Objetivos da pesquisa

1.2.1 Objetivo geral

Analisar a evolução do transporte, em específico o desenvolvimento do sistema de transporte aéreo em Recife/PE e sua influência no turismo.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Descrever a evolução do transporte aéreo e suas implicações no desenvolvimento do turismo;
- b) Analisar a evolução do fluxo turístico em Recife no período de 1995 a 2005 e a evolução da oferta de transporte aéreo;
- c) Relacionar, a evolução de oferta de transporte aéreo com as transformações de capacidade aeroportuárias em Recife;
- d) Analisar a infraestrutura básica de transporte aéreo em Recife.

2 TRAJETÓRIA METODOLÓGICA DA PESQUISA

2.1 descrição do universo da pesquisa

Nesta investigação, o universo de pesquisa é delimitado pela cidade do Recife, cujo objeto de estudo que será analisado detalhadamente, refere-se ao aeroporto do Recife (figura 2), para alcançar a compreensão sobre a evolução do transporte, em específico o desenvolvimento do sistema de transporte aéreo em Recife/PE e sua influência no turismo.

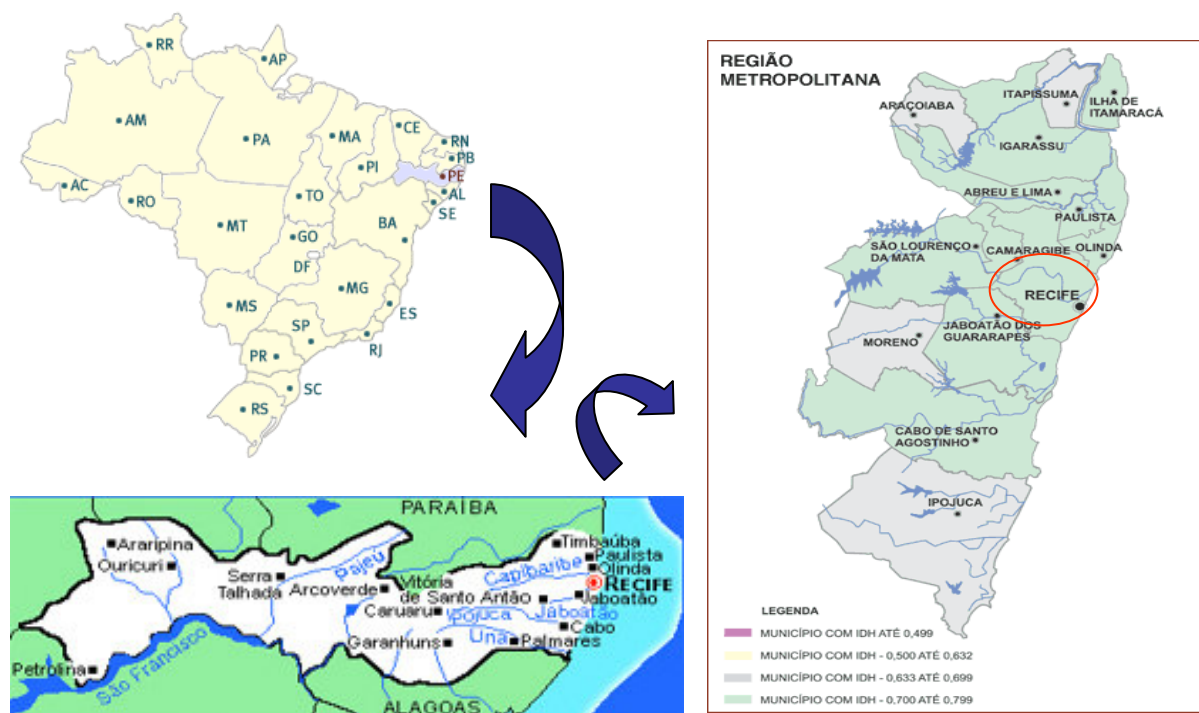


Figura 2: Localização geográfica do objeto de estudo

Fonte: Elaborado pelo pesquisador (2009) baseado na Prefeitura Municipal de Recife

Para compreender a cidade do Recife, busca-se registrar por meio da historicidade apontamentos sobre a evolução urbana e, deste modo analisar a evolução do fluxo turístico entre os anos de 1995 a 2005, conforme a proposta da pesquisa.

Recife é a capital do Estado de Pernambuco, situa-se no litoral nordestino e ocupa uma posição central, a 800 km das outras duas metrópoles regionais,

Salvador e Fortaleza, disputando com elas o espaço estratégico de influência na Região. Com uma população residente de 1.422.905 habitantes, o que corresponde a 43% da população da Região Metropolitana, com uma densidade populacional 64,78 (hab./ha) e bairros populosos, como é o caso de Boa Viagem, que possui (100.388 hab.). Como características geo-ambiental, podem-se citar o clima quente e úmido, com temperatura média: 25,2º C, altitude de 4 m e área: 219,493 km².

O núcleo primitivo urbano da Cidade nasceu com o Porto do Recife, constituído originalmente por conjuntos de estreitas ilhas e camboas, resultantes das ações de depósito trazidos pelos rios e pelas correntes marítimas e do aterro de manguezais, em diversos momentos da história. A ocupação, restrita a uma pequena povoação, era feita por marinheiros, carregadores e pescadores, morando em casas de palha na extremidade sul da península. A constituição desta Vila é registrada já em 1537 (PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, 2008).

Até a chegada dos holandeses (1630), Recife dependia de Olinda - local de moradia da aristocracia do açúcar. Os invasores preferiram se estabelecer nas terras baixas do Recife, seja porque o sítio de Olinda não favorecia aos seus interesses militares e comerciais, seja pela semelhança do sítio do Recife com as terras da Holanda. A ocupação foi sendo feita por soldados, colonos, habitantes de Olinda (incendiada pelos holandeses) e por imigrantes judeus (PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, 2008).

A intervenção holandesa (1637-1654) foi um fator decisivo para o direcionamento dos três eixos de urbanização da parte central do Recife, com a construção de fortes e redutos para impedir os ataques por terra e, também, através da intervenção planejada de Maurício de Nassau. O primeiro eixo seguiu em direção ao norte do bairro do Recife, no caminho para Olinda, onde atualmente, encontra-se a Fortaleza do Brum e a fábrica de biscoitos Pilar. O segundo eixo atravessou o rio Capibaribe e ocupou a ilha de Antônio Vaz, atuais bairros de Santo Antônio e São José. Ainda durante século XVII, construiu-se a Fortaleza das Cinco Pontas e a ligação por dique, deste forte ao "Aterro dos Afogados", atual Rua Imperial. O terceiro configurou-se nos meados do século XVIII a partir da implantação do aterro da Boa Vista, na margem esquerda do Capibaribe, contornado a Rua da Imperatriz e, na parte mais firme, o bairro da Boa Vista. Cabe ressaltar que, em paralelo aos eixos, os aterros contribuíram para ampliar a área construída das ilhas do Recife e de Antônio Vaz; dos arredores do Cabanga, da Boa Vista, dos Coelho e da Ilha do

Leite; bem como dos dois lados da bacia do Pina e nas imediações da área portuária (PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, 2008).

Deve-se ressaltar a importância das intervenções públicas, que modificaram as paisagens, nos séculos passados. Não se pode esquecer a pioneira intervenção planejada a partir do plano Pieter Post encomendada por Nassau e parcialmente executada na Ilha de Antônio Vaz (bairro de São José). Em meados do século XIX, foram as reformas do Conde da Boa Vista; no início do século XX, Sigismundo Gonçalves, no bairro do Recife. Estenderam-se estas intervenções, nas décadas de 1940-1950, com a abertura das avenidas Guararapes e Conde da Boa Vista, chegando ao prolongamento da abertura da Avenida Dantas Barreto nos bairros de São José e Santo Antônio ocorrida na década de 1970 (PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, 2008).

A cidade do Recife, mais especificamente, o bairro do Recife foi se especializando, a partir dos holandeses, como centro comercial, intermediando a circulação de mercadorias em função da presença do porto e dos judeus, comerciantes por excelência. Surgiram sobrados com o comércio localizado no térreo e a moradia nos andares superiores. Com a especialização cada vez maior do centro (setor de serviços e bancário) a população foi deixando o centro como lugar de moradia; São José que era habitado pela classe média na década de 1930-1940, passa pela deterioração das habitações, surgimento de cortiços e pensões e depois, estabelecimentos comerciais; o bairro do Recife, no início do século XX já apresentava alto grau de especialização, como local portuário e entreposto comercial. Nos outros bairros, continuou a predominância da função residencial, inclusive para a população de baixa renda - os mocambos se faziam presentes em toda cidade (PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, 2008).

A mudança de uso, de habitação para comércio e serviços, iniciada no começo do século XX no bairro do Recife, continua em meados do século em São José e Santo Antônio, se intensifica na década de 60 na Boa Vista e Santo Amaro e agora mais recentemente na Ilha do Leite (PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, 2008).

O município do Recife é uma das três maiores aglomerações urbanas da Região Nordeste. Ocupa uma posição central, a uma distância em torno de 800 km das outras metrópoles, Salvador e Fortaleza, disputando com elas o espaço estratégico de influência na Região (PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, 2008).

O Recife representa o núcleo da Região Metropolitana, mantendo uma estreita relação com o espaço desta Região, a qual se expressa na sua dinâmica interna e externa. E, ainda, sob qualquer aspecto que se queira destacar (demográfico, cultural, econômico, político-institucional, ambiental, patrimônio histórico, dentre outros), o Recife é a síntese mais significativa desse contexto. A beleza de suas praias e a importância de sua cultura.

Apresenta uma superfície territorial de 220 km² e limita-se ao norte com as cidades de Olinda e Paulista, ao sul com o município de Jaboatão dos Guararapes, a oeste com São Lourenço da Mata e Camaragibe, e a leste com o Oceano Atlântico. Segundo os dados do recenseamento de 2000, a Cidade do Recife contém uma população de 1.422.905 habitantes, correspondendo a 18% da população do Estado, e a 44% da RMR, o que lhe propicia uma densidade demográfica de 6.458 habitantes/km².

O Recife expressa na sua configuração físico-territorial as diferenças provocadas pelo quadro sócio-econômico que se consolidou ao longo de sua história. A cidade exhibe a convivência de seus habitantes: próximos territorialmente, mas separados pelas enormes diferenças sociais.

O município do Recife reconhece a existência de 66 Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS, disseminadas pelo espaço urbano. Frente à existência de perto de 490 favelas, representando 15% da área total do município e 25% da área ocupada, as ZEIS agregam cerca de 80% delas. Revelam, então, o esforço governamental de encarar o problema social.

O desenvolvimento econômico do Recife se deu a partir do setor terciário, desde quando a cidade se destacava pela sua função de intermediação comercial com Portugal, através da exportação do açúcar. Hoje, as atividades comerciais e de prestação de serviços são predominantes e responde por 95% de todo o valor da riqueza gerada. São atividades ligadas ao terciário moderno, de comércio e de serviços, em que se destacam *shoppings* e grandes supermercados, serviços médicos, de informática e de engenharia, consultoria empresarial, ensino e pesquisa, atividades ligadas ao turismo, entre outras.

Apesar do desempenho da economia formal, com uma base econômica relativamente moderna, o Recife ainda se encontra fortemente ligado à chamada economia informal. Persiste uma enorme rede de atividades vinculadas ao comércio e serviços informais que mantém ocupada significativa parcela da população,

gerando riqueza e conferindo à cidade uma especificidade. No setor informal há expressivo número de micro e pequenas empresas prestadoras de serviços que têm um papel importante para a economia da cidade, em especial como absorvedoras de mão-de-obra.

2.2 Tipo de pesquisa

Para Rejowski (1996) o processo de desenvolvimento está estritamente ligado à pesquisa e ao ensino, dessa forma, uma parte importante do processo de maturação para algumas ciências, como o caso do turismo, é o desenvolvimento de metodologias e técnicas de medida que sejam apropriadas aos tipos de problemas a serem solucionados. Coerente com esta ideia e considerando os objetivos dessa pesquisa, optou-se pela realização de pesquisa qualitativa, por meio do Estudo de Caso.

A adoção do método do Estudo de Caso é adequado quando são propostas questões de pesquisa do tipo “como” e “por que”, nas quais o pesquisador tenha baixo controle de uma situação que, por sua natureza, esteja inserida em contextos sociais (YIN, 2001).

Segundo Cezar (2006), este método possibilita a análise da evolução de um fenômeno ao longo do tempo e, para as quais a contagem de incidências, por exemplo, pode não trazer respostas. Este método exige o uso de diferentes instrumentos de coleta de dados. A primeira coleta de dados deu-se por meio de análise documental, onde buscou-se levantar dados primários e secundários na INFRAERO, Governo do Estado de Pernambuco e na Prefeitura Municipal da cidade de Recife, para a confrontação de dados existente entre 1995 e 2005. Período definido para mostrar a relação do aeroporto de Recife com a nova conjuntura do país.

2.3 Percurso da pesquisa

A pesquisa foi estruturada por meio da coleta de dados, onde foi determinada as entrevistas semi-estruturadas como define Haguette (1997, p. 86) como um “processo de interação social entre duas pessoas na qual uma delas, o entrevistador, tem por objetivo a obtenção de informações por parte do outro, o entrevistado”. Segundo Boni e Quaresma (2005) as técnicas de entrevista semi-estruturada também têm como vantagem a sua elasticidade quanto à duração, permitindo uma cobertura mais profunda sobre determinados assuntos.

Para Quivy (1992) o método de entrevista semi-estruturada é especialmente adequado para:

A análise do sentido que os atores dão às suas práticas e aos acontecimentos com os quais se vêem confrontados: os seus sistemas de valores, as suas referências normativas, as suas interpretações de situações conflituosas ou não, as leituras que fazem das suas próprias experiências, etc (QUIVY, 1992, p. 195).

Para a escolha da amostragem da entrevista semi-estruturada, preocupou-se com o aprofundamento da compreensão dos dados primários e secundários levantados. Entendeu-se que a heterogeneidade dos informantes poderia fornecer uma melhor compreensão dos dados obtidos por meio da pesquisa de dados.

Para Dencker (1998) a amostragem da pesquisa qualitativa privilegia os sujeitos sociais que detêm o conhecimento sobre o assunto em estudo; entende que o conjunto de informantes possa ser diversificado, deste modo facilita a apreensão de semelhanças e diferenças.

Desta forma, não é o tamanho da amostra que vai caracterizar a pesquisa, mas a profundidade do conteúdo das falas captadas nas entrevistas, buscando mais que o visível, a percepção dos sentimentos despertados, manifestos ou intrínsecos (SEGABIBAZZI, 2005).

Para Bauer e Gaskell (2004, p. 70) o objetivo da pesquisa qualitativa é apresentar uma amostra dos diferentes pontos de vista e,

Diferentemente da amostra do levantamento, onde a amostra probabilística pode ser aplicada na maioria dos casos, não existe um método para selecionar os entrevistados das investigações qualitativas. Aqui, devido ao fato de o número de entrevistados ser necessariamente pequeno, o pesquisador deve usar sua imaginação científica para montar a seleção dos respondentes.

Deste modo, seguindo Bauer e Gaskell (2004) descreve-se o perfil dos entrevistados com relação a profissão, função, área de atuação e local de trabalho. Sendo assim, nesta pesquisa podemos apresentar os entrevistados da seguinte maneira: entre as 6 (seis) entrevistas, 4 (quatro) foram do sexo masculino e 2 (duas) do feminino e, conforme os demais itens, pode se apresentar o seguinte quadro:

Nome	Profissão	Função	Área de atuação	Local de trabalho
Abdias Vilar	Sociólogo	Pesquisador	Sociologia Rural	Consultor
Ana Catarina	Turismóloga	Gerente Comercial	Agência de Viagens	Luck Viagens
-----	Turismóloga	Executiva de Contas	Empresa Aérea	-----
Marcos Telore	Administrador	Diretor Comercial	Órgão Governamental	EMPETUR
Nilton Souza	Administrador	Gerente Comercial	Órgão Governamental	INFRAERO
Sérgio Buarque	Economista	Pesquisador	Desenvolvimento Urbano	Consultor

Quadro 1: Fixa técnica dos entrevistados

Fonte: Elaborado pelo pesquisador (2008)

O perfil dos entrevistados segue o contexto proposto, em entrevistar 6 (seis) pessoas envolvidas com o transporte aéreo da cidade do Recife. Divididas em: 2 (dois) consumidores que fizeram uso do aeroporto por mais de 6 (seis) vezes anuais, nos últimos 13 (treze) anos, uma vez que o período estudado corresponde a 10 anos (1995 a 2005). Os entrevistados foram Abdias Vilar e Sérgio Buarque, ambos da área acadêmica, pesquisadores e professores. A seguir foi entrevistado 1 (um) representante da empresa aérea, cujo nome foi preservado para que a participação fosse efetuada. Outra entrevista realizada foi com o representante da INFRAERO – Nilton Souza, gerente comercial da empresa administradora do aeroporto do Guararapes.

Como representante do mercado interno foi entrevistada a gerente comercial – Ana Catarina (maior empresa de turismo do Estado) a Luck Viagens, representante da captação de 70% dos turistas que chegam à cidade do Recife e trabalham com todos os segmentos da área.

Cabe ressaltar que a Luck Viagens¹ é uma tradicional agência de turismo de Pernambuco, que opera desde 1960. Hoje, a Empresa presta atendimento *full-service* aos clientes, que contam com uma sólida experiência na prestação de cada serviço. Possui uma completa infraestrutura de telecomunicações, com 40 linhas telefônicas, 5 de fax e 39 terminais de computadores *on-line* com as centrais de reservas das maiores companhias do mundo, garante maior segurança e eficiência nas operações. No Aeroporto Internacional dos Guararapes - Gilberto Freyre, do Recife, o cliente da Luck Viagens conta com um *box* de serviços e uma Sala Vip, excelente ponto de apoio para embarque e desembarque, bem como emissão de bilhetes, reservas de hotéis e outros serviços. A Empresa dispõe de equipe qualificada para atendimento exclusivo de congressos e eventos e é associada a IATA (*International Air Transport Association*), ABAV (Associação Brasileira de Agência de Viagem), SINDETUR (Sindicato das Agências de Viagens) Recife *Convention Bureau*.

A última entrevista realizada foi com o representante da EMPETUR (Empresa Pernambucana de Turismo) que trabalha diretamente ligada a SETUR (Secretaria de Turismo), cujo representante foi o diretor comercial – Marcos Telore.

As entrevistas possibilitaram uma visão dos poderes que fiscalizam e administram o aeroporto da cidade do Recife, bem como dos assíduos usuários.

2.4 Método de análise da pesquisa

As entrevistas foram realizadas pelo pesquisador, e registrada por gravação, para serem analisadas e comparadas, por meio da análise de conteúdo, que segundo Bardin (2002) apontam linhas gerais para compreender o processo investigado. Na análise de conteúdo, Bardin (2002) aponta como pilares a fase da descrição ou preparação do material, a inferência ou dedução e a interpretação. Dessa forma, os principais pontos da pré-análise são: a leitura flutuante (primeiras leituras de contato - os textos), a escolha dos documentos (no caso, os relatos transcritos), a formulação das hipóteses e objetivos (relacionados com a disciplina),

¹ Informações obtidas por meio de entrevista ocorrida em 30 set. 2008.

a referenciação dos índices e elaboração dos indicadores (a frequência de aparecimento). Por isso, todas as entrevistas foram transcritas (anexo A) na íntegra e autorizadas pelos participantes (apêndice A), passado apenas por pequenas correções linguísticas, sem eliminar o caráter espontâneo das falas.

Para o tratamento dos dados a técnica da análise temática ou categorial foi utilizada e, de acordo com Bardin (2002), baseia-se em operações de desmembramento do texto em unidades, ou seja, descobrir os diferentes núcleos de sentido que constituem a comunicação, e posteriormente, realizar o reagrupamento em classes ou categorias, conforme a figura 3, a seguir:

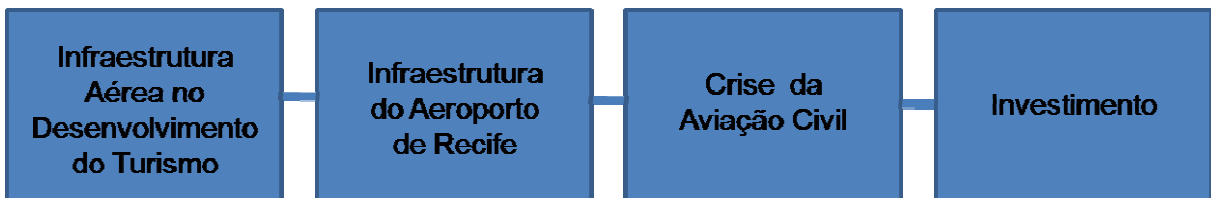


Figura 3: Categorias de análise

Fonte: Elaborado pelo pesquisador (2009)

Além disso, a análise documental também esteve presente, para facilitar o manuseio das informações, já que constitui uma técnica que visa representar o conteúdo de um documento diferente de seu formato original, agilizando consultas.

Assim, na fase seguinte da exploração do material, o período é mais duradouro, pela etapa da codificação, na qual são feitos recortes em unidades de contexto e de registro, além da fase da categorização, no qual os requisitos são a exclusão mútua, homogeneidade, pertinência, objetividade e fidelidade e produtividade.

Na última fase, do tratamento e inferência à interpretação, permite que os conteúdos recolhidos se constituam em análises reflexivas, em observações individuais e gerais das entrevistas.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 Turismo

A palavra turismo vem de *tour*, que quer dizer volta e tem seu equivalente *turn*, no inglês, do latim *tornare*. As palavras *tourism* e *tourist*, de origem inglesa, já aparecem documentadas em 1760 na Inglaterra. Porém, alguns estudiosos apresentam a possibilidade de a palavra ter origem hebreia, *tur*, que corresponde ao conceito de "viagem de descoberta, de exploração, de reconhecimento" (OLIVEIRA, 2000, p. 15).

Na visão da Organização Mundial do Turismo (OMT) e da Comissão de Estatística das Nações Unidas, o conceito de turismo refere-se às "atividades desenvolvidas por pessoas que estão viajando ou permanecendo em lugares fora do seu ambiente usual, por não mais do que um ano consecutivo, a lazer, negócio ou outros objetivos" (LAPIERRE; HAYES, 1994, *apud* PALHARES, 2002, p. 21).

Porém, o turismo é bem mais antigo do que a expressão. As primeiras viagens foram promovidas durante os jogos olímpicos de 776 a.C., na Grécia Antiga, onde tempos depois foi descoberta a propriedade de cura de suas águas medicinais.

Andrade (2000, p. 14) fala que o turismo surge do "deslocamento em busca de viveres, de aumento de território tribal ou reduto familiar, ou mesmo para saciar sua curiosidade da nova existência do horizonte conhecido".

Antes do império Romano (27 a.C. a 476 d.C.), o deslocamento não era nada fácil, pois a segurança era precária, não existiam estradas, meios de transporte ou mesmo moedas (os viajantes carregavam ouro). Os fenícios foram os primeiros a inventar a moeda e o comércio, facilitando assim o deslocamento dos viajantes, tornando as viagens mais fáceis e seguras.

Como antecedentes do turismo, Oliveira (2000) cita os romanos, durante o Grande Império, quando houve a construção de muitas estradas que promoveram deslocamentos mais seguros e intensos. As viagens tinham o intuito de lazer, de comércio e de conquista de novas regiões. Pode-se dizer que os romanos foram os primeiros a viajar por prazer com suas caravanas circenses e espetáculos de lutas

nas arenas, constituindo em grandes atrações de entretenimento e recreação. Nas estradas existiam hospedarias e *spas* com águas medicinais.

A fé deu uma grande contribuição para o crescimento do turismo e para o aumento do deslocamento de pessoas. Entre os séculos II e III, houve intensa peregrinação a Jerusalém, em razão da construção da igreja do Santo Sepulcro. Com a queda do império romano no ano de 476, as viagens de prazer acabaram, as estradas foram destruídas, o comércio declinou e a segurança era precária por causa dos bárbaros. A motivação das viagens caiu drasticamente.

Porém, as peregrinações de religiosos para Roma e Jerusalém e dos maometanos à Meca, tornaram-se as novas motivações de deslocamento no século VI.

O interesse religioso continuou sendo a mola propulsora das longas viagens durante a idade média. A Espanha, que tinha como principal destino a cidade de Santiago de Compostela, foi muito visitada no ano de 813, pois era lá onde se encontrava o túmulo de São Tiago Maior. Naquela mesma época, os turcos impediram a visita ao Santo Sepulcro. Com isso, a peregrinação a Santiago, tornou-se de extrema importância. Lá foram criados os primeiros serviços de atendimento ao viajante, além da irmandade dos trocadores de moedas. Os trocadores de moedas que, segundo Oliveira (2000), foram os primeiros cambistas.

Em 1140, o peregrino francês *Aymeris Picaud*, escreveu cinco volumes com a história do apóstolo Santiago e um roteiro de viagem, que orientava sobre como chegar a Santiago a partir da França. Esse material é considerado o primeiro guia turístico impresso.

A mobilização para recuperar o Santo Sepulcro em Jerusalém, reiniciou os deslocamentos de viajantes, peregrinos e soldados em todo território europeu, e fez com que as pousadas que não cobravam, passassem a ser extremamente lucrativas com a cobrança das pernoites.

Um dos viajantes mais importantes do século XIII foi Marco Polo, grande comerciante veneziano, que viajou várias vezes à Ásia e ficou por muito tempo na China, onde teve vários cargos políticos. Ao voltar à Europa, ele trouxe uma série de informações sobre a Ásia e em 1295, publicou um livro em francês chamado *Le livre de Marco Polo*.

Com a tomada de Constantinopla (atual Istambul) pelos turcos, os europeus tiveram que encontrar outro caminho para ir ao Oriente. Naquele momento, começou

um outro tipo de viagem: a transoceânica, que utilizava barcos como principal meio de transporte. Os portugueses e espanhóis saíram na frente como os mais experientes e deram início as viagens de grande duração. Na época, as viagens tinham tom de educação, conhecimento, aprendizagem, entre outros. Os ricos e estudiosos da época viajavam muito à procura disso. Os primeiros guias de turismo eram tutores responsáveis pelos alunos, que viajavam com o colégio, no intuito de aprender. O tutor tinha que falar a língua local e saber dos costumes para ensinar com maior facilidade aos seus alunos.

Os meios de transporte no século XVII progrediram. Houve a invenção da “Belina” e da “diligência”. Contudo, esses serviços eram precários, esporádicos, rudimentares e lentos, pois como afirma Oliveira (2000) andavam apenas a quatro milhas por hora. Existiam linhas regulares de Frankfurt a Paris e de Londres a Oxford. Nessas viagens, começou a ser cobrado o pedágio, a primeira vez foi na Inglaterra em 1663.

Lúcio (*apud* PALHARES 1999, p. 22) comenta sobre os jovens ingleses do século XVII e do século XVIII:

Observavam as ruínas romanas, estudavam as artes do renascimento, as formas de governo; procuravam os lugares e as paisagens de Virgílio; contemplavam paisagens antevistas nos quadros de pintores Salvados Rosa, Lorrain e Poussin; e, como um prêmio de fim de curso, usufruíam de sol e da sensualidade da vida italiana, fugindo dos cinzentos invernos da ilha de Albion.

No século XIX, o turismo entrou em uma nova etapa: “O turismo romântico” (OLIVEIRA, 2000, p. 22). As pessoas começaram a apreciar a natureza. Dessa forma, os Alpes assim como as montanhas não eram vistos apenas como obstáculos a serem ultrapassados, mas como uma forma de divertimento. As pessoas passaram a sentir a necessidade de recuperar as forças perdidas durante o trabalho e também desejavam um período de descanso.

É também nesse século que se inicia a era da ferrovia. Foi em 1830 entre Liverpool-Manchester, na Inglaterra, quando houve mais atenção aos passageiros do que as cargas. Isso impulsionou o turismo, com a rapidez das viagens e com o conforto oferecido pelos trens. O trem, assim como os navios, tornou-se fator determinante no desenvolvimento do turismo. Com a Revolução Industrial, houve uma melhoria nos salários, facilitando assim o crescimento das viagens de descanso e lazer. Também foi nesse período, que as primeiras agências de viagens foram

abertas. Além da rapidez, segurança e conforto que os novos meios de transporte traziam, muitos diziam, como Antoine Valery (apud OLIVEIRA 2000, p. 23), em seu guia de 1845, que:

Os navios a vapor são com certeza muito práticos, confortáveis, mas esse tipo de navegação é triste e pouco poético: a fumaça, o barulho da chaminé, um restaurante, um tipo de gabinete literário é como um pedaço de Paris flutuando no meio do oceano – o navio não combinava com as lembranças mitológicas do mar Tirreno, e a negra fumaça do carvão deve esconder as nereidas no fundo das águas.

No começo do século XX, o turismo já estava muito organizado. Após a 1ª guerra mundial, o automóvel foi o meio de transporte terrestre mais popular, viajando a longas distâncias com segurança e rapidez. Com a II Guerra Mundial, o turismo deu uma parada brusca. Mas quando a guerra acabou, surgiu a aviação comercial dando uma nova roupagem ao turismo internacional e nacional. Os aviões surgiram para competir diretamente com os navios, pois o tempo de viagem era menor e o custo mais barato. As companhias aéreas comerciais, em 1945 criam a *International Air of Transport Association (IATA)* (OLIVEIRA, 2000. p. 24).

No período de 1960 e 1970 as operadoras e agências de viagens começaram a utilizar as novas técnicas de marketing e administração. Nessas datas já existiam inúmeras empresas de aviação, trem, ônibus e navio, além de grandes redes hoteleiras e agências de viagens em todo o mundo. Com isso, a concorrência ajudou à baixa dos preços e facilidade de viajar.

A lucratividade do turismo é imensa em alguns lugares do mundo, o que demonstra a sua importância para economia na atualidade. Segundo Page (2001, p.15), “a indústria internacional do turismo empregou 112 milhões de pessoas no mundo todo e gera mais de 2,5 trilhões de dólares, em valores de 1989”. Isso mostra a importância que o turismo tinha em 1989 e tem muito mais hoje.

De acordo com Davidson (2002, p. 23) o “transporte é um dos três componentes fundamentais do turismo. Os outros dois são: produto turístico (a oferta) e o mercado turístico (a demanda ou os turistas em si)”. Isso quer dizer que o turismo está extremamente conectado com o transporte e em alguns casos os transportes são experiências de turismo, como é o caso dos cruzeiros marítimos ou dos vagões de trens panorâmicos. Conclui-se então que o grande desenvolvimento do turismo vem em decorrência do desenvolvimento do transporte.

O turismo, apontado como a atividade mais importante do setor de serviços do novo milênio, necessita apresentar-se como agente transformador de uma sociedade ou região. Os destinos turísticos, tanto os novos como os já consolidados, terão de ser equipados, administrados e protegidos em suas características naturais e sócio-culturais, a fim de que se ofereça um produto original e representativo da região.

O leque de ofertas para todos os tipos de opções e necessidades afins está sendo ampliado e consolidado, exigindo uma administração efetiva e o envolvimento dos atores sociais que são a comunidade receptora, a iniciativa privada, o governo e, mesmo, os turistas.

O mercado que se apresenta em crescimento, motivado pela globalização, torna-se altamente competitivo e faz com que as pessoas percebam o turismo como oportunidade para o seu desenvolvimento econômico e social. Assim, os recursos turísticos devem ser preparados de forma ordenada, adotando medidas de planejamento e gestão que valorizem estes recursos e tenham como finalidade promover o desenvolvimento competitivo da atividade.

Para melhor compreensão da expansão do turismo, faz-se necessário abordar as definições e conceitos aplicados. Inicialmente, Lage e Milone (2000) apresentam um conceito restrito que define o turismo sob o aspecto da distância geográfica:

Turismo, no passado, era apresentado por muitos especialistas como as viagens para regiões distantes de mais de 50 milhas dos locais de residência dos turistas; ou, ainda, que exigissem a permanência dos viajantes por mais de 24 horas no lugar visitado; além do mais, importava que os turistas não viessem exercer, nesta localidade, uma ocupação remunerada (LAGE; MILONE, 2000, p. 26).

O turismo, de forma ampla, é assumido como a ciência, a arte e a atividade de atrair, transportar e alojar visitantes, a fim de satisfazer suas necessidades e seus desejos (MCINTOSH, GUPTA, 1990).

Na visão apresentada por Mathieson e Wall (1990) turismo pode ser definido como o movimento temporário de pessoas para locais de destino distintos de seus lugares de trabalho e de morada; incluindo também as atividades exercidas durante a permanência desses viajantes nos locais de destino e as facilidades para promover suas necessidades.

Atualmente, qualquer dessas definições seria muito limitada para a atividade do turismo, visto que é, sem dúvida alguma, uma atividade sócio-econômica, pois gera a produção de bens e serviços para o homem visando à satisfação de diversas necessidades básicas e secundárias.

3.2 Transporte

Segundo Torre (2002, p. 1), o transporte é “concebido como uma máquina, uma carruagem, uma embarcação ou liteira, que servem para transportar pessoas ou objetos de uma parte para outra”.

O intuito do transporte é dar mais rapidez ao deslocamento de pessoas ou objetos, já que a natureza não preparou o homem para se mover tão velozmente como certos animais. Entretanto, o cérebro e a imaginação humana nos dão capacidade de criar o que o corpo não consegue fazer só e, por isso, foram inventados diferentes meios de transporte ao longo da história.

O transporte terrestre foi um dos primeiros meios de locomoção. Por exemplo, diz Andrade (2000): a montaria em animais, o uso das diligências, carruagens e outros. Esses tipos de transporte eram muito utilizados para percorrer pequenas e médias distâncias.

Os meios de transporte surgiram como resposta à necessidade humana de poupar forças físicas (ANDRADE, 2000). As primitivas populações concentraram-se em regiões próximas às margens de rios ou mesmo do mar. Grandes façanhas foram feitas para o desenvolvimento das navegações, desde o uso de pedaços de madeiras até construções de grandes navios.

Após a descoberta de que o homem podia flutuar, houve um grande avanço. O vento ou as correntes eram utilizados para dar velocidade e os canais serviam como estradas. O navio foi um dos meios de transporte mais utilizados para longas distâncias e ainda hoje é, embora tenha um grande concorrente: a aviação. Segundo Torre (2002, p. 181), “o barco é um veículo flutuante construído de madeira, ferro ou outro material, impulsionado e dirigido por diversos meios; serve para transportar pela água, pessoas e coisas”.

Em seguida veio o transporte ferroviário. No Brasil, a ideia de trilhos surgiu no século XVI, com os mineiros que achavam difícil carregar vagões pelo chão, diz Torre (2002). No século seguinte, foi inventado o trem a vapor e descoberta a sua importância para o transporte de passageiros e de carga. No século XVIII, as rodas de ferro foram usadas pela primeira vez.

A primeira viagem com fins turísticos foi organizada por Thomas Cook, na Inglaterra. Nessa viagem, foi utilizado o trem como meio de transporte, o que mostra a importância desse meio de transporte para o desenvolvimento do turismo, como afirma Palhares (2002).

Contudo, o meio de locomoção que mais revolucionou o turismo e o transporte em si, foi o da aviação, conforme será detalhado no capítulo posterior.

Ramaker (*apud* TORRE, 2002), no seu livro *Tourism et transports*, defende seis fatores de medição do transporte:

- **Comodidade:** A comodidade é muito mais um conforto que o consumidor vai ter na hora que estiver utilizando o serviço de transporte, muitas vezes levada em consideração na hora da compra do serviço.
- **Agilidade (de movimento):** A agilidade no movimento do meio de transporte na percepção do turista é muito avaliada por ele, que tem uma gama imensa para a escolha final, de acordo com sua preferência de deslocamento.
- **Alcance:** O alcance varia de forma considerável de um meio para o outro. Isso será um fator importante, dependendo de onde o turista quer chegar.
- **Preço:** O preço é de suma importância para o consumidor, mas existem paradigmas que podem atrapalhar o transporte. Como por exemplo, muitos pensam que o avião é mais barato do que o navio e isso muitas vezes não é verdade.
- **Rapidez:** Este também pode ser um grande elemento na tomada de decisões para a escolha de um determinado meio de transporte, pois os turistas muitas vezes querem gastar o menor tempo possível ao se deslocar de um lugar a outro.
- **Segurança:** Estudos sobre o viajante comprovam que o fator segurança pesa mais do que qualquer outra coisa em sua decisão final.

3.3 Transporte aéreo

O sonho de voar vem de tempos atrás, com vários ícones que tentaram e influenciaram a história e o rumo da aviação no mundo, estes foram Ícaro, Leonardo da Vinci entre outros. Porém o Leonardo dizia que o homem poderia voar semelhante a um pássaro, mas sua teoria foi derrubada em 1680 onde Giovanni Borelli comprova cientificamente que o homem não pode voar semelhante a um pássaro como pensava o Da Vinci.

A sociedade experimentou a primeira experiência em voar com os balões, que flutuam com ar quente originado de uma fonte de calor (chama) dando o empuxo para o balão subir. O primeiro voo tripulado foi feito pelos irmãos Montgolfier na França, em 1783, como cita Palhares (2003).

O marco inicial para a história da aviação moderna veio com um cientista britânico Sir. George Cayley nascido ainda no século XVIII, e que teve uma grande participação no sucesso de Santos Dumont e os irmãos Whigth no início do século XX.

Palhares (2003, p. 100) fala que em 1816, Sir George Cayley (1773 – 1857) escreveu: “Um oceano capaz de ser navegado ininterruptamente, que começa na porta de qualquer homem, de maneira alguma pode ser desprezado como fonte de prazer e de vantagens para a humanidade”.

Sir. Cayley é considerado por muitos, um dos maiores gênios da história da aviação, comenta Palhares (2003). Ele foi o primeiro a formular os preceitos básicos de voo, conseguindo isolar o conceito de forças de sustentação, empuxo e arrasto aerodinâmico. Contudo, apenas no final do século XIX é que se pôde encontrar os pioneiros da aviação, com suas experiências a respeito dos denominados Aeródinos “mais pesados que o ar”. Tendo sido o brasileiro Santos Dumont, o primeiro a concretizar essa ideia, em 23 de outubro de 1906, com o seu modelo “14-Bis”, em Paris.

Aviação “é o conjunto de atividades ligadas à ciência e à arte do voo de aparelhos que se mantêm no ar por seus próprios meios de sustentação”. (ENCICLOPÉDIA BARSÁ, 1993, p. 344)

Ainda no mesmo volume da referida referência bibliográfica, a definição de aviação civil “inclui todas as atividades aeronáuticas afora as de caráter militar, [...],

o serviço de transporte aéreo oferecido ao público por companhias ou particulares, incluindo voos de turismo, voos em aviões privados para fins comerciais e outros, principalmente de caráter científico” (ENCICLOPÉDIA BARSA, 1993, p. 344).

Durante a primeira metade do século XX, a tecnologia na aviação avançou de maneira muito rápida, principalmente por influência da aviação militar, que durante a I Guerra Mundial teve considerado impulso pela necessidade da utilização do avião como arma de grande porte. Contudo, foi nas décadas de 20 e 30 que esse impulso tecnológico se consolidou, tendo feito com que países da Europa e os Estados Unidos travassem uma briga para ver quem conseguiria manter um voo de Paris a Nova Iorque sem escalas. Esse feito realizado em 1927, por Charles Lindberg, em 33 horas e 30 minutos, no monoplano “*Spirit of Saint Louis*” (MONTEJANO, 2005, p.182). Com o aperfeiçoamento dessa tecnologia, outros objetivos foram traçados até que o homem deu a primeira volta ao mundo em 8 (oito) dias e 16 (dezesesseis) horas, em 1931. Ainda no mesmo século, esse número que foi reduzido para 3 (três) dias e 19 (dezenove) horas.

A partir de 1930, o avião tornou-se outra vez instrumento de destruição. Tendo sido utilizados novos modelos em alguns conflitos como o da Manchúria, Etiópia, Espanha, China e Finlândia. A utilização desses novos modelos foi considerada como preparativo para a II Guerra Mundial.

Foi durante a II Guerra Mundial que surgiram os equipamentos de radar ou “sistemas eletrônicos de radar” (ENCICLOPÉDIA BARSA, 1993). Foi também nessa época que os alemães começaram a utilizar os foguetes como arma aérea e, somados aos radares, antiaéreas.

Após a II Guerra Mundial, passou-se a vislumbrar a aviação como meio de transporte principalmente de passageiros, quando modelos mais velozes e capazes de transportar até 400 pessoas surgiram. Dominando nesse segmento, a Boeing, empresa norte-americana que já na década de 70 lançou a linha Boeing 747, que encontrou sua maior versão em 1989, no Boeing 747-400, com capacidade para transportar até 600 passageiros.

Com a capacidade de transporte atingindo um nível satisfatório, passou-se a objetivar maiores distâncias em menores intervalos de tempo. Assim, surgiram os aviões chamados super-sônicos, que atingiam até 2 (duas) vezes a velocidade do som. Contudo, a baixa autonomia e o alto custo por causa do consumo destas

aeronaves, fizeram com que suas linhas fossem desativadas (ENCICLOPÉDIA BARSÁ, 1993, p. 344).

O Brasil e seu território de proporções continentais fizeram com que algumas áreas chegassem a conhecer primeiro o avião ao próprio automóvel. Tendo início a aviação civil brasileira em 02 de Outubro de 1911, através do *Edmond Plauchut*, que foi mecânico de Santos Dumont em Paris.

3.3.1 Aviação comercial

A aviação veio com o decorrer dos tempos, demonstrar, a serviço da humanidade, que é o transporte mais rápido, eficiente e seguro em relação aos demais. Na corrida pela conquista do ar, os franceses lideravam o mundo no desenvolvimento e na construção de aeroplanos, os alemães tornavam-se conhecedores profundos de técnicas de construção e operação de dirigíveis, comenta Palhares (2003).

A Alemanha foi o primeiro país a ter uma empresa de transporte aéreo chamada de *Deutsche Luftschiffahrts A. G.*, operou nos anos de 1910 e 1914 com uma frota de quatro dirigíveis, os voos não eram regulares, porém levaram mais de 34 mil passageiros entre as cidades alemãs, as suas operações foram interrompidas devido o início da Primeira Guerra Mundial, no ano de 1914.

A Primeira Guerra Mundial (1914 -1918) viu nascer uma nova geração de aeronaves possibilitando assim uma nova visão para a aviação comercial. Ao final da guerra, sabia-se muito sobre aviação, aliada ainda pela grande mão-de-obra qualificada e disponível no mercado, renovando assim as atenções para a utilização do avião como meio de transporte, rápido e seguro, agregando todo um valor de *glamour* ao transporte (PALHARES, 2003).

Com esta visão, a Alemanha inicia o empreendedorismo em voos comerciais com a utilização de aeroplanos. O pioneirismo foi uma das características forte da empresa, chamada *Deutscher Luft Reederei*. Sua linha ligava as cidades de Berlim – Weimar com um biplanos DFW de dois lugares e AEG de cinco lugares. Assim, esta linha é considerada a primeira linha de serviço regular comercial de transporte aéreo de passageiros do mundo (MONDEY, 1973).

O primeiro serviço regular de transporte aéreo internacional foi inaugurado em 25 de agosto de 1919 pela empresa inglesa *Air Transport & Travel*, ligando Londres a Paris.

Apesar de vários países já terem suas empresas aéreas e várias linhas comerciais estabelecidas, eram necessários alguns anos, e, principalmente, sucessos em travessias experimentais, para que o mundo realmente confirmasse o potencial da aviação comercial. Quatro conquistas aéreas podem ser creditadas como os impulsores da aviação comercial como diz Palhares (2003, p. 104):

1) A travessia do Atlântico Sul, entre Lisboa e o Rio de Janeiro com escalas na África e na própria costa brasileira, feita pelo capitão de fragata Sacadura Cabral e o contra almirante Gago Coutinho para comemorar o centenário da independência do Brasil em 1922.

2) O voo exploratório tríplice, feito pelo o inglês Alan Cobham em 1925 e 1926, com a intenção de estabelecer rotas aéreas a partir da Inglaterra para Índia, África do Sul e Austrália.

3) Em maio de 1927 Charles Lindbergh, cruzou pela primeira vez o oceano Atlântico sem fazer escalas, o voo foi de Nova York até Paris.

4) A travessia do oceano Pacífico realizada por Charles Kingsford Smith e sua tripulação de três aviadores, decolaram de São Francisco no dia 31 de maio de 1928 com destino a Brisbane, na Austrália, a localidade foi alcançada 10 dias depois, com escalas em varias cidades.

3.3.2 Aerovias²

Por se tratar de uma área sem demarcação física, o espaço aéreo necessita de organização para os pilotos e controladores poderem trafegar de forma ordenada. Desta forma, ele é padronizado e dividido em aerovias, áreas terminais, e diferentes classes.

O espaço aéreo sob jurisdição do Brasil divide-se em:

² Informações retiradas do site <http://www.vatsim.com.br>. Acessado em 01/09/2008.

a) **Espaço Aéreo Inferior** – que tem como limite inferior o solo ou a água e limite superior o nível de vôo 245 inclusive (FL 245 – *flight level* – que corresponde a 24.500 pés) e;

b) **Espaço Aéreo Superior** – que tem como limite inferior o FL 245 (exclusive) e limite superior ilimitado.

Os limites laterais dos mesmos estão especificados nas cartas de rota (ERC – *Enroute Chart*). O espaço aéreo é dividido dessa maneira para possibilitar regras que se adaptem às diferentes performances das aeronaves, fazendo com que o tráfego aéreo seja mais bem organizado.

Para fins de prestação de serviços, o espaço aéreo está designado em:

→ Espaços Aéreos Controlados - Zona de Tráfego de Aeródromo (ATZ): Espaço aéreo estabelecido em torno de um aeródromo, para proteção do tráfego de aeródromo (figura. 1). A ATZ envolve o circuito de tráfego e as áreas de manobras de um aeródromo. Visa estabelecer um espaço controlado para tráfego de aeródromo em condições visuais, segundo as regras VFR. Possui configuração variável (geralmente com limite lateral entre 2NM e 5NM de raio) e limite inferior o solo ou água. São representadas nas Cartas de Aproximação Visual (VAC – Visual Approach Chart).

O órgão de controle responsável por esta área é a TWR (Torre de Controle).

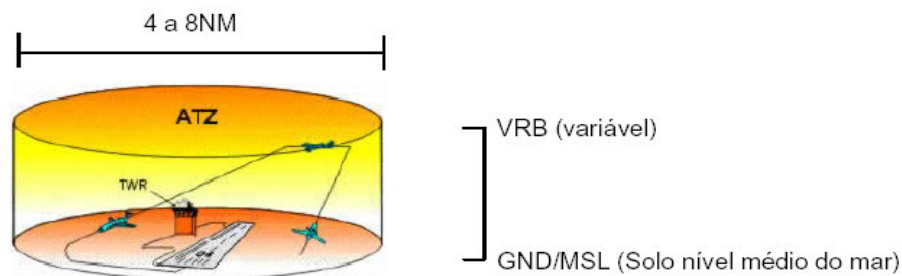


Figura 4: Zona de tráfego de aeródromo
Fonte: VATSIM (2008)

→ Zona de Controle (CTR): Espaço aéreo envolvendo um ou mais aeródromos próximos e capaz de conter as trajetórias dos procedimentos de aproximação e saída por instrumentos (figura. 2). A CTR possui configuração variável (geralmente com limite lateral entre 8NM e 15NM de raio) e limite inferior o solo ou água. São representadas nas ERC e nas Cartas de Área (ARC – Area Chart).

O órgão de controle responsável por esta área é o APP (Controle de Aproximação).

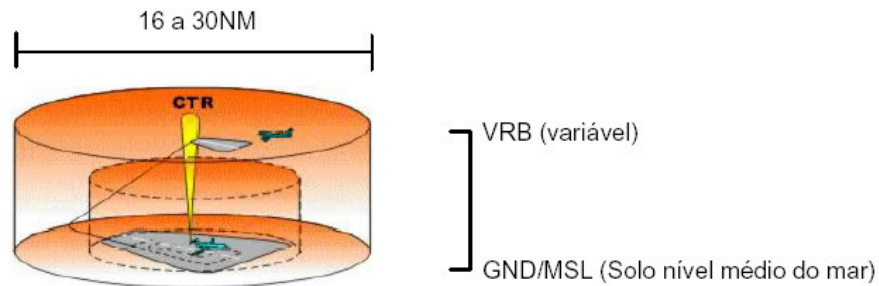


Figura 5: Zona de controle
Fonte: VATSIM (2008)

→ Área de Controle Terminal (TMA): Área de controle situada na confluência de rotas ATS (aerovias) e envolve os procedimentos de chegada e saída de um ou mais aeródromos. Contém uma ou mais CTR e estabelece um espaço aéreo controlado adicional para as aproximações e saídas de um ou mais aeródromos (figura. 3). As TMA também têm configuração variável (geralmente com limite lateral entre 40NM e 50NM de raio) e constam nas ARC. No Brasil, grande parte das TMAs tem o limite superior no nível de vôo 145 e algumas, como Rio de Janeiro e São Paulo (exceto o tubulão) no nível de vôo 195. O órgão de controle responsável por esta área é o APP. (Controle de Aproximação).

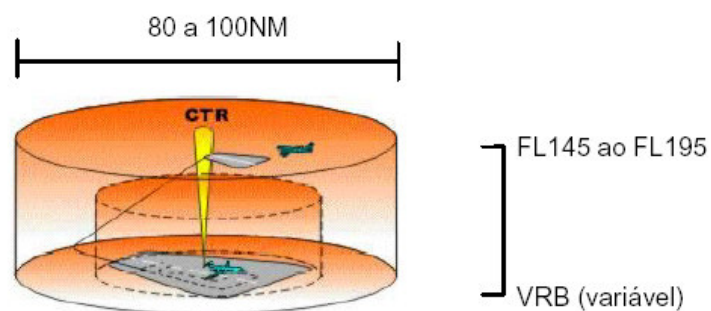


Figura 6: Área de controle do terminal
Fonte: VATSIM (2008)

→ Área de Controle (CTA): Compreende as aerovias inferiores, as áreas de controle terminal e outras partes do espaço aéreo inferior, assim definidas como áreas de controle. São representadas nas ERC. O órgão de controle responsável por esta área é o ACC (Centro de Controle de Área). As aerovias (AWY) são, portanto, áreas

controladas dispostas em corredor e providas ou não de auxílios à navegação aérea nas mesmas.

As aerovias inferiores possuem as seguintes características quando balizadas por auxílios à navegação em solo:

- Limite vertical inferior: 500ft abaixo do nível mínimo constante da ERC;
- Limite superior: FL 245 (inclusive);
- Limite lateral: 16NM estreitando-se a partir de 54NM antes de um auxílio-rádio à navegação e atingindo sobre este a largura de 8 NM. (Obs.: quando a distância entre os auxílios é menor que 54NM, a largura da aerovia é de 11NM em toda sua extensão).

→ Área Superior de Controle (UTA): Compreende as aerovias superiores e outras partes do espaço aéreo superior, assim definidas como áreas superiores de controle. São representadas nas Cartas de Rota (ERC). O órgão de controle responsável por esta área é o ACC (Centro de Controle de Área). As aerovias inferiores possuem as seguintes características quando balizadas por auxílios à navegação em solo:

- Limite vertical inferior: FL 245 (exclusive);
- Limite superior: ilimitado (UNL);
- Limite lateral: 43NM estreitando-se a partir de 216NM antes do bloqueio do auxílio até a largura de 21,5NM (Obs.: caso a distância entre equipamentos seja inferior a 108NM, a largura será constante e de 21,5NM).

3.4 Liberdade de voar

A liberdade de voar começou a ser discutida no fim da primeira década do século XX, quando importantes determinações de ordem não econômicas foram estabelecidas. Na convenção de Paris, em 1919, foram determinados a soberania de cada país e seus respectivos espaços aéreos. Sendo assim, uma aeronave poder sobrevoar o território de outra nação teria que estabelecer um acordo com o país em questão. Foram introduzidos 43 artigos referentes a aspectos técnicos, operacionais e organizacionais da aviação aérea civil como diz Palhares (2002).

No final da década de 20, na Convenção de Varsóvia, foram determinadas as responsabilidades das companhias aéreas em relação aos consumidores, como: responsabilidade sobre as bagagens e pagamento de multas no caso de perda destas, além da padronização dos documentos aéreos (PALHARES, 2002).

Ainda destas duas convenções, outro marco na história da aviação pode ser destacado: a criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA), que foi o embrião para o surgimento, 25 anos depois, da *International Civil Aviation Organization* (ICAO).

Apesar de ter sido a mais importante da década, a convenção de Varsóvia, em 1929, não foi a única da década. Outras duas ocorreram, deixando bastante claro o interesse de todo o planeta pela questão da aviação civil internacional. Uma delas foi a Íbero-americana de Navegação Aérea, em Madrid, 1926. E a outra, Convenção de Havana em 1928, que tratou sobre os direitos comerciais aéreos.

Antes do término da Segunda Guerra mundial, em 1944, vários países de todo o mundo se encontraram para a maior convenção da aviação civil internacional, desta vez em Chicago, nos EUA.

Algumas razões motivaram os EUA a fazerem essa convocação, conforme Santos:

- O acelerado crescimento da indústria aeronáutica por causa da II Guerra, principalmente no que tangia à tecnologia recém desenvolvida e em desenvolvimento, tais como o advento do radar, dos motores a jato, das cabines pressurizadas de grande porte, etc;
- Os EUA estavam em situação extremamente privilegiada, tanto econômica quanto material e moralmente (Europa, Norte da África e Sudeste Asiático envolvidos diretamente no conflito e, em algumas regiões, quase que totalmente destruídos);
- Uma vez terminada a Guerra, haveria uma iminente sobra de aeronaves, pilotos, aeródromos e infra-estrutura espalhados pelo mundo;
- Os EUA e outros países haviam descoberto que a aviação não era apenas um símbolo de prestígio e poderio militar, era também um vital instrumento para o desenvolvimento econômico doméstico e de comércio exterior.

De acordo com essas motivações, pode ser destacado como principal resultado alcançado em Chicago a vitória, mais uma vez, do pensamento britânico a respeito da soberania do espaço aéreo, derrotando a proposta norte americana de

um ou mais acordos multilaterais ao estilo “céus abertos”. Além disso, a findada criação da ICAO, com sede em Montreal, no Canadá. E também a definição de uma ampla gama de normas e recomendações de ordem técnica para disciplinar e padronizar as atividades aéreas internacionais. Por fim, abriu-se espaço para uma reformulação e o conseqüente renascimento da *International Air Trnaspport Association* – IATA.

Em decorrência dessa convenção, 54 países assinaram seu tratado na íntegra, entre eles o Brasil, que passou a integrar o 1º Grupo de Conselho da ICAO, no ano de sua fundação em 1947.

A Convenção de Chicago de 1944, marco legal da aviação civil internacional, destacou a soberania dos Estados e o princípio da reciprocidade, estabelecendo a necessidade dos acordos bilaterais como condição jurídica para a exploração dos serviços aéreos internacionais.

Nos acordos bilaterais, quatro são os princípios que são levados em consideração para o estabelecimento do serviço segundo Silva (2004):

1º - a igualdade de oportunidades para as empresas concessionárias dos serviços aéreos;

2º - a relação de “pool” entre as empresas concessionárias de modo a evitar que uma proporção injusta de tráfico seja desviada de qualquer das empresas indicadas;

3º - as capacidades de transporte oferecidas pelas empresas dos países deverão ter em vista a procura do tráfego pelo público;

4º - o direito de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfego internacional com destino proveniente de terceiros países deverá ser exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo, de modo que a capacidade seja adaptada à demanda de tráfico entre o país de origem e os países de destino; considerando a demanda de tráfico existente nas regiões atravessadas, respeitados os interesses dos serviços locais e regionais.

As liberdades aéreas passíveis de serem negociadas nos acordos aéreos são conforme o mesmo autor:

a) primeira liberdade - refere-se ao poder de voar pelo território de um Estado sem o direito de pousar;

b) segunda liberdade - é o direito de poder pousar no território de outro estado sem propósitos comerciais, como por exemplo, para fins de abastecimento;

c) terceira liberdade – o direito de transportar passageiros, correio e carga do Estado de origem ao outro Estado signatário;

d) quarta liberdade – o direito de transportar passageiros, correio e carga de qualquer Estado signatário a partir do próprio Estado;

e) quinta liberdade - o direito de dar continuidade a um vôo, seguindo para um terceiro Estado, num serviço de transporte remunerado;

f) sexta liberdade – o direito de conciliar as terceiras e quartas liberdade fazendo ponte com um terceiro Estado, no país de origem;

g) sétima liberdade – o direito de transportar para um outro Estado, sem ter sair do estado de origem;

h) oitava liberdade “cabotagem consecutiva” – o direito de transportar entre dois pontos interno de um Estado, num vôo proveniente do estado de origem;

i) nona liberdade – o direito de transportar entre dois pontos internos de um Estado, de forma independente (sem provir do país de origem da empresa).

O direito de nona liberdade é, também, denominado de cabotagem “autônoma”. Apesar do elenco das 9 liberdades enumeradas, os acordos aéreos tradicionais, geralmente, se limitam as 4 primeiras liberdades e, quando muito, a 5ª e a 6ª liberdades. Os acordos bilaterais de *céus abertos*, também, estão limitados a estas liberdades, contudo as regras de concorrência são mais flexíveis.

Apesar de ter sido considerada uma boa proposta para toda a aviação civil internacional, muitos países europeus não a aceitaram, pois estavam sofrendo ainda os efeitos da guerra e consideravam suas empresas muito abaladas para tal concorrência. Portanto, duas grandes restrições pós-Chicago ficaram estabelecidas: com relação aos acordos bilaterais e à restrição ao controle e ao capital estrangeiro conforme Moura (1994).

Porém, com o desenvolvimento da relação entre as nações, conforme afirmam Paolillo e Rejowski (2002), após a convenção de Chicago surgiram ainda mais 3 (três) liberdades do ar, que asseguravam direitos e estabeleciam critérios para a exploração do transporte aéreo em países distintos dos de origem das companhias aéreas em questão. Essas normas eram determinadas para o transporte de passageiros, cargas e correio em rotas que os ligam ou não são associadas a estes. Também foi contemplado nessas liberdades, o direito de

cabotagem, que assegura “o direito de transportarem passageiros dentro de um país por uma companhia aérea de outro país, em uma rota com origem e destino no país de origem da companhia” (CINTRA apud PAOLILLO, REJOWISKI, 2002).

4 INFLUÊNCIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO NO DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO EM RECIFE NO PERÍODO DE 1995 A 2005

A partir do cruzamento do referencial teórico e da coleta de dados via entrevistas semi-estruturadas, as quais foram realizadas entre os meses de setembro e outubro de 2008, pode-se interpretar os dados que efetivaram a resposta às perguntas de pesquisa, quanto ao desenvolvimento do transporte aéreo em Recife no período compreendido entre 1995 a 2005.

A infraestrutura de transporte esta composta por quatro áreas: aéreo, rodoviário, fluvial e ferroviário, sendo o objeto dessa pesquisa o transporte aéreo no Município do Recife.

Para realizar a análise dos dados coletados em entrevista, fez-se necessário traçar o perfil do turista que visita o Estado de Pernambuco e a cidade do Recife. Para tal, utilizou-se os dados brutos coletados pela EMPETUR e SETUR, órgãos responsáveis pelo turismo no Estado, sendo estes analisados e posteriormente relacionado com as entrevistas obtidas com representante de usuários, agência de viagem, empresa aérea e, órgãos governamentais.

4.1 Análise da evolução do fluxo de turistas em Recife entre 1995 e 2005

Para identificar se ocorreu evolução do fluxo de turistas em Recife, buscou-se a base de dados brutos da EMPETUR e SETUR entre os anos de 1999 e 2006 e pesquisas entre os anos de 1995 a 1998, complementando assim os anos de estudo do trabalho. Constatou-se qual é o público que visita o Estado, bem como o perfil deste visitante, possibilitando assim definir as políticas de turismo adotadas pelo estado de Pernambuco.

O gráfico 1 ilustra a tendência do estado nos últimos anos para o turismo de negócios, mantendo desde de 1995 um crescimento superior a 30%, em relação a motivação da visita. Esta motivação foi seguida por 25% de visitas a parentes e amigo, e 22% de turista chegando ao Estado para passear. As demais motivações

se dividiram em viagens para congresso e/ou convenções, saúde, religiosidade, intercâmbios e demais fatores não identificados pela pesquisa realizada.

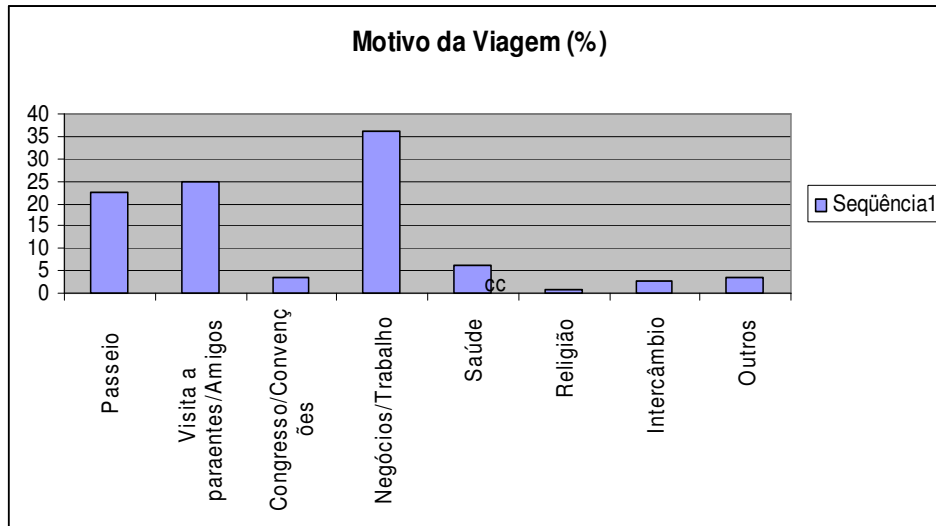


Gráfico 1: Motivo da Viagem

Fonte: Dados da pesquisa (2008), com base na pesquisa do turismo receptivo Recife 1999 – 2006 e dados extras entre 1995 e 1998 da EMPETUR e SETUR.

A motivação principal as viagens para o estado, foi citada pelo respondente Abdias Vilar, usuários de transporte aéreo “[...] temos um turismo de negócio de arranque, mas poderíamos ter uma forma bem estruturada, que ligasse as praias à cultura nordestina ou a cultura nordestina às praias.” Fica intrínseco neste discurso que apesar do turismo de negócio estar aumentando gradativamente em Pernambuco, esta potencialidade não é bem aproveitada, uma vez que a falta de infraestrutura, item que será discutido posteriormente, acaba sendo fator limitante para que esta segmentação traga mais rendimento financeiro ao Estado.

A respondente Ana Catarina, representando a agência Luck Viagens, enfatiza em seu discurso que o estado por muito tempo apenas evidencio o turismo de negócio, deixando de agregar valor a ele, o que corrobora com a percepção do entrevistado acima citado. Para Ana, o turismo de negócio deveria estar aliado ao lazer, o que pode ser comprovado por sua fala: “[...] É claro que há essa vocação para o turismo de negócios e de eventos, mas ele pode vir atrelado ao turismo de lazer. A pessoa pode vir para o congresso e pode trazer a família. Aqui em Pernambuco, com o início do desenvolvimento de Suape, a gente tem enfoque que volta a ser reafirmado, é o cartão que temos para o turismo de negócio. Então cada vez mais a movimentação financeira trazida pelas empresas, é um acentuador da

nossa vocação para negócios. Isso claro que é bom, mas a gente tem sempre que aproveitar esse pessoal que está aqui a negócios e incentivar o turismo de lazer, fazer com que eles tragam a família”.

Apostando em aliar a segmentação do turismo de negócio, com a prática do lazer, Ana cita que “[...] tem investimentos vindo para cá como o de um grupo (que não posso citar) que está investindo em Guadalupe que vai incrementar bastante o turismo de lazer e gerar um fluxo muito grande de turistas para Pernambuco nos próximos anos”, mas também enfatiza que apesar do crescimento do turismo na região de Guadalupe, muitos obstáculos tem que ser vencido, e o principal é em relação a mão de obra, que necessita ser qualificada para atender o turista.

O turista que chega ao Estado à passeio, vem atraído pelas belezas naturais, uma vez que em Pernambuco estão as mais famosas praias do Brasil, fato comprovado na pesquisa por mais de 65% dos respondentes, seguido por 12% que são atraídos pelo patrimônio histórico cultural, conforme ilustra o gráfico 2, a seguir:

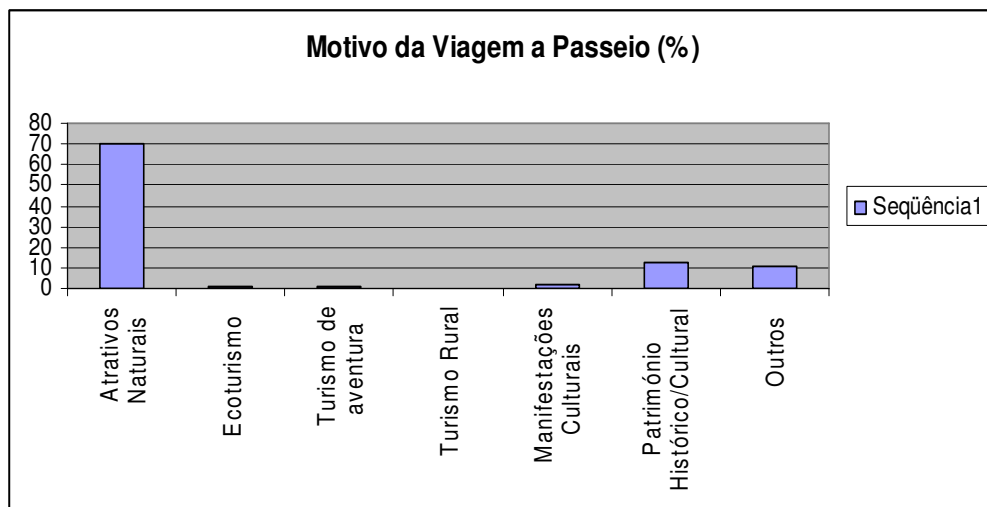


Gráfico 2: Motivo da Viagem a passeio

Fonte: Dados da pesquisa (2008), com base na pesquisa do turismo receptivo Recife 1999 – 2006 e dados extras entre 1995 e 1998 da EMPETUR e SETUR.

Estas motivações de viagem também são destacada no discurso do representante da EMPETUR Marcos Telore, que cita as belezas naturais das praias do Estado, enfatizando que Recife é o portal de entrada para turistas que desejam “[...] praia, sol, querem curtir, querem descansar, ver as praias mais bonitas do país e a gente entende também que a cultura é uma consequência, tem aquelas pessoas que vêm buscando cultura [...]”. Os usuários Abdias e Sérgio corroboram com esta mesma percepção, citam respectivamente que “[...] o estados tem praias belíssimas e sol o ano

todo com isso captando turistas de todo Brasil e do mundo, criando assim uma porta de entrada a cidade do Recife". "[...] a sua beleza natural atrai um número muito grande de turistas".

Dos visitantes de Recife cerca de 34% estão na faixa etária de 36 a 50 anos, idade média que compõem o grupo de turismo de negócio na região, seguida por 29% de visitantes na faixa etária de 26 a 35 anos. Dados que podem auxiliar na análise de outros fatores, como em relação ao número de viagens organizadas pelas agências de viagens que não ultrapassou 20% no ano de 2008, deixando evidente a informalidade nas organizações das viagens.

Em relação a motivação do turista para visitar Recife, o percentual é de 40% de turistas que chegaram ao Estado por meio de indicação de amigos e parentes, seguidos do conhecimento prévio do local, agência de viagem e mídia, o que demonstrando a extensão dos comentários positivos de visitante "o boca a boca".

Entre os meios de hospedagem, o mais utilizado em 49% é a casa de amigos, seguida pela ocupação de 38% da rede hoteleira, apart-hotel e Flats, pousadas, albergues sendo que os 12% restantes costumam ficar em casas e apartamentos alugados. Quanto à intenção de retorno, 92% dos turistas respondem na pesquisa que pretendem voltar ao Recife, o que afirma o de satisfação.

Os turistas em sua maioria são do mercado interno, com média anual de 88%, sendo que a região Sudeste é o maior mercado emissor. E os 22% de turistas internacionais, são originários da Europa, especialmente, Portugal e Espanha. Deste modo, o meio de transporte mais utilizado para chegar ao Estado é o avião tendo no último ano 58% dos passageiros desembarcados no Aeroporto Internacional do Recife, seguido pelo ônibus em 32% e automóveis cerca de 8%, e 2% chegam ao Estado por outros meios, dados que podem ser visualizados no gráfico 3.

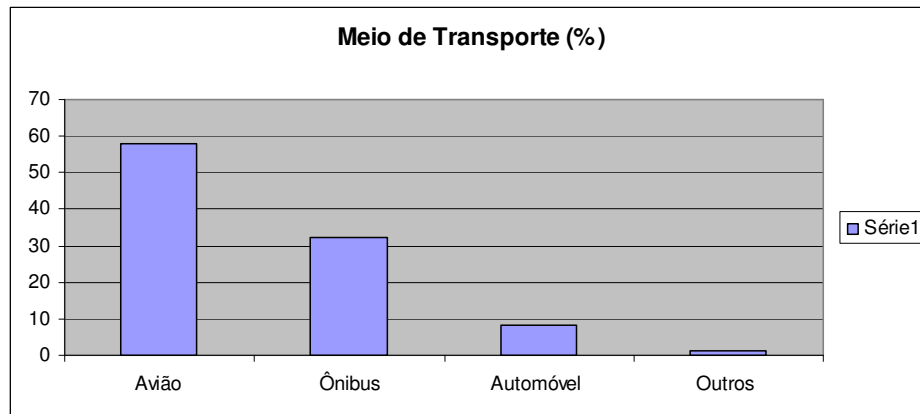


Gráfico 3: Meios de transporte utilizado para chegar ao Estado

Fonte: Dados da pesquisa (2008), com base na pesquisa do turismo receptivo Recife 1999 – 2006 e dados extras entre 1995 e 1998 da EMPETUR e SETUR

Nilton Souza, representante da INFRAERO reforçar os dados apontados na pesquisa sobre o meio de transporte utilizado para chegar ao Estado, quando cita que “[...] Recife tem a melhor infraestrutura aérea do Nordeste, é uma das melhores do Brasil, isso se dá pelo avião ser o meio de transporte utilizado para chegada ao Estado [...]”.

Expressão esta, reforçada pela representante da empresas aéreas, que salienta “[...] os números fornecidos pelas pesquisas, mostram que Recife se tornou um hub da aviação na Região Nordeste, com um número incrível de voos e de passageiros [...]”.

Há um equilíbrio na renda média mensal do turista que entra na cidade não variando mais de 10% da diferença entre as faixa salariais que vai de 1 a mais de 20 salários-mínimos. Sendo o gasto médio do turista na cidade em torno de R\$103,24 no último ano, valor que sofre variação entre brasileiros e estrangeiros.

4.2 Análise do aeroporto internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre

O Aeroporto Internacional Guararapes está situado ao sul do Recife e atende a movimentações de passageiros domésticos e internacionais. Sua construção antecede a II Guerra Mundial, quando foi melhorada a estrutura da Base Aérea do Recife e conseqüentemente do próprio aeroporto. O nome oficial foi dado em 2 de julho de 1948, o Decreto 25.170-A, transformou o Aeroporto de Recife, localizado no Campo de Ibura, em Aeroporto Guararapes (INFRAERO, 2008a).

Com o passar dos anos e o desenvolvimento da aviação comercial, o aeroporto passou por reformas para atender à demanda, ocupando rapidamente seus 394 ha de área e forçando a transferência do terminal de passageiros para o bairro da Imbiribeira, em 18 de janeiro de 1958, mais próximo da faixa litorânea onde se encontra até hoje (INFRAERO, 2008a).

As primeiras reformas foram realizadas em 1981 e 1982, pois sua localização geográfica, em meio às rotas do Atlântico-Sul, impôs a característica adicional de aeroporto internacional, pois dispõe de excelentes condições de operação, fechando raramente. O nome é uma alusão ao fato histórico da Batalha dos Guararapes, ocorrida no período colonial brasileiro, sobre os morros de mesmo nome, situados em toda sua lateral oeste.

Entre as características de aeroporto internacional, está a operação de 24 horas por dia, servir como ponto de pouso para abastecimento de aeronaves e descanso de tripulação, com destinos variados.

Uma segunda reforma e modernização, projetada em quatro fases, iniciou-se em 1990. A primeira deu prioridade à ampliação das salas de embarque internacional e doméstica e à construção de uma sala vip. Num segundo momento, todo o saguão público foi reformado e climatizado.

As obras de ampliação também contemplaram as áreas de desembarque, com a construção de novas esteiras de recolhimento de bagagens, instalações para a Polícia Federal e Alfândega. Novos banheiros foram colocados à disposição dos usuários, assim como um novo acesso vertical para o centro comercial, no primeiro andar do terminal de passageiros, onde se construiu um elevador do tipo panorâmico com capacidade para 33 pessoas e vista para a Praça Salgado Filho, bem em frente ao aeroporto.



Figura 7: Vista aérea do aeroporto internacional de Recife
 Fonte: INFRAERO (2008b)

Além das melhorias internas, a INFRAERO ampliou toda a infraestrutura da área industrial, como a construção de redes de água de esgoto, central elétrica, de telefonia e uma nova estação de tratamento de águas residuais.

Na cidade esta composta por com novo Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre opera desde julho de 2004 em 52 mil metros quadrados de área. O Guararapes teve sua capacidade ampliada de 1,5 milhão de passageiros para 5 milhões de passageiros por ano. Agora são 64 balcões de *check in*, quando o antigo terminal possuía 24. Mesmo com toda a ampliação, comentada pelos entrevistados a falta de espaço para um futuro próximo, como diz a Ana Catarina da Luck Viagens, “[...] *as posições dos check-in das companhias aéreas, a longo prazo, elas vão ser pequenas, vão estar limitando o nosso crescimento. Porque o aeroporto do Recife ele é magnífico, super bonito, mas vai precisar ser ampliado, com toda certeza, então deve haver um projeto de ampliação do aeroporto a longo prazo, para podermos estar ampliando a oferta de voos aqui para Pernambuco*”. A entrevistada também enfatiza que novas companhias aéreas estão se instalando em Recife, o que irá acarretar em falta de espaço para as posições de *ckeck in*.

Existem reformas programadas e sendo efetuadas no aeroporto, mas não em questão de ampliação de saguão público, justifica Nilton Souza, “[...] *existem reformas acontecendo no nosso aeroporto com respeito a plataforma de desembarque e embarque, já a respeito de salas de embarque e posições de ckeck in existe um projeto para*

a reforma do aeroporto antigo, ampliando sua capacidade para 7 milhões e 500 mil passageiros. Esta reforma esta prevista para inicio no ano de 2010”.

A área destinada a compras e lazer também está totalmente reformulada, dentro do conceito de aeroshopping, que transforma o aeroporto num centro de negócios, conforto, produtos e serviços de qualidade. Os espaços comerciais serão ocupados em etapas e ao final totalizarão 142 lojas. Marcos Telore, representando a Empresa de Turismo de Pernambuco – EMPETUR comenta na entrevista a importância de se ter uma área destinada não só ao passageiro, mas também aos acompanhantes, e enfatiza a importância do aeroporto em alguns trechos do seu discurso *“Toda cidade grande tem que ter um aeroporto, [...]. Isso é fundamental para o crescimento do Estado, no sentido econômico, industrial, turístico principalmente, que é nossa área de atuação. [...] estrutura como o aeroporto do Recife, que é hoje um dos melhores aeroportos do Brasil. [...] que é o melhor aeroporto, é o mais bonito, operacional, melhor equipado. [...] Você percebe que até para os passageiros que chegam de viagem ou para viajar, podem passar no aeroporto um tempo agradável, pois é climatizado, confortável, com boas lojas para compras, inclusive já possui a tarja que a Infraero está criado agora, de aeroshopping. [...] o aeroporto está muito agradável, a chegada no aeroporto hoje já está bem melhor. [...] o aeroporto do Recife hoje possui uma infraestrutura muito boa para receber os turistas [...].*

O edifício-garagem está concluído desde dezembro de 2002. São três pavimentos com capacidade para 2080 veículos, quatro vezes mais que as 500 vagas existentes anteriormente. No quarto pavimento do prédio funciona um espaço para eventos e exposições. Houve comentários sobre a falta de adequação sobre o edifício garagem pelo consumidor como fala Abdias Vilar: *“[...] no aeroporto do Recife, uma coisa terrível é o estacionamento para carros, completamente, quer dizer, eu não sei se foi um defeito de estrutura de engenharia ou se é má organização, má administração, hoje estão tentando solucionar isso de maneira improvisada. Quando você vai estacionar, se você não tiver cuidado, termina batendo na parede porque a curva não permite o deslocamento do carro de uma maneira segura e você se perde porque a sinalização é péssima, então nisso há problemas graves de estrutura e há problemas funcionais que caminham mais para o lado da administração, do cuidado no aeroporto. E outros são de infraestrutura que também requer uma administração eficiente, mas que as soluções são de maior porte”.*

Em resposta a isso Nilton Souza, da INFRAERO, comenta, *“[...] Se fez o estudo, que indicou que a quantidade pequena de carros utilitários ficariam embaixo, no piso*

térreo. Então ficando no térreo você teria os carros menores pra subir até as outras rampas. Só que o brasileiro, ele não procura olhar e atender o que você tem de sinalização. Hoje você entra no edifício garagem você vê: veículo utilitário preferencialmente piso térreo. Porque é a parte maior que você tem pra atender com conforto.”

O novo Aeroporto dos Guararapes também se transformou em um espaço destinado à arte pernambucana. Francisco Brennand compõe o acervo do terminal com um mural e três estátuas. João Câmara, José Cláudio, Gil Vicente e Pedro Frederico expõem painéis, e este espaço cultural é comentado pelos consumidores. Abdias Vilar comenta que: “[...] *ele ganhou uma conotação mais ligada à cultura, se você for olhar. Ele está estruturado com obras de Brennand, de João Câmara, entende? Até a própria concepção dele parece ser uma concepção de integração à cultura nordestina*”. Outro entrevistado, Sergio Buarque, recorda: “[...] *o painel de João Câmara, as obras de Brennand estão lá [...]. O artista Abelardo da Hora, exhibe uma estátua de sociólogo Gilberto Freyre, que dá nome ao Aeroporto.*

Desde 2000, Recife possui a maior pista de pouso e decolagem do Nordeste, com 3.305 metros. Sua extensão permite a operação de grandes aviões, como o Boeing 747-400, que comporta cerca de 290 passageiros e 62 toneladas de carga, com autonomia de voo que abrange toda a América do Sul, Central, África, além de partes da Europa, Estados Unidos e Canadá.

O pátio de aeronaves também foi ampliado e o número de posições de estacionamento de aviões passou de 14 para 26. Sob o pátio foi construído um queroduto, dutos subterrâneos que conduzem combustível para os aviões. Esta é u\ a forma mais segura de abastecimento, pois evita o trânsito de caminhões-tanque no local.

O fluxo de passageiro nos últimos três anos houve um aumento de quase 2 milhões, justificando assim o investimento de sua reforma.

Tabela 1: Fluxo do aeroporto do Recife-PE: aeronaves

Ano	Quantidade
1995	48.054
1996	49.006
1997	48.940
1998	57.024
1999	65.512
2000	64.158
2001	68.664
2002	65.782
2003	56.604
2004	56.551
2005	54.843
2006	57.812
2007	59.781

Fonte: INFRAERO (2008b)

Tabela 2: Fluxo do aeroporto do Recife-PE: carga aérea

Ano	Quantidade
1995	52.601.868
1996	53.636.992
1997	45.965.408
1998	50.622.251
1999	50.835.772
2000	42.665.281
2001	43.906.897
2002	51.330.596
2003	46.909.929
2004	49.479.223
2005	56.764.639
2006	59.259.755
2007	55.096.769

Fonte: INFRAERO (2008b)

Tabela 3: Fluxo do aeroporto do Recife-PE: passageiro

Ano	Quantidade
1995	1.933.674
1996	1.818.209
1997	1.969.864
1998	2.527.263
1999	2.476.814
2000	2.473.315
2001	2.816.558
2002	2.978.219
2003	2.733.424
2004	3.173.672
2005	3.604.652
2006	3.953.845
2007	4.188.081

Fonte: INFRAERO (2008b)

Nilton Souza da INFRAERO relata que: “a capacidade do aeroporto será logo absolvida, já que o projeto inicial dava a capacidade de 5 milhões de passageiros até 2017 e em 2010 já iremos atingir este patamar”. E continua afirmando que “[...] está se vendo que com o crescimento da aviação, Recife está subindo. Em termos mesmo até de crescimento. Bem, então, esses 5 milhões pra você ter uma ideia em 2004, nós estamos em 2008, o ano passado, 2007, fechamos com 4 milhões 188 mil passageiros, quase 4 milhões e 200 mil. Então este ano, de 2008, nós devemos fechar com aproximadamente 4 milhões e 600 mil passageiros, até 2017 você vai estourar os 5 milhões né? Bem, pra isso a empresa também não parou, dentro de uma visão de futuro, já tem uma expansão que é o aeroporto antigo pra se ampliar em mais 2 milhões e 500 mil passageiros”.

As reformas são constantes e continuas na administração da INFRAERO para o aeroporto do Recife, que tem como objetivo final ter a capacidade de receber 10 milhões de passageiros com a construção de mais 2 asas até 2020.

4.3 Evolução do transporte aéreo relacionada com a transformação do aeroporto e a satisfação dos clientes

Com todos os dados apresentados no referencial teórico e nas análises anteriores pode-se notar o crescimento da aviação comercial brasileira e a infraestrutura que envolve o todo.

Houve investimentos de grande porte em toda infraestrutura aérea nos últimos anos pela INFRAERO. A satisfação do cliente perante as melhorias da mesma foram avaliadas pela INFRAERO e órgãos responsáveis pelo turismo no estado – SETUR e EMPETUR³.

O Aeroporto Internacional do Recife obteve pontuação acima da média nacional em todos os aspectos avaliados. Observado o índice de qualidade o Aeroporto do Recife ocupa o 5º lugar entre os demais aeroportos da rede, com 8,7, bem acima da média nacional de 7,9. Outro aspecto relevante é que a avaliação geral do aeroporto ficou também em 8,7, com o aeroporto dividindo o primeiro lugar com Maceió, quando a média nacional foi 7,9. Os dois dados apontam um bom nível de satisfação dos usuários, porém vale observar que se tratam de aeroportos com infraestrutura nova, o que pode ter interferido no resultado. Vale destacar a falta de alguns dados comparativos, pois a pesquisa anterior não registrou o mesmo tipo de informação.

Os itens onde o aeroporto obteve as menores notas foram:

- **Solução de reclamações**, com 7,4 – ainda assim acima da média nacional e da nota obtida em 2004, que foi 7,2. Sinaliza que os esforços de treinamento das equipes em atendimento ao cliente estão dando resultado, porém ainda é necessário disseminar a visão de **foco na solução do cliente** – mantê-lo informado em cada etapa do processo, orientar sobre documentações necessárias, evitando idas e vindas, perda de tempo, ao receber uma solicitação que não é de sua área ter a preocupação de encaminhar adequadamente ao setor (evitar o “esse assunto não é comigo”). Este aspecto certamente foi influenciado pela chamada crise aérea, disparada em 2006 pela quebra da Varig, pela queda do voo Gol 1907 e

³ Análise de pesquisas fornecidas pela Infraero, SETUR e EMPETUR.

agravada em julho de 2007 pela queda do TAM 3054. A pesquisa foi aplicada em plena crise da BRA, outro fator que também interferiu.

- **Filas para entrada na sala de embarque**, com 7,9 – bem abaixo da nota obtida em 2004, 8,4. Porém medidas adotadas no período pós-pesquisa devem refletir na satisfação dos clientes a ser detectada na próxima consulta. Em dezembro, foi implementada uma alteração no *lay-out* do embarque internacional que solucionou o problema das extensas filas no saguão: os passageiros passam agora primeiro pela inspeção (raio X) antes de terem o passaporte checado pela polícia federal. Esta também passou a disponibilizar mais agentes por plantão, o que reduziu o tempo de atendimento e conseqüentemente a espera dos passageiros na fila. Outro aspecto que pode ter interferido também nesta nota mais baixa foram as medidas de segurança para os Jogos Pan-Americanos, que exigiam a conferência do documento de cada passageiro ao acessar o embarque, levando à formação de filas no embarque doméstico. No aniversário da data de 11 de setembro as mesmas medidas de segurança também foram adotadas.

- **Serviço Médico/Emergência**, com 8,0 – abaixo de 2004, com 8,4. Acima da média nacional, com 7,2. Abaixo da expectativa do usuário (9,2). Dado a ser avaliado com cuidado, pois pode se dever ao desconhecimento do público sobre a função do PPS (Posto de Primeiros Socorros ou Posto Médico). Nas situações de emergência ocorridas nos últimos anos no terminal de passageiros: tentativa de suicídio, pousos de emergência, entre outras, as equipes prestaram serviço impecável.

Na ordem de importância para os usuários o serviço médico ficou em primeiro lugar, seguido da conservação e limpeza do aeroporto, a restituição das bagagens, facilidade de circulação e filas para entrada no embarque.

Pontos fortes do Aeroporto:

- **Conservação e limpeza** - 2º lugar entre os demais aeroportos, com 9,1. Grande melhoria em relação a 2004, com 8,1. Acima da média nacional, 8,4 e da nota aceitável (9,0).

- **Confiabilidade de Informações** – SIV – 8,4, pontuação mais alta em relação aos demais aeroportos. Praticamente empatado com o resultado de 2004 com 8,5. Embora sejam bons resultados, na busca da excelência podem-se avaliar melhorias, pois a nota aceitável indicada pelos passageiros foi de 9,2. Trata-se de

área onde foram implementadas mudanças em 2007, atribuindo de forma mais correta a responsabilidade às Companhias Aéreas.

- **Sistema sonoro** - 1º lugar também com 8,6. Além de estar acima da média, corresponde à nota aceitável da pesquisa e representa grande melhoria em relação à pesquisa de 2004, onde obteve 7,8. Porém é um resultado esperado, pois a primeira pesquisa foi realizada no período de transição do terminal antigo para o novo, que incorporou novas tecnologias, que estavam ainda em fase experimental no fim de 2004.

- **Achados e Perdidos** – 2º lugar entre os demais aeroportos, com 8,6. Acima da nota aceitável (8,1) e acima da média nacional (7,8). Ações como a criação do e-mail da área para comunicação com o cliente, o empenho na localização dos proprietários dos objetos, o bom atendimento realizado, a transparência (com divulgação mensal dos índices, embasando as ações de divulgação na imprensa, com pautas e notas sugeridas) têm ajudado a manter em torno dos 50% a devolução dos bens. Para maior divulgação do serviço (cuja localização não facilita o acesso do público) estão sendo produzidos *banners* para colocação nos três pisos do terminal de passageiros, divulgando as formas de contato com a área para os dois públicos, o que perde e o que acha os objetos.

- **Cordialidade dos funcionários** - 2º lugar entre os demais aeroportos, com 8,6. Corresponde ao resultado de 2004 e está acima da média nacional (8,3), embora não atinja a nota aceitável (9,1). É um item que vem sendo trabalhado constantemente em treinamentos, voltados principalmente para quem lida diretamente com o público. Porém, independente da área de atuação, os novos funcionários são alertados pela MCRF (Gerência de Marketing e Comunicação Social), no curso introdutório, para a importância de todos no atendimento ao cliente. É um aspecto que merece ser constantemente reforçado em treinamentos (adicionando dinâmicas e conteúdos sobre atendimento em encontros voltados para aspectos técnicos, por exemplo, otimizando o tempo dos colaboradores), pois quanto mais as áreas trabalharem se enxergando como “clientes” internos, com foco no resultado para o cliente final, mais se caminha para a excelência. Aqui vale lembrar que o passageiro enxerga o todo, o atendimento no *check in*, lojas e outros serviços do terminal de passageiros, não apenas o que se refere especificamente à INFRAERO. Vale interagir com os concessionários e identificar oportunidades de ações conjuntas de conscientização.

Outros aspectos de atendimento:

- **Restituição de bagagens** – 8,3. Melhor que 2004 (8,1). Acima da média nacional (7,7). Abaixo da expectativa do usuário (8,8).
- **Acesso a aeronave** – 8,7. Melhoria em relação a 2004 (7,7). Acima da média nacional também, 7,6 e muito próxima da expectativa do usuário (nota aceitável 8,8).
- **Sanitários – limpeza e quantidade** – 8,3 melhoria também em relação a 2004 (7,7). Acima da média nacional (8,0), porém não alcança a expectativa do usuário (8,8). O resultado poderia ser bem mais negativo, em face das dificuldades de operação dos banheiros a vácuo pelo mau uso dos frequentadores que atiram objetos e causam transtornos a toda a rede. Porém o resultado da pesquisa sinaliza que os esforços empreendidos pela área de manutenção, operações e contratada da limpeza conseguiram manter os níveis de conforto registrados na pesquisa. Foi alterada a rotina de trabalho dos profissionais da limpeza, de forma a ter sempre profissionais supervisionando as condições de higiene dos banheiros.
- **Balcão de Informações** – 8,6. Melhora também em relação a 2004 (8,3). Acima da média nacional (8,2), porém abaixo da expectativa (9,0). Sinal de que os treinamentos realizados refletiram em resultado. A próxima ação de terceirização de todos os profissionais do balcão deve refletir num melhor resultado na próxima pesquisa, pois o modelo atual misto (estagiários da ouvidoria + terceirizados) levava a uma constante renovação dos estagiários ao término do contrato, o que reflete numa oscilação no atendimento prestado enquanto os novos profissionais ainda estão se adaptando ao serviço.
- **Facilidade de circulação** – 8,9. Melhor que em 2004 (7,7). Acima da média nacional (8,3) e muito próximo da expectativa do usuário (9,0).
- **Serviço de estacionamento** – 8,1. Melhor que 2004 (7,6). Acima da média nacional (7,4). Abaixo da expectativa do usuário (8,4). Foram adotadas medidas de mudança do fluxo interno no estacionamento e aprimoramento da sinalização no final de 2007, que devem refletir no próximo resultado. A administração do estacionamento também mudou (no período da pesquisa estava sendo realizada por funcionários da INFRAERO de diversas áreas em regime de mutirão – agora é uma empresa terceirizada, especializada no serviço e com maior contingente de funcionários para prestar o atendimento).

- **Sinalização** – 8,4. Melhor que 2004 (8,1). Acima da média nacional (7,9). Abaixo da nota aceitável (8,9).
- **Salas Embarque conforto** – 8,0. Melhor que 2004 (7,6). Acima da média nacional (7,4). Abaixo da expectativa (8,4). Melhoria implementada foi o conserto das cadeiras de repouso (do papai) e disponibilização de maior quantitativo (total de 32 cadeiras).
- **Salas de desembarque** – 8,2. Melhor que 2004 (7,4). Maior que média nacional (7,4). Abaixo da expectativa (8,8).
- **Segurança Raio X** – 8,5. Muito próximo de 2004 (8,4). Acima da média nacional (8,0). Abaixo da expectativa (9,1). No período pós-pesquisa foram disponibilizados mais 2 aparelhos de raio X, passando de 4 para 6 equipamentos. Foram realizados também treinamentos do SGSO (Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional) e outros.

Se referindo a satisfação quanto ao funcionamento do aeroporto de Recife, o usuário Abdial Vilar comenta que a infraestrutura do aeroporto “[...] Melhorou, mas precisa melhorar o atendimento principalmente. Sérgio Buarque, que também é usuário diz em relação as melhorias que: “*Eu viajo há mais de trinta anos com frequência, e acho que houve um salto de qualidade muito grande com a inauguração do novo aeroporto. Por várias razões. Primeiro a comodidade de circulação, a comodidade nas salas de embarque, a comodidade dos finger que permite você se poupar de chuva, vento, etc. Eu acho que teve uma melhora substancial. O próprio atendimento nos balcões, associado com os avanços tecnológicos que tem pouco a ver talvez com a infraestrutura do aeroporto diretamente e mais com as companhias. O check-in se tornou mais rápido*”.

Um dos componentes que deve ser levado em consideração na melhora do *check-in*, é o fato das companhias aéreas, possibilitarem operações pela internet, componente mais externo ao aeroporto, mas que criou uma ferramenta de diálogo com as companhias. A pessoa poder fazer o *check-in* pela internet, comprar passagem pela internet. Os entrevistados apontam que houve uma melhora significativa, nos últimos anos, que possibilitou o avanço tecnológico dos aeroportos.

4.4 Origem e evolução da crise aérea brasileira

O processo de globalização facilitou o crescimento econômico, estabeleceu uma economia de mercado com a maioria dos países emergentes e liberou fronteiras nacionais, fez com que o turismo de negócios aumentasse gradativamente (BENI, 2003). E com esses fatores, vieram o avanço tecnológico nos transportes e nas comunicações, que possibilitaram o aumento de viagens. As tarifas ficaram mais baratas, acessíveis a um número de público maior, conseqüentemente novas destinações cresceram e outras se consolidaram.

Ao perguntar para os respondentes quais foram as causas da crise aérea, temos dois parâmetros de repostas, uma dos usuários e outra dos envolvidos na gestão de aeroportos. Abdias Vilar (usuários) diz que *"[...] para quem é usuário, sentia que os aviões estavam constantemente em atraso. Mas quando a crise estourou é que a gente parou para analisar, estudar e ouvir. Claro que houve sensacionalismo da imprensa, explorando mais a questão, mas ao que me parece houve um problema sério que é da infraestrutura, tanto em relação ao comprimento e à segurança das pistas como também da remuneração e investimento nos controladores de vôo [...]*. Outro fator apontado por Abdial é quanto a INFRAERO ser militarizada, que na sua opinião tem um regime muito rígido que impede aos controladores de voo façam reivindicações de melhorias nas condições de trabalho, conforme aponta seu discurso: *"[...] Os militares tem outra lógica, outra forma de organização, e uma das formas que mais prejuízo, causa tanto a eles como para a sociedade é a de não informar, tudo se torna motivo de segurança, o segredo é entre eles e para eles. Ora na medida, em que se revela, que os controladores de vôo eram em número insuficiente, não tinham o treinamento e a capacitação necessária, muitos não falavam nem inglês suficiente para entender as instruções que são universalmente em inglês, torna-se de conhecimento público um grave problema. Os militares entendem que qualquer queixa, qualquer movimento contra eles, é um desrespeito à disciplina [...]"*. Abdial aponta soluções para esse problema que citou, que seria a retiradas da INFRAERO dos militares, investir na profissionalização dos controladores de vôo e nas melhorias de infraestrutura da aviação.

No discurso dos usuários outra causa da crise aérea, diz respeito a econômica das empresas aéreas (falência), uma vez que no Brasil, nos anos 1980 a 2000, tinha poucas companhias aéreas que dominavam o mercado, as quais entraram em crise e não foram vendidas por questões políticas, e acarretaram

imenso prejuízo aos cofres públicos faltando habilidade e agilidade do governo para reverter a situação.

Na percepção de Sérgio Buarque, a crise ocorreu porque foi deixado de se investir na infraestrutura de base, “[...] principalmente na parte de serviços de monitoramento das aeronaves e isso levou a ter um estrangulamento pesado, [...] faltou investimento para dar conta da acelerada expansão da demanda [...] a falta de um investimento na logística, atrás do balcão, e a outra que houve foi um acelerado crescimento da demanda de transporte aéreo”. Outro fator apontado foi o aumento de usuários “[...] A população começou a viajar muito, por diversas razões, dentre as quais facilidade de crédito, renda [...]”.

Um possível terceiro fator apontado nos discursos foi o problema de gestão das empresas aéreas e a falência da Varig, aparentemente por um problema de gestão, pelo fato de ser uma fundação e não empresa, com regras de eficiência mais rigorosas levou a problemas de gerenciamento muito grande, teve um problema cambial. A maior parte dessas empresas vivia pendurada em *leasing*, em dólar e a mudança cambial que teve, houve uma desvalorização cambial muito grande e a dívida em real multiplicou rapidamente, sendo na realidade a soma de diversos fatores que levaram a crise no setor.

No ponto de vista da representante da agência de viagem, a crise ocorreu em função de um período de readequação de mercado. Ana Catarina afirma que “*Existe a mudança da gestão. De uma gestão mais absolutista para uma gestão mais democrática e durante muito tempo as companhias aéreas situavam bem seus funcionários, ou davam regalias tanto aos funcionários quanto aos próprios passageiros. Gastavam muito, então chega uma hora que a empresa não aguenta, e tem que mudar*”. A entrevista salienta que o fechamento de empresas como a Vasp, Transbrasil, a venda da Varig, ocorreu devido ao alto custo de seus serviços, conforme exemplifica “[...] ofereciam um serviço de bordo fantástico, champagne, caviar, enfim, tudo do bom e do melhor, era uma empresa que gastava demais, os diretores gastavam demais, todo mundo gastava muito. Então foi má administração realmente, comodismo.”

Referente ao caos ocorrido na aviação civil, Ana Catarina cita a falta de investimento do governo em novos equipamentos, enfatiza que o governo prioriza algumas áreas como o poder legislativo e judiciário, com alta remuneração e esquecem de setores importantes como o controle de vôo.

A respondente que atua numa empresa aérea, diz ter vivenciado a crise do “outro lado do balcão”, porque trabalhava em outra empresa, que utilizava

constantemente a aviação, e os atrasos, cancelamentos de vôo, causavam transtornos e prejuízos financeiros, então cita que a crise ocorreu por um conjunto de fatores, “[...] desde uma falha no nosso sistema, que causou pânico na população, até greves nos aeroportos, falta de investimentos em alguns aeroportos, na segurança. Na época saiu uma entrevista de uma pessoa da ANAC dizendo que priorizava o terminal de passageiros e não a pista do aeroporto de Congonhas.”

Na opinião do Diretor Comercial da EMPETUR, a crise da aviação civil iniciou por causa de acidentes aéreos, dizendo que “Quando acontece um acidente aéreo desses começa a se analisar a estrutura não aérea portuária, mas a estrutura de navegação do país, os controladores de voo, essa coisa toda [...]”. E salienta que a culpa não é dos controladores de voo e sim da má administração das companhias aéreas “[...] Ocorreu uma quebra de empresas grandes por má administração, além de outras coisas envolvidas”. Na sua opinião, a crise é feita de uma série de vertentes. Para o representante da INFRAERO, Nilton de Sousa, a crise é oriunda de uma série de fatores, mas afirma que “[...] a culpa sempre recaí sobre a INFRAERO”. Milton diz que o episódio visto nos aeroportos se deve ao fato, de que as pessoas não vão até o aeroporto sozinho, o que multiplica o número de pessoas, porém nem todos são usuários. Cita que o foco inicial da crise ocorreu em função do incidente da Gol, envolvendo o legacy, passagens promocionais, a partir disto a crise iniciou na aviação, mostrando que tudo estava errado.

Observa-se no discurso de todos os respondentes, que a crise foi gerada por uma série de fatores, e não por um caso isolado. Porém, conforme cita Panosso Neto e Trigo (2009) a crise da aviação comercial brasileira, não tem uma data para terminar, pois, trata-se de um processo que vem se estendendo a mais de 5 décadas da história. Sem dúvida o incidente com o avião da Gol e o Jato Legacy, ocorrido em setembro de 2006, foi o desencadeador da crise, uma vez que os relatórios do inquérito Policial Militar apontou falha na cobertura do espaço aéreo brasileiro, problemas nos equipamentos de controle do tráfego aéreo.

Na realidade, como aponta Panosso Neto e Trigo (2009) os controladores de vôo fizeram um protesto “surdo”, pois a INFRAERO e o Ministério da Defesa, deixavam transparecer a intenção de culpar apenas a ponta do sistema (os controladores). Uma série de atraso começou a ser registrado em todo o país, afetando as decolagens e aterrissagens de aviões de todas as empresas, causando o “caos aéreo”. Deste modo, o final do ano de 2006 até a metade de 2007, foi

marcado por milhões de dólares de prejuízos financeiros. Uma análise completa sobre a crise aérea não pode ser concluída neste momento, pois ainda vivenciamos no país resquícios destes fatos e até mesmo, porque muitas informações e dados são mantido em sigilo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho teve como objetivo analisar a evolução do transporte, em específico o desenvolvimento do sistema de transporte aéreo em Recife/PE e sua influência no desenvolvimento do turismo regional, então se fez necessário à explanação dos temas turismo e transporte no referencial teórico desta dissertação.

A proposta do trabalho foi demonstrar e analisar a infraestrutura do transporte aéreo da cidade do Recife, o Aeroporto internacional dos Guararapes/Gilberto Freire entre os anos de 1995 a 2005, abrangendo assim anos anteriores à construção do novo terminal de passageiros e anos posteriores e sua influencia para o município.

Como o turismo e o transporte foram às bases do estudo, inicio-se o trabalho apresentado seus históricos e suas características, a evolução de ambos no decorrer do tempo.

Ao verificar o histórico e a forma como a atividade turística se desenvolveu, pode-se observar a inter-relação existente entre os dois setores ao longo dos anos. O sistema de transporte muito contribui para o desenvolvimento do turismo, pois localidades inacessíveis ou com precariedade de transporte, não despertavam o interesse dos turistas, com a implantação de um sistema de transportes, esse quadro inverteu-se. Mas o sistema de transporte também obtém vantagens com a atividade turística, pois o turismo é realizado por pessoas e estas se utilizam de transporte para seu deslocamento, assim, o aumento das viagens de turismo também representam um aumento pela demanda de transporte.

Para resumir a intensa relação entre dois setores desde os primórdios, talvez coubesse perguntar qual setor iniciou primeiro: o turismo ou o transporte. Dificilmente poder-se-ia responder a esta pergunta. Talvez, analisando-se apenas o tempo presente, poderia se sugerir que o transporte iniciou-se primeiro porque partimos do principio de que já entendemos de que o turismo não acontece sem deslocamento e que para esse deslocamento acontecer precisamos dos transportes. Mas o que falar de quando não havia transporte e o turismo já existia?

A atividade turística pode ser considerada uma grande fomentadora do sistema de transporte, assim como o sistema de transporte torna-se um grande influenciador na determinação de fluxos turísticos no mundo, pois, para a demanda,

o transporte apresenta-se com variável relevante na escolha do destino turístico. O transporte influencia no tempo e no custo da viagem, aspectos relevantes para o turista.

O trabalho teve como estudo o aeroporto da cidade do Recife capital do estado de Pernambuco, mostrou-se como a cidade se desenvolveu e suas principais características urbanas.

O estado de Pernambuco sempre marcou presença nos principais momentos históricos do Brasil. Em 1817, Pernambuco tentou proclamar-se independente de Portugal, mas o movimento foi fracassado. A Revolução Praeira, em 1848, questionava o regime monárquico, e já pregava a República. Joaquim Nabuco, um dos maiores símbolos do Abolicionismo, iniciou suas pregações no Recife. A Faculdade de Direito do Recife é uma das mais antigas do Brasil e o Diário de Pernambuco, com mais de 150 anos, é o jornal mais antigo em circulação da América Latina.

No século 20, o Estado se consolida como pólo cultural e comercial do Nordeste. Após a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1950, a economia da região ganhou novo impulso. A predominância dos engenhos de açúcar deu lugar a modernas indústrias. Hoje, o setor industrial aparece como o mais importante na economia de Pernambuco. Mas novas tendências já podem ser notadas. Recife tem hoje o segundo maior pólo médico do Brasil e está em terceiro lugar no ranking de pólo gastronômico. Com a criação do Porto Digital, a cidade está assumindo um papel de ponta no setor de tecnologia da informação. O Turismo também desponta como importante força econômica. A estrutura que o estado oferece aliado às belezas naturais que vão do litoral ao sertão, fazem de Pernambuco um dos destinos mais procurados do país.

Hoje, o transporte aéreo é a ferramenta fundamental para o turismo acontecer em um país de tamanhos continentais como o Brasil, sem ele não haveria turismo nacional ou internacional na mesma proporção que existe hoje, por outro lado, a demanda turística tornou-se o principal usuário do modal aéreo. Assim, conhecer os dados e as perspectivas do turismo proporciona as empresas aéreas a possibilidade de planejarem suas operações e determinarem suas ofertas em função da demanda, viabilizando operações mais racionais e com menos prejuízos.

Isso ocorreu no Aeroporto em Recife, o crescimento foi visto e calculado pelas empresas e com isso houve um crescimento muito grande em malha aérea

como pode ser visto na pesquisa aqui apresentada, a Cidade passou de um aeroporto de pequeno porte para um de grande porte.

Com a construção do texto as perguntas e os objetivos do estudo foram na sua totalidade respondidas, mostrando assim toda a evolução do transporte aéreo na cidade do Recife entre os anos de 1995 a 2005 com isso a evolução do turismo na região, já que se sabe que o aeroporto alimenta uma grande região do Estado como: as praias do litoral sul, o litoral norte, o agreste e toda a região metropolitana.

Foram apresentados todos os dados da infraestrutura básica de transporte e quais foram os fatores que influenciaram as mudanças no setor, como o auto investimento da INFAERO nos aeroportos do país, o crescimento da região em termos de indústrias e o auto fluxo de negócios do Estado. Fundamentou-se com certa insistência a relação entre transporte e turismo no referencial teórico e sua evolução no decorrer da história da aviação no mundo.

Com este estudo pode-se visualizar a importância do transporte aéreo para a economia de uma região e o desenvolvimento de uma localidade por causa do mesmo. O quadro atual do transporte aéreo brasileiro é de grandes mudanças, sobretudo em relação a dois tópicos: desmilitarização do setor e aumento da competitividade entre as empresas aéreas. Tais movimentos, conjuntamente com a gradual desestatização do sistema aeroportuário brasileiro, estão e poderão continuar a estar contribuindo para um maior incremento do turismo doméstico brasileiro abrindo assim lacunas de estudos para futuros trabalhos acadêmicos.

Isso porque esta competitividade permite a diminuição real das tarifas praticadas, quer sejam as mesmas provenientes dos pacotes turísticos, quer dos vôos *charters* ou, mais recentemente, pela entrada das empresas regulares de baixo custo.

Com uma grande popularização do transporte aéreo no país cabe estabelecer a importância desse setor para servir como potentes e eficazes agentes multiplicadores de incentivos para a indústria que mais cresce e emprega no mundo moderno: o turismo.

REFERENCIAS

ANDRADE, J. V. de. **Turismo fundamentos e dimensões**. São Paulo: Ática, 2000.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2002.

BAUER, M.; GASKELL, G. (Orgs.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 3. ed., Petrópolis: Vozes, 2004.

BENI, M. C. Globalização do turismo: megatendências do setor e a realidade brasileira. São Paulo: ALEPH, 2003.

BONI, V.; QUARESMA S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevista em ciência social. In: **Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**, v. 2, n. 1, janeiro-julho, p. 68-80, 2005.

BOULLÓN, R. C. **Planificación del espacio turístico**. México: Trillas, 1997.

BOULLÓN, R. C. **Proyectos turísticos: metodologías para acertar sin errores**. Buenos Aires: Turísticas, 2002.

CESAR, A. M. R. V. C. **Método do estudo de caso (case studies) ou método do caso (teaching cases)?** Uma análise dos dois métodos no ensino e pesquisa em administração, 2006.

COOPER, C. et al. **Turismo, princípios e práticas**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

DAVIDSON, K. B. *Accessibility and isolation in transport network evolution*. In: **Anais 7th World Conference on Transporte Research**. Sydney, Austrália, 1995.

DENCKER, A. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. 6. ed. São Paulo: Futura, 1998.

ENCICLOPÉDIA BARSA. **Encyclopaedia Britannica**. Rio de Janeiro, 1993.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 4. ed., São Paulo.1999.

HAGUETTE, T. M. F. **Metodologias qualitativas na sociologia**. 5. ed., Petrópolis: Vozes, 1997.

INFRAERO: Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes-Gilberto Freyre - Recife - PE. In: **Aeroportos**. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/aero_uf.php?ufi=PE>. Acesso em: 20 jun. 2008b.

INFRAERO: Aeroportos Brasileiros. Aeroporto internacional do Recife/Guararapes-Gilberto Freyre. In: **Histórico**. - Recife - PE. Disponível em: <http://www.INFRAERO.gov.br/aero_prev_hist.php?ai=54>. Acesso em: 20 jun. 2008a.

JONES, S. R. **Accessibility measures: a literature review, transport and road research laboratory**. Departament of Environment – Departament of Transport, 1981.

LAGE, B. H. G.; MILONE, P. C. **Turismo, teoria e prática**. São Paulo: Atlas. 2000.

MATHIESON, A; WALL, G. **Turismo: repercusiones económicas, físicas y sociales**. México: Trillas. 1990.

McINTOSH, R.; GUPTA, S. **Turismo: planeación, administración y perspectivas**. 3. ed., México: Limusa, 1990.

MINAYO, M. C. S. **Pesquisa social** — teoria, método e criatividade. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

MONDEY, D. **Aircraft: an all colour story of modern flight**. Londres: Octopus Books Limited, 1973.

MONTEJANO, J. M. **Estrutura do mercado turístico**: São Paulo, Roca, 2005.

OLIVEIRA, T. V. A organização de agências de viagens e turismo. In: LAGE, B.H.G.; MILONE P. C. **Turismo, teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2000.

PAGE, S. **Transporte e turismo**. Porte Alegre: Bookman, 2001.

PALHARES, G. L. **Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento**

socioeconômico. São Paulo: Aleph, 2003.

PALHARES, G. L. **Transporte turístico**. São Paulo: Aleph, 2002.

PANOSSO NETO NETO, A.; TRIGO, L. G. G. Origens e evolução da crise aérea brasileira. In: **Cenários do turismo brasileiro**. São Paulo: ALEPH, 2009.

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

PREFEITURA MUNICIPAL DE RECIFE. **A cidade do Recife**. Disponível em: <<http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/inforec/>>. Acesso em: 20 nov. 2008.

QUIVY, R. C. L. **Manual de investigação em ciências sociais**. Portugal: Gradiva, 1992.

REJOWSKI, M. **Turismo e pesquisa científica: pensamento internacional x situação brasileira**. 5. ed., Campinas: Papyrus, 1996.

SECRETARIA DE TURISMO DE PERNAMBUCO. Disponível em: <<http://www2.setur.pe.gov.br/web/setur>>. Acesso em: 4 set. 2008.

SEGABINAZZI, C. O sentido do trabalho: reflexões acerca das transformações do mundo do trabalho em uma instituição pública. In: **Dissertação de Mestrado**, Pontifícia Universidade Católica – PUC, 2005.

SILVA, F. C. da S. Transporte aéreo no mercosul: da origem da normativa internacional ao rumo de uma política comum regional. In: **Dissertação** (Mestrado em Direito Negocial) – Universidade Estadual de Londrina, Paraná, 2004.

TORRE, F. de La. **Sistema de transporte turístico**. São Paulo: Roca, 2002.
VATSIM. Estrutura básica do espaço aéreo. In: **Revista Eletrônica Voar** – Virtual Air Traffic Simulation Network. Disponível em: <<http://www,vatsim.com.br>>. Acesso em: 1 set. 2008.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. ed., Porto Alegre: Bookman, 2001.

APÊNDICES

APÊNDICE A: CARTA DE CONVITE PARA A ENTREVISTA

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ
CAMPUS BALNEÁRIO CAMBORIÚ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO, EXTENSÃO E CULTURA –
ProPPEC

CONVITE PARA A PARTICIPAÇÃO NA PESQUISA:
“O Desenvolvimento do sistema de transporte aéreo e sua influência no desenvolvimento turístico em Recife no período de 1995 a 2005”.

Por meio deste documento convidamos Vossa Senhoria a participar dessa pesquisa, que objetiva analisar a evolução do transporte, em específico o desenvolvimento do sistema de transporte aéreo em Recife/PE e sua influência no desenvolvimento do turismo regional. A pesquisa do tipo qualitativa está focada nas observações estruturadas e nas entrevistas semi-estruturadas.

Assim, pedimos a autorização de Vossa Senhoria para nos conceder uma entrevista abordando o tema referido. A entrevista será gravada para facilitar sua posterior transcrição; os dados fornecidos serão utilizados para a execução deste trabalho de pesquisa e, posteriormente, de outros trabalhos referentes à mesma temática. Ressaltamos a importância dos dados que serão fornecidos e esclarecemos que as informações obtidas serão trabalhadas sob um olhar científico que não acarretarão prejuízos à sua integridade.

Grato,
Luiz Antonio Cavalcanti Soares

APÊNDICE B: TERMO DE CONSENTIMENTO PARA A ENTREVISTA

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ
CAMPUS BALNEÁRIO CAMBORIÚ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO, EXTENSÃO E CULTURA –
ProPPEC

CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - ENTREVISTA

“O Desenvolvimento do sistema de transporte aéreo e sua influência no desenvolvimento turístico em Recife no período de 1995 a 2005”.

Por meio deste documento convidamos Vossa Senhoria a participar dessa pesquisa, que objetiva analisar a evolução do transporte, em específico o desenvolvimento do sistema de transporte aéreo em Recife/PE e sua influência no desenvolvimento do turismo regional. A pesquisa do tipo qualitativa está focada nas observações estruturadas e nas entrevistas semi-estruturadas.

Assim, pedimos a autorização de Vossa Senhoria para nos conceder uma entrevista abordando o tema referido. A entrevista será gravada para facilitar sua posterior transcrição; os dados fornecidos serão utilizados para a execução deste trabalho de pesquisa e, posteriormente, de outros trabalhos referentes à mesma temática. Ressaltamos a importância dos dados que serão fornecidos e esclarecemos que as informações obtidas serão trabalhadas sob um olhar científico que não acarretarão prejuízos à sua integridade. Caso esteja de acordo com esses termos, pede-se o preenchimento e assinatura neste documento, conforme segue.

Eu,

_____, documento de identidade nº _____, declaro que, de forma livre e esclarecida, aceito participar da pesquisa **“O Desenvolvimento do sistema de transporte aéreo e sua influência no desenvolvimento turístico em Recife no período de 1995 a 2005”** desenvolvida pelo acadêmico **Luiz Antonio Cavalcanti Soares**, sob a orientação da Profa. Dra. Josildete Pereira de Oliveira, na modalidade de dissertação de mestrado, vinculada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Turismo e Hotelaria, do Centro de Educação de Balneário Camboriú da UNIVALI.

Recife (PE), _____ de Outubro de 2008

ASSINATURA

APÊNDICE C: ROTEIRO DE ENTREVISTAS

Roteiro de entrevista

Qual a influencia da infraestrutura aérea para o Recife?

Como se apresenta a infraestrutura aérea da cidade?

Houve algum aumento do fluxo de turistas devido à ampliação do aeroporto do Recife?

Qual a importância da cidade do Recife no panorama do país a respeito do turismo e da infraestrutura de transporte?

Em sua opinião como vem se demonstrando a oferta aeroportuária de Recife entre os anos de 1995 até hoje?

Comparando o aeroporto do Recife com outros aqui no Brasil qual o seu diferencial e sua qualificação?

As crises ocorridas nos últimos anos da aviação comercial se deve a qual fator?

Qual é a expectativa futura de fluxos para o aeroporto do Recife?

Quais preocupações futuras com o fluxo aéreo já que é uma tendência mundial o aumento do fluxo?

Check list:

- Falar sobre a importância do aumento do aeroporto.
- Capacidade de carga.
- Intenções futuras com relação a transporte.
- Importâncias geográficas, econômicas e sociais da cidade.
- Qual o objetivo do setor para o desenvolvimento do turismo com relação à capacidade do aeroporto.

APÊNDICE D: ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA O CONSUMIDOR

Roteiro de entrevista do consumidor

O que você conhece da infraestrutura aérea do Brasil e de Recife?

Qual a influência da infraestrutura aérea para o Recife?

Como consumidora em sua opinião como se apresenta a infraestrutura aérea da cidade?

Qual a importância da cidade do Recife no panorama do país a respeito do turismo e da infraestrutura de transporte?

Em sua opinião como vem se demonstrando a oferta aeroportuária de Recife entre os anos de 1995 até os dias de hoje?

Como você vê a crise que houve nos aeroportos nos últimos anos? Quais as causas? (se a pessoa não falar em infraestrutura, perguntar: você acha que está ligada à infraestrutura? Por quê?)

Você acha que houve transformação dos aeroportos nos últimos anos? Fale um pouco sobre isso.

Check list:

- Falar sobre a importância do aumento do aeroporto.
- Capacidade de carga.
- Intenções futuras com relação a transporte.
- Importâncias geográficas, econômicas e sociais da cidade.
- Qual o objetivo do setor para o desenvolvimento do turismo com relação à capacidade do aeroporto.
- Preocupações futuras com o fluxo aéreo já que é uma tendência mundial o aumento do fluxo.

ANEXO

ANEXO A: ENTREVISTAS

Entrevistado - **Abdias Vilar***

Pesquisador - Será uma entrevista semi-estruturada (bate-papo informal). Lembrando que haverá perguntas específicas, referente a sua visão como consumidor, em relação a infraestrutura do aeroporto.

Respondente – Você quer saber sobre o aeroporto do Recife?

Pesquisador – Sim sobre o aeroporto, trata-se de um estudo de caso, no qual discuto a influência da infraestrutura aérea no desenvolvimento do turismo. E gostaria de saber se o Sr. como consumidor consegue perceber isso ou não. A primeira pergunta que eu te faço. O que você entende por infraestrutura aérea? Como visualiza essa infraestrutura?

Respondente – Para mim, a infraestrutura aérea significa de um lado os meios, as condições que são oferecidas para o passageiro, ou seja, as condições de organização dentro do aeroporto, mas, sobretudo as condições de pista, de controle de vôo. A infraestrutura não é essa, mas para mim, a parte comercial do aeroporto, o atendimento para o check-in, são partes integrantes. O mais importante para mim no aeroporto é a infraestrutura que garanta boas condições de vôo, ou seja, pista segura, torre de controle, iluminação, a sinalização, são todas as facilidades da estrutura do vôo. Claro que eu não posso apenas ter um aeroporto que tenha essas excelentes condições, sem que também ofereça boas condições para quem chega lá. Então as duas coisas estão associadas.

Pesquisador - Então o Sr. entende que infraestrutura é todo o complexo que envolve [...] (interrompido).

Respondente – É o complexo dando a prioridade absoluta para a infraestrutura de vôo.

Pesquisador - E quanto a segurança?

Respondente – Segurança!!!

Pesquisador - O que o Sr. conhece de infraestrutura aérea aqui no Brasil e de Recife?

Respondente – O que eu conheço teoricamente ou da prática?

Pesquisador - Da prática e teórico. Como é que o Sr. vê isso?

Respondente – Olha, eu nunca estudei infraestrutura aérea ou infraestrutura de transporte aéreo. O que eu conheço são os aeroportos que eu viajo. Então aqui em Pernambuco tem Recife e Petrolina, que eu viajo. Conheço o de Brasília, o de

* Entrevista concedida em: 9 set. 2008. Usuário de aeroportos, Sociólogo, pesquisador e consultor, área de atuação sociologia rural.

Belém, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba. O que mais? Esses são os aeroportos que eu conheço.

Pesquisador - São esses principalmente os aeroportos que o Sr. passa hoje em dia?

Respondente - Esses são os aeroportos que eu conheço. Claro que há uma diferença e me preocupa muito quando eu entro num avião é saber qual a capacidade do aeroporto, da pista de vôo e a capacidade de controle, a operacionalidade dos vôos. Agora também tem a questão do conforto, da organização digamos do aeroporto enquanto receptor de passageiros. Por exemplo, o Galeão hoje é realmente péssimo, não tem estrutura de recebimento. Não dá nenhum prazer de ir para o aeroporto, nem ficar no aeroporto do Galeão. Veja Congonhas, teve uma mudança, mas você sempre corre um risco grande, o medo da gente em Congonhas é a pista, qualquer coisinha o avião pode sair da pista e cair na Washington Luis ou na Avenida 13 de maio. O aeroporto de Brasília hoje está virando caótico, a gente chega a ter que ficar em pé, não tem mais lugar, atrasos constantes. Ou seja, há dois problemas nos aeroportos, um é o problema da infraestrutura da segurança de vôo, e o outro da organização dos aeroportos. Por exemplo, na questão da segurança de vôo, o problema maior no Brasil são os tamanhos das pistas e, o controle pela torre, assim como os atrasos constantes. Mesmo depois de ter melhorado muito, mas ainda se perde muito tempo indo para o aeroporto e esperando avião do que viajando, hoje até se pode marcar uma reunião pela manhã sem ter que sair na véspera, dependendo do trajeto. Vamos supor você sair de Recife para Brasília, que você poderia sair pela manhã para pegar uma reunião na mesma manhã é perigoso, você pode chegar, mas corre o risco de não chegar, então eu acho que isso é um grande problema. Há outros problemas, por exemplo, no aeroporto do Recife, uma coisa terrível é o estacionamento para carros, completamente, quer dizer, eu não sei se foi um defeito de estrutura de engenharia ou se é má organização, má administração, hoje estão tentando solucionar isso de maneira improvisada. Quando você vai estacionar, se você não tiver cuidado, termina batendo na parede porque a curva não permite o deslocamento do carro de uma maneira segura e você se perde porque a sinalização é péssima, então nisso há problemas graves de estrutura e há problemas funcionais que caminham mais para o lado da administração, do cuidado no aeroporto. E outros são de infraestrutura que também requer uma administração eficiente, mas que as soluções são de maior porte.

Pesquisador - E para o Sr. qual é a influência dessa infraestrutura do aeroporto para cidade do Recife?

Respondente - Olha, o Recife por ser de qualquer maneira a terceira cidade do Nordeste em número de população, deveria ter não só um aeroporto bonito, mas um aeroporto mais seguro, dentro desse ponto de vista. Outro ponto de vista, como eu lhe falei agora, a questão do estacionamento, do espaço, que além do estacionamento, tem os elevadores, mal cabem cinco pessoas, e se tiver todo mundo com mala, ninguém entra. Quer dizer, se nós estamos usando avião, se a concepção do avião é você ser rápido, não perder tempo, os aeroportos hoje estão marchando ao contrário disso. Os aeroportos do Brasil e do Recife fazem com que as viagens de avião se tornem lentas, demoradas, inseguras. Você entra num

diapasão de contradição, o objetivo do avião é chegar rápido com a infraestrutura organizacional que é lenta.

Pesquisador - Você acha que há influência no desenvolvimento socioeconômico da cidade do Recife por conta do aeroporto?

Respondente - Olha, claro que há. O aeroporto foi concebido como um espaço de criação de pólo de desenvolvimento e com razão. Primeiro porque permite uma maior entrada e saída de passageiros que venham para a região em busca de turismo, de lazer, de trabalho ou de comércio. Então nesse sentido o aeroporto é fundamental. De você escoar a produção, não só escoar, como receber; trazer turistas. Você pega o caso do Recife, o aeroporto dos Guararapes, ele recebe pessoas que vem conhecer não só a cidade do Recife, mas as praias nordestinas. Poderia ser na minha concepção, se eu fosse um gestor político, um aeroporto que abrangesse Paraíba e Pernambuco. Por exemplo, um aeroporto em Goiânia que fica a meia hora de Recife e meia hora de João Pessoa. Para isso era necessário que você tivesse um escoamento dos passageiros. Os passageiros pudessem chegar às duas capitais, de uma maneira mais rápida. Ou seja, exigiria uma demanda de infraestrutura terrestre mais eficiente que não tem. Então você entende hoje, porque a gente sabe que a questão do aeroporto não é apenas comercial, é política. E cada Estado oferece às companhias algumas benéficas que são às vezes até prejudiciais ao Estado em curto tempo, bons a longo prazo. Então você tem o aeroporto do Recife, há menos de uma hora você tem o aeroporto de João Pessoa, quando você poderia ter um grande aeroporto de maior pouso e infraestrutura que poderia servir às duas cidades, inclusive integrando o valor político, num programa de turismo com essas duas cidades também, próximas, e culturalmente com grandes aparências, semelhanças e mesmo as diferenças que poderiam ser melhor exploradas, não é? Mas é a mentalidade que cada cidade tem que ter um aeroporto. Teve um caso em Caruaru. Que colocaram o aeroporto Recife-Caruaru, o primeiro avião que chegou lá afundou, isso na inauguração em 1986. A pergunta é: há necessidade de um aeroporto em Caruaru? Se tivesse uma estrutura terrestre melhor e as pessoas chegariam mais rápido? Aí, então fazem um aeroporto, só para constar. O aeroporto virou símbolo de crescimento de cidade quando elas de fato não têm. Então virou moeda política de um crescimento que não existe. Teve um caso no Brasil, hoje parece que está melhorando, foi o caso do aeroporto de Campinas, que foi um baita investimento, um grande aeroporto que ficou muito tempo ocioso, ou abaixo de sua capacidade. Por quê? Porque você tinha a capital e tinha Campinas, então o aeroporto Viracopos ficou muito tempo ocioso, abaixo da produtividade. Só com a crise recente da aviação é que o aeroporto passou a ser desenvolvido. E qual era a solução dada? Criar um aeroporto, não mais aproveitar aquele, criar um novo, quer dizer, há uma falta de política que a gente sente, de melhor distribuição de aeroportos no Brasil. Eu não entendo disso, eu falo como consumidor. Certamente um engenheiro, um político aqui lhe daria bons valores, mas eu não sei.

Pesquisador - Voltando a falar um pouco de Recife, da capital. Qual é a importância do panorama quando a gente fala em Brasil, da cidade do Recife, em termos de turismo?

Respondente - Olha, só um minutinho, você tem uma questão interessante no Recife, que o aeroporto perto da cidade, isso é uma vantagem. Sobretudo para uma

cidade que não tem metrô expandido, você não tem um sistema de transporte terrestre integrado ao aeroporto, que já poderia ter, como São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, e não tem, o que faz que você fique à mercê de táxi, de briga, de confusões. Quanto ao Recife, depois dos anos 70, perdeu a sua grande importância que tinha no cenário nacional, de terceira cidade passou à nona cidade. Claro que você pode avaliar sob o ponto de vista populacional, isso era vantajoso, mas o importante não era só isso. Quando o Recife era a terceira cidade do Nordeste, tinha três efeitos: primeiro era a cidade mais populosa, que para mim isso não é o ponto maior, não tem um significado, você pode ter uma cidade com menor população e com outros números mais importantes, mas naquele momento Recife era populosa, a terceira cidade do Brasil; segunda economicamente na região Nordeste e terceira politicamente. Daqui saiu o centro, até uma quarta condição podemos acrescentar que é culturalmente. Não é? Claro para o bem do Brasil hoje você tem Ceará, Paraíba, Alagoas, Sergipe, e outros, Salvador, que se desenvolveram também, cresceram, se modificaram o que é importante. Na década de 80, teve importância sobre tudo pelo paisagismo, pelas praias e pela cultura. Economicamente eu não sei se tem grandes atrações no Brasil, mas poderia ser melhor exploradas as praias, o turismo, nós temos um turismo de negócio de arranque, mas poderíamos ter uma forma bem estruturada, que ligasse as praias à cultura nordestina ou a cultura nordestina às praias.

Pesquisador - E geograficamente, o Sr. acha que Recife... (interrompido)

Respondente - Sem dúvida, não é? Recife está no Nordeste, explora Natal que sempre foi considerada geograficamente uma porta de contato. E você vê se há uma vantagem econômica no curso do projeto inicial do Recife, ela é mal-explorada porque, por exemplo, para ir para os Estados Unidos, muitos vôos saem de São Paulo, você vai daqui para São Paulo, sobe pelo Recife para depois ir para os Estados Unidos. Por que não transformar o Recife em pólo, que todos os vôos para o Norte do hemisfério pudessem passar por aqui? Por que tem que ir para São Paulo? São Paulo ou Rio? Porque encarece e alonga a distância. Não é? Veja é uma questão do ponto de vista econômico. Conforme com que você conversa, vão dizer, bom, claro que a população de São Paulo é bem maior, a demanda de vôos internacionais para os Estados Unidos é maior, então é melhor sair de São Paulo do que do Recife. Porém a escala poderia ser feita no Recife e não o contrário. Com isso, a própria passagem para os paulistas seria até mais barato, a do pessoal do Nordeste também. Você poderia trazer todo o Nordeste para cá. Nesse sentido, quer dizer, que vantagem existe. Parece-me que essa vantagem geográfica não é aproveitada como poderia ser.

Pesquisador - E falando de oferta, aéreo-portuária aqui no Recife, como é que o Sr. vê esse desenvolvimento, desde 1995, ano inicial do estudo?

Respondente - Olhe, eu fiquei muito anos fora aqui do Recife e só cheguei aqui em 1997. Mas mesmo assim eu vinha várias vezes ao Recife de férias. Você tinha aquele antigo aeroporto que era muito pequeno, uma área que não comportava mais. Hoje temos um aeroporto maior, muito mais bonito, muito mais bem organizado, e sem dúvida alguma ganhou uma conotação mais ligada à cultura. Está estruturado com obras de Brennand, de João Câmara, até mesmo a própria concepção dele parece ser uma integração à cultura nordestina. Sendo assim, muito

bonito, e no meu ponto vista, é o que deveria ser melhor explorado. Por exemplo, quando você chega ao aeroporto, não há nenhum aviso de que existem telas, esculturas que deveriam ser visitadas, principalmente para os turistas. Os habitantes descem e querem logo pegar o transporte e chegar em casa, os turistas chegam também preocupados com a recepção, mas se tem uma orientação dizendo por exemplo o painel de João Câmara, as obras de Brennan estão lá, as obras de outros artistas que estão, ninguém se negaria a perder de dez a quinze minutos. Não há essa indicação. Eu já notei isso, quando vou receber amigos que vêm ao Recife, eu convido para que conheçam o aeroporto. Conhecer o aeroporto não é subir e descer escada rolante e levar para a área de alimentação (o que todo mundo geralmente quer ver), mas é conhecer a estrutura do aeroporto.

Pesquisador - E em termos de serviço? Acha que melhorou, nos últimos anos?

Respondente - Melhorou, mas precisa melhorar o atendimento principalmente. Mas sem dúvida alguma melhorou muito.

Pesquisador - Hoje em dia é mais confortável passear ou esperar no aeroporto do Recife?

Respondente - Esperar não é bom não, agora passear é.

Pesquisador – Falando sobre a crise que houve nos últimos anos na aviação, pergunto como é que o Sr. vê a crise dos aeroportos, é qual foi a causa disso?

Respondente - Olha, a crise foi aquela dos atrasos?

Pesquisador – Sim, dos atrasos de dois anos posteriores.

Respondente - É uma crise que pegou todo mundo. Quer dizer, para quem é usuário, sentia que os aviões estavam constantemente em atraso. Mas quando a crise estourou é que a gente parou para analisar, estudar e ouvir. Claro que houve sensacionalismo da imprensa, explorando mais a questão, mas ao que me parece houve um problema sério que é da infraestrutura, tanto em relação ao comprimento e à segurança das pistas como também do renumeração e investimento nos controladores de vôo. Revelou-se pela primeira vez que o controle da malha aérea brasileira não era tão seguro, eu confesso a você com sinceridade que nunca entendi porque é que a INFRAERO tem que ser militarizada, é uma coisa que eu sempre me perguntava. Por que isso? Os militares tem outra lógica, outra forma de organização, e uma das formas que mais prejuízo, causa tanto a eles como para a sociedade é a de não informar, tudo se torna motivo de segurança, o segredo é entre eles e para eles. Ora na medida, em que se revela, que os controladores de vôo eram em número insuficiente, não tinham o treinamento e a capacitação necessária, muitos não falavam nem inglês suficiente para entender as instruções que são universalmente em inglês, torna-se de conhecimento público um grave problema. Os militares entendem que qualquer queixa, qualquer movimento contra eles, é um desrespeito à disciplina. Então eu acho que a primeira coisa a se fazer, era tirar a INFRAERO dos militares, não tem necessidade de militares controlar os aeroportos, eles tem muita coisa para controlar além dos aeroportos. Segundo, investir na profissionalização dos controladores de vôo e nas melhorias de

infraestrutura da aviação. Outra causa maior, a segunda, foi a crise econômica das empresas aéreas (falência). No Brasil, nós tivemos, se não me falha a memória três grandes companhias, que dos anos 1980 a 2000, dominaram o mercado. A primeira empresa aérea foi a Transbrasil, que começou com a Panair, nos anos 1980, do regime militar, depois veio a Vasp e a Varig. Essas três grandes companhias que entraram em crise, isso não é um caso isolado, esse problema existe em todo o mundo, nos Estados Unidos, na Europa inteira, a Alitalia acabou de decretar concordata, só que no Brasil se trata isso como problema de patriotismo. A Vasp não foi vendida porque era de São Paulo, a Varig não foi vendida porque era um patrimônio nacional, ora, eu acho que esse patriotismo que se dá a determinados meios econômicos, não serve de solução dos problemas. Havia uma má administração, segundo o que eu li na imprensa, principalmente uma péssima administração na Varig. Claro que as crises de câmbio, a inflação, tudo isso contribuiu, porém essas crises atingiram vários setores e eles conseguiram se superar, não é? Então a Varig ficou nadando numa briga entre famílias, entre controladores, acionistas e acionários, criando um problema para Brasil inteiro. Eu acho que faltou habilidade imediata, agilidade do governo para reverter a situação.

Pesquisador – O Sr. acha que foi a junção de uma má administração pública com a falta de estrutura básica?

Respondente - Três elementos juntos: uma má administração, uma crise de infraestrutura e uma falta de agilidade do governo para resolver isso.

Pesquisador – Por que o Sr. acha que houve nos últimos anos um investimento muito grande da INFRAERO em termos de infraestrutura aeroportuária? É perceptível para quem viaja as mudanças em alguns aeroportos e a tendência gradual de mais investimentos. Por que essa mudança? E o que isso influencia para o turismo de uma cidade?

Respondente - Olha, eu acho que a pergunta poderia ser feita da seguinte maneira: quais foram as razões econômicas que levaram à modernização dos aeroportos? Não é? E o turismo é uma delas. Certo, sem a menor dúvida, sobretudo o que foi feito no aeroporto do Recife. Porque o aeroporto de Petrolina é um aeroporto mais dedicado à importação da produção de frutas, então o aeroporto em si é fruto, eu diria da modernização, que foi quase uma necessidade obrigatória para que se pudesse ter um aumento de turistas no Estado. Hoje você tem turistas não só oriundos do turismo estadual e nacional, mas tem turistas do mundo inteiro que podem vir. Essa facilidade, essa agilidade que os aviões trazem, vai ser sentida agora. Aliás, uma das questões que se pergunta é por exemplo, o Recife podia ter tomado a dianteira como Salvador tomou em relação ao Recife, como Fortaleza tomou em relação ao Recife, não da exploração do turismo como fonte cultural e fonte econômica. Mas hoje notamos que a melhoria dos aeroportos está de um lado vinculado à destinadas atração turística, à questões da importação e exportação de bens econômicos e, vinculado há uma malha de integração maior, as pessoas podem se deslocar de uma cidade para outra com mais rapidez usando o avião, quer dizer, havendo essa malha e uma melhoria de renda da população, consegue-se aumentar o número de passageiros que é o que ocorre atualmente. Com o governo Lula se verifica que há um aumento da renda da população, e que está aumentando o número de passageiros, então é uma questão confrontada, nem é

uma questão política, e sim, de dados econômicos. Sai mais barato viajar de avião hoje do que viajar de ônibus de leito, por exemplo. Eu quando era estudante, só usava avião em extrema necessidade, hoje todos os estudantes usam mais avião do que ônibus.

Pesquisador – É bem mais barato?

Respondente – Não é bem mais barato. Então veja, as condições econômicas melhoraram, então houve uma nova concepção de aeroportos, de malha viária. Hoje é uma necessidade, por isso, uma capital do porte de Recife, não poderia ficar com aquele aeroporto antigo, não é?

Pesquisador – Então, o que acha do Aeroporto Internacional dos Guararapes. A infraestrutura dele serve para cidade? Como consumidor, qual a sua opinião.

Respondente – Como consumidor eu acho que sim, nunca me debrucei para analisar mais a fundo se ele ainda é razoável ou, se já está perto do esgotamento. Se não me falha a memória, eu li isso rapidamente, em algum lugar, que em menos de dez anos o aeroporto já estará superado, o que é um absurdo. Quando surgiu a crise da aviação no ano passado (2007) no Brasil inteiro, foi feito um levantamento dos aeroportos e, o do Recife não era considerado um aeroporto de grande qualidade, por causa do tamanho da pista e, nem poderia suprir naquele momento as deficiências dos aeroportos de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, e Brasília que era onde estava o ponto da questão, quer dizer, poderia ser e era um aeroporto recém inaugurado, isto é, uns quatro anos. Foi inaugurado umas dez vezes pelo Governo Lula, ele passou várias vezes aqui inaugurando o aeroporto.

Pesquisador – Foi por etapa?

Respondente – Por etapa. Ele devia ter esperado para inaugurar de uma vez só e melhorado alguns defeitos da pista e do estacionamento do aeroporto.

Entrevistado – Ana Catarina Mousinho*

Pesquisador - Eu peço que a Sra. se apresente, conte um pouquinho da sua história pessoal e, fale da Luck.

Respondente – Meu nome é Ana Catarina Mousinho, formada em Turismo pela Universidade Católica de Pernambuco, fiz pós-graduação na Mackenzie em Gerência de Vendas, trabalho na Luck há oito anos e meio. Hoje gerencio toda a área comercial da empresa e operacional de vendas. A Luck está no mercado desde 1960, tem todos os segmentos da área de turismo, seja voltado ao turismo emissor ou ao turismo receptor. No receptor nós temos como bandeira a Luck receptor que atua em Salvador, Chapada Diamantina, Maceió, Natal, Fernando de Noronha, Recife e João Pessoa, e estamos em Porto de Galinhas, nos principais hotéis, Nanai, Beach Class, Marulhos, M hotel, Armação e Marupiara. Somos o receptor oficial da CVC, responsáveis por mais ou menos 70% dos turistas que chegam a Pernambuco. E como turismo emissor nós temos a bandeira a Luck Viagens e trabalhamos com os segmentos viagens a lazer, corporativo, congressos e eventos. E temos voltado para o turismo de lazer a Luck operadora. Então, a Luck Viagens, é a pioneira no segmento de congressos e eventos, e nós também somos responsáveis por grande parte, por ser agente de viagens oficial de grande parte dos eventos que acontecem aqui em Pernambuco e, também enviamos turistas, quer dizer, recifenses, que vão participar de eventos no Brasil e no Mundo.

Pesquisador - Conversando sobre o seu trabalho. Como a Sra. percebe a influência da estrutura aérea para o Recife?

Respondente – Bom, é importante termos um aeroporto bem estruturado, com um amplo estacionamento, com as instalações modernas. Ele reúne aspectos da nossa cultura com obras de artistas plásticos locais, um espaço para exposições, com a modernidade realmente presente em todos os empreendimentos que estão sendo inaugurados pelo mundo. Então a gente tem ali a nossa cultura à modernidade. Nós estamos presentes no aeroporto com uma Sala Vip, nessa sala recebemos os turistas que veem de fora, para aguardem os carros que esperam para irem para os hotéis e, recebemos os turistas que estão saindo de Recife, indo para outros destinos no mundo. Então esses turistas viajam a lazer ou a negócios e todos passam pela sala.

Pesquisador - Qual é a influência que existe em ter uma boa infraestrutura aérea para uma localidade?

Respondente – Bom, uma boa infraestrutura no aeroporto, em termos de check-in, de pista, vai fazer com que a gente consiga que a malha aérea para o Recife seja expandida. Então vão vir mais turistas para cá, vai gerar uma demanda como é o caso dos voos novos da América Airlines e Delta, por exemplo. Agora, o fato do aeroporto em si ser um diferencial para o turista vir para Recife? Não é um

* Entrevista concedida em: 30 set. 2008. Turismóloga, Gerente Comercial da Agência de Viagens - Luck Viagens,

diferencial de forma alguma, ele amplia o turismo sim, no sentido da gente ter uma infraestrutura para ampliar os mercados.

Pesquisador - Então na sua opinião como é que está a infraestrutura aérea de Recife?

Respondente – A malha aérea?

Pesquisador - Não somente a malha, mas todo o contexto, vôos, pista, atendimento ao cliente, entre outros.

Respondente – Pista, isso eu não entendo realmente, mas a gente tem posições no aeroporto, as posições dos check-in das companhias aéreas, a longo prazo, elas vão ser pequenas, vão estar limitando o nosso crescimento. Porque o aeroporto do Recife ele é magnífico, super bonito, mas vai precisar ser ampliado, com toda certeza, então deve haver um projeto de ampliação do aeroporto a longo prazo, para podermos estar ampliando a oferta de voos aqui para Pernambuco. A American Airlines colocou voo direto, a Delta também, Silvio Costa conseguiu que a TAP não tirasse os voos daqui, porque a empresa queria diminuir a quantidade de voos para Recife. Isso vai prejudicar muito o turismo local. Silvio negociou e conseguiu que esse voo continuasse diariamente, então é importante que os esforços das autoridades estejam voltados para isso. Para a captação de voos fretados, que já está acontecendo com essas companhias americanas.

Pesquisador - Na sua opinião, entre os anos de 1995 a 2005, houve uma grande demanda? Aumento no fluxo de turistas aqui no Estado e por que?

Respondente – Houve, uma série de investimentos do Recife *Convention Bureau* e da própria EMPETUR na divulgação do destino Pernambuco não só como destino de negócios, mas para o lazer. Então essas novas rotas para o interior do Estado, não influencia tanto sua pesquisa porque isso é turismo regional, mas é, dando visibilidade a nível nacional, os workshops que a gente participa, as feiras internacionais, então Pernambuco tem uma visibilidade muito maior hoje. A gente estava muito atrás do Ceará e da Bahia no que se referia a turismo de lazer porque durante muito tempo investiu no turismo de negócios. É claro que há essa vocação para o turismo de negócios e de eventos, mas ele pode vir atrelado ao turismo de lazer. A pessoa pode vir para o congresso e pode trazer a família. Aqui em Pernambuco, com o início do desenvolvimento de Suape, a gente tem enfoque que volta a ser reafirmado, é o cartão que temos para o turismo de negócio. Então cada vez mais a movimentação financeira trazida pelas empresas, é um acentuador da nossa vocação para negócios. Isso claro que é bom, mas a gente tem sempre que aproveitar esse pessoal que está aqui a negócios e incentivar o turismo de lazer, fazer com que eles tragam a família. Tem investimentos vindo para cá como o de um grupo (que não posso citar) que está investindo em Guadalupe que vai incrementar bastante o turismo de lazer e gerar um fluxo muito grande de turistas para Pernambuco nos próximos anos.

Pesquisador - A Sra. acredita que a região está preparada para o crescimento?

Respondente – Não. Inclusive os hotéis reclamam muito. Os hotéis tem que investir na verdade, na mão de obra. Tanto é que, usam os cortadores de cana que ficam parados no período da entressafra e esperam que o turismo também tenha entressafra. Porque como temos essa vocação para o turismo de negócios e também para o de lazer com a beleza das nossas praias e as águas mornas podemos ter turismo o ano todo e, os a mão de obra quer estar descansando durante seis meses. Então, até que mude essa cultura da região é muito complicado, porque eles não querem aprender, não querem se qualificar, preferem ficar cortando cana porque foi só isso que aprenderam. Então realmente é uma realidade muito difícil.

Pesquisador - Quando se fala em Recife, qual é a importância da cidade no panorama do país? Em função do turismo e da infraestrutura de transporte em geral. Como a Sra. analisa Recife comparado a outras capitais no Brasil?

Respondente – Temos uma posição estratégica. Recife está no centro do Nordeste, então daqui se tem uma grande distribuição de voos para o resto do Nordeste e até para o Norte do país. Então, a localização geográfica é inquestionável, estamos mais perto da Europa e no centro, entre o sudeste e os Estados Unidos, a localização é fantástica e por isso que historicamente atraímos as empresas para cá. Grandes matrizes das empresas multinacionais se instalam aqui e até foi um dos determinantes para trazer a refinaria. Enfim, e localização geográfica é importantíssima, devido a essa localização atraímos investimentos então o Estado está se desenvolvendo. Porém, o pernambucano precisa mudar a cultura precisa não ser mais aquela do caranguejo, ele tem que crescer, todo mundo tem que crescer junto, ele não pode querer crescer sozinho. Então os empresários de turismo hoje se reúnem e lutam em busca de um mesmo ideal, de um mesmo objetivo, é assim que todos os segmentos veem fazendo. Acho que a construção civil é um grande mentor, o pólo gesseiro também, são grandes sindicatos que trabalham por uma causa, e aí todas as construtoras crescem, todas as empresas que extraem gesso crescem, enfim temos bons exemplos e devemos segui-los no turismo para caminhar em busca de um mesmo objetivo.

Pesquisador - Na sua opinião como vem se mostrando a oferta da área portuária nos últimos anos? Houve um aumento? Esse aumento é satisfatório?

Respondente – Houve um aumento, mas temos capacidade para muito mais. Temos poder aquisitivo bom, os pernambucanos podem gastar, os paraibanos podem gastar, os alagoanos e os norte rio-grandenses também, então se temos oferta, com certeza vai haver consumo. Porque, tendo voo daqui, vão sair sempre mais baratos, não vai ser tão caros, porque você não precisar mais ir para São Paulo para viajar. Então, o crescimento e o investimento, com certeza vai ter retorno. As empresas que investirem vão conseguir ter retorno sim, porque temos potencial para isso.

Pesquisador - Comparando o aeroporto do Recife com outros aeroportos do Brasil, a Sra. percebe alguma diferença?

Respondente – Bom, os aeroporto passaram por reformas e veem passando, que é um projeto do governo, como um cartão postal, o cartão de entrada, a cara das

idades. Eu acho que o aeroporto do Recife, é como já citei para o potencial que a cidade tem ele é pequeno. Dizem que pernambucano tem mania de grandeza, neste caso acho que eu sou pernambucana de mais.

Pesquisador – Vamos falar sobre a crise da aviação civil comercial no Brasil. Qual é sua opinião? O que gerou essa crise?

Respondente – Toda empresa passa por períodos de readequação de mercado. Existe a mudança da gestão. De uma gestão mais absolutista para uma gestão mais democrática e durante muito tempo as companhias aéreas situavam bem seus funcionários, ou davam regalias tanto aos funcionários quanto aos próprios passageiros. Gastavam muito, então chega uma hora que a empresa não aguenta, e tem que mudar. Algumas companhias aéreas passaram por mudanças, outras deixaram essa fase passar, esqueceram que tinham que readequar as contas porque estava ficando tudo muito caro e, estas não aguentaram o tranco, e quebraram. Eu falo do fechamento da Vasp, da Transbrasil, e a venda da Varig, que oferecia um serviço de bordo fantástico, *champagne*, caviar, enfim, tudo do bom e do melhor, era uma empresa que gastava demais, os diretores gastavam demais, todo mundo gastava muito. Então foi má administração realmente, comodismo.

Pesquisador - E o que aconteceu há dois anos atrás, o caos da aviação civil aqui no Brasil. Na sua opinião, foi má administração das empresas, foi culpa da INFRAERO, da ANAC?

Respondente – Falta de investimento do governo em novos equipamentos. Quando eu falo em mudança de gestão é uma mudança tanto do governo como das empresas privadas, ou de capital misto. Então o governo remunera muito bem algumas áreas específicas de gestão como o legislativo e o judiciário. As pessoas são muito bem remuneradas, não é a toa que todo mundo hoje se forma e vai estudar para concurso, é o sonho de todo mundo. E esqueceram que os aviões estavam lá no ar e que os passageiros estavam viajando, o turismo estava crescendo e os pobres dos controladores de voo não tinham respaldo nenhum pra desenvolver o trabalho, equipamentos ultrapassados, não houve investimentos na verdade, ninguém olhou para esse segmento. E ocorreu a falta de investimento, a mesma coisa que acontece com a companhia aérea quando quebra. Quebra o sistema. Você tem funcionários que não estão capacitados porque não houve investimento em capacitação, funcionários desmotivados porque não recebem aumento, funcionários que não têm equipamentos técnicos para trabalhar. Então você não dá capacitação, não dá infraestrutura e não dá desenvolvimento nenhum para eles, o que é que pode acontecer? O sistema vai falir. A idéia, o raciocínio é o mesmo, ele só é agora voltado para gestão pública. Então eu acredito que o motivo é a falta de investimento do governo, a falta de interesse. Porque como ninguém entende nada, eu não entendo de aviação. Só quem trabalha em companhia aérea e olhe lá, porque tem pessoas que trabalham na INFRAERO e na ANAC e entendem de aviação. Porque tem gente que não sabe nem que existe controlador de vôo, ou quantos controladores existiam. Um controlador passa 48 horas trabalhando, 24 horas folgando, com um monte de vida no ar. Então nem sabe-se como funciona, como é que vai ser cobrado do governo uma coisa que não ve? E aí tinha a aeronáutica metida no meio. Enfim, era uma coisa complicada.

Pesquisador - A gente falando agora de expectativas para o futuro. Como a empresa se prepara?

Respondente – Com uma mudança de gestão. É exatamente isso. A gente está saindo de um modelo mais tradicional, acompanhando as mudanças de mercado, profissionalizando a gestão, e não sendo um corpo jogado, mas com certeza boiando. A gente está nadando, tem que estar lá com o melhor treinador de natação, o melhor *personal trainer*, preparando fisicamente para podermos nadar mais forte do que a correnteza, para chegar lá na frente. Porque saindo na frente do mercado, somos pioneiros para poder evoluir tecnicamente. Se fecharmos o olho, dormir no ponto e for levado com a maré, não vai sobrar nada. Então precisamos ser cobrado por mudanças, estar acordado e acompanhando estas mudanças. As agências de viagens mudam, temos as companhias aéreas que vai deixar de comissionar as agências de viagens, internamente já está mudando a postura dos funcionários que já estão sendo treinados a cobrar pelo serviço. Então o passageiro não sabe quanto vai pagar pelo serviço de uma agência de viagens ou não sabia que tinha que pagar por uma agência de viagens. Ele não sabia quanto é que estava pagando, como é que a gente estava cobrando, não sabia quanto é o que estava pagando. Então a empresa está tornando a comunicação muito mais clara com o cliente. A partir de uma iniciativa que foi tomada pela Tam que é tornar esta transparência do bilhete. E com os nossos clientes corporativos, abandonamos totalmente a nossa comissão e cobramos as taxas pelos nossos serviços. Então já está sendo comunicado os clientes para que sintam como é importante o papel de uma agência de viagens, como é importante o nosso trabalho, e a gente já começa aí a sintetizar e a selecionar os clientes que vão ser fiéis da Luck por muito tempo, pois valorizam nosso serviço. Vou comprar na Luck porque tenho os benefícios que uma agência de viagens traz para mim.

Pesquisador - Quando foi que introduziram a tabela?

Respondente – O dia exato não sei, mas foi neste ano. A gente começou a notar realmente uma seleção dos clientes. Antes nossos funcionários atendiam vinte passageiros num dia, na loja, apenas um fechava. Hoje, atende dez passageiros, dá atendimento de qualidade para os 10 e desses praticamente fecha os 10. Então a gente teve um aumento na produtividade, porque realmente só vem quem quer comprar. A gente não atende mais quem não quer comprar.

Pesquisador - Qual é a porcentagem de cliente corporativo que a empresa tem?

Respondente – É mais ou menos 55%, varia dependendo da sazonalidade do serviço.

Entrevistado – C *

Pesquisador - Então vamos entrevistar a executiva comercial da empresa X. Começo perguntando qual a influência da infraestrutura aérea para Recife, para o município e, para a região metropolitana?

Respondente – A influência é enorme, porque é através dela que a gente traz pessoas e leva para o mundo todo. É importantíssimo. E agora com o desenvolvimento de Suape que está trazendo empresas do mundo todo para cá, aumenta essa importância. Fora isso, tem também a questão turística. De trazer gente para cá de outros lugares, o que acaba trazendo divisas também. De fora do país e de outros Estados. Transporte, eu acho, de uma forma geral, que é muito importante, tanto o terrestre, marítimo como o aéreo, sem ele não há desenvolvimento, não há acréscimo.

Pesquisador - E como você visualiza a apresentação dessa infraestrutura aérea no Recife?

Respondente – Como eu vejo? Olha eu acho que hoje nacionalmente atende bem. Porque inclusive, alguns mercados como São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, tem excesso de voos e outros mercados tem carência. Agora falando da empresa que eu trabalho hoje, com a malha integrada a gente vai atender muito bem o Nordeste e cidades pequenas, as mais próximas. Eu acredito que a malha é boa e ainda vai melhorar com a entrada dos voos para os Estados Unidos, que hoje temos um bom atendimento para Europa, e para o sudeste, onde tem o coração comercial. Faltava aqui, o vôo Nordeste - Estados Unidos, que agora vai começar.

Pesquisador - Se compararmos nos últimos 13 anos, existiu uma melhora de infraestrutura para que uma companhia aérea receba passageiros, para estar desembarcando e embarcando, em termos de logística de bagagem. Como é que você vê isso, olhando a companhia aérea em relação a infraestrutura do aeroporto?

Respondente – Eu não trabalho diretamente no aeroporto. Mas em relação a minha observação, por exemplo, hoje há uma melhora considerável depois da construção desse novo aeroporto. Em relação a infraestrutura do aeroporto, do atendimento de uma forma geral dos passageiros. A questão de bagagem ocorreu um aumento no número de esteiras para desembarque dos voos. A empresa em que eu trabalho sempre prezou muito por essa questão da distribuição de transporte também com segurança da bagagem. Porque o transporte da bagagem também é um fator importante, a bagagem deve chegar intacta e, no caso de acontecer alguma coisa, a pessoa deve ser ressarcida, ter uma atenção especial.

Pesquisador - Essa questão de bagagem, quando acontece algum problema a Infraero se responsabiliza, ou a empresa?

* Entrevista concedida em: 30 set. 2008. Turismóloga, Executiva de Contas de Empresa aérea que não quis se identificar.

Respondente – Parece que tem alguns limites do que é responsabilidade da Infraero, e o que é da companhia aérea, mas eu desconheço.

Pesquisador - Você acha que houve um aumento do fluxo de turistas devido à ampliação do aeroporto do Recife nos últimos anos? Houve demanda? Se formos comparar, o aeroporto antigo que era para cerca de dois milhões de pessoas e com o aeroporto de hoje que é para cinco milhões de passageiros, previsão para 2017, porém segundo os dados fornecidos pelo gerente comercial e o gerente operacional, essa taxa vai chegar a ser ocupada ainda no ano de 2009.

Respondente – Acho que a infraestrutura aeroportuária tem com certeza um percentual que ajudou nesse incremento, mas eu acho que há muitas outras coisas. Não é só o aeroporto, porque poderia ter um aeroporto bonito e não ter vôo, não ter gente com dinheiro para comprar a passagem, por isso acho que foi um conjunto de coisas que melhorou de forma geral a aviação nacional. A gente não pode negar que quando a Gol entrou no mercado, com baixo custo, onde a passagem de ônibus foi comparada com a de avião, o recado intrínseco era, aqui todo mundo pode voar. E deste modo, todo mundo pode voar. Pessoas que nunca imaginaram poder entrar num avião passaram a fazê-lo. E hoje em dia as companhias aéreas além de ofertarem preços baixos, parcelam essas passagens, aumentando assim o fluxo de passageiros.

Pesquisador - E falando de Recife. Qual é a importância de Recife, da região metropolitana no turismo, em termos geográficos, sociais, em relação ao Brasil?

Respondente – Recife geograficamente é extremamente importante. Tanto em termos aéreo, quanto marítimo é um dos mais próximos para outros continentes. E culturalmente falando, Recife é extremamente rica, atrai turistas pela beleza natural, cultural e por vários motivos como por exemplo pelo pólo econômico, pelo pólo médico-hospitalar, agora com Suape que está crescendo muito. Além de executivos de uma forma geral que vêm trabalhar aqui. Por exemplo, estava ontem conversando com uma pessoa que é holandês e veio trabalhar em Recife, hoje mora aqui e vai desenvolver vários tipos de produtos para exportação junto com comunidades, pois acredita no potencial da cidade, do Estado e de outras cidades do Nordeste.

Pesquisador - Qual é a importância para a cidade do Recife no panorama do país, a respeito de infraestrutura de transporte? Isso visando transporte aéreo, terrestre e, marítimo. Está bem estruturado? O que falta na sua opinião?

Respondente – Eu não conheço muito bem a questão dos outros tipos de transportes, mas eu acho que marítimo a gente não está bem desenvolvido, não tem uma demanda, de grandes navios parando aqui. Sendo que já ouvi comentários de que o terminal não é atrativo. Os cruzeiros poderiam ter uma presença bem maior, se fosse englobando Fernando de Noronha, indo para outras capitais do Nordeste. Terrestre, as nossas estradas não são as melhores, de modo geral, o Brasil todo sofre com estrada, e mais focado na área de turismo, a gente consegue distribuir bem, daqui para Porto de Galinhas, para Serrambi. Já a distribuição para o interior do Estado não é muito boa. Tem temporadas no ano que é investido nisso, por exemplo o Festival de Inverno, que utiliza mais o transporte terrestre, mas acho que

poderia ser mais desenvolvido. Uma coisa que deveria ser melhor utilizada no Brasil de modo geral é o transporte ferroviário, mais pela parte econômica, transporte de carga e de material, que se usa muito pelas estradas danificando as mesmas. As estradas poderiam ser usadas mais para uma finalidade turística, e a ferrovia para transporte de carga.

Pesquisador - Comparando o aeroporto do Recife com outros aqui no Brasil, qual é a diferença de sua qualificação, é um aeroporto bem servido em termos de infraestrutura?

Respondente – Com certeza, não tem como negar, Recife é um dos centros, o aeroporto é muito bom, foi recentemente reformado, tem quatro anos da reforma. Sendo que o aeroporto está novinho, a malha aérea do Recife é muito boa em comparação. É um dos melhores aeroportos com certeza do Brasil.

Pesquisador - Falando em malha aérea, você acha que Recife é bem alimentado pela malha aérea do Brasil?

Respondente – Acho que é, agora com a junção da Gol com a Varig está melhorando a malha aérea aqui, quanto o Brasil de uma forma geral quando disse assim, eu libero a entrada dos Estados Unidos para o Brasil, mas não pode ser Rio/São Paulo, então isso ajuda aqui o Nordeste. É um lugar que eles buscam para desenvolver, eu acho que está melhorando sim, já melhorou bastante.

Pesquisador - Vamos falar da crise que aconteceu nos últimos dois, três anos. Na sua opinião a crise ocorrida nos últimos anos da aviação comercial teve que causas?

Respondente – Profunda essa pergunta, eu acompanhei essa crise fora da aviação. Eu estava trabalhando numa empresa em que as pessoas utilizavam bastante o transporte aéreo e, os problemas eram sério, com gente nos aeroportos esperando. Acho que foi um conjunto de coisas, desde uma falha no nosso sistema, que causou pânico na população, até greves nos aeroportos, falta de investimentos em alguns aeroportos, na segurança. Na época saiu uma entrevista de uma pessoa da ANAC dizendo que priorizava o terminal de passageiros e não a pista do aeroporto de Congonhas.

Pesquisador – Então pergunto, é falta de infraestrutura ou má administração das companhias aéreas?

Respondente – O que aconteceu durante essa crise, algumas empresas que vinham de pólo crítico, não podiam decolar, a não ser que o aeroporto fosse liberado. Enquanto outras empresa, levava todo mundo, vinha um avião de outro lugar e então podia decolar e seguir, mas outras não, estavam com o avião preso naquele lugar. Eu tive passageiro que na época ia fazer Guarulhos-Galeão-Recife. O vôo nascia em Congonhas, então a tripulação não podia decolar de Congonhas, o avião foi direto para o Galeão, a tripulação teve que ir para Guarulhos pegar um avião para o Galeão para conseguir chegar em Petrolina, isso ocorreu durante a Fenagre. Estava esperando para embarcar para Petrolina, Fernando Bezerra Coelho, o presidente Tecom-Suape, Fernando Bezerra, o presidente do Porto, e o

voo não conseguiu sair de Congonhas, quer dizer, conseguiu, atrasou mais de oito horas, por conta desses transtornos.

Pesquisador - Falando em expectativas futuras para o fluxo, porque sabe-se que a tendência é aumentar o fluxo aéreo cada vez mais. Com novas políticas de custo de no mercado, a concorrência aumentando, a gente pode ver aqui no Recife três novas empresas, entram. A Webjet, a Oceanair, a Trip e fortemente entram para outros tipos de mercado, então a concorrência aumenta, mas isso é o capitalismo em si. Qual é a visão da sua empresa para o futuro? É aumento da malha aérea em relação ao Recife-Brasil ou não? A expectativa é que se mantenha essa malha aérea do mesmo jeito, é que a expectativa futura seja a mesma, qual é a visão?

Respondente – Olha, o que é eu enxergo. Algumas companhias aéreas querendo tirar passageiros da gente, aliás, todas querem. Na minha visão temos que buscar novos nichos de mercado, dentro da população que nunca viajou, ou daquela que viaja a trabalho, mas não quer viajar de férias. Dentro de algumas classes, algumas áreas que pode ser trabalhada, não só tirar passageiros de outras companhias, algumas ficam só querendo lutar por preço umas com as outras. No final das contas acabam fazendo um pouquinho isso, mas eu acho que quanto mais cresce, tem que ter criatividade para pegar novos passageiros, o Brasil não comporta tantas empresas novas, agora são seis companhias. Hoje daqui para São Paulo, deve ter direto uns dez voos.

Pesquisador - Diários?

Respondente – Diários. Dez voos com no mínimo 130 pessoas, 1300 lugares todo dia indo e voltando para São Paulo, 1300 pessoas, daqui de Recife, fora os que saem das regiões vizinhas, João Pessoa, Maceió, Natal? é uma quantidade grande, que está crescendo, porque o mercado está aquecendo. Acho que comporta isso e pode comportar muito mais, se a economia continuar desse jeito, porque as companhias aéreas são extremamente influenciadas pela economia e, acredito que a economia brasileira vai melhorar apesar de toda a crise mundial, acredito que vai crescer.

Pesquisador – Em termos de voos regionais, o Brasil é um pouco escasso, principalmente no Nordeste. Por que isso acontece?

Respondente – Por exemplo, o voo de Recife-Teresina, acho que a maioria das companhias já testou colocar voo direto pra lá e não dá pra fazer, porque precisa desenvolver não só Recife, mas Teresina também. Precisa haver investimentos naquela região, para que haja fluxo de passageiros entre as duas cidades, porque o fluxo principal ainda é o de executivos. Turistas para sair de Teresina e vir para Recife praticamente não existe. Então para manter um voo precisa de passageiros, e para haver passageiros é preciso investimento em conjunto, não só da companhia aérea, mas dos Estados, das prefeituras e do governo. Agora tem fluxo Teresina-Brasília, então o que se faz, tem voo Recife-Brasília, Brasília-Teresina, aí a gente faz a conexão em Brasília para ir a Teresina, ou em Fortaleza se de Fortaleza-Teresina tiver fluxo. O investimento das companhias aéreas nos voos regionais depende de um conjunto de coisas, a companhia não é a fomentadora, é a transportadora. Os Estados tem que desenvolver, aí a companhia aérea coloca o voo naquele trecho.

Pesquisador - Para finalizar, na tua opinião, como está a infraestrutura aérea no aeroporto de Recife?

Respondente – A infraestrutura aérea, na minha opinião está boa, ainda vai melhorar um pouco, até o final do ano, até o começo de 2010, que vai entrar todas as outras companhias, eu acredito que precisa se consolidar para crescer. Até dezembro de 2009 a gente vai ter muita novidade na malha aérea de Recife, novas empresas entrando, precisa consolidar tudo isso, para vermos os resultados.

Pesquisador - Se ocorrer um aumento de fluxo das companhias nacionais para Recife você acha que irá aumentar também o fluxo interno do aeroporto?

Respondente - Com certeza. Porque existe uma distribuição para os Estados Unidos do Nordeste vai ser daqui e de Salvador, e daqui vai pegar Fortaleza, Natal, até Maceió também deve vir passageiro para embarcar daqui, dependendo da conectividade e tudo. E é possível que, passando por Recife, as pessoas acabem querendo conhecer Recife, passem um dia ou dois. Também tem outra coisa, o consulado americano é aqui, muitos vão ter que vir para tirar visto, é claro que para manter essa demanda é necessário que o consulado também tenha uma flexibilidade na questão de visto, afinal para viajar tem que ter visto e isso pode ajudar na demanda.

Entrevistado – **Marcos Telore***

Pesquisador - Marcos, você poderia se apresentar.

Respondente - Sou formado em administração de empresas pela Faculdade São Marcos, em São Paulo, e atualmente sou Diretor Comercial da EMPETUR.

Pesquisador - Como foi sua trajetória até chegar na EMPETUR?

Respondente - Eu trabalhava numa empresa aérea. Tenho 22 anos de aviação, dentro Grupo Varig. Trabalhei na Rio Sul, onde fui Gerente Geral para todo o Brasil, e quando a Varig dissolveu a Rio Sul, fui convidado para trabalhar na base da Varig no Chile. Passei dois anos e meio no Chile e depois fui transferido para gerenciar a Varig no Recife. Com o término da Varig, eu fui convidado para a EMPETUR.

Pesquisador - Qual a influência da infraestrutura aérea para o Recife? E qual a importância de um aeroporto, para uma cidade como o Recife?

Respondente - Toda cidade grande tem que ter um aeroporto, é meu ponto de vista. E Recife como capital do Estado e uma das principais cidades do Nordeste, não poderia deixar de ter um bom aeroporto. Isso é fundamental para o crescimento do Estado, no sentido econômico, industrial, turístico principalmente, que é nossa área de atuação. Então é importantíssimo que tenhamos uma estrutura como o aeroporto do Recife, que é hoje um dos melhores aeroportos do Brasil. Do Nordeste, a gente pode dizer, sem sombra de dúvida, que é o melhor aeroporto, é o mais bonito, operacional, melhor equipado. Você percebe que até para os passageiros que chegam de viagem ou para viajar, podem passar no aeroporto um tempo agradável, pois é climatizado, confortável, com boas lojas para compras, inclusive já possui a tarja que a Infraero está criado agora, de aeroshopping. Transformar o aeroporto num shopping onde não só o passageiro que está saindo ou chegando possa usufruir das lojas, bem como as pessoas da cidade possam fazer compras, tomar um café, coisa desse tipo. Então, o aeroporto está muito agradável, a chegada no aeroporto hoje já está bem melhor. Isso, porque lembro, de alguns anos atrás, daquela parte de fora do aeroporto que era um pouco complicada. E hoje está muito bem, a logística, a parte de chegada hoje está muito boa. Enfim, o aeroporto do Recife hoje possui uma infraestrutura muito boa para receber os turistas, para que os pernambucanos também viajem, para receber investidores nacionais e internacionais.

Pesquisador - Acha que houve essa tendência de mudança nos aeroportos feita pela Infraero nos últimos anos?

Respondente - Eu acredito que a Infraero tem recursos próprios para isso, e as cidades tem que ter bons aeroportos? Isso depende diretamente do desenvolvimento do país. Hoje o Nordeste tem um potencial tão grande, que a visão da Infraero de querer reformar os aeroportos foi muito boa, porque para sair do eixo

* Entrevista concedida em: 29 set. 2008. Graduado em Administração de Empresas, Diretor Comercial da EMPETUR.

São Paulo e Rio de Janeiro. Estes aeroportos estão sobrecarregados de voos nacionais e internacionais. Todo o *Hub* é feito em São Paulo e no Rio de Janeiro. Agora as empresas aéreas já estão procurando outras cidades do país para fazer o *hub* e, nada mais lógico no caso da Infraero de reformular os aeroportos antigos que existem no Brasil, seja no Sul, Centro-Oeste e aqui no Nordeste para que possa receber voos nacionais e internacionais de uma maneira bastante confortável.

Pesquisador - O aeroporto do Recife está preparado para isso?

Respondente – Está. No último dia 10, houve uma apresentação da Infraero que o Gerente Regional mostrou a capacidade do aeroporto, as novas obras que vão ser iniciadas ainda no final deste ano, para 2009, aumentando o número de *fingers* no aeroporto e isso ajuda para que a gente tenha mais aviões chegando, para que as pessoas não tenham que desembarcar numa área remota, porque ninguém gosta de pegar o ônibus. Para sair e chegar as pessoas gostam de passar pelo *finger*, já estar com ar-condicionado, e não ter que ficar em pé num ônibus. E vejo que o aeroporto hoje está bem dimensionado, para o número de turistas, de pessoas que chegam e saem da cidade.

Pesquisador - Achas que o Recife tem a capacidade de ser *hub* da região Nordeste?

Respondente - Com certeza tem e será ainda. Por que eu digo isso? Pernambuco, Recife, tem uma posição estratégica dentro do Nordeste. Daqui do Recife, duas horas para baixo, duas horas para cima, você chega nas principais capitais. Então eu vejo, tirando Salvador, que é considerado já um *hub*, Recife pode servir de *hub* tanto para Maceió, como Aracaju, João Pessoa, Natal, Fortaleza que tem aeroportos de grande potencial, mas que não estão bem estruturado no meu ponto de vista, como o Recife está, além do fato de que a Diretoria Comercial aqui da EMPETUR, tem previsão de captar novos voos nacionais e internacionais, trabalho que já vem sendo feito por essa gestão. Dos internacionais, estamos recebendo dois novos voos dos Estados Unidos, de duas diferentes empresas norte-americanas. Estamos em contato, negociando, com uma empresa espanhola, também estamos em negociação com uma empresa de Cabo Verde, na África, além de contatos para a Copa do Mundo. Esses são contatos que a gente está tentando trazer pra cá, deste modo Recife se tornará um *hub*. Quando as empresas aéreas estrangeiras descerem aqui, irão distribuir seus passageiros para o restante do país. Mas para que isso possa ocorrer, precisamos ter uma boa malha aérea doméstica, que em função das maiores empresas instaladas aqui em Pernambuco, já possuímos essa boa malha que sai do Recife, para os principais pólos São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, assim por diante, mas temos que melhorar, porque para outras cidades ainda se demora à chegar. Hoje, para sair do Recife à Manaus, precisar ir até Brasília, ou pegar um voo “pinga-pinga” que vai demorar horas à chegar. Para que essa condição melhore é necessário estabelecer contatos com outras empresas aéreas regionais, no caso a Trip, que hoje tem uma malha aérea muito boa. É a melhor empresa aérea regional do país, opera em 65 cidades, mas que deixa o Nordeste abandonado. A única cidade que ela está operando no Nordeste é o voo de Recife – Fernando de Noronha – Natal, que é um trio, agora com mais voo para Natal, entrando em Salvador e Vitória. Estamos em contato com a Trip há algum tempo, desde o começo do ano, eles ainda não começaram a operar aqui no Recife

por falta de avião, mas já fizemos eles entenderem que Recife é um ponto para fazerem *hub*. Em algumas reportagens que lemos, em revistas de turismo e jornais daqui do Estado, a Trip já demonstrou que tem interesse em transformar Recife num *hub*, e então seria perfeito, pois as empresas estrangeiras trariam seus passageiros à Recife e a Trip levaria para Maceió, João Pessoa, Natal, e outros, até mesmo para aeroportos regionais, que as empresas aéreas grandes não fazem, porque não tem demanda. Tanto que estamos tentando trazer essas empresas de fora, mas fazendo com que a malha aérea regional seja bem articulada, de modo que dê acessibilidade e mobilidade a essas pessoas. Estamos em contato com a Azul também, que é uma nova empresa, já estivemos na divisão da Azul em Barueri (SP), e a princípio eles não tem uma previsão muito rápida para operar aqui em Recife, estão vindo em 3 a 4 anos. Porém estamos fornecendo a eles informações suficientes para tentar fazer com que mudem de ideia, e venham no próximo ano, para termos ligações com cidades como Campo Grande, Cuiabá, região que tem um potencial grande para turismo de negócios, uma região que tem muito dinheiro, só precisamos é facilitar a acessibilidade. O que não pode acontecer, por exemplo, é se alguém de Rondônia quer vir para Recife, tem que pegar um voo às 5 horas da manhã, ir até São Paulo, trocar de aeronave e chegar em Recife uma hora da tarde, é mais fácil ir direto para o Rio de Janeiro, as praias se tornam mais perto.

Pesquisador - Eu escutei uma frase em outras entrevistas, que dizia o respondente que a companhia aérea é apenas uma transportadora e não uma promotora de turismo, e deste modo não tem capacidade de estar introduzindo tantas linhas a certas localidades. Isto é, diz que isso depende do Estado, da fomentação que as prefeituras e os Estados fazem para cada cidade. Deste modo, o que Pernambuco faz em relação a isso, qual é o investimento maior?

Respondente – Sim realmente a empresa aérea é uma transportadora, mas ela tem uma participação fundamental. Se não for a empresa aérea não tem negócio, não tem turismo, e o Estado procura fomentar isso, dentro da Diretoria da EMPETUR, tem um braço da secretaria de Turismo, responsável pela divulgação e promoção do Estado dentro e fora do Brasil. E como fazemos isso? Participamos de feiras ligadas ao turismo, em todo o Brasil e no exterior, quando participamos dessas feiras, distribuimos material promocional, além de estarmos presente, pois aproveitamos a ocasião para visitar o mercado, fazer capacitação das agências de viagens da localidade, dos operadores de turismo, para que possam conhecer mais Pernambuco, do Estado como um todo. Lógico que a gente fala de Porto de Galinhas, porque é nossa âncora, mas também falamos do litoral Norte, de Caruaru, do Agreste, Petrolina com a Rota do Vinho, falamos de modo geral, o trabalho da EMPETUR é isso, não é beneficiar ninguém, mas trazer turista para o Estado. O que importa é que o turista venha e conheça o Estado o potencial artístico, cultural, gastronômico, e assim por diante. Participamos até das feiras de gastronomia, levamos bolo de rolo, tapioca, nego bom, assim tentando pegar o turista pelo estômago.

Pesquisador - Falando de Pernambuco em termos culturais, o que você acha da importância do Estado no panorama brasileiro? No sentido econômico, geográfico, social.

Respondente - É importantíssimo. No geral é um estado multicultural, tem sua

pluralidade, então ao mesmo tempo em que o nosso lado é o turístico, a gente tem uma vertente de mar e sol, que é o nosso carro-chefe, também procurando divulgar a cultura do Estado. Poucos Estados do país tem uma cultura tão forte como Pernambuco, e um povo que dá valor a essa cultura, então puxamos muito para isso. Embora saibamos que as pessoas no Sul e Sudeste querem férias para descansar, praia e sol para curtir, oferecemos a cultura como uma consequência. Embora venha crescendo o público que vem para conhecer a cultura, não só de dentro do Brasil, mas especialmente da Europa, existe um desejo do europeu em conhecer a cultura do país, do Estado. Por outro lado, Recife e o Estado, também estão em um contexto muito bom, em termos de investimentos, o PIB tem crescido acima da média do país. Estado que está vivendo um momento muito bom em todos os sentidos, indústrias estão chegando, investidores surgindo tanto na área industrial como na turística, e esse crescimento é o que temos procurado mostrar para as pessoas, através das apresentações, de seminários, porque temos que aproveitar este momento. Eu diria que Pernambuco hoje é como a Bahia há uns 20, 30 anos atrás, está vivendo um momento muito bom e tem que aproveitar e explorar esse bom momento.

Pesquisador – Recife em termos de infraestrutura de transporte, não só aéreo, mas de terrestre e marítimo, está situado como?

Respondente - As estradas deixam um pouco a desejar. Com exceção de algumas estradas do Sudeste, São Paulo que são privatizadas e são muito boas, ainda temos muito que melhorar. A duplicação da BR-101 e assim por diante, mas tem melhorado aos poucos, tem sido feito alguma coisa em termos terrestres. Isso é importante, porque a gente tem pesquisas na EMPETUR, estatísticas que mostram que praticamente 50% dos turistas que chegam no Estado são do Nordeste e por via aérea ou terrestre. Via aérea ainda existe uma certa dificuldade, pois precisa atrair pessoas de todo o Nordeste, de maneira mais fácil, que pode ser por meio da malha aérea regional, seria muito mais fácil chegar via terrestre, estradas melhores vão auxiliar no recebimento de turistas. Isso é, servirá como uma porta de turistas, na verdade, a gente recebe muitos turistas de João Pessoa, Natal, Rio Grande do Norte, Alagoas, mas também a gente exporta muitos turistas nesse sentido, então a malha aérea poderia estar melhor, daqui para 2009. As vias terrestre também vão melhorar com o PAC e as verbas de duplicação da BR, acredito que vai melhorar muito o turismo não só para o Estado, como para o Nordeste. No transporte marítimo estamos engatinhando, o porto aqui tem as instalações precárias para o recebimento de navios. Na maioria dos casos aqueles navios que nós recebemos no Estado são navios com paradas técnicas, que estão passando por aqui, com exceção do Pacific que tem base aqui, faz Natal, Fernando de Noronha, é diferente, mas os outros navios eles praticamente fazem escalas técnicas aqui, quando eles estão vindo de algum lugar, param para alguma coisa, reabastecimento e até se aproveita um pouquinho para fazer turismo, quando o navio permanece um dia, um dia e meio, aí os passageiros descem, a infraestrutura de porto ainda é muito precária. Já existe um projeto para melhorar o porto do Recife, um projeto que está no papel ainda, mas já estamos trabalhando com essa oportunidade. A EMPETUR está engatinhando, no que diz respeito, à captação de navios. Já foi realizado contato com alguns operadores para verificar qual a necessidade real, além de uma pesquisa com as principais operadoras de navios, para identificar o que é necessário fazer para que Recife seja um ponto de parada, onde as pessoas possam ficar dois

a três dias, não simplesmente uma escala técnica. No lado aéreo, estamos mais adiantado.

Pesquisador - Na sua opinião, as crises que ocorreram nos últimos anos na aviação comercial foram por quê? E o que a ocasionou?

Respondente - Eu posso lembrar aqui dessas crises por causa de acidentes aéreos. Quando acontece um acidente aéreo desses começa a se analisar a estrutura não aérea portuária, mas a estrutura de navegação do país, os controladores de voo, essa coisa toda. Diz-se que não existiam controladores em condições, eu diria que ocorreu por má administração das companhias aéreas. Ocorreu uma quebra de empresas grandes por má administração, além de outras coisas envolvidas. Agora, crise mesmo acontece quando o barril do petróleo aumenta muito, as passagens aumentam, o dólar aumenta e as pessoas não viajam mais para fora. Porém em contrapartida a gente recebe mais turistas de fora, quando o dólar fica forte fora e fraco aqui dentro, funciona como uma balança e às vezes as pessoas não ficam muito satisfeitas. Quando o dólar está muito baixo, as pessoas viajam muito para fora, e não recebe muito turista. Então a crise é feita de uma série de vertentes, é muito difícil a gente falar da crise da aviação comercial e o porquê dessa crise.

Pesquisador - Existem estudos que mostram que a aviação comercial no mundo teve um *boom* nos últimos 20 anos. Comenta-se que nos 10 anos que vem pela frente, haverá milhares de atrasos, porque não se está preparado adequadamente para esse número de passageiros. No Brasil já podemos sentir isso, nos últimos 7 a 8 anos entrou uma companhia aérea no mercado com nova tendência, política de custo baixo, deste modo uma classe social que antes não viajava passou a fazê-lo. Quer dizer é visível que essa empresa proporcionou uma reformulação no mercado, mesmo que atualmente suas tarifas sejam iguais a todas as outras empresas, mas tal empresa mostrou ao consumidor que ele pode viajar. O Sr. acha que no Brasil, a INFRAERO e aeroportos estão preparados para atender a esse *boom*, uma vez que a tendência da aviação comercial é cada vez aumentar mais?

Respondente - Eu diria que o Brasil está preparado para no máximo 5 anos, isso se o fluxo de passageiros, continuar aumentando e se não houver crises ou outro problema. Nos próximos 5 anos, se o brasileiro continuar viajando do jeito que está hoje, os aeroportos terão que se (re)modernizar, novos aeroportos terão que Sr construídos principalmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, além de ter um controle de voo muito bom. Encontramos dificuldades aqui no Brasil, mas em um país como os Estados Unidos que tem milhares de voos por dia, centenas de aeroportos, aonde uma empresa aérea chega a ter mais de mil vôos por dia num aeroporto, fica-se pensando o que está faltando para o Brasil? Quanto temos que fazer para chegar ao nível de um país como os Estados Unidos?

Pesquisador - Sobre o aeroporto ser modernizando pelo governo, o projeto atenderá até 2017 ou o próximo ano já atingirá a capacidade? O que acontece?

Respondente - Se fizerem uma ampliação do aeroporto na questão dos *fingers*, poderá chegar até 10 milhões de passageiros.

Pesquisador – Sim, mas o projeto inicial era de até 2025 atingir 10 milhões de

passageiros.

Respondente - É só antecipar. A INFRAERO ter recursos para antecipar isso, ou então privatizar.

Pesquisador - Recife tem capacidade de estar recebendo turistas, de modo geral, na hotelaria, restaurantes, enfim em termos de infraestrutura?

Respondente - Tem, mas terá que melhorar muito. Não pode haver exploração ao turista, os valores da hotelaria, restaurantes, bares, não pode ser aumentado em consequência ao aumento dos turistas. A hotelaria do Recife tem que melhorar muito, temos um hotel cinco estrelas, que não comporta a quantidade de passageiros que se imagina vir num voos dos Estados Unidos. O público que se espera é geral, mas sabemos que será classe A e B, que ficam em hotéis de 5 ou 4 estrelas e, não estamos preparados para isso. A cidade tem que melhorar na questão de limpeza, saneamento, tem que ocorrer conscientização da população em respeito ao recebimento do turista, é inadmissível que o turista veja cidadão brasileiro jogando sujeira no chão. Está sendo iniciado um trabalho com os taxistas, é um projeto da secretaria de turismo para que esses profissionais recebam bem o turista. O projeto taxista amigo do turista, que vai desde o treinamento no idioma inglês ou espanhol, até como o turista deve ser tratado. Mas no geral, Recife é uma cidade belíssima, andando pela cidade se vê construções belíssimas, mas mal cuidada. Veem-se pontos turísticos depredados, os quais poderiam ser mais bem utilizados, questão de segurança pois, as pessoas tem medo de parar o carro, isso se torna um problema da cidade. O turista quando vem de fora, quer se sentir seguro, estar num lugar limpo, sendo bem recebido. O pernambucano é hospitaleiro, agradável, alegre, o que precisa é mexer na infraestrutura do turismo. Se você vai fazer turismo fora do país, ou até mesmo em algumas cidades aqui dentro do Brasil, você vê que é muito diferente, a gente tem que melhorar muita coisa. Só que isso vai da conscientização total das pessoas, não adianta nada a secretaria de turismo ter consciência disso, a prefeitura, quando o povo não tem consciência. Então deveria haver um trabalho de conscientização de base, a cidade tem o poder de atrair um público grande. E estivesse nos Estados Unidos ou na Europa, seria a cidade que receberia mais turistas no mundo, devido à beleza no sentido de pontos turísticos, arquitetura, é uma cidade agradável, tem os canais que precisam ser mais bem tratado, mas são belíssimos.

Entrevistado – **Nilton Souza***

Pesquisador - Poderia se apresentar?

Respondente - Sou Nilton Souza, trabalho na INFRAERO a cerca de 25 anos, a apenas dois anos voltado para área de segurança, sendo que os demais trabalhei na área de operações, área financeira, onze anos foram na escala, após no expediente. Foi onde aconteceu a dedicação e a motivação dentro da área de operações.

Pesquisador – Você acha que existe influencia da infraestrutura aérea para o Recife?

Respondente - Por se tratar de ser um aeroporto dentro da área metropolitana, próximo de Olinda e Jaboatão, existe influencia sim para o município, já que está central e atende duas regiões, assim como outros municípios mais próximos, como Camaragibe e Caruaru.

Pesquisador - Qual é a área de abrangência? Existem estudos para isso?

Respondente - O aeroporto tem uma área de cobertura que é chamada de área porta-rasa, dentro de um raio de 20 quilômetros de cobertura. Seria a área que não pode ter obstáculos nas aproximações dentro das cartas aeronáuticas, sendo 13 quilômetros para parte visual e 20 para parte de instrumento, certo? Então, dentro dessa concepção de infraestrutura hoje para o Recife, nós saímos de um aeroporto que tinha na época capacidade para um milhão e 500 mil passageiros, e estamos atendendo 2 milhões e 700 mil passageiros, e dentro de todas as mudanças e modernização da parte da aviação, da infraestrutura precisamente, Recife já tinha necessidade de ter essa modernidade, essa nova ampliação há muitos anos, até mesmo pelos números.

Pesquisador - Você acha que o aeroporto do Recife comporta o chamado jargão da aviação – *hub*. Este aeroporto pode se torna um *hub* no Nordeste?

Respondente – Este é um estudo que a ANAC está fazendo, se o *hub* no Nordeste ficaria em Recife ou Salvador. Com mais possibilidade de ser Recife pelo aeroporto ser mais centrado dentro do Nordeste. Quando você busca Salvador e Fortaleza, tem uma movimentação grande, são bem diferentes em termos de número de passageiros. Um você tem 6 milhões e outro você está com 3 milhões e 700 mil passageiros, no caso Fortaleza. E Recife tinha a necessidade de um novo aeroporto e com os estudos que foram apresentados dentro da empresa se observou como Recife foi um dos últimos a ser ampliado, a ter aeroporto novo, passando Maceió, Campina Grande, João Pessoa, agora recentemente inaugurado, Fortaleza apesar de ter uns 6 a 7 anos, mas não deixa de ser um aeroporto novo. Recife estava muito atrás para se ter realmente um aeroporto novo, então percebeu-se dentro dos estudos, que seria um aeroporto com a capacidade para 5 milhões de passageiros,

* Entrevista concedida em: 18 set. 2008. Graduado em Administração, Gerente Comercial da INFRAERO.

com isso 2004, da inauguração, e com uma visão até 2017, que pudesse vir a atender a demanda. Só que a aviação é dinâmica e tudo é rápido, ocorreu a mudança da aviação, de aeronaves menores, e que com essas mudanças que ocorreram dentro da aviação, apesar também da crise da aviação aérea, que não mexeu com a parte de infra-estrutura dos aeroportos, hoje nós temos mais de cem milhões de passageiros ano. E aí eu digo aqui a você se essa demanda hoje chegar até 200 milhões, e toda a malha aérea voltada do Brasil fosse redistribuída, nós teríamos condições de receber a demanda de 200 milhões de passageiros. Como a movimentação está muito concentrada, malha aérea, você tem o *hub* como tem hoje de Brasília, de São Paulo, Manaus, que não é tanto, mas é uma concentração muito grande também de vôo. Está se vendo que o crescimento da aviação, está subindo no Recife, este ano de 2008 deve fechar com aproximadamente 4 milhões e 600 mil passageiros, até 2017 vai estourar os 5 milhões. Bom, em função disso a empresa não parou, dentro de uma visão de futuro, já tem uma expansão que é o aeroporto antigo para ser ampliado para mais 2 milhões e 200 mil passageiros.

Pesquisador - Essa obra está para finalizar quando?

Respondente - Esta obra já foi iniciada, porque pelos números apresentava-se a necessidade de ter uma ampliação. Se lhe mostrar no quadro verá que existe um atraso, então dentro da visão do crescimento do aeroporto, tem a possibilidade de ter mais duas asas, a sul e a norte. A asa sul que é essa que eu estou te falando dos 2 milhões e 200 mil passageiros. Então teria como respirar. É o que a gente espera que aconteça, mas hoje com 5 milhões, hoje com 5 milhões no aeroporto do Recife, se ocorresse uma distribuição de malha, teríamos conforto a dar aos passageiros mesmo com 7 milhões e 200 mil passageiros, com essa infraestrutura. Isso bastaria você redistribuir a malha. Imagine bem você ter um aeroporto com está hoje o de Recife. E depois você tem que crescer para o norte porque já está estourando. A concentração de voos, o *hub*, é muito interessante porque tem muito a oferecer de infraestrutura. Hoje o que se tem, é estar atendendo 5 milhões, com possibilidade de chegar até mais, porque o aeroporto, dentro do que está previsto, conforto e capacidade, pelo manual da ANAC, está atendendo todos os requisitos.

Pesquisador - Então a infraestrutura que se apresenta hoje na cidade é excelente?

Respondente - Excelente, eu não digo a você nem ótima.

Pesquisador - Em termos básicos, de estacionamento, por exemplo. Entrevistei dois consumidores que falaram do estacionamento. O que aconteceu com as rampas?

Respondente - Não existiu nenhum erro de projeto, as rampas atendem realmente subidas e descidas. Acontece que as pessoas não estão acostumadas, desde o início da concepção do projeto se deu o cruzamento. Se realizou um estudo que indicou que uma quantidade pequena de carros utilitários ficariam embaixo, no piso térreo, e deste modo teriam os carros menores para subir até as outras rampas. Só que o brasileiro, não procura olhar e atender o que tem de sinalização. Hoje você entra no edifício garagem e vê: veículo utilitário preferencialmente piso térreo. Porque, é a parte maior que tem para atender com conforto, então todas as rampas atendem os carros auto-passeio, vários testes foram realizados com diversos carros, inclusive com utilitários que a pessoa sobe num único tempo. Só que as pessoas

não tem hábito de subir como deveriam, todo mundo quer subir muito rápido. Estamos dentro das normas internacionais que vêm atender passageiros em termos de conforto, o edifício garagem está à frente, com menos de 30 metros em relação à calçada do CPS.

Pesquisador - Isso são normas internacionais? Porque já passei em outros aeroportos novos e em todos o estacionamento está em frente ao aeroporto.

Respondente - Existe. Eu não posso te garantir exatamente quantos metros você tem que ter, mas existe uma distância da calçada até o edifício garagem. Hoje já se tem outra concepção que eu assim lembro, para que o deslocamento seja o mínimo possível. Nós temos aqui hoje quase 2.100 vagas e o edifício garagem atende completamente à demanda do aeroporto. Isso não tenha dúvida.

Pesquisador - Existem projetos futuros de implementação para interligar o aeroporto aos meios de transportes públicos? Porque existe um déficit muito grande hoje em dia, o passageiro que chega para pegar um ônibus tem muito dificuldade grande para ir até a parada.

Respondente - Veja bem, antes de inaugurar, tínhamos essa preocupação, e estivemos reunidos com a CTTU e outros órgãos da região, então foi disponibilizado um espaço na calçada do aeroporto, existindo um ponto no piso térreo de ônibus da empresa Borborema, que faz um circular no Grande Recife. Então, se um passageiro, chega ao aeroporto e precisa se deslocar até o centro, ou uma região mais próxima ao shopping, ele tem esse acesso. Esse é um ponto. Só que a gente já viu a necessidade de se ter outros ônibus ou outros meios de transporte. No início da concepção da obra do aeroporto se vislumbrou uma passarela rolante ligando ao metrô, só que essa obra não era voltada à INFRAERO, e sim ao Governo do Estado, ligando o edifício garagem, ou seja, o aeroporto, seria o quinto ou quarto pavimento. Fora isso, já vimos uma possibilidade de oferecer um espaço que venha a atender o usuário, o passageiro, próximo ao aeroporto antigo, foi criado um espaço para estacionamento de ônibus, linhas de ônibus urbanos, inclusive ônibus com possibilidade de ir até Nossa Senhora do Ó, Porto de Galinhas, porque temos uma quantidade muito grande de turistas que procuram Porto de Galinhas. Então disponibilizamos esse espaço em frente ao terminal antigo. Hoje não me recordo quantas linhas de ônibus param lá, mas em torno de 4 ou 5, porque eles pediram uma quantidade mínima para não colocar muitos ônibus na frente do aeroporto, mas não procurando distanciar muito o passageiro, o usuário do aeroporto.

Pesquisador – Em relação ao município de Recife, qual é o panorama da cidade em relação ao turismo e, infraestrutura de transporte?

Respondente - Em termos de infraestrutura de transporte, a cidade precisa melhorar um pouco. Agora com a implementação de novos voos o governo viu a necessidade de melhorar as rodovias. Esse trecho aqui do aeroporto que sai no parque de Jaboatão dos Guararapes vai ter um viaduto para desafogar o trecho que liga à Porto de Galinhas. Esse estudo já existe, participei de reuniões, já vieram engenheiros, a princípio queriam que o viaduto ficasse muito próximo da cabeceira, ali da entrada de Jaboatão, então mostramos que não teria condições de um viaduto ficar tão próximo devido à rampa de pouso e decolagem. Deste modo, foi feito um

segundo estudo, com um pouco mais de distanciamento, em relação à cabeceira, e vai desafogar a saída para o litoral sul, que já é de grande conforto, porque parte do Cabo de Santo Agostinho foi totalmente duplicada. Na região norte, que liga à João Pessoa, também está sendo duplicada, sem dúvida, eu diria que iremos pegar até mais passageiros dessas duas cidades, Maceió e João Pessoa. Por que isso acontece? Acontece porque hoje a passagem para João Pessoa até o sul, o preço está lá em cima. A quantidade de vôos que você tem de João Pessoa em relação a Recife é muito diferente. Você tem lá dois voos para o sul, em determinados horários, bem distantes um do outro, e aqui você tem uma quantidade maior de oferta e com o valor da tarifa bem menor. A pessoa pega um táxi, no valor de R\$ 150,00 vem até Recife, compra uma passagem e ainda muito mais barato e você se desloca para o sul. Bom, e aí seria esse outro como eu te falei. Você tem outra coisa que eu acho que não te respondi ainda, essa parte de transporte? Veja bem, se for para falar da infraestrutura do aeroporto, eu diria a você que é assim: o transporte do aeroporto nós estamos muito bem, duplicamos a oferta de táxi do aeroporto com o apoio da própria prefeitura e CTTU, hoje estamos aqui com 120, antes era 52.

Pesquisador - E isso atende à demanda?

Respondente – Atende a demanda sim. Porque tem inclusive uma parte especial e uma parte comum. A Infraero abriu as portas, e atendeu a tudo aquilo que foi solicitado pelo órgão responsável.

Pesquisador – E em relação ao metrô, ainda é um projeto futuro?

Respondente – Sim futuro, mas recebemos informações de que a estação aeroporto está praticamente pronta. Então teremos a estação metrô de 300 a 400 metros. Deste modo, o passageiro poderá ir até o centro do Recife, até o terminal integrado de ônibus com facilidade, ou poderá ir até mesmo a Jaboatão. O governo está tentando implementar uma linha até o cabo de Santo Agostinho, levando até o Centro de Convenções. Esperamos que isso acontecesse num futuro não a longo prazo, mas médio.

Pesquisador - Se formos comparar o aeroporto do Recife com outros aeroportos do Brasil, qual é o seu diferencial e a sua qualificação?

Respondente - Olha, falar do aeroporto do Recife fica muito mais fácil, porque conheço bem a infraestrutura e sabemos que o aeroporto atende todas as normas internacionais. Porque trabalhar em cima de um órgão comandante regulador, então fica muito mais fácil. Nós recebemos um certificado recentemente provisório que é um certificado chamado o manual de operações do aeroporto. Então esse certificado foi dado pela ANAC, é provisório, com prazo de 12 meses para cumprir outras etapas e, receber o certificado definitivo. Isso se atende tudo aquilo que se tem. Nós temos hoje um aeroporto que está preparado para receber uma análise crítica que está prevista de início para infraestrutura do aeroporto que de início irá receber um Boeing 747-400. Uma aeronave jumbo com capacidade pra 400 passageiros, 450, depende muito da configuração.

Pesquisador - E como é que está a pista?

Respondente - Nós temos uma pista de 3.001 metros fabricada em *roter* que é o manual dos pilotos, vamos dizer assim onde tem a carta do aeródromo. Hoje temos uma pista que atende qualquer tipo de aeronave crítica com os quilos que se definiu no projeto que vai de um 737 a 777, a um 747, a um concord. Eu falei de A 380 por quê? Porque ele não se aplica a um aeroporto 4E, que é um código de referência de um manual internacional da xxx. Hoje nenhum aeroporto do Brasil está preparado para receber A380. O ano passado fui acompanhar o pouso do A380 lá em São Paulo. E mesmo assim, ele pousou lá com algumas restrições, porque era um voo experimental, porque tinha quase toda sua frota de aeronave menores e o avião pousou, tranquilo, sem muito esforço, abriu reverso, taxiou, estacionou na ponte. Hoje se ele tivesse que pousar aqui, ele teria até como ficar na ponte, não teria nenhum problema, mas você tem como eu te falei a aeronave crítica que é o 747, você tem limitações. A aeronave pousaria aqui, teria como decolar sem nenhum problema. Então tem restrições em termos de largura de pista, em termos de comprimento, que é o que era pra precisar em termos de motor, da potência na sua decolagem. Você tem uma pista que no caso do Brasil todas elas tem que ter 45 metros de largura para atender o 4E e aí seria para 4F uma pista de 60 metros.

Pesquisador – Tenho informações que os maiores aeroportos do mundo estão modificando-se para se adequar à aeronaves? Essa informação está correta?

Respondente - Hoje é assim, alguns aeroportos terão que se preparar para receber o A380? A briga está muito grande entre Rio de Janeiro e São Paulo. Foi realizado um voo experimental com políticos, empresário e outras autoridades lá em São Paulo, com destino até Rio de Janeiro, mas como estava chovendo muito, o teto estava baixo, o voo foi até Curitiba, onde realizaram um voo local de 30 a 40 minutos, pousou sem nenhum problema. Fora isso, já tem uma outra aeronave da Boeing que está se preparando para voar aqui no Brasil em 2009 que é o 747-800, que se enquadra no 4E e para isso os aeroportos estão realmente se adequando. Hoje quem está se preparando no momento no Brasil é São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, com nova pista que de condições de fazer alongamentos tranquilo, sem muitas dificuldades.

Pesquisador - A crise ocorrida nos últimos anos da aviação comercial ocorreu por quê?

Respondente - Vários fatores contribuintes nós tivemos para a crise. Tivemos o momento que a INFRAERO levou a culpa sem ter. Eu diria que num primeiro momento, a INFRAERO não toma conta do espaço aéreo que compete a outro setor. Aquilo que a gente viu nos aeroportos, aquele caos, suadeira, movimentação de passageiros, todo mundo irritado e com razão, não foi por infraestrutura. O que aconteceu ali que você viu no aeroporto de Brasília, de São Paulo? Muita gente num aeroporto, num saguão, todo mundo querendo voar. E por que não estava voando? Porque, não tinha controladores que pudessem abrir o espaço aéreo para aeronave decolar. Apenas isso. E o que aconteceu mais? Você vai dizer: oh, rapaz, talvez ele não queira falar tudo não, falo tudo. Vamos lá. No momento, cada passageiro que vai ao aeroporto, ele tem uma tendência de levar duas ou 3 pessoas, tudo aquilo que foi visto nos aeroportos, aquela quantidade não era de passageiro. Era um passageiro, mais dois ou três acompanhantes e você olha assim e diz: caramba, quantos passageiros. E aí quando você tem uma pessoa participando da confusão,

outras pessoas vão lá auxiliar, dar força, porque essa força para que alguém diga assim: ah, não aí tem gente reclamando, a mídia vai mostrar que está tudo errado. Mas não estava. Quando se falou da crise, a crise teve um foco inicialmente naquele incidente da Gol, envolvendo o legacy. Naquele avião nós perdemos 5 pessoas amigas, 3 da INFRAERO e 2 que trabalhava conosco aqui em Recife, um trabalhou comigo na área de operações, o Júlio Mendes, o outro um garoto de 19 a 20 anos, que conheceu uma menina pela internet e viajou para conhecê-la, com uma passagem promocional da Gol. Então a partir daquilo se iniciou a crise na aviação, mostrando que tudo estava errado. Aconteceu no momento, que era uma época ruim, onde diziam que tinha buraco negro na Amazônia, recentemente surgiram novos comentários, sobre o acidente dizendo que nada foi feito. Pode até ser, isso eu não posso nem afirmar, mas o espaço aéreo como falei é de outro setor que é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Bom, quando se voltou para infraestrutura, que os aeroportos estavam superlotados, foi por isso, porque você tinha concentração de voos nos aeroportos, *hub* que representava muito. Ninguém viu nenhuma matéria envolvendo o aeroporto do Recife, Fortaleza, Salvador. Então o que apareceu em Salvador foi pouquíssimas coisas, quando alguém queria fazer a confusão, mas não tinha aquele tumulto, que se via no Galeão, em Brasília, em São Paulo, por quê? Porque, tinha uma concentração grande de voos e essa concentração hoje para ter uma idéia, em Guarulhos deve ser em média uns 400 voos/dia.

Pesquisador - Recife tem quantos voos/dia?

Respondente – Hoje, com uma média de aproximadamente entre pousos e decolagens, de uns 150 a 160 voos. Certo? Há 6 - 8 anos atrás, nós tínhamos muito mais pouso, mas menos passageiros. Porque as aeronaves da época era um 737-300 com capacidade para 133 passageiros. Hoje o 737-400 leva 168 passageiros, 167 depende muito da configuração. Hoje a aviação voa lotada, você entra num avião ele está lotado mesmo em baixa estação, por quê? Porque a demanda é boa e a oferta também, em muitos casos de ofertas de passagens, fiquei sabendo na semana passada que a Gol abriu as portas para vender passagem com o cartão HiperCard, em dez vezes, muita gente que não tinha possibilidade de viajar e que tem a facilidade de ter um cartão pode comprar uma passagem parcelada. Então você vai ter passageiros de todas as classes voando nos aeroportos.

Pesquisador – Vou fazer perguntas sobre o futuro, porque vejo no seu discurso que o aeroporto tinha uma capacidade para 5 milhões de passageiros no prazo de até 2017. Sendo que em menos de 5 anos vai atingir a carga total do aeroporto, quais são as expectativas futuras em relação ao Recife.

Respondente - Veja bem, está aí o crescimento do Brasil, o PIB crescendo, chegando a um patamar esperado que o governo mesmo divulgou. Mas, você tem hoje Pernambuco, um dos Estados, que vai crescer mais no Brasil. Você tem a refinaria que está chegando agora, tem o estaleiro, sem falar das fábricas. Recentemente Cristina Kirchner a presidente da Argentina, veio instalar uma fábrica aqui em Suape, além de outras fábricas que estão sendo instaladas. Então, isso vai realmente trazer um crescimento muito grande, vai dar oportunidade de emprego. O aeroporto tem essa possibilidade de ter muito mais empresas, de ter mais gente circulando, de ter carga, mais passageiros, a gente já viu que há assim uma

necessidade de ter uma ampliação. Iremos ampliar o pátio e mais 3 a 4 posições para atender os voos cargueiros, porque hoje o que tenho está atendendo a avião comercial. Até o final do ano, iremos dar continuidade na instalação de mais 4 pontes, que é a obra do conector, ou seja, até o primeiro semestre, vamos estar com essas quatro pontes instaladas totalizando 11 pontes de embarque. E vamos aumentar o pátio para atender a aviação cargueira. Bem, vamos ter a Copa do Mundo em 2014 no Brasil, e já fomos procurados.

Pesquisador - Eu li uma reportagem dizendo que se a aviação brasileira, e a infraestrutura aeroportuária não se adequar, irá ocorrer um caos aéreo no Brasil, o que você tem a comentar em relação a este dado?

Respondente - Não, isso não irá ocorrer. Todos os levantamentos solicitados pelo órgão responsável, foram apresentado ao Ministro da Defesa, então assim, tudo que foi solicitado informado, além do que poderia ampliar. Foi informado do crescimento do aeroporto para mais dois milhões e 200 mil passageiros, a instalação das quatro pontes que deve acontecer entre este ano e o ano que vem, a ampliação do pátio, mais 3 posições e 1 alternativa, para atender possivelmente a aviação cargueira, que é o que a gente tem assim, uma perspectiva de visão com o estaleiro, a refinaria, acho que iremos ter muito mais voos cargueiros aqui no Recife.

Pesquisador - A capacidade de carga do aeroporto, mesmo com todas as ampliações, ela pode quase dobrar, do que é hoje em dia?

Respondente - Olha, pode sim. Até porque hoje temos um terminal de carga com quase seis mil metros quadrados para atender exportação e importação e com a própria saída da Vasp, a parte logística de carga foi também ampliada para esse processo de carga, de entrada e saída. Até os correios, hoje trabalha dentro desse terminal que era da Vasp para facilitar não só a movimentação de carga, como também ampliar o espaço físico, de exportação e importação, e até carga doméstica que a INFRAERO adotou e é uma coisa que está crescendo muito na aviação.

Pesquisador – Quanto aos dois novos voos, acredita que exista demanda?

Respondente – Começam em 3 de novembro com a America diário, e no dia 22 de dezembro com a Delta com quatro freqüência. Quanto a demanda, os estudo que a America fez, apontam que tem. Eu vejo o voo da Delta melhor do que da America, mesmo sendo 4 frequencias, porque vai fazer Atlanta, que é o *hub* nos Estados Unidos. Então existirá a possibilidade de você ter distribuição, saindo do Nordeste, para os Estados Unidos, podendo chegar num local central e visitar diversas regiões. Assim como a America viu o foco Miami, que de fato tem muitos brasileiros voltados para lá. É tanto que quando você, todo ano tem a festa nos Estados Unidos dedicada ao Brasil, vai tanta gente, mais de um milhão, não que seja só brasileiro, mas, é que representa muito a demanda. Nós pegamos as duas empresas, temos a possibilidade de no final do ano entrar a Azul no mercado. Ela está aguardando o certificado.

Pesquisador - A Azul é de que local?

Respondente - Azul é um grupo americano que tinha uma empresa aérea lá nos

Estados Unidos ou ainda tem, e que está investindo na empresa aqui no Brasil e vai voar inicialmente só com aeronaves da Embraer RJ190, 177, já fez contratações de pilotos, comissários, funcionários. Já existe hoje uma equipe de quase 50 funcionários que estão se preparando para entrar no mercado.

Pesquisador – A empresa será brasileira?

Respondente - Sim, a empresa será brasileira e a tendência dela é de explorar o Nordeste, fazendo voos regionais. O Brasil deixou no passar dos anos de ter explorar voos regionais e agora está tendo essa necessidade, até mesmo no momento que concentra um *hub*. A necessidade é essa, pega uma aeronave maior, centra aqui em Recife e daqui espalha. Então, hoje tem muito próximo daqui Maceió, Campina Grande, Juazeiro, João Pessoa, teria como pegar vôos aqui se tivesse 747 com 400 passageiros, e distribuir isso rapidinho em aeronaves menores.

Pesquisador - Existe briga política, das outras capitais, que atrapalhe o desenvolvimento da aviação?

Respondente – Existe. Atrapalha e muito, porque tem hoje nessa região muito próxima do Recife e que com as aeronaves menores tipo Embraer 120, é o RJ 145 da Embraer também, tem uma aeronave de fabricação espanhola, que é parecido com a TR 42, 142, são aeronaves que podem ser exploradas. A Trip mesmo está recebendo a Embraer URJ 195 ou foi 190, para fazer voos e está querendo fazer a base aqui no Recife. Está quase certo, a Trip vai fazer seu *hub* aqui no Recife, então vamos ter aí mais voos possivelmente da Trip, que já está apostando num voo que está fazendo à noite para Natal, investindo na demanda. Esse crescimento todo que se vê na aviação, levou exatamente a isso, na preocupação de voos regionais. Você chega em Atlanta pega um voo menor e você vai para outras cidades em avião de médio e pequeno porte. Aqui no Brasil, político acha que se tiver um 747 ou um 737, tem que ter uma ponte, mas não se pode botar uma ponte só para atender um avião, não consegue fazer uma ponte só de embarque, tem que comprar pelo menos uns 3 a 4 porque o custo operacional é muito grande, então o custo fica em cima do que está recebendo operacionalmente em voos de passageiros. Há algum tempo atrás, não faz muito tempo, um político queria que fossem retiradas algumas pontes de embarque daqui, para instalar em João Pessoa, porque era interessante João Pessoa ter ponte, só que o aeroporto de João Pessoa não tem movimento de passageiros que pudesse atender aos requisitos.

Pesquisador - Então você acha que a política funciona em termos geográficos, sociais, para uma região em si? Se tivesse estudos, Recife e João Pessoa poderiam ser alimentados apenas por um aeroporto, não seriam necessários dois?

Respondente - É, já que tocou nisso, foi feito um estudo há 12 ou 15 anos atrás. Saiu uma matéria no Diário de Pernambuco, a uns 15 anos, onde dizia que tinha sido trabalhado um terreno, nas terras da família Coelho entre Goiânia e João Pessoa, um plano muito bom previsto para um aeroporto internacional, que ficaria com plano misto, e acabou não saindo. Acabou saindo o aeroporto aqui em Recife que tem uma arquitetura operacional que poucos aeroportos no Brasil tem. Você tem dois pavimentos, onde não tem passageiro se encontrando por uma questão até de segurança. Já em Brasília, tem hora que você sai no embarque, Salvador se você

não souber dar o contorno, você está dentro do embarque. Então, a arquitetura do Upira foi feita por uma pessoa de Curitiba, que conseguiu realizar um excelente trabalho.

Pesquisador - Não tinha em vista ainda o projeto das duas asas?

Respondente – Tinha, não só a questão das duas asas, mas ainda uma ampliação do edifício garagem. Então dentro do plano diretor, existem muitas coisas. Nós recebemos hoje um estudo de algumas coisas em termos de melhorias que o aeroporto do Recife poderia ter. E aí assim, a sede INFRAERO no final do ano passado, saiu uma equipe da área de operações, visitando vários aeroportos na Europa, vendo a infraestrutura trabalhada, em aeroportos com as características físicas mais ou menos parecidas com a de Recife. Aqui a gente está trabalhando com cinco milhões e, a gente fala que é muito passageiro, lá você tem aeroporto, na Espanha operando com 30 milhões de passageiros, tem característica física pista de 3.000, de 2.800 metros, um pouco maior a infraestrutura interna, ou seja, saguão, embarque, desembarque, tem muitos terrenos, mas bem parecido. Foram visitar exatamente para fazer uma comparação com o Galeão, Recife, Salvador, São Paulo e trazer a realidade de lá, aeroporto que era para estar trabalhando com 18 milhões e está com 50 milhões de passageiros. Por isso que disse logo no início para você que se pudessemos duplicar a quantidade de passageiros no Brasil e a malha fosse redistribuída, estaríamos folgados, sem dúvida. O que estamos vendo é muita especulação, dizendo que a empresa teria que ser isso, teria que ser aquilo, mas isso é a visão de cada um, existe um momento político. O momento político está sendo este, então vamos ver o que é que se faz de futuro. Antes de entrar a própria ANAC, para ter uma idéia, era o setor responsável, que temos hoje aproximadamente 2.200 aeródromos no Brasil, 3% estão com a administração da INFRAERO. A ANAC não pode mais administrar ou trabalhar com aeródromo, coisa que antes podia, então imagina, privatizar um aeroporto que tem muito lucro, no qual o governo está trabalhando em cima dele e que é rentável, como vai ficar esses outros aeródromos, porque muito dinheiro que hoje sustenta esses aeródromos pequenos de interiores, tipo Caruaru, sai da fatia desses grandes aeroportos como Viracopos, Campinas, Cumbica, Galeão, Manaus, Recife, Confins, Salvador, então são aeroportos que dão lucro. Como é que vai ficar no momento de privatizar? Privatizar o Galeão? E aqueles outros aeroportos que o governo fica sempre mexendo, então é coisa de se pensar, avaliar, fazer estudo, é uma coisa que o tempo é que vai dizer a necessidade. A Argentina que entrou num processo de privatização, e viu que não era bom, está voltando atrás.

Entrevistado – Sérgio Buarque*

Pesquisador - Poderia se apresentar?

Respondente – Meu nome é Sérgio Buarque, sou economista, com mestrado em Sociologia, minha área de atuação é consultoria na área de planejamento estratégico e desenvolvimento.

Pesquisador – O que você conhece sobre infraestrutura aérea? Qual é a tua percepção sobre isso?

Respondente – Como usuário, eu conheço o balcão das companhias, o check-in, a área de embarque, o que eu conheço é a parte que está presente para o usuário. A parte mais de serviços gerais que tem os restaurantes, livrarias, etc. Então essa é a pouca coisa que eu conheço. De fato não conheço nada.

Pesquisador - Como se apresenta o aeroporto do Recife hoje?

Respondente – Eu viajo há mais de trinta anos com frequência, e acho que houve um salto de qualidade muito grande com a inauguração do novo aeroporto. Por várias razões. Primeiro a comodidade de circulação, a comodidade nas salas de embarque, a comodidade dos *finger* que permite você se poupar de chuva, vento, etc. Eu acho que teve uma melhora substancial. O próprio atendimento nos balcões, associado com os avanços tecnológicos que tem pouco a ver talvez com a infraestrutura do aeroporto diretamente e mais com as companhias. O check-in se tornou mais rápido. Outro componente que não é do aeroporto, e sim das companhias, é a possibilidade de operar pela internet, componente mais externo ao aeroporto, mas que criou uma ferramenta de diálogo com as companhias que é fantástico. A pessoa poder fazer o check-in pela internet, pode comprar a passagem pela internet. Você vai para o aeroporto direto, para no máximo quando tem mala despachar a mala. Então em relação especificamente ao aeroporto minha percepção é que foi uma melhora substantiva, sobretudo nesta última mudança. Eu posso falar que em 30 anos houve alguns avanços aqui, melhorou acolá, mas na verdade na essência, ainda tinha um aeroporto tímido, com poucos recursos, com um conforto limitado e deu um salto de qualidade realmente fantástico.

Pesquisador - Se comparar o aeroporto de Recife com outros aeroportos do Brasil da mesma capacidade de cidade, qual seria?

Respondente – Eu posso falar que conheço razoavelmente o de Porto Alegre, o de Fortaleza, Salvador e os do Norte. Eu acho que o nosso tem muito mais conforto, sobretudo, espaço de circulação, espaço na área de embarque, acho que a quantidade de serviço também que oferece no momento que você está esperando e que o vôo atrasa.

* Entrevista concedida em: 25 set. 2008. Economista. Pesquisador e consultor na área de desenvolvimento urbano.

Pesquisador - Qual a influência de uma infraestrutura aérea estruturada, para uma cidade? E quando se fala em economia, turismo, desenvolvimento urbano.

Respondente – Infraestrutura do que eu conheço? Não posso falar em tamanho de pista.

Pesquisador - O que você conhece. Se um aeroporto é bem estruturado, isso influencia positivamente para o desenvolvimento urbano, em termos de economia tem influência para a cidade?

Respondente – Acho que tem. Com certeza tem influência, agora a postura de um visitante, seja um turista por lazer ou principalmente por negócio, ele é um dos componentes, né? Não adianta, se você tem um excelente aeroporto e tem péssima estrutura de hotel, péssimo serviço de táxi, uma limitada oferta de atividades correlatas. Agora se disser todas as outras condições são semelhantes o aeroporto faz com certeza a diferença porque é o seu primeiro e último contato com a cidade. Então, se ao chegar encontra agilidade, por exemplo, uma coisa que eu não me referi e que melhorou muito foi a agilidade na entrega das malas, se encontra isso com agilidade, encontra táxi de qualidade, rápido, então essa é a primeira impressão que oferece a cidade. Lembro de alguns lugares ficar extremamente irritado, aliás, é o caso de Porto Alegre, você chega lá e é um tumulto para pegar as malas, são poucas esteiras, aqui no Recife tem uma quantidade de esteiras que dá conta. Tem o momento de pico que chega três, quatro aviões e fica tumultuado, mas hoje tem condições mais favoráveis de atendimento, esse primeiro contato e último da saída, ter espaços, coisas para vender, ajuda a resolver as eventuais broncas que possa ter. Minha esposa esteve em São Luis, sem problema nenhum, mas chegou lá, seis da noite para tomar o avião que saía às oito da noite, uma hora antes chamaram os passageiros e informaram que o avião estava quebrado e que ia demorar até as duas da manhã. Agora isso tem a ver, eu suponho com a estrutura externa, quer dizer, com a logística, tiveram que mandar buscar peça em São Paulo, ou seja, não tem estoque para substituição de algumas peças, e ela comentou que não se tem nada para fazer no aeroporto. Então, se você tem esse problema de logística, e além do mais o aeroporto não tem condições, deram um *voucher* para que fossem jantar no restaurante e o mesmo estava fechado. Então, se além de não ter a logística para suprimento de peças, não tem serviço para o usuário ocupar de forma minimamente agradável o tempo de espera, que é sempre um horror, aí você sai com uma péssima impressão da cidade. Eu acho que nisso o aeroporto do Recife também ganha da maior parte desses aeroportos.

Pesquisador - Qual é a importância econômica e geográfica da cidade? No panorama Brasil? Do ponto de vista turístico e econômico.

Respondente – Acho que a Região Metropolitana do Recife particularmente tem uma situação bastante favorável de equipamentos de logística em geral. A parte de logística que vai desde Suape, passando pelo aeroporto, tem o porto, etc. A região metropolitana, eu não falaria só do Recife. Agora claro que o Recife é o ponto central dessa aglomeração urbana e logística. Portanto, ele tem um diferencial importante. A propósito não sei, se você conhece um estudo do movimento Brasil competitivo, que faz uma análise da competitividade dos estados, usando uns trinta indicadores para avaliar. Pernambuco fica em 10º lugar no ranking do Brasil e de

longe é o primeiro do Nordeste. E nisso entra coisas como logística, infraestrutura portuária, área portuária, transporte, educação, pesquisas tecnológicas. Tendo imaginar que em termos turísticos também é importante, porque considerando os outros elementos que são características de vantagem do Nordeste, o famoso praia, sol e mar, ele tem um diferencial importante que é a riqueza e a diversidade da produção cultural, das manifestações culturais, que Recife particularmente aglutina esse diferencial da Região metropolitana e Pernambuco inteiro. Curiosamente, Pernambuco tem se caracterizado como um destaque no turismo de negócio, mais do que o turismo de lazer.

Pesquisador - A crise aérea que ocorreu há dois anos, tem causas?

Respondente – A Infraero investiu forte, provavelmente até corretamente, na parte do usuário e deixou de investir na parte da infraestrutura de base dos aeroportos, principalmente na parte de serviços de monitoramento das aeronaves e isso levou a ter um estrangulamento pesado. Eu acho que hoje, todos os aeroportos tem qualidade melhor do que tinham há dez anos. Eu falei de Recife sendo um dos melhores até porque é um dos últimos que passa por uma renovação importante. Mas, tem aeroportos como o de São Luis, mesmo que passaram por uma renovação, tem os *fingers*, tem uma estrutura mínima, então todos esses passaram por isso, do ponto de vista do usuário melhoraram, mas mesmo sem informação, eu acho que faltou o “atrás do balcão”. Na parte de sistema logístico, faltou investimento para dar conta da acelerada expansão da demanda. A demanda é surpreendente. Você chega, por exemplo, no aeroporto de Brasília hoje, que se modernizou-se há uns 15 anos, já está saturado. Então o outro lado da história, o primeiro foi esse, a falta de um investimento na logística, atrás do balcão, e a outra que houve foi um acelerado crescimento da demanda de transporte aéreo. A população começou a viajar muito, por diversas razões, dentre as quais facilidade de crédito, renda, é possível que tenha havido também um terceiro componente que foi o problema de gestão das empresas aéreas e a Varig foi à falência aparentemente por um problema de gestão, a Varig foi problema de gestão. O fato de ser uma fundação e não empresa com regras de eficiência mais rigorosas levou a problemas de gerenciamento muito grande, teve um problema cambial. A maior parte dessas empresas vivia pendurada em *leasing*, em dólar e a mudança cambial que teve, houve uma desvalorização cambial muito grande e a dívida em real multiplicou rapidamente, então acho que foi uma combinação desses fatores que levou a essa crise.

Pesquisador - Acha que houve essa reformulação inteira nos aeroportos do Brasil nos últimos treze anos? Qual foi a influência maior? Econômica ou turística?

Respondente – O conforto é importante. Na hora que você passa 3, 4 horas esperando um voo, e ficam jogando você de um aeroporto para outro, o conforto vai embora. Isso pode até minimizar se o aeroporto tiver uma recepção boa. É difícil julgar isso. Eu acho que existe preocupação com o turismo, cria-se coisa que atrai o turista, provavelmente tem um pouco a ver com a visibilidade e termina sendo coisa meio política eleitoreira. Se mudar um equipamento de controle aéreo ninguém vê, nem fica sabendo, mas ao inaugurar um aeroporto, faz a diferença, pode ser que isso também tenha pesado muito, até porque no Brasil há décadas as opções de investimento político são quase que totalmente de curto prazo. As pessoas não

pensam em 30, 20 anos, as pessoas não pensam em estratégia, o governante pensa na sua reeleição, na eleição do seu partido, na manutenção do poder, então sempre que tenha um resultado e que tenha visibilidade de curto prazo, então aí fica evidente que entre reestruturar todos os equipamentos de controle aéreo ou remontar um belo aeroporto, a opção termine sendo pelo segundo, porque mostra na televisão. Não é por acaso, que no aeroporto do Recife você tenha inaugurado umas quatro vezes, o *finger*, a ponte. É essa visibilidade que querem.

Pesquisador - Você acha que as questões políticas atrapalham muito as gestões?

Respondente – Acho que atrapalha muito por conta do imediatismo, da visão do interesse eleitoral local. Eu tive no ano passado dando assessoria ao Governo da Paraíba, fizemos um plano estratégico da Paraíba, e eu insistia muito nisso, que achava que o Governo da Paraíba tinha que se articular com o governo de Pernambuco para projetos de interesse comum. Inclusive projetos que pudessem ir para a Paraíba, articulado com o ciclo do crescimento de Pernambuco. E houve até conversas entre os dois governadores, aí é muito difícil, porque cada governo quer levar para o seu Estado para mostrar trabalho. É uma das armadilhas da democracia, essa visão imediatista, particularista de cada político e dos chefes executivos. Parte para conversar, mas na hora diz o aeroporto vai ser em Goiânia? Aí Paraíba diz não, por que não do outro lado? Isso dá para contornar se você tiver na legislação algum mecanismo que permita alguns consórcios entre os Estados, deste modo poderia ter um aeroporto que fosse consorciado e que a receita e os benefícios pudessem ser distribuídos proporcionalmente entre os estados. Mas é muito difícil, essa estrutura federativa cria muitas dificuldades para o desenvolvimento, ainda mais quando os governadores dos estados são de partidos diferentes e partidos concorrentes, em certa medida é o caso de Paraíba e Pernambuco. Você vê que o interesse público, termina sendo colocado em segundo plano pelos interesses políticos eleitorais, políticos partidários e políticos personalizados. Muitas vezes é pessoa física que quer se perpetuar.

Pesquisador - Qual a sua opinião sobre o aeroporto do Recife?

Respondente – Eu acho o aeroporto do Recife muito bom. Eu gosto, me sinto bem como usuário do aeroporto, acho que ele facilita muito a movimentação, os serviços, é um aeroporto que eu me sinto bem.