



A importância geoestratégica do Aeroporto Internacional de Brasília no desenvolvimento do turismo regional

The geostrategic importance of the Brasilia International Airport in the development of regional tourism

La importancia geoestratégica del aeropuerto internacional de Brasilia en el desarrollo del turismo regional

Elisangela Aparecida Machado da Silva <elisangela-machado@hotmail.com>

Pesquisadora do Grupo de Pesquisa Transporte, Turismo e Desenvolvimento Econômico (GPTTDe) da Universidade de Brasília (UNB), Brasília, DF, Brasil.

Fernando Luiz Araújo Sobrinho <flasobrinho@unb.br>

Professor adjunto do Departamento de Geografia (GEA), Pesquisador do Grupo de Pesquisa Transporte, Turismo e Desenvolvimento Econômico (GPTTDe) da Universidade de Brasília (UNB), Brasília, DF, Brasil.

José Augusto Abreu Sá Fortes <afortes@unb.br>

Professor adjunto do Programa de Pós-graduação em Transportes (PPGTO), Pesquisador do Grupo de Pesquisa Transporte, Turismo e Desenvolvimento Econômico (GPTTDe) da Universidade de Brasília (UNB), Brasília, DF, Brasil.

CRONOLOGIA DO PROCESSO EDITORIAL

Recebido 13-jul-2015

Aceite 26-nov-2015

FORMATO PARA CITAÇÃO DESTE ARTIGO

SILVA, E.A.M.; SOBRINHO, F.L.A.; FORTES, J.A.A.S. A importância geoestratégica do Aeroporto Internacional de Brasília no desenvolvimento do turismo regional. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 15 n. 3., p.303-316, dez. 2015.

REALIZAÇÃO



APOIO INSTITUCIONAL



PATROCÍNIO



Resumo: A relação entre os transportes e o turismo tem como elemento comum o deslocamento de pessoas até os destinos e intra-destinos. Por consequência, esta inter-relação faz com que o desenvolvimento dos destinos turísticos, seja alavancado, ou não, pela existência ou ausência de eficientes sistemas de transportes. Os *hubs* são uma das formas de representação desta relação e também uma característica dos destinos cuja dimensão esta relacionada à sua função, ao porte, à disponibilidade de infraestrutura e à elevada importância na hierarquia urbana regional. O aeroporto Internacional de Brasília é um hub de elevada importância geoestratégica no contexto regional. A análise remonta ao período da transferência da capital federal do Rio de Janeiro para o Planalto Central brasileiro, com a finalidade de analisar a importância geoestratégica do aeroporto no desenvolvimento do turismo regional, tendo como eixo central a articulação estabelecida com a rede de transportes.

Palavras-chave: Transportes; Turismo; Geoestratégia; Desenvolvimento do turismo.

Abstract: The relation ship between transport and tourism have a common element the movement of people between and within the destinations. Consequently, this interaction makes the development of tourist destinations is exploited or not, mainly due to the existence or absence of efficient transport systems. Activity centers are a form of representation of this relationship and also a feature of the destinations whose size is related to their function, size, availability of infrastructure and high importance in regional urban hierarchy. Brasilia International Airport has a great geostrategic importance as a center of activity in regional context. The analysis goes back to the time of the transfer of federal capital from Rio de Janeiro to the Central Plateau of Brazil with the purpose of analyzing the geostrategic importance of the airport in the development of regional tourism and focuses on the collaboration established with the transportation network.

Keywords: Transport; Tourism; Strategy; Development of tourism.

Resumen: La relación entre el transporte y el turismo tienen como elemento común el movimiento de personas entre y dentro de los destinos. En consecuencia, esta interrelación hace que el desarrollo de los destinos turísticos sea aprovechado o no, debido principalmente a la existencia o ausencia de sistemas de transporte eficientes. Los centros de actividades son una forma de representación de esta relación y también una característica de los destinos cuyo tamaño se relaciona con su función, tamaño, disponibilidad de infraestructura y alta importancia en la jerarquía urbana regional. El Aeropuerto Internacional de Brasilia tiene una gran importancia geoestratégica como centro de actividad en contexto regional. El análisis se remonta a la época de la transferencia de capital federal de Río de Janeiro para la Meseta Central de Brasil con el propósito de analizar la importancia geoestratégica del aeropuerto, en el desarrollo del turismo regional y, se centra en la colaboración establecida con la red de transporte.

Palabras clave: Transporte; Turismo; Geoestratégia; Desarrollo del turismo.

Introdução

Nos países com dimensões continentais, como o caso do Brasil, o setor aeroviário e particularmente a infraestrutura aeroportuária torna-se determinante para os deslocamentos das pessoas entre as cidades e regiões. O aeroporto é o lugar de embarque, desembarque ou conexão de pessoas com os mais variados motivos e interesses, seja de negócios, seja de turismo, ou outro motivo qualquer, fundamental ao desenvolvimento econômico das regiões e vice-versa.

Nesse sentido, o Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek tem uma importância fundamental desde a sua implantação nos anos 1960, enquanto elo de ligação, integração e para o desenvolvimento da região Centro-Oeste, até os dias atuais como eixo de conexões domésticas e internacionais. O artigo descreve esse processo histórico, limitando os diferentes períodos e caracterizando a função do aeroporto, assim como os momentos de ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária.

O aeroporto funciona como um nó da rede de transportes, com a função de interligar o território nacional e internacional e suas respectivas economias. Uma rede de 50 municípios que tem a influência de Brasília, entre os quais 21 são turísticos de acordo com o Programa Nacional de Regionalização do Turismo, cujo o aeroporto é fundamental para esse acesso e ligação.

O aeroporto é o principal da região Centro-Oeste potencializando os destinos aos arredores do Distrito Federal, mas atende também as outras regiões turísticas do Centro-Oeste. Atualmente, o aumento do fluxo de passageiros no aeroporto Juscelino Kubitschek e a dinamização promovida no turismo regional, mostra a importância geoestratégica e geopolítica do aeroporto no desenvolvimento do turismo regional

Breve histórico

O histórico de construção dos aeroportos em Brasília, está vinculado a transferência da capital federal para o interior brasileiro e mais especificamente ao Planalto Central. A transferência fez parte do discurso político em diversos momentos da história brasileira, desde o século XVIII até a inauguração em 1960 e consistiu no processo de ocupação de vastas extensões territoriais do interior do país a partir do povoamento de vazios demográficos, como solução à crise de concentração de terras e a expansão da moderna produção agropecuária direcionada aos mercados interno e externo. A história da aviação e portanto dos aeroportos na capital, começaram com a superação das dificuldades de acesso ao Planalto Central e a implantação de alternativas de transportes mais viáveis e rápidas.

As fases da evolução histórica da demarcação do território e da construção do aeroporto, compreendida entre o século XVIII e XXI, foi influenciada pela evolução tecnológica e inovação na gestão dos meios de transportes aéreos e podem ser organizadas pelos seguintes períodos: deslocamentos para demarcação do território do Distrito Federal (1892-1955); construção de Brasília (1955-1960); inauguração e transferência da capital (1960-1965); primeira ampliação e modernização do aeroporto (1965-1990); segunda ampliação e modernização do aeroporto (1990-2012); terceira ampliação, reforma e modernização (2012 aos dias atuais). Esta última fase marcada pela concessão do aeroporto à iniciativa privada.

A primeira (1892-1893) e a segunda (1894-1896) fase foi marcada pela realização de expedições para estudos, caracterização e demarcação do atual território do Distrito Federal brasileiro, coman-

dadas pelo Engenheiro belga Luís Cruls. Neste período os integrantes das expedições utilizaram os meios de transporte disponíveis a época para sair do Rio de Janeiro com destino ao Brasil Central. A expedição Cruls saiu de São Paulo com destino a Uberaba - Minas Gerais, de trem e desta cidade em lombo de cavalo com quase 10 toneladas de equipamentos e mantimentos para os núcleos urbanos de Santa Luzia (atual Luziânia), Meia Ponte (Pirenópolis) e Arraial dos Couros (atual Formosa) (Codeplan, 1992).

As próximas expedições Poli Coelho (1948) e Belcher (1955) se utilizaram de aviões militares de carga, equipamento de transporte de última geração à época destas expedições. São deste período os registros do primeiro aeródromo na capital federal, como destaca reportagem.

Em 1955, uma pista de pouso e um rancho para passageiros foram criados por Bernardo Sayão. Era o chamado Aeroporto Vera Cruz, onde hoje está a Rodoferroviária. Sayão abriu uma trilha que ligava o aeroporto à Fazenda Gama. A visita de Kubitschek ocorreu no ano seguinte (Jornal Correio Braziliense 08/03/201, página 07).

As instalações do Aeroporto Vera Cruz, no entanto, eram provisórias. Possuía uma pista de terra batida com 2,7 mil metros de comprimento e uma estação de passageiros improvisada em um barracão de pau-a-pique coberto com folhas de buriti (Moreira da Silva, 2010).

A mudança para o segundo aeroporto provisório na área em frente ao Palácio do Catetinho, atual BR 040, ocorreu juntamente com as obras de construção do Núcleo Residencial Pioneiro da Fazenda do Gama, onde foram erguidos o Catetinho, as instalações para o Batalhão de Guarda, e que atendeu ao presidente e aos pioneiros na construção da nova capital (Moreira da Silva, 2010).

Em 02 de abril de 1957, o aeroporto comercial definitivo, com uma pista projetada para 3,3 mil metros de comprimento, mas na primeira etapa possuía apenas 2.400m de extensão e 45m de largura, recebeu o primeiro pouso da aeronave presidencial, um Viscount turbo-hélice de fabricação inglesa. Neste ano, também foram inauguradas as instalações do destacamento Base Aérea, que funciona em conjunto com o aeroporto atual (Moreira da Silva, 2010).

O terminal de passageiros foi construído em madeira e serviu à cidade até 1971. Nas décadas seguintes o aeroporto passou por obras para modernização com o asfaltamento das pistas de pouso e decolagem, a construção da base aérea, da torre de controle e do prédio em alvenaria de três pavimentos que serviu a capital federal entre os anos de 1965 e 1998.

O aeroporto Internacional de Brasília foi construído de acordo com o projeto que repetia a solução até então padrão dos aeroportos brasileiros, desde a construção do aeroporto Santos Dumont, Rio de Janeiro, na década de 1930: um bloco retangular com térreo e mezanino. Este aeroporto começou a ser ampliado na década de 1990. Com a reforma, Brasília passou a dispor de um aeroporto funcional e elegante, no qual se destaca a grande cobertura com estrutura espacial metálica sobre a área de acesso; já contando com um primeiro satélite, de planta circular, equipado com túneis de conexão direta dos aviões ao aeroporto (Soares, 2000, p.188).

Em 1990 o Aeroporto Internacional de Brasília começou a ganhar a forma atual, construída em três etapas. Um corpo central e dois satélites para embarque e desembarque de passageiros. A primeira etapa foi inaugurada em 1992. Incluiu a construção do viaduto de acesso ao terminal de passageiros e a cobertura metálica, num total de 11.726m².

O satélite, edifício circular para áreas de embarque e desembarque, foi inaugurado em 1994, na segunda etapa, quando foram entregues também uma parte reformada no corpo central do terminal de passageiros e nove pontes de embarque. Nesta época, entrou em operação no aeroporto o Sistema Integrado de Tratamento de Informação Aeroportuária (SITIA), que possibilitou a automação no controle de diversas atividades. Brasília foi o primeiro aeroporto da América Latina a receber este sistema.

A conclusão da terceira etapa das obras ofereceu aos usuários uma nova área de embarque e desembarque internacional, um terraço panorâmico, um finger¹ e uma praça de alimentação 24 horas. A reforma alcançou uma área de 17.285m², com a instalação de uma galeria com fontes, jardinagem e espaço para exposições.

Desde então o Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek esteve sob administração da Empresa Aérea de Infraestrutura Portuária - INFRAERO até dezembro de 2012 quando através de processo de concessão à iniciativa privada passou a ser administrado pelo Consórcio Inframerica. Após a privatização o aeroporto passou por novo processo de ampliação e reforma. A infraestrutura do atual aeroporto possui duas pistas para pousos e decolagens, terminal de embarque de cerca de 110 mil metros quadrados, 29 pontes de embarque, 70 posições para estacionamento de aviões, cerca de 80 opções comerciais, serviços bancários e de alimentação. Fonte: MEDEIROS (2013).

A partir destas intervenções, foram ampliados os componentes do Terminal de Passageiros, que garantem uma capacidade instalada excedente até 2025 (UnB, 2014). Constatação obtida por meio da quantificação da capacidade requerida e a capacidade instalada, feita com base em plantas e outros documentos anexados ao Plano de Gestão de Infraestrutura, da InfraAmérica e, avaliada em termos do tempo em que o terminal continuará a operar atendendo aos níveis de serviço definidos pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Brasília: importância geoestratégica e geopolítica

Brasília consolida um projeto geopolítico de setores da política brasileira, enquanto eixo indutor de interiorização do desenvolvimento econômico, da expansão da rede urbana, da constituição de novas fronteiras agrícolas e do uso estratégico do território. Além destes elementos, o isolamento da capital federal em relação ao litoral era concebido como elemento da segurança nacional e da criação de novas redes entre as áreas de fronteira e a de povoamento antigo e consolidado (Vesentini, 1996).

Para além de ser um projeto geopolítico, Brasília é um marco histórico geográfico para a urbanização e o desenvolvimento brasileiros, porém, muito mais pelo contexto histórico e pela conjuntura política, econômica e social em que ela surgiu do que por um papel protagonista que fosse a ela inerente. Em outras palavras, a construção de uma nova capital partiu de uma perspectiva de planejamento que esvazia o conteúdo histórico, já que se referenciava a um projeto futuro de sociedade, tanto local quanto nacional (Holston, 1993 e Catalão, 2010).

A urbanização e o adensamento demográfico e de usos do espaço geográfico se desenvolvem sob a égide do capitalismo global e é compreendido como local de estratégias do Estado para o capi-

1 Ponte de embarque que permite a ligação entre o terminal aeroviário e o avião, permitindo, assim, a entrada e saída de passageiros.

tal. Para Lefebvre (1976), tanto o tempo livre (ócio), o tempo do trabalho e o tempo constrangido (deslocamento) parecem se encontrar dissociados um do outro, como momentos distintos da vida do indivíduo. Mas, na perspectiva deste autor, estes tempos se encontram interligados à lógica do capital, a partir da reprodução e ampliação das relações capitalistas de produção e da acumulação de fixos e fluxos nas cidades e regiões.

Assim, a importância geoestratégica do Aeroporto Internacional de Brasília, como um dos nós na rede de transportes, é ser uma infraestrutura de serviços e interligar diversos territórios dentro e fora do país, conectando a economia local a outras escalas regional, nacional e internacional, cabendo ao Estado a responsabilidade pelo processo de desenvolvimento da região. Na realidade, a discussão sobre a questão regional deve levar em conta que o Estado tem papel fundamental no cenário regional brasileiro e que mesmo depois de todo o debate sobre a redefinição desse papel ou sobre a falência das estruturas estatais, o Estado ainda é peça essencial na análise do desenvolvimento regional brasileiro (Araújo Sobrinho, 2008).

E nesse sentido, o fato de sediar o Governo Federal faz com que o Distrito Federal apresente capacidade de dinamizar a economia regional em larga escala, promovendo a integração com outros municípios e Estados à economia nacional e as redes do mundo globalizado.

Castells (2004) diz que o mundo globalizado “competentemente reflete o verdadeiro alvo das mudanças socioeconômicas que é a transformação”. Dessa maneira, a expansão da economia brasileira insere novas regiões no mundo globalizado, tendo ainda como eixo dinâmico o Sul/Sudeste, a Região Centro-Oeste absorve parte significativa de novos investimentos e tem passado por um crescimento significativo nas últimas décadas.

No novo cenário regional o eixo Brasília-Goiânia apresenta posição estratégica e papel importante, com o estabelecimento de *clusters*² compreendendo extensas áreas de cultivo e criação de animais, distritos industriais, polos tecnológicos, instituições de ensino e pesquisa. As cidades de Brasília, Goiânia e Anápolis apresentam aspectos característicos da formação de *clusters* como: diversidade de atividades econômicas; existência de polos industriais; localização privilegiada no centro do país; existência e formação de mão de obra qualificada; produção agropecuária competitiva; existência de instituições de ensino e pesquisa.

Esses aspectos caracterizam o eixo Brasília-Goiânia como um sistema urbano-regional em expansão com inúmeras alternativas de crescimento econômico e populacional, atração de investimentos e incontáveis possibilidades de uso do território, sendo o turismo uma atividade agregada a este processo. Depreende-se da discussão feita até esse momento que essa rede urbana regional tem papel de destaque e capacidade imensa de expansão sobre o território turístico.

A região engloba diferentes destinações turísticas ao redor do Distrito Federal em um raio de cerca de 300 km de distância (Figura 1). Barreira e Teixeira (2004) destacam que a microrregião do Entorno do Distrito Federal dispõe de rico potencial de recursos naturais, patrimônio histórico, artístico e cultural para exploração turística e que a construção de Brasília define um novo momento para os municípios que compõem o seu entorno. Estes municípios passam por um processo de crescimento populacional, aliado obviamente, a um relativo dinamismo em suas atividades econômicas, redundando em alterações substanciais na estrutura espacial da microrregião do entorno.

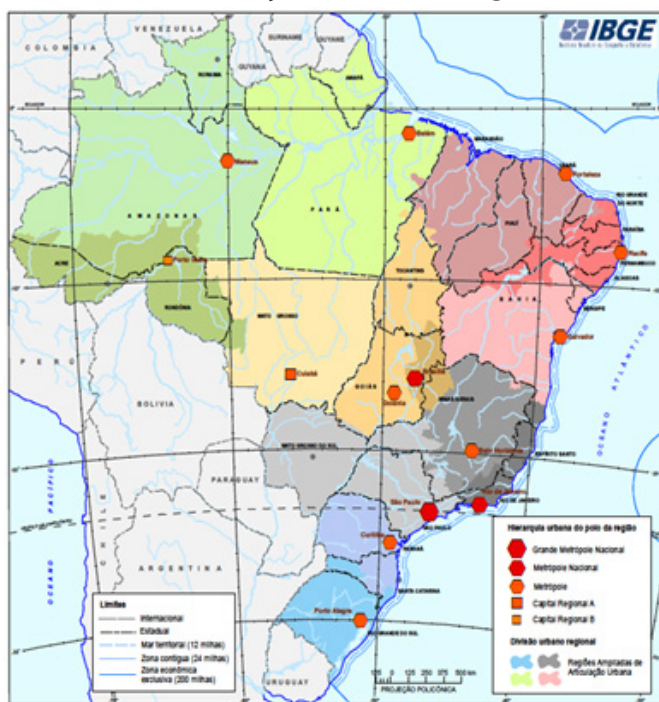
² Cluster é o termo utilizado para definir a concentração de empresas que se comunicam por possuírem características comuns e compartilharem uma localização geográfica próxima. Neste conjunto geográfico as empresas colaboram entre si ampliando a eficiência produtiva. PORTER, 1990 apud ARAÚJO SOBRINHO, 2008

Conforme destaca a Figura 1, as regiões sobre influência de Brasília e Goiânia apesar de próximas se desenvolveram com papéis e influência distintas. O eixo Brasília-Goiânia, e mais especificamente o Distrito Federal, tem alcançado papel de destaque no cenário regional brasileiro.

Tanto Brasília quanto Goiânia são projetos de “modernização” da região e tentativas de dinamizar o Centro-Oeste. Com a expansão das atividades do agronegócio e a modernização das redes de transportes houve uma aproximação e integração entre as duas regiões urbanas com forte contribuição de inserção do Centro-Oeste à dinâmica econômica brasileira e internacional (Miragaya, 2003).

Atualmente, uma ampla rede de cidades está sobre a influência de Brasília e, portanto do Aeroporto Internacional, são 50 municípios (IBGE, 2013), dentre os quais 21 são destinos turísticos (MTur, 2013). Na região, o turismo tem se configurado como atividade econômica, prática social, modelo de desenvolvimento e, por assim dizer, em política pública e estratégia de mercado que se apropria, produz e reproduz espaços, caracterizando a formação de territórios nos quais o “poder” do turismo se manifesta a partir dos diversos usos e formas.

Figura 1. Brasília, Metrôpole Nacional: Região de Articulação Urbana



Fonte: IBGE, Coordenação de Geografia, 2013. Disponível em: ftp://geoftp.ibge.gov.br/divisao_urbano_regional/mapas/regioes_ampliadas_articulacao_urbana.pdf

A Região Centro-Oeste tem considerável potencial turístico, especialmente em imensas áreas naturais preservadas ou pouco alteradas pela ação antrópica. Esse recurso natural é oportunidade para o desenvolvimento do ecoturismo, esportes radicais e pesquisas científicas. Destaca-se também como potencial relevante da região a existência de cidades históricas, manifestações populares e religiosas e uma cultura rica e diversificada. Outra possibilidade de desenvolvimento das potencialidades turísticas na região é a promoção de sinergias entre eventos e turismo de negócios.

Em um raio de cerca de 300 km do Distrito Federal surgem vários destinos turísticos com diferentes segmentos. Alto Paraíso de Goiás e o Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros, Paracatu em Minas Gerais, Pirenópolis, Caldas Novas e Formosa. Na medida em que a cultura do viajar se

instala nos centros urbanos metropolitanos criam-se demandas direcionadas a atender essa necessidade de utilização do tempo livre com atividades de turismo e lazer.

Portanto, os municípios próximos passam a receber investimentos públicos e privados para oferecer infraestrutura e atrativos aos mercados em expansão. O turismo cria estruturas para sua consolidação de acordo com as especificidades locais (questões políticas, atrativos, empreendedores), denotando assim uma hierarquia entre os destinos com diferentes níveis de desenvolvimento da atividade e, por conseguinte, atração de demanda.

Desde os anos 1970, Brasília é um dos principais pólos emissores de turistas que se utilizam do transporte aéreo e rodoviário para seus deslocamentos. A análise dos anuários estatísticos editados pela EMBRATUR comprova o papel emissor de Brasília no contexto do turismo brasileiro, porém, o fato novo que as estatísticas trazem é que em paralelo a emissão há também a recepção de passageiros, ampliando consideravelmente os fluxos na capital (Araújo Sobrinho, 2008). O crescimento demográfico de Brasília e o aumento da complexidade das atividades econômicas fez com que o processo de turistificação fosse intensificado. Destaca-se que os fluxos e a formatação/comercialização de produtos turísticos cresceram nesse período. Onde, o aeroporto como *hub*, têm importante função em termos de atração e suporte à dinâmica política e econômica instaurada, favorecendo a movimentação de passageiros.

Importância geoestratégica e geopolítica do Aeroporto Internacional de Brasília no turismo regional

No Brasil, o turismo enquanto fenômeno social surgiu vinculado ao lazer, a partir da segunda metade do Século XX, ao mesmo tempo, houve a formação das redes estruturantes de transportes rodoviários e aéreos, com o abandono das ferrovias como transporte de carga e de passageiros e certo descaso com a implementação de infraestrutura aquaviária. A concentração da atividade turística reflete a concentração da própria atividade econômica nas regiões Sul, Sudeste e no litoral Nordeste, induzidas pelas políticas públicas brasileiras, onde a construção de Brasília instaura no Centro-Oeste um novo destino indutor para desenvolvimento da atividade turística.

Dentre as cidades brasileiras, Brasília está entre as 11 capitais com maior PIB do turismo³ (Andrade, et al 2008), confirmando a concentração da atividade turística em localidades onde há rede de transportes bem-estruturada, com portões aéreos de emissão e recepção de passageiros. Isto evidencia uma atividade altamente concentradora nos territórios em razão dos recursos técnicos, informacionais, financeiros e humanos.

Hub e função regional do aeroporto

Com a consolidação de Brasília como metrópole nacional e de influência regional, constata-se aumento de 2,42% na movimentação de passageiros domésticos e internacional de 0,14%. Acompanhou as mesmas taxas nacionais para a movimentação de passageiros domésticos e estrangeiros,

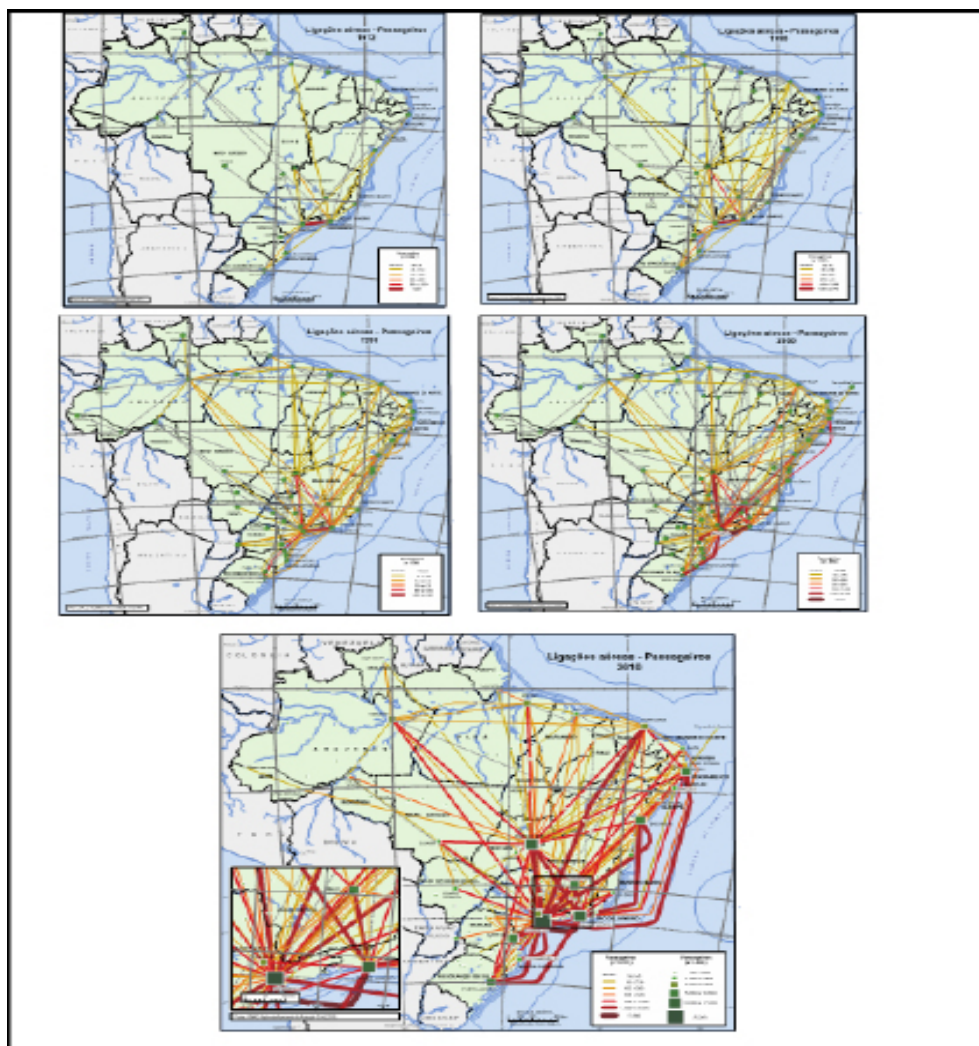
3 O Produto Interno Bruto é um indicador de crescimento econômico de uma região, país, estado, município ou conjunto regional de Estados nacionais. O PIB do Turismo é calculado a partir da soma do valor de todos os serviços, produtos e bens produzidos pelas empresas diretamente envolvidas na atividade em determinado período e recorte territorial.

respectivamente 2,73 e 0,08%, entre 2012 e 2013 (MTur, 2014). Colocando Brasília em destaque na rede nacional das ligações aéreas entre os aeroportos nacionais (Figura 2).

O aeroporto Internacional de Brasília, chega ao ano de 2015 como o segundo maior em movimentação de passageiros no Brasil, um dos quatro maiores da América Latina e o primeiro na região Centro-Oeste. Serve de conexão para os principais aeroportos do Brasil, além de nove aeroportos no exterior, destacando assim o seu papel geoestratégico (Inframerica, 2015). Funciona como ponto de convergência dos fluxos entre um conjunto de cidades origem-destino em rota para o destino turístico final. O que o consolida como um hub de elevada importância na rede de transportes para o turismo.

O hub é uma característica operacional atribuída a certos aeroportos por empresas aéreas com o objetivo de atenderem vários destinos com um menor número de aeronaves, por sua qualidade espacial de centralidade e intermediação, aumenta a eficiência da operação dentro do sistema de transportes aéreos (Lohmann et al, 2013; Lohmann e Pearce, 2010). E ainda, o aeroporto internacional de Brasília, devido a sua posição e conexão em uma rede de transportes – *hub*, portões de entrada, escala e funções múltiplas –, tem características preponderantes para desenvolvimento econômico regional, em especial para o turismo.

Figura 2. Aeroporto de Brasília Ligações aéreas, passageiros



Fonte: IBGE, 2010. Disponível em: ftp://geoftp.ibge.gov.br/redes_e_fluxos_do_territorio/ligacoes_aereas/ligacoes_aereas_2010.pdf

Atualmente, ocupando uma tendência globalizada, de acordo com Vasconcelos (2007), considera-se que o Aeroporto Internacional de Brasília, não representa mais uma infraestrutura de transporte apenas essencial – abrigo do tempo aos passageiros e acompanhantes. Considera-se que passa a ser um centro de serviços, onde não só os usuários e trabalhadores da aviação circulam, mas também a população da região atendida pelo aeroporto trabalha, realiza negócios, diverte-se, consome e entra na rede de transporte urbano.

Estamos diante de um dos conceitos que dinamiza, a visão analítica deste aeroporto enquanto hub. O conceito de aeroporto-firma, representado pela mudança filosófica sobre a gestão aeroportuária, com absorção de práticas do setor privado, no que tange à transparência, à prestação de contas, à captação de recursos para novos investimentos e, o mais importante, mudança nos níveis dos padrões de qualidade de serviço. O terminal aeroportuário, torna-se um negócio, capaz de gerar e sustentar outros negócios conexos e não-conexos (Vasconcelos, 2007).

Um exemplo desta nova gestão da administração do aeroporto é sua transformação em *aeroshopping* (2003) e privatização (2012). O terminal e sua área lindeira passou por reformas e grandes adequações espaciais, para abrigar serviços, lojas, entretenimento, lazer, sobretudo nas áreas de estacionamento, gastronomia e hotelaria. Consolidando paulatinamente um complexo aeroportuário capaz de absorver e influenciar toda a movimentação da demanda regional.

Rede de transportes regional

Não apenas o *hub* garante a circulação dos fluxos de pessoas numa região. Faz-se necessária toda uma rede de transporte interconectada. Composta por um conjunto de ligações entre os diversos modos de transportes e seus terminais de integração. A existência de uma rede de transportes implica na existência de diversos fatores de acordo com os atributos de cada modo, composto por elementos fundamentais e pela relação entre eles.

As redes se fazem a partir de um conjunto de conexões derivadas das infraestruturas e serviços de transporte (Rodríguez, Comtois e Slack, 2006; Lohmann et al, 2013; Silva, 2014), constituídos por nós onde se originam, terminam e são transferidos os movimentos da demanda (pessoas e cargas). Sendo os nós, elementos funcionais que representam a interface entre a cidade, ou destinos turísticos e os modos de transporte, e tem o centro das conexões como integrador.

O aeroporto de Brasília está localizado ao sul do Plano Piloto, entre as regiões administrativas do Lago Sul, Plano Piloto, Núcleo Bandeirante e Park Way. Distante 11km da rodoviária do Plano Piloto e Esplanada dos Ministérios (área central de Brasília), é um dos aeroportos metropolitanos brasileiros mais próximos a área central da cidade (Figura 3).

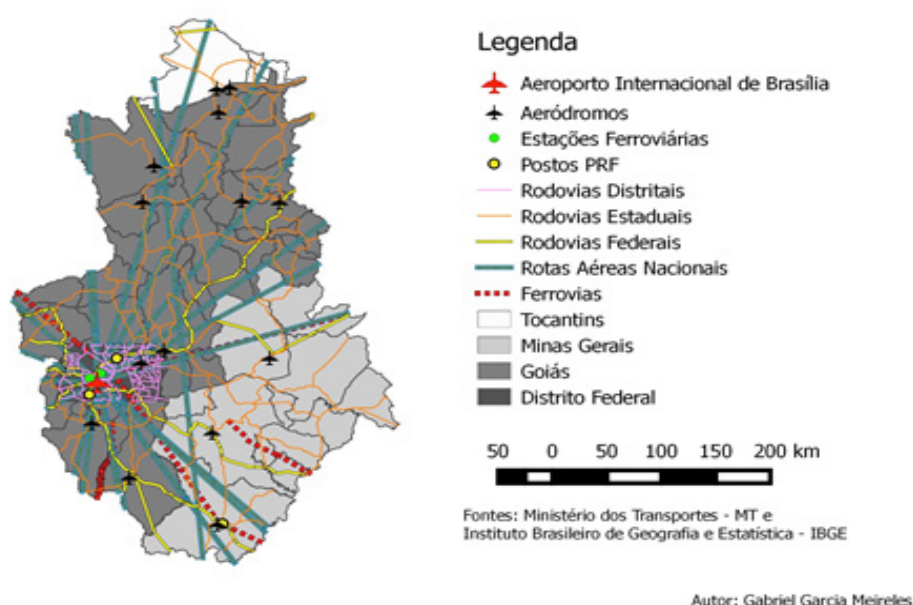
A movimentação dos fluxos na rede de transportes, dá-se basicamente por transporte rodoviário, e carga também por meio ferroviário. O modal rodoviário implantou-se a partir da construção, na década de 1950, das rodovias federais radiais: BR-010 Brasília-São Miguel do Guamá (conhecida popularmente como Belém-Brasília); BR-020 Brasília-Fortaleza; BR-030 Brasília-Ubaitaba/ Bahia; BR-040 Brasília-Belo Horizonte-Rio de Janeiro; BR-050 Brasília-São Paulo-Santos; BR-060 Brasília-Goiânia-Campo Grande; BR-070 Brasília-Cáceres/ Mato Grosso. Verifica-se que a rede de transporte existente na região Brasília é do tipo linear (Figura 3).

Na rede de transportes do Aeroporto Internacional de Brasília, os nós são formados por cidades, Regiões Administrativas (RA), terminais de passageiros e até atrativos turísticos. Onde os elementos secundários – acessibilidade, a capacidade instalada e as distâncias –, de acordo com Rodríguez,

Comtois e Slack (2006) constituem-se relevantes para definir as condições de mobilidade e o funcionamento da rede. Isso possibilitou a interligação da região a todas as demais brasileiras e a alguns países vizinhos (Bolívia, Paraguai, Argentina, Uruguai) por meio de outras rodovias interligadas a essa rede e aeroportos.

A hierarquia entre os destinos é revelada a partir do nível de concentração e de distribuição espacial dos atrativos, serviços e equipamentos turísticos; da segmentação dos atrativos turísticos; da disponibilidade dos serviços e da infraestrutura de transportes; da presença de indústrias, comércio e serviços complementares à realização da atividade turística e, também, daquelas atividades necessárias às demais atividades cotidianas dos centros urbanos e áreas rurais.

Figura 3. Brasília: Rede de Transporte Regional



Fluxos e destinos turísticos

A participação do Aeroporto Internacional de Brasília nos desembarques internacionais é 2,06%, ocupa a quarta colocação entre os aeroportos nacionais. Recebe 8,56% dos desembarques domésticos, ocupando a 3ª posição no ranking nacional (MTur, 2014). O que coloca como o principal aeroporto na Região Centro-Oeste.

Nos últimos três anos, houve um aumento de 60,31% nos desembarques de passageiros internacionais, enquanto o aumento registrado nos desembarques domésticos foi de 8%. Os principais mercados internacionais são Estados Unidos, Portugal, Alemanha, França, Argentina, Espanha e Peru. No ano de 2014 desembarcaram em Brasília 74.287 estrangeiros. Em se tratando do Brasil, recebe visitantes de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Rio de Janeiro e Bahia. Em 2014 o aeroporto recebeu 18.146.403 passageiros, 10,04% maior que o ano anterior (Observatório do Turismo do DF, 2015).

A motivação dos visitantes em Brasília na alta temporada é liderada pela visita a parentes e amigos 29,4%, seguida por negócios 24,6%. Já a motivação por lazer corresponde à 20,7% da motivação.

Chegam à Brasília por via aérea 54,3% dos visitantes e, se deslocam por entre os atrativos e roteiros turísticos de transporte coletivo 54,3%, carro alugado 16,2% e de táxi 18,5% e 27,5% por outros meios de transportes (Observatório do Turismo do DF, 2015).

A permanência média em Brasília está em torno de 3,5 dias. Isto favoreceu o aparecimento de um mercado padronizado, baseado na oferta de pacotes turísticos que permitiram oferecer aos visitantes roteiros turísticos locais e regionais a curta distância (até 300 Km) e com serviços de transportes diferenciados (Observatório do Turismo do DF, 2015).

A potencialização dos destinos turísticos é pauta na agenda pública federal dos Estados e do Distrito Federal, visa a dinamização dos roteiros do turismo cívico, eventos, negócios e arquitetônico, em Brasília; ecoturismo, turismo de lazer e histórico em Goiás. Após a Copa do Mundo FIFA de Futebol 2014 quatro eixos de transportes terrestre destacaram-se na promoção de roteiros turísticos integrados na região: Eixo Monumental na área urbana, da Capital Federal; o eixo formado pela BR010, que liga Brasília aos municípios de Cavalcante (GO), na Chapada dos Veadeiros; e, o eixo formado pela BR 070, Brasília-Pirenópolis (GO).

Além destes eixos deve ser levado em consideração que Brasília, assim como Goiânia, são portas de entrada e suporte para outras regiões turísticas do Centro-Oeste, tais como: o Pantanal de Mato Grosso, a Chapada dos Guimarães em Mato Grosso, a Chapada dos Veadeiros e o Parque Nacional das Emas em Goiás e as cidades históricas de Goiás, Luziânia, Formosa, entre outras. E como eixo dinâmico principal formado pelos municípios às margens da BR060, que faz a ligação entre Brasília e Goiânia, destaca-se perante aos demais, no segmento de turismo de negócios, compras e lazer (Araújo Sobrinho, 2008).

A dinâmica na região imposta por estes fluxos de passageiros tem contribuído para incrementar o setor de transportes turísticos com a criação de pacotes de viagem, passeios local (carro, van, bicicleta, à pé) para visitação a locais de interesse turístico em toda região e serviços de traslado. A título de ilustrar a importância destes fluxos na dinâmica das atividades do turismo, entre os anos de 2010 e 2013, de acordo com os dados do Observatório do Turismo do DF (2015), houve um aumento de 31,6% na frota de veículos para locação e 35% foi o aumento dos locais para locação de automóveis.

O cenário atual de aumento dos fluxos de passageiros no Aeroporto Internacional de Brasília e a dinamização promovida no turismo regional, tem contribuído para elevar o hub, das atuais operações nacionais para internacionais. Cruvinel e Fortes (2015), em estudo sobre os fatores para a descentralização de voos internacionais regulares, destacam que o menor tempo de viagem entre destinos e o fácil acesso ao aeroporto são os principais elementos considerados como relevantes para a escolha do aeroporto pelos passageiros de voos internacionais. Favorecem para elevar o aeroporto a categoria de hub internacional a posição geográfica e o desempenho técnico como centro de distribuição de passageiros em voos domésticos. E ainda, são ressaltadas as facilidades de serviços no terminal e o acesso à rede de transportes.

Portanto, a consolidação do aeroporto enquanto produto e estrutura espacial se dá quando as relações entre os sistemas e subsistemas estão estabelecidas, com efeitos sobre o território e na qualidade de vida da população e dos passageiros. E o fundamental: este sistema, junto aos seus subsistemas ou sistemas externos, é acionado à medida que há motivação por parte dos turistas para se deslocarem a determinados destinos, atraídos por bens naturais, históricos, culturais, condições sociais e de infraestrutura de transportes que favorecem a realização de viagens.

Conclusão

O artigo mostra a importância geoestratégica do aeroporto internacional Juscelino Kubitschek no desenvolvimento do turismo regional. O crescimento e desenvolvimento da cidade de Brasília, a inserção da capital no mundo globalizado fez do aeroporto internacional uma infraestrutura fundamental na prestação de serviços para uma população significativa, que usa o aeroporto por diferentes motivos, incluindo as atividades turísticas.

Brasília criada sob a justificativa da necessidade de interiorização do desenvolvimento econômico, da expansão da rede urbana, da constituição de novas fronteiras agrícolas e do uso estratégico do território serviu-se do aeroporto para interligar os territórios e a economia nas escalas local, regional, nacional e internacional, integrando-se a outros municípios e Estados à economia nacional. O aeroporto se transformou em importante equipamento para o recebimento de voos internacionais e desembarques domésticos. Elevando-o a categoria de importante hub nacional e de principal aeroporto da região Centro-Oeste.

Enfim, o artigo responde qual a importância geoestratégica e geopolítica do aeroporto internacional Juscelino Kubitschek para o turismo regional, em que o cenário atual de aumento de fluxos de passageiros no aeroporto de Brasília e a dinamização promovida no turismo regional, tem contribuído para elevar o hub, das atuais operações nacionais para internacionais.

Referências bibliográficas

ANDRADE, J. et al. **A economia do turismo no Brasil**. Brasília: SENAC, 2008.

ARAÚJO SOBRINHO, F. L. **Turismo e dinâmica territorial no eixo Brasília-Goiânia** (tese de doutorado). Uberlândia, UFU IG, 2008.

BARREIRA, C. C. M. A. e TEIXEIRA, R. A. O Entorno de Brasília no contexto da efervescência socioespacial goiana. Goiânia, **Boletim Goiano de Geografia**, v.2, 2004.

BRASIL. IBGE. **Divisão Urbano-Regional**. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/default_divisao_urbano_regional.shtm. Acessado em 03/05/2015, 2013

BRASIL. Ministério do Turismo. **Mapa da Regionalização do Turismo**. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/mapa_da_regionalizacao_novo_2013.pdf, 2013. Acessado em 03/05/2015.

CASTELLS, M. **A Galáxia Internet: Reflexões sobre Internet, Negócios e Sociedade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

CATALÃO, I. **Brasília, metropolização e espaço vivido: práticas espaciais e vida cotidiana na periferia goiana da metrópole**. São Paulo, Cultura Acadêmica, 2010.

CODEPLAN. **Relatório Cruls**. Brasília, Governo do Distrito Federal/ Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central, 1992.

CORREIO BRAZILIENSE. A primeira visita de JK. Brasília, Diários Associados, Edição de 08 de março de 2012, Caderno de Política, 2012. p7.

CRUVINEL, R. R. S., & FORTES, J. A. A. S. Identificação de fatores para a efetivação da descentralização de voos internacionais regulares de passageiros no Brasil. **Journal of Transport Literature**, 9(1), 35-39. 2015

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil** (Rio de Janeiro, 1894). Brasília, CODEPLAN, 1992.

HOLSTON, J. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.

INFRAMERICA. Estatísticas. Disponível em: <http://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/estatisticas/>, 2015. Acessado em 01/06/2015.

INFRAMERICA. Aeroporto de Brasília. Brasília – DF. Disponível em: <http://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/>, 2015. Acessado em 03/05/2015.

LEFEBVRE, H. **Espaço e política**. Barcelona, Edições Península, 1976.

LOHMANN, G., FRAGA, C., & CASTRO, R. **Transportes e Destinos Turísticos: planejamento e gestão**. Rio de Janeiro: Editora Elsevier Campos, 2013

LOHMANN, G. e PEARCE, D. G. Tourism and transport relation ships: the suppliers perspective in gateway destinations in New Zealand. Asia Pacific. **Journal of Tourism Research**. Volume 17, Issue 1, pages 14-29 . Disponível em: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10941665.2011.613211#.UkC2MmTXijM>, 2012. Acessado em: 12/02/2013.

MEDEIROS, R. O. **A importância geoestratégica do Aeroporto Internacional de Brasília** (Monografia de Graduação). Brasília, IH GEA, 2013.

MINISTÉRIO DO TURISMO **Estatísticas Básicas de Turismo – Brasil**. Ministério do Turismo. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/dadosefatos/anuario/>, 2012. Acessado em 01/06/2015.

MIRAGAYA, J. F. G. **Dinâmica Econômica, Migrações e Integração do Território no Centro-Oeste: o impacto do eixo Brasília-Goiânia** (Dissertação de Mestrado). Brasília, Departamento de Geografia UnB, 2003.

MOREIRA DA SILVA, A. **Brasília e sua história**. Goiânia, Cidade Gráfica Editora, 2010

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DO DISTRITO FEDERAL (2015). **Anuário Estatístico do Turismo**. Secretária de Turismo do Distrito Federal. Brasília – DF, 2015

RODRIGUE, J.; COMTOIS, C. e SLACK, B. **The Geography of Transport Systems**. New York: Routledge, 2006.

SOARES, D. (organizadora). **Guia Arquitetura Brasília**. São Paulo, Editora Abril/ Empresa das Artes, 2000.

SILVA, E. A. M. **Modelo de avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial**. Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2014

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. Acompanhamento e avaliação dos projetos da Copa de 2014 de Brasília. Universidade de Brasília. Brasília. Relatório Técnico, 2014.

VASCONCELOS, L. F. S. **O aeroporto como integrante de um projeto de desenvolvimento regional: a experiência brasileira**. Dissertação de Mestrado em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília-DF, 2007.

VESENTINI, J. W. **A capital da Geopolítica**. São Paulo, Editora Ática, 1996