

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE
CAMPINAS**

**CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E TECNOLOGIA
PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO**

VILMA MERLI PALOMAR

**A AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL
DE VIRACOPOS E AS NOVAS DEMANDAS DO
TURISMO EM CAMPINAS**

**CAMPINAS
2015**

VILMA MERLI PALOMAR
A AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL
DE VIRACOPOS E AS NOVAS DEMANDAS DO
TURISMO EM CAMPINAS

Dissertação apresentada como exigência para obtenção do título de mestre em Urbanismo, ao Programa de Pós-graduação em Urbanismo, do Centro de Ciências Exatas e Tecnologia da Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

PUC-CAMPINAS
2015

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Centro de Ciências Exatas e Tecnologia
Programa de Pós Graduação em Urbanismo

Autora: Palomar, Vilma Merli

A AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS E AS
NOVAS DEMANDAS DO TURISMO EM CAMPINAS TITULO

Dissertação de Mestrado em Urbanismo

BANCA EXAMINADORA

Presidente e examinador Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

1º Examinadora Profa. Dra. Juleusa Maria Theodoro Turra

2º Examinadora Prof Dr. Gisela Cunha Viana Leonelli

Campinas, 15 de dezembro de 2015

A todos que participaram dessa jornada
ao conhecimento e de diversas maneiras
permitiram continuar minha busca.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr Wilson Ribeiro dos Santos Junior, pelas incríveis orientações, pela atenção e pela força em todos os momentos da produção desta dissertação.

Às Profas. Dras. Jane Victal Ferreira e Juleusa Maria Theodoro Turra pelas excelentes colocações na banca de qualificação.

A todo o corpo docente do POSURB, que me permitiu e incentivou a ter novos olhares sobre a cidade, a sociedade e o urbano.

À Sra. Ângela Maria Faria Veiga, do CAD CEATEC, pelo suporte e atenção na busca dos primeiros materiais de pesquisa em urbanismo.

RESUMO

PALOMAR, Vilma. A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos e as novas demandas do turismo em Campinas. 2015. Dissertação de mestrado em Urbanismo – Programa de Pós Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade de Campinas, Campinas, 2015.

A presente pesquisa tem como objetivo analisar a situação atual da atividade turística de Campinas, as potencialidades que a cidade apresenta e investigar as possíveis novas demandas da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos neste segmento de atividades.

Pretende discorrer sobre os pontos de intersecção entre o urbanismo, as políticas públicas e o turismo, tendo como base o estudo de caso da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos no município de Campinas.

Com este objetivo apresenta o Aeroporto Internacional de Viracopos ao mesmo tempo como um elemento estratégico de conexão entre várias modalidades de deslocamento levando em consideração outros meios de transporte (como o viário e o ferroviário de interligação) e como um equipamento urbanístico com potencial de produzir mudanças significativas nas infraestruturas urbana e turística de Campinas .

Para tais investigações, os atrativos turísticos da cidade de Campinas serão enfocados como espaços potenciais de dinamização da atividade turística, levando em consideração suas relações culturais vinculadas ao turismo e um breve estudo sobre a identidade local e a construção de uma nova identidade de marketing que incorpore os aspectos urbanísticos envolvidos.

Um dos objetivos deste trabalho é discutir as consequências, benéficas ou perversas, da transformação do Aeroporto Internacional de Viracopos no principal portal aeroportuário da América Latina, tanto para se tornar um real centro de recepção e emissão de turistas como para as dinâmicas sócio espacial da cidade.

Pretende-se concluir este trabalho com questões vinculadas ao objeto de estudo no que diz respeito à gestão e às políticas públicas que devem ser aprofundados sobre o futuro do turismo em Campinas, e com a certeza de que as expectativas que serão propostas para o município dificilmente serão alcançadas se o poder público não desenvolver iniciativas propositivas integradas para as diferentes instancias da gestão municipal para melhorar a qualidade de vida dos seus moradores.

Palavras chave: Urbanismo, Turismo, Aeroporto Internacional de Viracopos, Políticas Públicas, Campinas, Requalificação Urbana.

ABSTRACT

PALOMAR, Vilma. The expansion of international airport of Viracopos and the new demands of tourism in Campinas 2015 Master's thesis in Urbanism - Graduate Program in Urban Planning, Pontifical University of Campinas, Campinas, 2015.

This research aims to analyze the current situation of tourism in Campinas, the potential that the city offers and investigate the possible impacts of the expansion of Viracopos International Airport in this segment of activities.

Aims to discuss the points of intersection between urbanism, public policy and tourism, based on the case study of the expansion of Viracopos International Airport in Campinas.

With this goal presents the Viracopos International Airport at the same time as a strategic connection element between various modes of displacement taking into account other means of transport (such as road and rail interconnection) and as an urban equipment with the potential to bring about change significant in urban and tourist infrastructure Campinas.

For such investigations, the tourist attractions of Campinas city will be focused as potential spaces for boosting tourism, taking into account their cultural relations linked to tourism and a brief study of the local identity and the construction of a new identity of marketing that incorporates the urban aspects involved.

One purpose of this paper is to discuss the consequences, beneficial or evil, the transformation from Viracopos International Airport in the main airport portal in Latin America, both to become a real center for receiving and issuing tourist and dynamic socio-spatial City.

We intend to complete this work with issues related to the subject matter with regard to management and public policies should be developed on the future of tourism in Campinas, and with the assurance that the expectations will be proposed to the council hardly they will be achieved if the government does not develop purposeful initiatives integrated to the different instances of municipal management to improve the quality of life of its residents.

Key words: Urbanism, Tourism, Viracopos International Airport, Public Policy, Campinas, Urban Renewal.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABV – Aeroportos Brasil Viracopos

ANAC – Agencia Nacional de Aviação Civil

DAC – Departamento de Aviação Civil

EMBRATUR – Empresa Brasileira de Turismo

EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes

EUA – Estados Unidos da America

FORNATUR – Fórum Nacional de Turismo

HUB – Terminal principal de distribuição de voos

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

ISSQN – Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza

SEPLAMA – Secretaria de Planejamento Municipal

RMC – Região Metropolitana de Campinas

OMT (WTC) – Organização Mundial do turismo

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

SUMÁRIO

RESUMO	5
INTRODUÇÃO	12
DEFINIÇÕES	14
Capítulo I – Campinas: potencialidades da atividade turística	19
Capítulo II – Campinas: o estudo de caso do Aeroporto Internacional de Viracopos	57
Considerações Finais.....	77
Referências Bibliográficas	80

INTRODUÇÃO

Esta dissertação pretende discorrer sobre os pontos de intersecção entre o urbanismo, as políticas públicas e o turismo, tendo como base o estudo de caso da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos no município de Campinas.

Em um primeiro momento, pretende-se conceituar de forma breve o que é o turismo, suas características gerais, a abrangência atual desse fenômeno e a fundamental importância de se levar em conta o estudo do planejamento dessa atividade. Também trataremos alguns pontos sobre os deslocamentos humanos tendo como base as condições territoriais e culturais, as estruturas urbanas que podem ser decisivas para a motivação e a permanência temporária de turistas, indutores e induzidos pela globalização capitalista e a políticas de preservação dos lugares.

Não seria possível discorrer sobre o turismo sem apontar o que atrai o turista, portanto, essa questão também será abordada num breve levantamento entre os atrativos potencialmente turísticos do município de Campinas, abandonando segmentações pré-definidas de turismo, e vinculando a visitação às interferências do poder público, responsável pelo estado de conservação e pelo potencial real de atração dos mesmos na atividade turística. Consequentemente será apresentada nesse ponto uma análise crítica sobre a gestão pública dos equipamentos urbanos e planejamentos urbanísticos.

Na sequência, serão abordados pontos relacionando o urbanismo, voltado para os usuários sejam estes visitantes ou moradores, e a sociedade com foco na discussão sobre as políticas públicas de abrangência nacional, estadual e municipal aplicadas em seu cotidiano. A gestão municipal pode limitar ou realçar através de tais políticas adotadas a configuração das identidades locais, bem como a dimensão cultural envolvida neste processo.

O ponto focal da gestão quando se trata de turismo ele ser motivado pelas diferenças e dessemelhanças entre povos, pode ser incentivar o sentimento de pertencimento como parte da discussão, e as políticas públicas

podem dar suporte ao trabalho de valorização primordial também para a conservação de bens.

Para tais investigações, observaremos os atrativos turísticos como espaços potenciais, levando em consideração suas relações culturais vinculadas ao turismo e um breve estudo sobre a identidade local e o urbanismo também como identidade de marketing.

Um dos objetivos deste trabalho é discutir as consequências, benéficas ou perversas, da transformação do Aeroporto Internacional de Viracopos no principal portal aeroportuário da América Latina, tanto para se tornar um real centro de recepção e emissão de turistas como para a dinâmica sócio espacial da cidade.

Apresentaremos assim o Aeroporto Internacional de Viracopos como equipamento urbanístico e de conexão entre várias modalidades de deslocamento levando em consideração outros meios de transporte (como o viário e o ferroviário de interligação) e a infraestrutura urbana e turística.

A relação entre o espaço, à sociedade e os turistas torna-se uma discussão pertinente para entender o turismo no objeto central de estudo. Dessa maneira, ao situar os atrativos turísticos, considerando os bairros de apoio, levantando questões de desigualdade social e segurança pública, analisando a oferta e demanda, e por fim ao identificar as políticas públicas aplicadas pretende-se situar o turismo em Campinas e as novas demandas neste campo de atividades trazidas pela ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos

Pretende-se concluir este trabalho com algumas questões vinculadas ao objeto de estudo, a gestão municipal e as políticas públicas que devem ser aprofundadas sobre o futuro do turismo em Campinas, e com a certeza de que as expectativas que são propostas para o município dificilmente serão alcançadas, se o poder público não desenvolver especialmente iniciativas propositivas em diferentes instancias da gestão municipal para melhorar a qualidade de vida dos seus moradores.

DEFINIÇÕES

A dissertação de mestrado intitulada: “A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos e as novas demandas do turismo em Campinas” visa analisar a situação atual da atividade turística de Campinas, as potencialidades que a cidade apresenta e investigar as possíveis novas demandas da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Inicialmente o projeto que se intitulava “Potencialidades turísticas em Campinas – atributos urbanísticos” buscava justamente levantar como poderiam ser trabalhadas ações para melhoria da infraestrutura de transporte com a intenção de dar base à infraestrutura turística, mas apesar de ser um tema de fundamental importância, notou-se que uma obra de maior porte, a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, iria impactar toda a região, e que esta merecia a devida atenção, e a devida investigação para verificar se estavam sendo estudadas e aplicadas medidas para dar suporte a esta grande operação. Mesmo sem contar com políticas aplicadas diretamente ao turismo por parte do município, outras leis voltadas ao planejamento, urbanização e infraestruturas, poderiam atender direta e indiretamente as novas demandas.

O objetivo final desta dissertação é analisar a atividade turística como uma dimensão dinâmica da transformação urbana, através do estudo de caso da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos e as possíveis novas demandas para o turismo no município de Campinas, levando em consideração também questões culturais e sociais.

Os estudos e as pesquisas sobre o turismo embora sejam bastante recentes se comparados a outras áreas do conhecimento proporcionam um multifacetado olhar de paisagens, pessoas, culturas, gestões e características que compõem as sociedades, além é claro do turismo em si.

“O turismo pode valorizar espaços, gerar riquezas e promover relações de respeito entre povos e culturas ou pode sufocar as atividades tradicionais e os costumes locais, degradar o meio ambiente e excluir os residentes da localidade receptora da produção e até mesmo de suas terras.” (MATOS, 2013).

A atividade turística pode, portanto, interferir na produção do espaço, uma vez que faz parte de uma gama de outras atividades e serviços que se apropriam do meio, promovendo impactos e transformações nas localidades.

Essa mutação do meio, induzida pelo turismo é um ponto de relevância cada vez maior ao se pensar as cidades contemporâneas de uma maneira geral, e é neste contexto que podem ser entendidas as relações entre o turismo e o urbanismo.

Assim, a análise e a gestão da cidade demandam ser feitas de forma multidisciplinar e abrangente e, ao mesmo tempo facetada para se tornar próximo da realidade local o que só se torna possível com uma administração pública focada no bem estar comum e voltada para interesses públicos, como discutiremos ao longo da pesquisa e, mais detalhadamente no estudo de caso de Campinas.

Por esse motivo apesar do ponto de partida do estudo desta dissertação ter evoluído da melhoria do transporte público viabilizando um acesso mais amplo da população aos lugares de visitaç o turística para a investiga o sobre as novas demandas trazidas pela amplia o do Aeroporto Internacional de Viracopos, equipamento de uma modalidade de transporte com alto poder de indu o na transforma o urbana e nas atividades turísticas como chave para melhoria de acessos, apropria o e cria o da identidade local. Os levantamentos e estudos feitos apontaram que o ponto crucial do estudo não seria o transporte, mas sim as políticas públicas e suas aplica es que impactam ou deveriam impactar a atividade de forma simultânea em todos os itens anteriormente pensados.

O turismo visto como consequência e não objetivo, não sendo, portanto, pensado como bem a ser vendido e sim como uma atividade econômica que contribua para o equilíbrio e a sustentabilidade da atividade. Mesmo que muitas vezes a ideia de sustentabilidade se torne quase utópica e inatingível, alguns pontos podem de fato tornar o turismo uma atividade ao mesmo tempo rentável, inclusiva e que agregue características positivas ao meio em que esta inserida, dando suporte inclusive ao sentimento de identidade local.

O Brasil conta com diversos cursos de gradua o em turismo, e alguns deles d o ênfase ao planejamento urbano como forma de aprimorar a

atividade a longo e médio prazo, mas poucas instituições incentivam a continuidade das pesquisas e levantamentos baseados numa visão integrada do turismo com o urbanismo.

Dessa forma, mesmo que pretendam uma gestão multidisciplinar, nem sempre os órgãos públicos contam com suporte de turismólogos para o planejamento e execução das atividades de turismo.

Alguns estudos já foram dimensionados em relação ao turismo em Campinas, mas a maior parte deles se limita aos setores de serviços e ampliação de oferta, pouco se fala em estudo de novas demandas e sobre a relação entre o turismo e a sociedade, ou mesmo sobre as políticas públicas que a envolvem. Estudos esses que podem efetivamente mostrar o que Campinas tem e como vem se comportando inclusive para estudos de demanda turística.

O levantamento pontual explicita como o turismo é visto, porém não contempla os aspectos multidisciplinares de extrema importância e que estão sendo ignorados, o que poderá acarretar futuros danos¹ não apenas para Campinas, mas também para a região em que está inserida. Isso vai desde políticas públicas (existentes e inexistentes), a visão que o município tem de seus potenciais e a as estratégias de aplicação das mesmas na sociedade, levando em consideração não apenas setorialmente essa atividade mas a interação dela com demais setores de atividades e grupos sociais.

A transformação do turismo como um bem a ser unicamente comercializado e a ampliação aeroportuária pelo setor privado sem prever as novas demandas no município, o esquecimento do urbanismo, da saúde, da educação, do lazer e bem estar podem colocar Campinas no mesmo ciclo de destruição verificado em diversas cidades onde houve um crescimento acelerado do turismo com efeitos prejudiciais para a cultura e para a qualidade de vida urbana.

A principal questão que a pesquisa busca desenvolver é verificar as possibilidades e as iniciativas para que o turismo seja aliado não apenas financeiro do município, mas que juntamente com o urbanismo e as políticas

¹ Os danos podem ser mensuráveis ou imensuráveis sejam eles econômicos, sociais, ambientais entre outros conforme relatado nos capítulos seguintes.

públicas, contribua efetivamente para a melhoria da qualidade de vida das pessoas, entendendo que o turismo não é isoladamente a resposta para todos os problemas.

Para suporte teórico conceitual a esta pesquisa, aplico algumas contribuições de estudiosos da área às análises dos dados obtidos pelo levantamento de turismo, seus benefícios e malefícios, conflitos e potencialidades. John Urry abordou a temática e identifica o lazer como início da atividade turística e aplica as primeiras definições, apontando como ao longo da história se estrutura o conceito do turista e do uso do tempo livre para o lazer. Também são de fundamental importância autores nacionais que buscaram o entendimento do turismo no Brasil e classificação mais detalhada da atividade, como a turismóloga Doris Ruschmann e o Sociólogo Mario Beni, este último fundamental para o entendimento histórico de como se dão ações a partir do SISTUR, e de órgãos de políticas públicas. Outros autores como a turismóloga Margarita Barreto, usada como referência a este estudo, também retomam a ideia de Mario Beni ao exemplificar e aplicar ao turismo as políticas públicas e relações internacionais.

Para criar um ponto de conexão entre a realidade de Urry e a atualidade, também foram usados diversos artigos publicados na revista científica *Ação e Visão*, voltada ao turismo, em especial o trabalho de Ricardo Lazarini, que aborda o planejamento responsável e sustenta a ideia de turismo vinculado ao urbanismo atrelado à gestão do meio.

A caracterização de identidades locais e como são traduzidas por alguns lugares e por outros não é fundamental para criar a ponte e entender como são articulados os processos entre o planejamento turístico e o urbanístico. Para entendê-los utilizei como “ferramentas” alguns autores como Jane Jacobs, Mark Gottdiener, Klaus Frey, Luis Pereira, Jaime Lerner e Flavio Vilaça. Cada um deles amplia a visão de urbanismo e planejamento com olhares de formas diferentes, mas alguns como Frey permitem pensar na interferência de políticas públicas nesses processos.

A partir disso é possível desenvolver um elo com a história do urbanismo como mostra Françoise Choay e Henri Lefebvre em seus estudos sobre o direito a cidade, Raquel Rolnik e Erminia Maricato que desenvolvem estudos atuais sobre a relação entre urbanismo e a sociedade.

Foram consultados também órgãos públicos e as legislações específicas concernentes como o Estatuto da Cidade e planos diretores para comparação entre o proposto e o real executado. Os demais aportes teóricos incorporarão outros autores estudados ao longo do curso e não citados acima, mas que indiretamente contribuíram para a formação do pensamento descrito ao longo deste trabalho, além de eventuais contribuições de eventos voltados para o estudo de caso proposto com tema da ampliação Aeroporto Internacional de Viracopos.

CAPÍTULO I – CAMPINAS: POTENCIALIDADES DA ATIVIDADE TURÍSTICA

Os deslocamentos humanos desencadeados pelo turismo produzem questionamentos sobre a motivação dos visitantes envolvidos como as condições territoriais e culturais, as estruturas urbanas e outros tantos fatores que os incentivam a conhecer novos lugares. As cidades, independentes de suas condições, são determinantes e estão no centro, no caso do turismo urbano, dessa abrangente discussão.

Foi apenas nas últimas décadas que o turismo e o fenômeno turístico² como temas passaram a serem discutidos e analisados com mais ênfase, sendo entendidos inicialmente como uma necessidade do homem em se locomover para lugares não comuns ao seu cotidiano.

O prelúdio do turismo aconteceu com a ampliação nos sistemas de deslocamento relacionados aos avanços tecnológicos³ ocorridos ao longo do tempo, que tornou essa atividade possível e mais abrangente. No Brasil, por exemplo, uma nova forma de transporte, o aéreo, foi um desses avanços mais marcantes e mudou os rumos do deslocamento, sem esquecer também o transporte por trens, e principalmente o rodoviário, este último fortemente motivado com a abertura de estradas e rodovias movendo consideravelmente a indústria automobilística. Visando a expansão do transporte aéreo foram introduzidas, a partir de 1920, mudanças na legislação com decretos e leis que iriam regulamentar o setor.

Harvey expõe esse momento com clareza ao mencionar que “[...] *as viagens ao redor do mundo, já estão bem mais fáceis, passaram de súbito a não ter ponto natural de interrupção, e a continuidade das relações espaciais*

²Fenômeno turístico é comumente caracterizado pelo forte incentivo ao turismo de massa a determinadas localidades, onde uma grande quantidade de turistas é atraída mesmo sem interesse em conhecer profundamente a localidade, buscando status e usufruindo mesmo que precariamente do local.

³ Como a revolução industrial no final do século XIX, a criação de novas máquinas e as inovações no quesito de transportes. Historicamente um segundo momento relevante foi no período pós-segunda guerra mundial, onde desenvolveram-se novas tecnologias de transporte (especialmente o aéreo, que reduziu distâncias), sistemas de informação, e de especialização de serviços, “globalizando” a atividade como um todo.

se tornou de repente, tanto na prática como na retórica, um fato fundamental da vida." (HARVEY, 2004, p.28)

Foi principalmente a partir das primeiras décadas do início do século XX, que diversas classes sociais, motivadas por conquistas, especialmente no que diz respeito aos novos direitos trabalhistas, humanitários e ao ócio (em função do aumento do tempo livre), popularizaram a busca por balneários, anteriormente acessíveis somente à elite.

Historicamente é possível observar que naquele momento transforma-se a relação do homem quanto ao meio natural ampliando as motivações que o fazem buscar lugares para aproveitar o recém-autorizado tempo livre, como mostra o estudo de Urry, e é a partir desse momento também que algumas idéias de globalização tomam força progressiva, dando início às discussões para compreender os mecanismos e agentes que irão compor o turismo dentro das sociedades.

O turismo é visto então como uma “[...] *‘fuga’ dos tumultos dos grandes conglomerados urbanos pelas pessoas que tentam recuperar o equilíbrio psicofísico em contato com os ambientes naturais durante seu tempo de lazer.*” (RUSCHMANN, 2003, p.9) mas mesmo os grandes centros podem se tornar bastante atrativos, visto que não apenas possuem infra estrutura para atender os visitantes, como proporcionam em sua maioria grandes possibilidades de eventos culturais, sociais e mesmo de negócios.

Progressivamente, a cidade e as condições urbanas existentes podem permitir a promoção do turismo, bem como seu desenvolvimento irá influenciar nas condições de permanência de pessoas, apresentando características únicas e motivadoras através dos agentes⁴ que fazem parte desse fenômeno e órgãos de turismo necessários para regulamentar e organizar a atividade.

Os ciclos de atividades e busca por determinadas atividades turísticas, como a necessidade de conhecer a natureza na sua forma mais pura

⁴Agentes podem ser considerados nesse caso não apenas os que produzem e interferem diretamente no turismo como turismólogos, agentes de viagens, operadores turísticos, empresas de transporte aéreo, rodoviário e ferroviários, hotéis e restaurantes, mas também todos os que participam indiretamente da produção, promoção, venda, atuação e suporte ao setor como a rede de saúde, arte, educação, segurança e todos os geradores de condições para o turismo como um todo.

foi permitida a partir de expedições muito frequentadas por pessoas de referência na sociedade como cientistas, artistas, intelectuais atuantes nas mais diversas áreas de conhecimento. Também teve início no final do século XIX a busca por regiões e experiências em regiões extremas, como aquelas voltadas para a saúde.

Observa-se que o turismo passa de uma busca de status pela elite, a uma atividade passível de geração de renda sendo considerado como uma alternativa econômica para as nações, independente de características políticas existentes, como uma forma de atingir o desenvolvimento econômico e social.

Nem sempre o turismo teve um crescimento contínuo, o principal fator para um recuo na atividade é a questão de segurança, como visto no período de guerras mundiais ou mesmo regionais, e mesmo tais acontecimentos posteriormente geraram curiosidade e também podem se tornar atrativos turísticos⁵.

Na atualidade, ao se pensar em turismo, logo direcionamos nosso olhar para os aspectos econômicos, como a geração de emprego e renda que pode trazer a uma localidade, além de um possível desenvolvimento local. Dependendo de como são trabalhadas as questões de planejamento e recepção, o turismo pode gerar bons frutos socioeconômicos, desde que seja feita também a gestão adequada dos recursos.

O turismo pode ser entendido como um conjunto de atividades e serviços, que a princípio não se inter-relacionam, e são voltados para a comunidade local, mas que ao mesmo tempo permitem e incentivam a visita de outras pessoas que não fazem parte do meio comum, com os mais diversos interesses, e que podem ver além de atrativos pré-determinados, observam de maneira única a forma que interliga todos os aspectos que englobam essa atividade (transporte, vias, acessos, hotéis, atrativos, administração de seus patrimônios, parques, praças, serviços, entre outros), pois participam desse cotidiano incomum a eles.

⁵ Exemplo disso são os campos de concentração construídos na Polônia pelo exército nazista, símbolos de um dos maiores genocídios.

Dessa maneira, visando estabelecer uma conceituação geral, a Organização Mundial de Turismo (World Tourism Organization – UNWTO) adota a definição do turismo como:

[...] o conjunto de atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e estadas em lugares distintos do seu entorno habitual, por um período de tempo inferior a um ano, com fins de lazer, negócios e outros motivos não relacionados com o exercício de uma atividade remunerada no lugar visitado. (CUENTA, 2001, tradução Ministério do Turismo).

O turismo, como atividade econômica, é definido a partir da perspectiva da demanda, ou seja, como resultado do consumo dos visitantes, independente de diferenças de perfil e motivação dos turistas, mas com ligação direta às condições naturais e econômicas do lugar visitado e implicam em conjuntos diferentes de produtos consumidos.

Nos dias mais atuais, em um estudo realizado pelo Ministério do Turismo em parceria com o IBGE, no ano de 2009, verificou-se que a atividade (levando em consideração serviços correlacionados) gerou um valor bruto de R\$ 213,3 bilhões. No setor de serviços essa participação do turismo equivale a 7,3%. E se levado em consideração o total da economia do país, a atividade turística representou 3,9% do PIB.

De uma forma ampla podemos observar a evolução econômica paralela ao incremento na quantidade de turistas trazidos ao Brasil. Segundo relatório abaixo disponibilizado pelo Ministério do Turismo, consecutivamente batemos recordes de visitantes ao longo dos anos, o que induz também a novos alcances econômicos como reflexo.

Tabela 1 – Chegada de turistas ao Brasil, segundo os anos 1970 – 2013

1.3 - Chegadas de turistas ao Brasil, segundo os anos - 1970-2013

Chegadas de turistas							
Ano	Total	Ano	Total	Ano	Total	Ano	Total
1970	249.900	1982	1.146.681	1994	1.853.301	2006	5.017.251
1971	267.926	1983	1.420.481	1995	1.991.416	2007	5.025.834
1972	342.981	1984	1.595.726	1996	2.685.508	2008	5.050.099
1973	399.127	1985	1.735.982	1997	2.849.750	2009	4.802.217
1974	480.267	1986	1.934.091	1998	4.818.084	2010	5.161.379
1975	517.987	1987	1.929.053	1999	5.107.189	2011	5.433.354
1976	555.987	1988	1.742.939	2000	5.313.463	2012	5.676.843
1977	634.595	1989	1.402.897	2001	4.772.575	2013	5.813.342
1978	784.316	1990	1.091.087	2002	3.784.898		
1979	1.061.799	1991	1.228.178	2003	4.132.847		
1980	1.625.422	1992	1.692.078	2004	4.793.703		
1981	1.357.879	1993	1.641.138	2005	5.358.170		

Fonte: Departamento de Polícia Federal e Ministério do Turismo

Fonte: Ministério do Turismo

Os dados apontados abaixo apresentam os crescentes lucros financeiros que a atividade turística permite, o interesse pelo turismo se torna crescente, o que pouco se avalia são os desgastes e pontos negativos que podem ocorrer se mal implantados.

Tabela 2 – Receita Cambial turística comparativa: Mundo, América do Sul e Brasil, no período de 2000 a 2013.

2. Receita cambial gerada pelo turismo

2.2 - Receita cambial turística: Mundo, América do Sul e Brasil - 2000-2013

Ano	Receita Cambial (bilhões de US\$)					
	Mundo		América do Sul		Brasil	
	Total	Variação anual (%)	Total	Variação anual (%)	Total	Variação anual (%)
2000	475,0	-	9,2	-	1,8	-
2001	472,0	(0,63)	11,3	22,61	1,7	(4,36)
2002	474,0	0,42	9,2	(18,58)	2,0	15,45
2003	525,0	10,76	8,6	(6,52)	2,5	24,06
2004	633,0	20,57	10,9	26,74	3,2	29,99
2005	680,0	7,42	12,4	13,76	3,9	19,84
2006	745,0	9,56	14,4	16,13	4,3	11,77
2007	860,0	15,44	16,9	17,36	5,0	14,76
2008	944,0	9,77	19,2	13,61	5,8	16,80
2009	855,0	(9,43)	18,5	(3,78)	5,3	(8,31)
2010	930,5	8,83	20,2	9,28	5,7	7,49
2011	1.042,2	12,00	23,1	14,28	6,6	14,96
2012	1.077,8	3,42	23,6	2,41	6,6	1,37
2013	1.158,8	7,52	23,9	1,27	6,7	0,99

Fonte: Organização Mundial do Turismo - OMT.

Notas: 1. Dados de 2010 e 2012 revisados.

2. Dados de 2013 preliminares.

Fonte: OMT

Pela multidisciplinaridade da atividade turística, as localidades com interesse em se desenvolver nessa área, precisam avaliar a forma como está constituída a atividade no local (com uma espécie de diagnóstico), as formas de desenvolver a preservação ambiental, quais políticas públicas existem e/ou

devem ser implantadas no setor para que possa ser feita uma gestão da melhor forma possível, além de pensar como isso pode melhorar ou não a relação do morador com o meio e quais novas demandas ocorrerão, e como equacioná-las.

Ao mesmo tempo em que esta atividade pode produzir um grande desenvolvimento numa região, se mal planejada ou executada ela pode agravar problemas sociais e degradar regiões de forma quase irreversível.

Para se alcançar tal objetivo, é proposto estudos que vão desde a oferta⁶ e demanda, capacidade de carga⁷, até a qualificação de mão de obra, marketing turístico, a definição de público alvo, e pesquisas quantitativas e qualitativas⁸.

Devido à complexidade para determinar e impedir a exploração máxima de uma localidade, a administração pública poderia adotar parâmetros e métodos de análise, de forma a conseguir compilar informações em especial com relação ao crescimento, mas normalmente tal pesquisa só é feita pelo setor privado com objetivos particulares, e com foco no estudo mercadológico, voltado para questões econômicas do setor de atuação, ignorando fatores ambientais e sociais (salvo momentos em que o impacto esteja relacionado ao resultado do investimento).

Um dos levantamentos possíveis para detalhar os pontos acima mencionados, são as análises estatísticas⁹ do turismo, considerados dentro desta atividade *“os deslocamentos curtos e temporais das pessoas para destinos fora do lugar de residência e de trabalho e as atividades empreendidas durante a estada nesses destinos”* (BURKART E MEDIK, 1981, p.13) e chegamos assim ao que motiva as pessoas a se locomoverem.

⁶ Segundo Dias: “A oferta turística pode ser descrita como tudo o que for oferecido ao turista”. Sendo classificado desde bens naturais, até artificiais e humanos (serviços).

⁷ Capacidade de carga é a quantidade de turistas que uma localidade consegue atender, dependendo da quantidade de equipamentos turísticos (hotéis, restaurantes, estradas, meios de transporte), e respeitando essa capacidade, de maneira a não afetar de maneira impactante o morador local. O exemplo disso é o “réveillon” em praias do litoral brasileiro como no Rio de Janeiro.

⁸ Estudos que apontem os pontos negativos e positivos de infraestrutura básica e turística, a fim de induzir provedores de serviços e produtos turísticos.

⁹ A estatística do turismo pode deixar de lado viagens informais e com as quais não são possíveis caracterizar diretamente, o que pode gerar uma falha de informações e detalhamentos, mas ainda assim pode ser a base de um estudo para caracterizar futuras demandas turísticas.

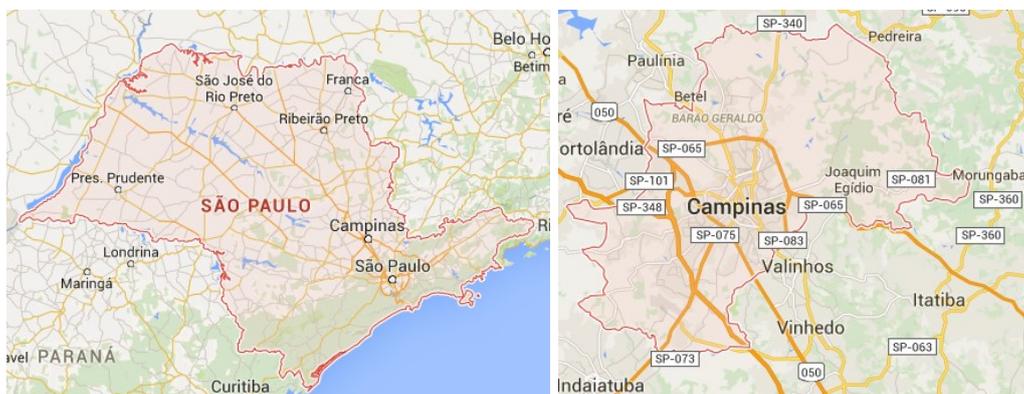
No caso específico de Campinas caracterizaremos os atrativos turísticos como espaços de lazer. Os atrativos em si podem ser entendidos como bens materiais ou imateriais que atraem visitantes a uma determinada região, com a finalidade de conhecê-los podendo ser naturais, culturais, eventos programados, realizações técnicas, científicas ou artísticas. Não é o que ocorre em Campinas, os atrativos enumerados por órgãos públicos comumente não são chamarizes para novos visitantes, sendo eles usados esporadicamente por moradores locais, diferentemente de como é proposto por um atrativo turístico que como o próprio nome diz, podem influenciar direta ou indiretamente as pessoas, que são motivadas a viagens por interesses diversos.

Segundo a Prefeitura de Campinas, o principal foco do município é o turismo voltado para negócios, por exemplo, grandes centros de informação e desenvolvimento de tecnologia que podem agregar valor à região, mas somente poderão disponibilizar acesso caso serviços básicos do turismo e urbanos estejam à disposição.

Em decorrência a existência de centros de pesquisa e universidades de grande porte, Campinas comumente se caracteriza por atrair pessoas de todo o país como centro de tecnologia e referência para cursos e estudos especializados.

Um terceiro ponto chamariz de visitantes para a região é o turismo religioso, devido à existência da Santuário da Nossa Senhora Desatadora dos Nós, que apesar de isolada e com poucas informações relativas a poder de atração e demanda, torna a região conhecida e frequentada por religiosos de várias partes do país.

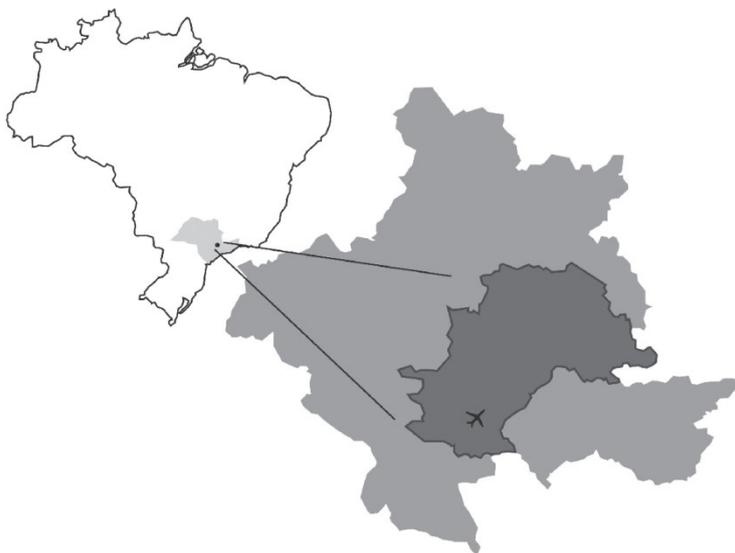
Figura 1 e 2: Mapa do Estado de São Paulo e Município de Campinas



Fonte: Google Maps

Podemos observar que a localização do objeto de pesquisa proposto, o município de Campinas, no interior do Estado de São Paulo, possui indicativos de que o município pode atrair tanto culturalmente, com pontos e características históricas, religiosas e de arte e gastronômicas quanto por ser um polo de tecnologia, informação e estudos, ou mesmo pelo acesso à natureza pela existências de Areas de Proteção Ambiental, tudo irá depender do objetivo de viagem do turista, portanto podem ou não ser relevantes aos turistas. Deparamo-nos então com a questão do turismo urbano e o vínculo com a cidade.

Figura 3: Localização do Aeroporto Internacional de Viracopos.



Fonte: Periódico OCULUM 2011 PUC Campinas

Os espaços de lazer do município de Campinas não estão em bom estado de conservação, não possuem acesso facilitado ou não estão efetivamente abertos ao público (dessa forma dificilmente serão pontos relevantes e de identificação para os moradores e mesmo para os turistas). Do ponto de vista quantitativo, podemos listar mais de 60 pontos de caráter turístico com potencial para atraírem visitantes à Campinas, porém pelos mais diversos motivos, estes possuem pouca infraestrutura básica, de acesso e de informação, o que torna bastante difícil a interação entre moradores e visitantes, com exceção dos pontos de administração privada.

Somos direcionados, portanto a uma discrepância quanto ao descaso na qualidade dos atrativos turísticos classificados pela Prefeitura como

sendo os principais da cidade. A não conservação é um dos principais fatores que contribuem para o esquecimento de tais atrativos e se torna muito claro o motivo pelo qual os moradores desconhecem boa parte desses pontos turísticos.

Para que possamos falar sobre um equipamento turístico específico como o Aeroporto Internacional de Viracopos, primeiramente se faz necessário observar de forma crítica os pontos determinados pela Prefeitura como atrativos turísticos já existentes, e potenciais atrativos turísticos novos.

Figura 4: Observatório Municipal “Jean Nicolini”.



Fonte: Site Campinas.com.br

Os poucos atrativos turísticos que contam com alguma infraestrutura, normalmente só recebem suporte tanto técnico, quanto financeiro da prefeitura para eventos muito pontuais, como a foto acima mostra o Observatório Municipal, que foi pintado, limpo e organizado para receber o evento “Food Truck nas estrelas”, promovido pela Secretaria de Cultura de Campinas. Abaixo outro exemplo interessante é o Santuário Nossa Senhora Desatadora dos Nós, um dos atrativos turísticos que recebe muitos religiosos de todos os cantos do país, mas a mesma se mantém por existirem leis federais e municipais de isenção fiscal e com ajuda de fieis e da comunidade. A manutenção é feita por ela de maneira autônoma e sem suporte da gestão pública.

Figura 5: Santuário Nossa Senhora Desatadora dos Nós



Fonte: www.mariadesatadoradosnos.com.br

O mesmo ocorre com outro aspecto verificado com o Santuário Nossa Senhora Desatadora dos Nós, referência no turismo religioso. Apesar de grande poder de atração de visitantes e constar na listagem de atrativos municipais, não possui acesso facilitado e não conta nem mesmo com divulgação por parte dos órgãos públicos. O principal ponto de discussão deste atrativo é na realidade o desinteresse na inclusão dos moradores nos eventos realizados pelo Santuário, isso o torna algo isolado do cotidiano da cidade e o exclui do seu entorno.

Figura 6: Lagoa do Taquaral



Fonte: Prefeitura de Campinas

A Lagoa do Taquaral é um dos pontos mais conhecidos e frequentados pelos moradores da cidade. É um dos atrativos turísticos com maior infraestrutura urbana e turística, e de fácil acesso, especialmente por moradores de áreas nobres da cidade. Possui uma grande área verde, permite

caminhada e prática de caminhada e corrida, a sua extensão permite também o uso de patins, skates e bicicletas, em especial na ciclovia ao redor do parque. Por ser uma referência na cidade, possui no seu entorno bares, academias, bancos e outras facilidades.

Figura 7: Estação Cultura Prefeito Antônio da Costa Santos



Fonte: Prefeitura de Campinas

A antiga estação ferroviária de Campinas atualmente funciona como um museu, e esporadicamente abriga eventos culturais e musicais. Um dos poucos exemplos de apropriação do município que pode atingir diversos públicos, mas que normalmente não é amplamente ~~em~~ incentivado ou divulgado, cabendo aos organizadores exclusivamente tais ações para atração.

Além dos atrativos turísticos normalmente detalhados pela prefeitura e demais órgãos de turismo, o Aeroporto Internacional de Viracopos pode ser considerado também um atrativo, não apenas pela recepção e emissão de visitantes para diversas localidades, dentro e fora do país, mas atrai visitação também pelas aeronaves, pela vista de pousos e decolagens, café, bares e outros equipamentos existentes. Em sua inauguração anterior o aeroporto era utilizado de tal maneira que se tornava parte do cotidiano, além de ponto de status para os que o frequentavam como mostra a foto abaixo.

Figura 8: Foto tirada em 1960 do saguão de Viracopos com vista para a pista do aeroporto

Fonte: Site Campinas de Antigamente.

Com a necessidade de ampliação do aeroporto, e após a construção da segunda sala de embarque no atual terminal zero, foram feitos remanejamentos de posições de embarque e de setores de segurança. A vista da pista do aeroporto e das operações de pouso e decolagem se tornou inacessível a pessoas que não estejam embarcando nas aeronaves, com uma pequena exceção de um local quase imperceptível, mas que continua atraindo visitantes, localizada no segundo piso, próximo a praça de alimentação.

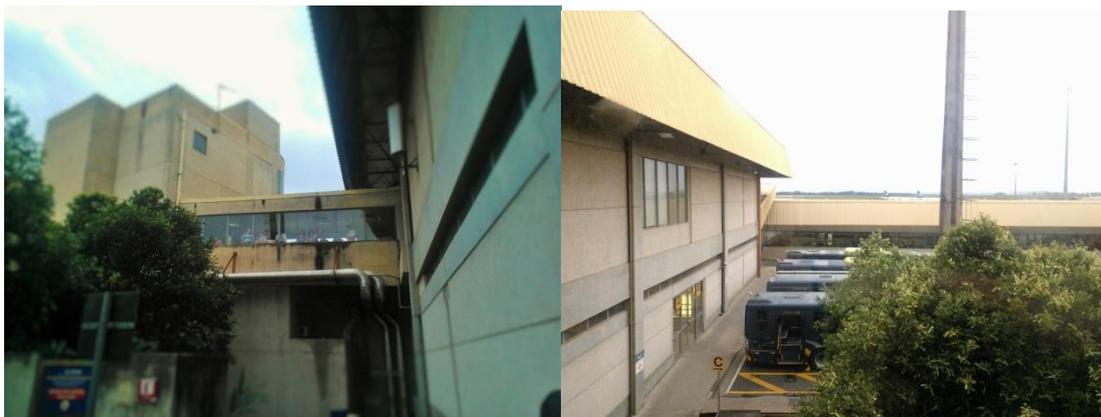
Perdeu-se parte da frequência¹⁰ de turistas que visitavam o aeroporto para esse fim, devido a mudanças não apenas no turismo, na vista da pista de pousos e decolagens (que ocorreu com a construção da sala 2 de embarque).

O aeroporto não deixou porem de ser um atrativo, ao contrário, com as mudanças na economia e a popularização da aviação no início dos anos 2000, cresceu muito o número de usuários do aeroporto, apesar da dificuldade de acesso a esse equipamento. No entanto o Aeroporto Internacional de

¹⁰ Dados não registrados ou mensurados por órgãos do setor aeroportuário, mas visivelmente perceptíveis a funcionários e empresários que atuam no aeroporto.

Viracopos deixou de ocupar o lugar de referência turística e de visitação dos moradores que teve no passado. Hoje em dia estima-se que parte dos frequentadores (que não estejam embarcando ou desembarcando nos voos) aproveitam o transporte de outros passageiros para a visitação, sem a intenção de retorno, a não ser que para o mesmo fim de transporte de passageiros.

Figura 9: Vista do segundo piso do terminal zero do Aeroporto./ Visão obtida da pista a partir do segundo piso.



Fonte: Acervo pessoal da Autora. 2015

O que tais atrativos possuem em comum é o fato de serem pouco abrangentes, sendo pontuais na cidade e de uma maneira negativa “exclusivos”, seja por não possuírem acesso ao público para visitação, pela qualidade de suas atrações ou outros fatores, configurando-se não como atrativos turísticos em si, mas como espaços pontuais de lazer. Parte dos mesmos possui limitação ao público ou visitação em períodos curtos e determinados, logo não garantem presença no cotidiano, e não se incorporam ao sentimento de pertencer a quem vive na cidade.

Essa identidade cultural e social pode ser conquistada e não diz respeito apenas a investimento público ou privado, mas à gestão e organização de patrimônios culturais, sociais e ambientais que facilitem e deem suporte à melhoria da qualidade de vida de quem visita e vive na cidade.

Antes de buscarmos entender a relação entre cultura, urbanismo, políticas públicas e o turismo, é primordial entender a cidade, sua formação e o impacto que ela causa sobre as relações humanas e os costumes.

Adotaremos o conceito de cidade como “o espaço territorializado, apropriado pelas sociedades.” (Castrogiovanni, 2001, p.24). Isso significa que o território é o ponto de partida para englobar tanto aspectos físicos e

geográficos como culturais e sociais, ou seja, feixes diferentes de conhecimento, mas principalmente no que tange a Campinas e aos maior parte dos municípios paulistas e brasileiros existe a especificidade de que *“no Brasil, o conceito de cidade está associado ao aspecto político, ou seja, são sedes administrativas dos municípios, que por sua vez representam a menor parcela do território com gerenciamento político próprio”* (Castrogiovanni, 2001, p. 24), sendo, portanto o território a base e o fundamento do estado, e a base para a existência de um país.

O uso do território é um objeto de análise social, sendo determinante para a forma como lidamos com o espaço, e conseqüentemente interfere na maneira como regemos as relações sociais direta e indiretamente, influenciando hábitos, ou ainda o fundamento de uma *“teia ou redes de relações sociais”* (Souza, 1995, p. 86) que irão atingir proporções jurídico-políticas, culturais e econômicas.

Ainda no sentido de esmiuçar o significado de território e de cidade de maneira a transpor essa compreensão para o turismo urbano, podemos definir que:

Cada cidade fala diferentemente. Os olhares transeuntes captam esse discurso sem vozes. Algumas dessas falas icônicas emocionam, outras causam repulsa. O olhar se fixa numa seleção de diferenças que provocam e que tornam elas próprias a razão mesma da peregrinação. (Wainberg, 2001)

Os grandes movimentos sociais, que fazem parte da formulação urbana, são características que irão determinar o funcionamento e envolvimento das pessoas com o espaço, e este ‘marco da situação’ das cidades também podem ser variações ou reflexos das necessidades e políticas aplicadas.

O desenvolvimento das cidades está ligado diretamente às decisões tomadas quanto ao planejamento e gestão do território, que vai criando marcas e cicatrizes em cada ponto em que avança, e determinando assim o papel do morador dentro deste contexto. O exemplo disso, uma ampliação aeroportuária influenciará os bairros e cidades em seu redor, se bem trabalhadas as questões sociais, poderão permitir a inclusão e participação do cotidiano da população, se abraçar causas ambientais e permitir a redução das novas demandas geradas poderá ser, dependendo de como serão tratadas cada uma

das questões que apresenta uma boa referência para aeroportos em todo o país e exemplo mundial.

Assim como outros segmentos de gestão, as políticas de desenvolvimento público ficam em segundo ou terceiro plano em nível de relevância, quando comparados com interesses particulares, ou sobrepondo interesses econômicos aos interesses socioambientais e culturais.

O espaço urbano não é construído para uma pessoa, mas para muitas, que apresentam diferenças de temperamento, formação, ocupação profissional, origem étnica, diversidade social e, portanto, interesses. A cidade deve ser vista como uma representação da condição humana, sendo que essa representação se manifesta por meio da arquitetura em si e da ordenação dos seus elementos. (CASTROGIOVANNI, 2001)

No turismo, isso não é diferente, nem todas as ações e serviços do setor podem ser privatizados, cabendo à gestão pública organizar, planejar e estipular regras para utilização, manutenção e ampliação do setor.

Logo o espaço urbano, sua produção, sua história, a mescla de culturas, situações e condições, além de formas de gestão administrativa do espaço não só interferem como criam e recriam o espaço, e é nesse ponto que o urbanismo e o turismo começam a desempenhar um papel por vezes comum e outras vezes ambíguo.

O conjunto assim mencionado, formador da cidade em constante ‘movimento’ determina o ritmo da vida cotidiana, no turismo isso não só é determinante, mas um aspecto que criará particularidades muito características em cada sociedade e cultura.

Cultura segundo Johnson (1997) é o “conjunto acumulado de símbolos, idéias de produtos materiais associados a um sistema social”. Estão inseridos nesse conjunto valores, experiências coletivas e individualidades, além de conceitos de moral como aponta Dias (2005) ao afirmar que “cada cultura e cada sociedade tem a sua integridade própria, o seu próprio sistema de valores e costumes”, e muitas vezes são desenvolvidas e adaptadas por uma herança de valores¹¹ e criações humanas.

¹¹ Os valores irão influenciar diretamente no comportamento das pessoas, no hábito de uma localidade e servirão de base para avaliar as ações dos moradores.

O turismo se apropria disso, faz do lugar em questão e dos 'saberes' de muita gente o diferencial cultural, que servirá inclusive como ponto de identidade e marketing. Sendo assim, o turismo cultural servirá não apenas de base educacional, ou histórica, mas atenderá expectativas de proteção e conservação de patrimônios, com a conscientização e conhecimento do bem comum.

Ao mesmo tempo em que identificamos a existência da exposição positiva anteriormente mencionada, o consumo cultural pode não apenas alterar, mas perder o real significado do existente. As manifestações culturais são vivas, não estão estagnadas no tempo, e ocorrem em função da comunidade e não do turista, diferentemente do que ocorre quando acaba se tornando ~~ou seja~~ exclusivamente comercial.

O turista pode ser visto como um *“veículo de desconstrução da identidade cultural da comunidade receptora, na medida em que, através do processo de interação social introduz novos hábitos e costumes estranhos aos habitantes locais, que se apropriam mecanicamente deles”* (DIAS, 2002 p. 141). A reação da comunidade receptora, com relação ao turista, dependerá do estágio de maturação do desenvolvimento turístico de destino, e pode aumentar em razão de desigualdades econômicas e questões referentes à ocupação de postos de trabalho.

A padronização dos destinos a fim de atender aos desejos dos turistas, é no mínimo contraditória e auxilia na perda de identidade local e cria paisagens comuns e desinteressantes, perde o culturalmente diferente e conseqüentemente antecipa a decadência de regiões.

Para o objeto de estudo dessa dissertação, as novas demandas decorrentes da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, observamos que pouco é feito para a preservação e incorporação crítica de novos costumes e culturas. Basicamente o que é feito são os direcionamentos da gestão pública sobre a gestão administrativa aeroportuária e que irão resultar futuramente na ~~aceitação~~ ampliação ou não da atividade turística, tanto no interior do estado de São Paulo, quanto mais pontualmente na região metropolitana de Campinas. Cada aspecto de influência é determinante para o resultado final desta ampliação.

Em Campinas o transporte é de extrema relevância para o funcionamento da cidade e mudou drasticamente suas bases desde a transição do transporte ferroviário ao rodoviário, e deste para o transporte aéreo. Observa-se que as modalidades de transporte desenvolveram-se com características muito comuns nos municípios do Estado de São Paulo motivadas historicamente pelo setor privado para escoamento de mercadoria e em um segundo plano para transporte de passageiros¹².

Figura 11: Carta das estradas de ferro da província de São Paulo



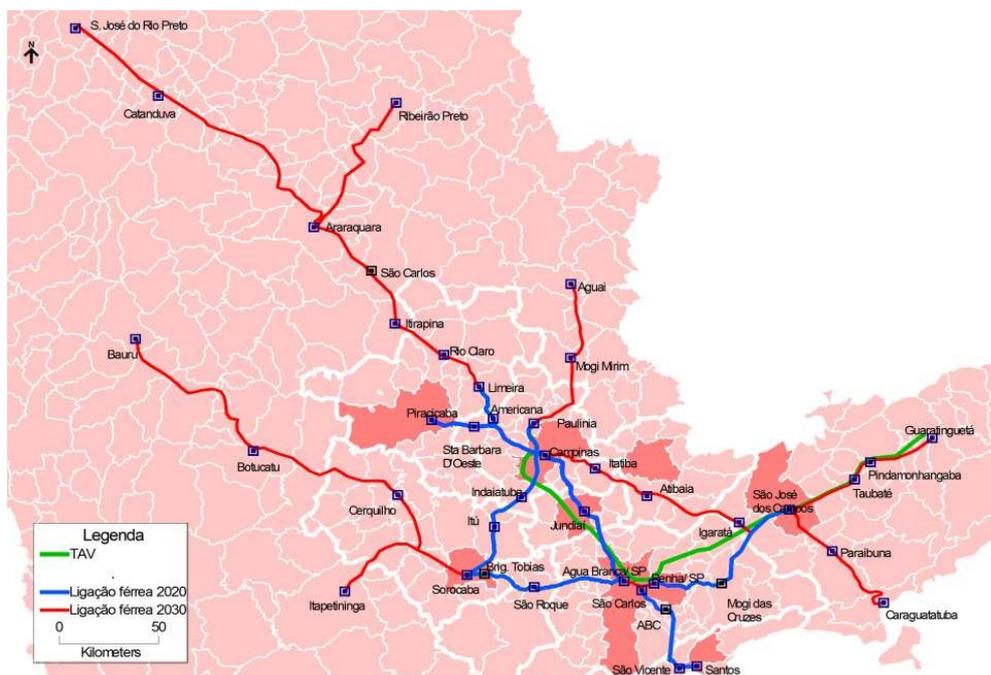
Fonte: Acervo público do Estado de São Paulo.

Acima a Carta das estradas de ferro do Estado de São Paulo, sintetiza as interligações, e mostra claramente o objetivo de interiorizar o acesso do litoral do estado, ligando também a outras províncias como a do Rio de Janeiro, mas mantendo eixos focais como o Porto de Santos, a capital do Estado São Paulo, Campinas e Jundiáhy como subdistribuidores e as vertentes que direcionam para outros estados como Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Em seguida é apresentada a atual existência de ferrovias no estado e projetos de expansão com interferência direta nos modais aeroportuários.

¹² Verificar anexo com mapa de transporte ferroviário do estado de São Paulo do início do século.

Figura 13: Projeto funcional do Trem Regional São Paulo, perspectiva 2030.



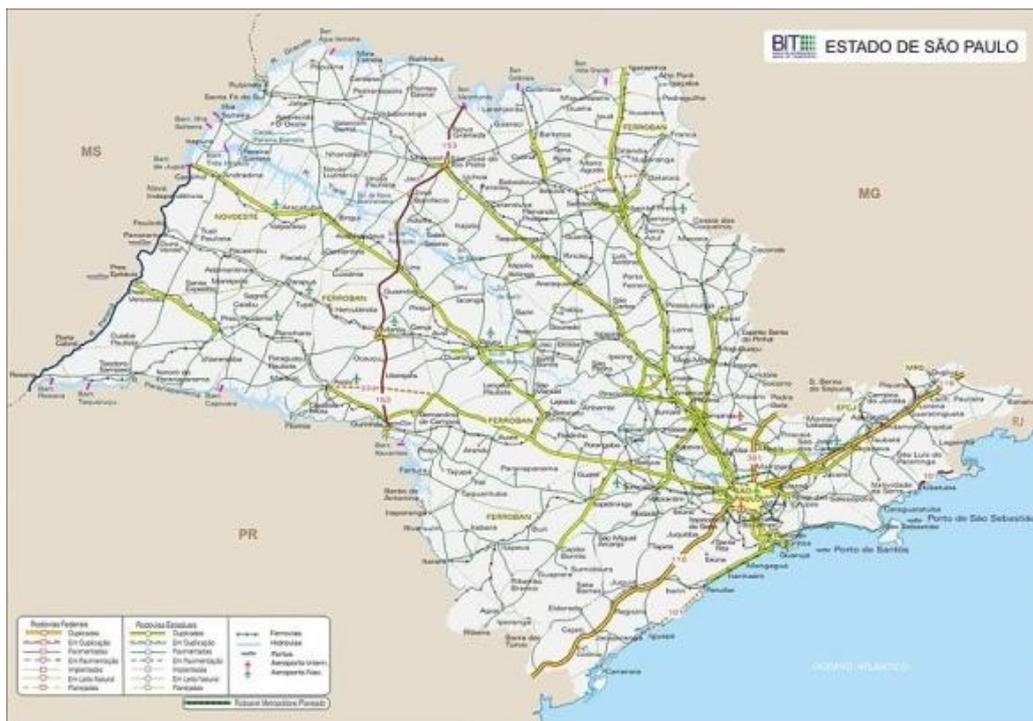
Fonte: Site Viatrolebus. 2015.

As propostas apresentadas de ampliação para 2020 e 2030 conforme mostra o mapa são muito interessantes e atenderiam boa parte da demanda de transporte existente, mas até o momento não passam de projetos, e pouco se fala sobre o transporte de passageiros, remetendo os deslocamentos de pessoas aos meios rodoviários e aéreos para locomoção.

Para Campinas o transporte ferroviário foi fundamental para o desenvolvimento da região e para a vinda de novas indústrias. Assim como proposto, a facilidade de escoamento de matéria prima e dos poucos produtos então industrializados passava por aqui e interligavam o litoral ao interior. A chegada aos principais portos do país como Santos SP e Paranaguá PR, foram apenas uma parte do estágio de transporte de matéria prima, e de internacionalização da economia.

A criação de novos portos permitiu ampliar esse escoamento de matéria prima partindo de diversos pontos do país, ora acertada quando destacado o objetivo de interiorização de matéria prima, ora errôneo quando priorizava a construção das cidades para economia e a circulação de mercadorias em detrimento da qualidade de vida urbana.

Figura 15: Rodovias do Estado de São Paulo



Fonte: Ministério dos Transportes. 2015.

A discrepância de desenvolvimento e implantação entre os meios de transporte rodoviário e ferroviário é notória e bastante preocupante, mesmo para o turismo, pois o meio de locomoção é a base para a existência, custo e atração do setor.

Ao longo do tempo permaneceu a supremacia do transporte rodoviário, como principal incentivador de indústrias automobilísticas, assim como o restante do estado, e grande parte do país, em especial na capital do Estado de São Paulo, e fizeram com que outros meios de transporte elitistas (como o aéreo que pouco estava desenvolvido no país) ocupassem espaço.

O transporte aéreo, por sua vez, superou o setor marítimo, e em menos tempo desenvolveu seu centro, o aeroporto e o seu entorno¹³. Possibilitou a interligação de países, e rompeu barreiras contribuindo para a globalização, em especial da economia.

¹³ O entorno dos aeroportos passou a ser bastante questionado somente com a escassez de território para ampliação deste equipamento, fator comum a muitos aeroportos especialmente na América Latina, devido ao crescimento desordenado e ocupação de áreas muitas vezes públicas nas proximidades dos aeroportos.

Figura 16: Principais Aeroportos Brasileiros



Fonte: Google Maps.2016.

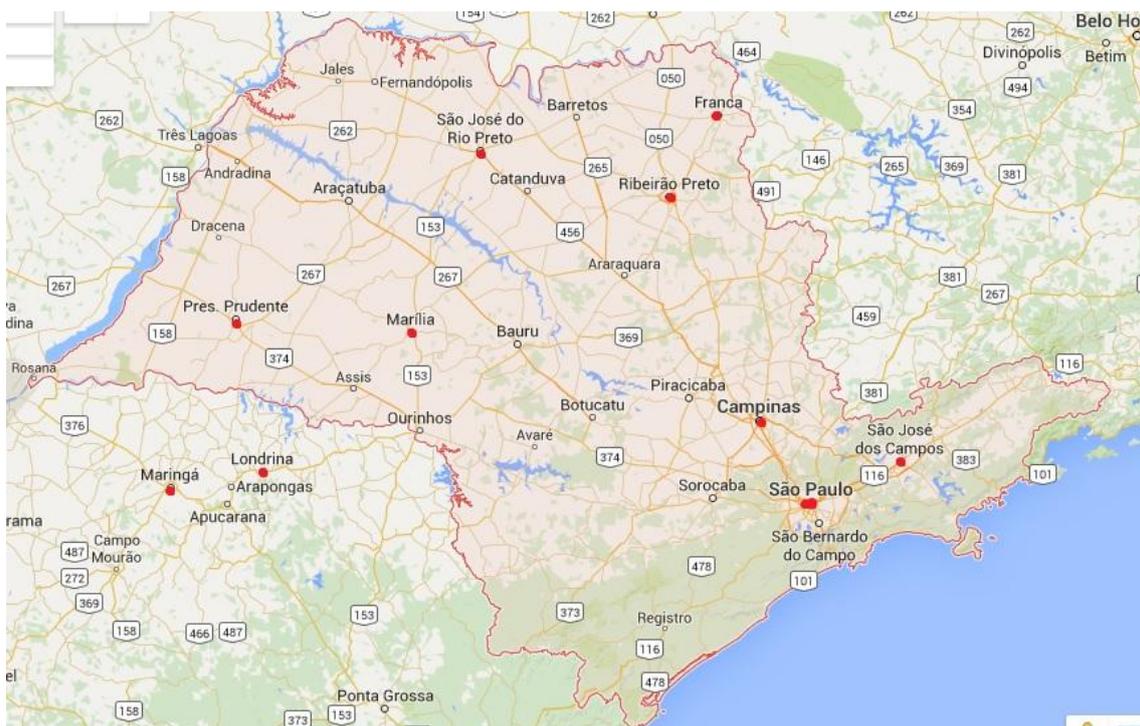
Como é possível observar na imagem anterior, apesar da extensão territorial brasileira, os aeroportos de maior movimento se concentram na região sudeste e sul, com poucas exceções ao nordeste, norte e centro oeste. Isso significa um maior número de voos destinados a esses pontos, exigindo uma maior capacidade de tais equipamentos. A infraestrutura aeroportuária é bastante discrepante, mesmo levando em consideração as necessidades locais e que muitos aeroportos atendem apenas voos regionais.

Isso não significa que há necessidade de ampliação e exploração de todos os aeroportos, mas a centralização causa grande preocupação pela capacidade de carga para atender essa demanda de passageiros e visitantes¹⁴.

Dessa forma podemos analisar também os aeroportos do estado, que apesar de poucos, muitas vezes mal estruturados, ou não atrativos do ponto de vista comercial, são um dos principais atrativos para algumas regiões.

¹⁴ Em especial em casos de contingência e mau tempo.

Figura 17: Principais Aeroportos do Estado de São Paulo



Fonte: Google Maps / Autora

Podemos considerar o Aeroporto Internacional de Viracopos não somente como um equipamento vinculado a um meio de transporte, mas como um atrativo, como anteriormente mencionado. E se levarmos em conta sua ampliação e a busca por uma nova demanda de passageiros¹⁵, como forma de desafogar aeroportos da capital do estado, além da já programada e iniciada ampliação, chegaremos a questões de reestruturação não apenas na escala estadual, mas nacional para transporte aéreo, que deveria inclusive servir de incentivo para promover a segurança no transporte aéreo de passageiros e funcionamento em solo de uma maneira geral, e aperfeiçoar toda a infraestrutura existente.

Chegamos então a um ponto bastante abordado por diversos autores, que é a valorização da identidade como forma de inclusão e criação de hábitos saudáveis nos moradores e visitantes de um lugar. Ponto levantado

¹⁵Há muitos anos o Aeroporto Internacional de Viracopos recebe diversas empresas aéreas que o utilizam para transporte de carga. Tal modal começou a perder espaço, com a privatização parcial da Infraero (empresa que administra os aeroportos brasileiros). Logo a seguir a empresa Brasil Aeroportos, que passou a administrar o aeroporto de Campinas apresentou novos projetos de ampliação, levando em conta análise do mercado e solicitação de empresas aéreas para ampliação da malha oferecida.

não apenas por sociólogos com ênfase em turismo, mas todos que buscam o entendimento da interação do ser humano com ele mesmo e o meio onde se encontra. Jaime Lerner, por exemplo, defende exatamente esta perspectiva como ponto crucial e diferencial de seu trabalho como arquiteto e urbanista renomado internacionalmente, e que teve a oportunidade de aplicar certos conceitos voltados para o bem estar social partindo da administração pública. Segundo ele *“em alguns casos, é a introdução de um novo costume, um novo hábito, que cria condições positivas para a transformação.”* (Lerner, 2005, p. 11).

Esses hábitos não são feitos apenas por iniciativas públicas, apesar de muito importantes, mas são na realidade um conjunto de ações e reações das pessoas que passam a interagir com o meio, como aponta Jane Jacobs em sua análise sobre o cotidiano das pessoas e os motivos que as levam a se identificar ou não com determinadas regiões. Em seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades* ela exemplifica e cita que:

[...]um bairro bem-sucedido é aquele que se mantém razoavelmente em dia com seus problemas, de modo que eles não o destruam. Um bairro mal sucedido é aquele que se encontra sobrecarregado de deficiências e problemas e cada vez mais inerte diante deles [...] (Jacobs, 2011.)

O impacto que esses movimentos da sociedade e seu cotidiano têm é que irão determinar como o visitante irá se portar e também o tipo de turista que será atraído.

Esses turistas farão parte mesmo que temporariamente do cotidiano e irão interagir do mesmo modo que o morador. O que nos leva a pensar não apenas em como essa cidade ou região é vista por quem está de fora, mas como ela mesma se vê. O ponto então passa a ser a sociedade e seu posicionamento perante ela própria.

O exemplo disso é a já mencionada Lagoa do Taquaral, dificilmente pessoas que moram na parte sul do município serão frequentadores desse bem público, não apenas pela distância, mas pela elitização do mesmo, pelo cotidiano e ligação que estas pessoas possuem com o lugar.

A relação cultural e a imagem atual de cada ponto e região da cidade de Campinas está diretamente relacionada com o cotidiano dos moradores e o vínculo criado por eles a cada bairro e micro região.

Entender o comportamento humano permite identificar quais os itens que o diferenciam e o qualificam como iguais, e basicamente como é formada uma sociedade, além de proporcionar a possibilidade de entender a construção e apropriação do meio e conseqüentemente a maneira como é produzido o turismo. Cabe também nesta discussão observar quais ferramentas serão usadas para organizar e controlar os indivíduos pertencentes a essa sociedade e atividades correlatas.

O turismo é, inclusive, um fenômeno social, porque ao deslocar muitas pessoas para um meio, geram muitas novas demandas na sociedade receptora, porém as atividades turísticas passaram, nos últimos anos, a ser uma atividade essencial-do mundo moderno a ser cumprida.

Com uma breve observação podemos entender que a sociedade é um conjunto de pessoas que partilham da mesma cultura, formas de vida, ou por vezes interagindo e criando ações comuns por questões geográficas. De uma maneira mais formal a sociologia vê a sociedade como:

[...] um tecido que liga os indivíduos numa teia de interdependência em permanente mudança e movimento – a cada ação numa direção, todo o tecido se reorganiza. Mas, ao contrario do que pode parecer à primeira vista, a idéia desse tecido não se assemelha ao conceito de estrutura social, pois se trata de um processo sócio-histórico constituído por seres que atuam de forma consciente, por meio de representações abstratas e simbólicas que formam a respeito de si e da situação da qual participam. (Costa, 2005).

E a filosofia de Platão complementa “Uma cidade nasce quando um de nós já não se basta a si próprio e sente a necessidade de muitos outros[...].” (Platão apud Foracchi, 2000, p. 223)

Logo a, interação social pode ser colocada como parte do processo formador da sociedade e dos controles associados a ela, que podem tanto ser conservadoras como inovadoras, mas que não deixam de serem forças sustentadoras de estruturas que a qualificam como sociedade.

É justamente aliado à busca do controle da sociedade que o planejamento começa a surgir e ser implantado, apesar de inicialmente caracterizado como um processo social que visa um ideal de avanço, com

intuito de suprir e garantir atendimento às necessidades e direitos básicos dos moradores, muitas vezes é na realidade uma forma de camuflar suas reais pretensões. A proposta de melhoria e modernização do espaço para criar uma nova realidade, interferindo no cotidiano e costumes locais, tem como justificativa que *“A sobrevivência da sociedade sempre dependeu da manutenção do equilíbrio entre as variáveis de população, dos recursos naturais e do meio ambiente”* (ROGERS,2001, p. 84) mesmo que não sejam seus reais objetivos.

Visitantes atraídos por essas localidades irão provocar mudanças qualitativas e quantitativas na sociedade, na economia e no território além da mudança na consciência dos moradores e na busca pela produção de novas imagens que os representem. Por fim, na busca de construção de uma nova identidade mudanças poderão provocar possíveis rupturas, onde as particularidades poderão dividir e subdividir social e culturalmente uma determinada localidade, pendendo sempre para a extinção das menos consolidadas.

Tendo em vista o sentido de sociedade exposto, e como cada indivíduo interage com o meio em que vive, podemos considerar que a forma como cada um entende este meio estará diretamente ligada às suas ações e reações. Sendo assim a *“[...] identidade é um componente importante de qualidade de vida [...] conhecer a cidade é respeitá-la e também fazer parte dela”*. (Lerner, 2005, p.69)

Essa relação do espaço comum formador do sentido de pertencimento na maioria das vezes, não está incrustada e fortalecida em uma comunidade, mas sim é um item frágil e que precisa de constante renovação e estímulo.

A identidade local pode ser formada por vínculos, uma memória ou até mesmo uma história, que a princípio poderia não ter grande importância em uma cidade, mas que com a mudança do olhar, pode torná-la atraente ou desinteressante, inclusive do ponto de vista turístico.

Para fixar algo que já existe em uma comunidade, mas que está esquecido ou inutilizado é possível seguir duas vertentes, a de transformação do espaço como forma de reaproveitamento ou restauro. Em ambos os casos é fundamental o suporte do setor público, que pode inclusive requerer parcerias

do setor privado, para não apenas criar novas áreas de interação entre pessoas, mas para incentivar novos hábitos saudáveis aos moradores. “*Quanto mais se entender a cidade como integração de funções, de renda, de idade, mais encontros, mais vida ela terá*” (LERNER,2005, p.48)

Ao trazermos esta discussão de identidade aos municípios paulistas interioranos, como Campinas e ao objeto de estudo proposto por esta dissertação, muito se tem em comum.

Na Região Metropolitana de Campinas, seis municípios tiveram origem de um único território¹⁶, derivados de fazendas implantadas para a produção primeiramente de cana de açúcar e posteriormente de café. Todos tiveram características rurais, derivados da ‘*estrada dos goiases*’ e posteriormente criaram núcleos/bairros, com alterações significativas em sua paisagem. Em diversos momentos da economia, passaram por um processo de elevação a vilas, freguesias e presenciaram a chegada de novas indústrias e a construção de barracões para suprir a estrada de ferro. A identidade, portanto têm suas origens nas referências caipiras e interioranas, na presença negra e mameluca, sem contar outros setenta grupos étnicos que também vieram para a região e a construíram, sendo essa mescla a origem de costumes, formas e características únicas.

O lugar torna-se singular a partir do subjetivo relacionado aos aspectos perceptivos de cada um, processo que, geralmente, envolve sentimentos, e isso leva à compreensão do lugar pelas lentes das necessidades existenciais, como localização, mobilidade, interação com os objetos e com as pessoas. (beni apud SANTOS, 1996).

Infelizmente as cidades da RMC, não mantiveram os pontos de referência culturais que permitiriam interligar o espaço e os indivíduos, com o sentimento de pertencimento ao lugar e conseqüentemente a busca de relacioná-lo suas cidades para estimular a autoestima local não foram desenvolvidos, tornando a identidade como algo distante.

O ponto de entendimento crucial, o de cultura, deve ser o alicerce para aprofundar os pontos de desenvolvimento do turismo e políticas públicas

¹⁶ Inicialmente os municípios de Americana, Valinhos, Cosmópolis, Sumaré, Paulínia, Santa Barbara d’oeste faziam parte do mesmo território de Campinas e ao longo do tempo foram desmembrados.

que o compõe. Um dos significados mais abrangentes é o exposto por Avila onde a cultura é colocada como *“um conjunto de idéias, técnicas de fazer objetos e utensílios, hábitos, valores e atitudes de distintos grupos sociais [...] diz respeito a todos os aspectos da vida social”* (AVILA 2009, p.19).

Aos olhos do visitante, o diferente passa a ser atrativo e curioso, e esse é o ponto de conexão entre o turismo e a cultura. Essa fusão pode ser vista como uma espécie de ‘bomba social’, porque muitas vezes influencia no crescimento econômico com ampliação de distorções sociais, ou seja, diferentes culturas entram em contato entre si, mesclam turistas e residentes, que passam a viver e conviver com suas diversidades, porem não necessariamente de forma harmoniosa ou de forma adaptativa, mas sim impositiva e exclusiva.

O que chamamos de cultura se desenvolve por diversos fatores, como o histórico, geográfico e o antropológico. Os hábitos também são responsáveis pelo desenvolvimento de uma cultura, pois eles são as bases das relações de classes sociais, gênero familiar entre outros e podem ser alterados por aculturação ou endoculturação¹⁷ como explica (LARAIA, 2005) em sua obra.

O turismo tem dupla função, pode tanto impulsionar positivamente como negativamente nas mudanças, mas é improcedente dizer que cabe somente a ele todas as mudanças que uma sociedade ou cultura pode apresentar, uma vez que elas sofrem impacto de outros meios como a urbanização e a mídia, que assim como o turismo podem também desestabilizar ou desequilibrar estruturas culturais.

As cidades possuem pontos turísticos muito característicos e que contam a historia do lugar e que poderiam colocá-la em destaque para visitaçào. Algumas administraçõe s pùblicas e populaçõe s conseguem enxergar a apropriaçào do espaço turístico como forma de identidade cultural da sociedade. O realce de tais pontos os tornam parte do cotidiano urbano, úteis e comumente frequentados pelos mais diversos visitantes, como é o caso do Mercado Municipal de Campinas.

¹⁷ Adoçào de outros hábitos e relaçõe s que não envolvem a de origem, que as misturam ou que as repulsam podem ser observadas.

No caso de Campinas, apesar de contar com numerosos pontos considerados turísticos e ícones da cidade apenas alguns são comumente visitados pela população por fazerem parte do cotidiano, é o caso do Mercado Municipal, o Parque Portugal e a Lagoa do Taquaral. Outros como a Estação Cultura (antiga Estação Ferroviária da Fepasa) que abriga movimentos culturais como o Mercado Mundo Mix, musicais com show de Jazz e Blues de bandas locais, a Fazenda Roseira que promove diversos eventos dando destaque à cultura afrodescendente, o centro de convivência que abriga feira de artesanato, o distrito de Joaquim Egídio com festivais gastronômicos específicos também atraem grande número de visitantes, mais comumente em dias e momentos específicos, caindo em desuso nos demais dias.

Os picos de consumo do espaço (levando em conta eventos ou datas pontuais) nos leva a pensar na real utilização destes locais e questionamos se realmente é comum ao cotidiano e ao hábito dos moradores essa incorporação, e se há vínculo com a conservação do espaço. Nesses exemplos especificamente, o uso dos espaços é positivo, impulsionado por iniciativa dos moradores e vai de encontro com a renovação do meio existente *“A animação e a variedade atraem mais animação, a apatia e monotonia repelem a vida. E esse é um princípio crucial não apenas para o desempenho social das cidades, mas também para seu desempenho econômico”* (JACOBS, 2011, p.108) e permite através do hábito, a manutenção dos espaços.

O espaço público e os atrativos possuem uma íntima relação. Como já mencionado, quanto mais seguro, limpo e bem frequentado for o atrativo e o espaço em que está inserido, melhor qualificado e maior a afinidade com os moradores terá. A idéia, portanto, é a apropriação do espaço ao cotidiano de cada indivíduo, não necessariamente vinculado à visita do atrativo.

Quando um espaço (fechado como a Estação Cultura, ou aberto como a Avenida Francisco Glicério) se torna comum à utilização de todos, seja pela visita propriamente dita ou para um almoço, compras ou simplesmente um meio de passagem, torna-se uma referência utilizada e comum a todos. A apropriação só é possível, se a base principal de segurança e acesso estiver previamente disponibilizada ao local.

Conservar uma área permite que não apenas o espaço, mas as memórias de disparidades sociais e políticas venham à tona, e não

necessariamente cabem ao comum e urbano atual. Somos apresentados novamente ao ponto em que o urbanismo e seu planejamento poderão provocar modificações interessantes na sociedade, que como organismo em constate modificação responde de acordo com as novas demandas que sofre. Conseqüentemente o turismo é impactado por tais alterações, isso não necessariamente será algo negativo, mas a importância das políticas públicas em tais 'reformas' será decisiva para a continuidade de identificação das pessoas com o meio.

O ponto chave de toda a discussão das novas demandas e efeitos esperados do turismo está na administração, nos objetivos, na transparência e na gestão de todas as vertentes que move esta atividade, por isso são traçadas normas, regulamento, ações, investimentos e estratégias para nortear a gestão turística, independentemente do seu âmbito (municipal, local, regional, estadual ou nacional).

Dentro da gestão proposta, são criadas políticas como forma de assegurar a base de ações tomadas, e estas são caracterizadas por:

[...] programas de ação do governo para a realização de objetivos determinados num espaço de tempo certo. [...] podem ser expressas por meio de planos, [...] ou programas de ação, regulados pelo poder executivo por meio de decretos, portarias ou resoluções. (Nascimento, 2011).

Logo, a filosofia do turismo pode ser definida como um conjunto de princípios, nos quais estão inseridos os valores brasileiros relacionados à forma como o turismo deverá servir à população, e irá ser o avaliador da utilidade das atividades voltadas ao turismo. De uma maneira mais geral é o que constitui o corpo de princípios, crenças e tradições.

Os objetivos e limites de oferta da visitação turística são declarações operacionais dos resultados específicos solicitados pelo sistema dentro de um prazo. As administrações municipais tem que serem capazes de medir e quantificar os resultados que serão utilizados por todo o sistema, e também solicitados pela Organização Mundial do Turismo.

Segundo a OMT (2001), o sistema de estatística do turismo permite:

- Promover a elaboração de estatísticas turísticas;

- Proporcionar dados turísticos confiáveis e direitos aos profissionais do setor (para melhorar o conhecimento de produtos e serviços, além de condições do mercado);
- Conexão entre oferta e demanda;

Para que o turismo se torne possível é fundamental que dentro da política proposta exista uma oferta de recursos tanto físicos, humanos, financeiros, de informação, de programas, como de atividades.

Ao longo dos tempos, foram criadas estruturas para organizar e coordenar a atividade turística, tanto em esferas municipais, estaduais, regionais e nacionais como internacionais, visando os objetivos já citados, e permitem acima de tudo observar o turismo como um todo, e simultaneamente suas particularidades.

O comum a todos os países receptores ou emissores de turistas, é a necessidade de estabelecer regras, direitos e deveres para orientar a atividade turística. Inicialmente, isso se dá como uma forma de estabelecer segurança e sequencialmente como meio de formar vínculos e padrões gerais nos serviços e também de dados gerais desta atividade. Dessa maneira foi criada a Organização Mundial do Turismo (WTO ou OMT), que estabelece padrões não apenas estatísticos de análise, mas educacionais, de transporte e vistos, e faz a ligação entre autoridades turísticas e outras entidades como UNESCO, a ONU e outras. Ela também faz a ponte entre os maiores executivos do setor com o objetivo de estabelecer forma de desenvolver não apenas economicamente, mas sustentavelmente os países envolvidos, além de incentivar a abertura de mercados. Cabe aos próprios países a criação de outros organismos que deem suporte ao turismo.

Uma das propostas para ordenação e definição do turismo, foi a criação de um sistema que investigasse as bases de categorização, com o objetivo de estabelecer fundamentos científicos, levando em consideração a necessidade de justificar posturas e princípios, aperfeiçoar e padronizar conceitos e definições, e tornar o turismo uma ciência.

A idéia é criar através de subsistemas, conjuntos de relações ambientais, dessa maneira analisando individualmente cada ponto de interferência do turismo isoladamente, e posteriormente em um meio de outros pontos.

“Sistur é um sistema aberto. Realiza trocas com o meio que o circunda e, por extensão, é interdependente, nunca auto-suficiente.[...] seu crescimento ocorre em função de uma série de variáveis, uma das quais é a capacidade de suporte dos ecossistemas naturais.” (Beni, 2002)

Pensando em tais definições, as políticas públicas nacionais de turismo seriam desenvolvidas e dariam base para o Plano Nacional do Turismo, mas na realidade a proposta central de interdependência foge ao seu propósito e se torna extremamente o oposto, pois fragmentam e restringem a atividade turística. Todo seu dinamismo ao ser catalogado e incluso em uma ou outra função restringe o olhar.

A princípio o Brasil criou em 2003 o Ministério do Turismo como órgão máximo no país, dotando-o de instrumentos a fim de gerenciar os fluxos de turismo para atingir objetivos de demanda e receita, e também de oferta e custo, além de planos de marketing e promoção para estimular atividades, buscar melhorias, o monitoramento e por fim traçar políticas públicas para proteger o país e seus cidadãos.

A estratégia do Ministério do Turismo é elaborar um plano nacional de turismo, um plano específico de marketing internacional, estreitar laços com operadores e agentes de viagens dos países emissores, instalar oficinas brasileiras de turismo, elaborar campanhas contra a violência (como o turismo sexual), e trabalhar em parceria com associações que representam o setor privado.

Todos esses planos estratégicos visam o desenvolvimento sustentável do turismo como atividade econômica geradora de empregos e divisas, de forma a torná-la também um forte aliado na inclusão social.

O Ministério do Turismo está dividido em segmentos¹⁸ para conciliar os assuntos acima mencionados, onde cada área tem uma função e consiga atingir os objetivos gerais, apesar de muitos momentos apresentar características mais burocráticas do que práticas para a melhoria desta atividade.

¹⁸ O Conselho Nacional de Turismo por exemplo é quem faz a interlocução com os estados brasileiros, a iniciativa privada e o terceiro setor. Já a consultoria jurídica é quem assessora o ministério em assuntos jurídicos relacionados a área, e assim sucessivamente.

A parte que é mais relevante para o estudo de caso proposto nessa dissertação está relacionada com a Secretaria Nacional de Programa de Desenvolvimento Turístico que subsidia a formulação, elaboração e monitoramento da Política Nacional de Turismo de acordo com o Conselho Nacional de Turismo. Implementa modelo de gestão descentralizada do turismo (gerencial e territorial) dando suporte ao FORNATUR¹⁹ e fóruns estaduais. É ela também que subsidia os planos e programas para fomentar o desenvolvimento do turismo nacional e deveria acompanhar os programas de desenvolvimento regional²⁰.

Figura 18: Organograma do Ministério do Turismo



Fonte: Dados Ministério do Turismo / Autora

Por fim, o mais conhecido dos órgãos de turismo, é a EMBRATUR²¹, cujo papel desde sua criação foi sendo reduzido e dividido em outras secretarias dentro do Ministério do Turismo e tem a finalidade de executar a política nacional de turismo com a promoção, marketing e apoio a comercialização dos destinos, serviços e produtos turísticos, em concordância

¹⁹ FORNATUR é o Fórum Nacional de turismo

²⁰ FUNGETUR é fundo geral de turismo, utilizado por esta secretaria para os apoios e desenvolvimentos citados.

²¹ EMBRATUR Empresa brasileira de turismo foi criada no governo do presidente Castelo Branco (1966) e era uma estatal com objetivo de promover o desenvolvimento, a normalização e a regulamentação do turismo no Brasil e mudou seu foco no governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003).

aos demais setores, levando em consideração o desenvolvimento social e econômico.

A estrutura política nacional determina que as ações sejam coerentes entre nação, estado e municípios, e se forme uma cadeia em todos os setores de forma a atender a amplitude não apenas territorial, mas cultural e estrutural que o Brasil possui. Ou seja, cabe aos estados brasileiros seguir as orientações passadas pela nação, mas também aprofundar pontos de característica de cada estado, repassar determinados pontos e aprofundamentos aos municípios.

Figura 19: Organização do turismo.



Fonte: Autora

Os municípios aparentemente são os que menos têm responsabilidade sobre as atividades turísticas, mas são na realidade os pontos cruciais para o seu bom funcionamento. Cabe a eles a execução e fiscalização de aplicação das políticas e planos municipais de turismo, com elo entre outras áreas para suporte a infraestrutura e abrangência a programas de regionalização.

O grande desafio da gestão pública consiste em colocar em prática aquilo que foi delimitado na política de turismo.

A maneira que observamos isso com mais clareza é através dos custos sociais gerados por empresas privadas o que nos leva a crer que não há políticas, fiscalizações ou ações voltadas para o desenvolvimento sustentável tanto do turismo como de outras áreas, quando na realidade a força de mercado pressiona de tal forma esses setores ao não serem cumpridas essas metas.

O caso específico de Campinas mostra que infelizmente as políticas públicas voltadas para o turismo e o urbanismo de toda a região metropolitana em que está inserida não possuem clareza, estudos e aplicação com objetivo direto de benefício público.

O primeiro indício disso está na ausência de políticas municipais que deveriam dar suporte à atividade turística, baseadas em um plano que envolvesse diretamente uma reestruturação urbana, também com objetivos de lucro para o setor privado, mas não como objetivo principal.

Identificamos duas leis e um decreto voltado para regularizar o turismo, ambas voltadas para a hotelaria especificamente. A primeira trata da lei²² que concede redução de impostos sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN) para empresas de hotelaria, como forma de incentivar a vinda de novos empreendimentos para a região. O decreto²³ por sua vez dá suporte à lei anterior e complementa com a informação de que as empresas hoteleiras serão beneficiadas se aderirem ao fundo de apoio ao turismo e seus termos. A segunda lei²⁴ trata da criação e inclusão do "DIA DO TURISMO ÉTNICO AFRO-BRASILEIRO" no calendário de eventos da cidade, mas que particularmente aparenta ser apenas uma formalidade comparado ao que se poderia ser feito a respeito desta questão.

Nesse movimento, não são apenas fragmentos do espaço urbano que entram nos fluxos mercantis, incorporados de acordo com os interesses locacionais específicos e respectivas estratégias de acumulação de empreendedores imobiliários, agentes empresariais multinacionais ou empresários de turismo. São as cidades que passam a ser “vendidas” dentro das políticas do Estado que, no atual estágio do regime de acumulação capitalista, procura cumprir uma agenda estratégica de transformações exigidas para a inserção econômica das cidades nos fluxos globais. Neste contexto, não basta renovar as cidades, é preciso vendê-las e, ao fazê-lo, vende-se a imagem da cidade renovada. (SÁNCHEZ, 2001)

²² Lei nº13.484 de dezembro de 2008 da Prefeitura Municipal de Campinas

²³ Decreto 16.611 de março de 2009 da Prefeitura Municipal de Campinas

²⁴ Lei nº11.136 de Janeiro de 2002 da Prefeitura Municipal de Campinas

Não questionamos a quantidade de leis existentes para o turismo, mas sim a qualidade, abrangência e relevância que elas têm para o desenvolvimento da atividade turística.

Os levantamentos quantitativos e qualitativos do turismo para identificação do meio deveriam ser de responsabilidade e interesse da secretaria de turismo da cidade, independente da terceirização de parte do serviço ou não. Essa ação crucial para entendimento, planejamento e gestão não é feita. Assim como a maioria das cidades brasileiras, aparentemente a idéia central é a comercialização e divulgação do município, sem relevar a qualidade e conservação do mesmo, como apontado em alguns eventos e ações relacionadas ao tema por parte da Prefeitura e Secretaria de Turismo²⁵. E como recorrente em todo o país, os interesses particulares se sobrepõem aos interesses públicos também no que tange as políticas públicas voltadas para o turismo²⁶.

O planejamento do turismo pode e deve converter-se em importante ferramenta para se alcançar a sustentabilidade econômica, sociocultural e ambiental dos espaços locais [...] Deve apresentar um caráter integral, não setorial, e com base nos critérios gerais do desenvolvimento sustentável. (DIAS, 2003)

O que Campinas faz efetivamente para suporte ao turismo é criar um pacote de incentivos fiscais, com divulgação da região em hotéis. De forma geral está sendo feito exatamente o oposto ao que é indicado por qualquer intelectual do setor: primeiro é fornecida a base para as operações turísticas, o suporte e melhoria para a população, apóia-se a formação e firma-se a identidade local e posteriormente amplia-se a visualização desta região envolvendo a divulgação para evitar que as novas demandas do turismo tenham efeitos negativos ou pelo menos minimiza-los.

²⁵ A exemplo dessa ação em entrevista realizada em 2014 a diretora de turismo Alexandra Caprioli expõe como ação fundamental para o turismo em Campinas que: “A idéia é transformar esses elementos em produtos turísticos para serem vendidos a todo tipo de visitante”.

²⁶ Ao mesmo tempo em que a diretora de turismo Alexandra Caprioli assume um cargo público, também é acionista da companhia aérea Azul, herdeira da empresa rodoviária Caprioli e ex vice presidente do Convention Bureau, o que legalmente não é proibido, mas aponta uma ambiguidade de interesses.

“Colocar as cidades no mapa do mundo” passou a ser uma meta recorrente dos governos locais, um objetivo ordenador das “ações estratégicas” que concentram na cidade-mercadoria a possibilidade de “transcender as crises” produzidas pela reestruturação econômica e construir um futuro de progresso e recuperação econômica sintonizado com as exigências da nova ordem mundial, de modo a viabilizar o crescimento econômico em novos parâmetros. (Sánchez, 2001).

É ilusória a idéia de que, com a ampliação do aeroporto, grandes ganhos financeiros e sociais serão destinados ao seu entorno, uma vez que o capital envolvido é do setor privado, o que não significa que seja uma coisa ruim, mas indica o descaso do setor público em dar suporte ao local, tendo como base o desenvolvimento social de diversas comunidades que serão afetadas não apenas pela ampliação aeroportuária, mas por diversos mecanismos usados pelo setor turístico e urbano.

A cidade é *“uma projeção da sociedade sobre um local, isto é, não apenas sobre o lugar sensível como também o plano específico, percebido e concebido pelo pensamento que determina a cidade e o urbano.”* (LEFEBVRE, 1966, p. 62) Ainda segundo Lefebvre a cidade é também um espaço de pluralidade, de coexistência e simultaneidade de padrões de viver a vida urbana, e isso não a isenta de ser um lugar de conflitos.

O mesmo processo de oferta e demanda que ocorre nas cidades ocorre no turismo e afeta diretamente a qualidade de vida ou de ocupação momentânea, *“Cabe pensar a cidade como atração, um site com níveis (subsistemas) variados de excitação ofertada, num tempo determinado e a custos diversos. A cidade coloca-se no lado direito da equação, o da oferta”* (WAINBERG, 2001 p.11).

No caso das políticas brasileiras de turismo, como apontado anteriormente, apresenta-se uma ambiguidade, pois a constituição de 1988 delegou uma grande autonomia aos estados e municípios com a intenção de descentralização e, o *“padrão desenvolvimentista no sentido de desenvolvimento a qualquer preço, rápido, desenfreado, é já também, uma tentativa de se ordenar, de regular, de disciplinar o uso do território”*. (YÁZIGI, 1996 p.189).

O que dá margem para interpretação de que na realidade o que ocorre é uma sobreposição de objetivos. A gestão pública age de forma aparentemente irracional, mas na realidade busca vias para se manter no poder atendendo a necessidade de alguns, não por falta de estudos ou gestão, mas para que sejam aplicadas ações que favoreçam determinado grupo de pessoas e a curto prazo apresentem lucros, mas a longo prazo (pouco analisado) se mostram péssimas ações quando pensado no coletivo e na qualidade geral de vida dos moradores.

Parte dessas ações é tomada por um grupo de pessoas, outra por partidos políticos que tem objetivos mais amplos de poder e dominação, tudo isso conforme legislação aplicada ao momento.

Um exemplo disso são os aeroportos brasileiros, inicialmente administrados pela INFRAERO, órgão público que deveria prover a manutenção, ampliação e qualidade dos aeroportos brasileiros. O que realmente aconteceu foram ações e desvios da visão geral deste órgão que se voltou apenas para assegurar a mera existência dos aeroportos, que com o passar do tempo se tornaram obsoletos, precários e caros e a solução encontrada, foi a privatização dos mesmos.

Entende-se que já que os órgãos públicos não conseguem ter a gestão de equipamentos tão importantes quanto os aeroportos, necessita-se então de quem o faça. Por mais que empresas privadas que assumiram tais responsabilidades públicas se saiam bem, o tempo de defasagem de décadas de descaso com a infraestrutura aeroportuária não poderia ser corrigido do dia para a noite.

Aos olhos dos menos informados isso tudo parece um emaranhado de burocracias infundadas que fatalmente tornam equipamentos como aeroportos obsoletos, sendo culpa do acaso tal fatalidade. Na realidade, acreditamos que todas as ações são planejadas, não necessariamente para atingir o interesse comum como se espera, mas para atingir o interesse específico e pontual de alguns, resultado de uma má gestão pública.

Tendo em vista anos de descaso por parte do setor público, as invasões e ocupação dos espaços públicos no entorno dos aeroportos, não apenas restringiu possíveis ampliações. Quanto à população residente, entende-se que esta foi sendo direcionada para estas áreas cada vez mais

afastadas do centro, e muitas vezes em direção a grandes equipamentos como aeroportos, devido ao aumento do custo de vida nas áreas mais centrais.

A qualidade de vida, portanto, ficou mais restritiva a esses moradores que consequentemente vivem do aeroporto, mas também são os primeiros a serem impactados por poluições sonoras e do ar principalmente. A formação dos bairros no entorno do Aeroporto Internacional de Viracopos, por exemplo, não ocorreu da noite para o dia, e dela se formaram vilas e comunidades.

Logo quem irá sentir os primeiros efeitos dessa ampliação são justamente as mesmas pessoas que em um primeiro momento se afastaram de grandes centros, e hoje mesmo sem ter ligação direta com o equipamento (trabalhando ou morando em áreas próximas), por não existir um trabalho social poderão novamente ser impactadas e incentivadas a buscar outras regiões de moradia devido a especulação imobiliária, poluição sonora e do ar entre outros fatores.

CAPÍTULO II – CAMPINAS: O ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS

A aviação comercial é algo muito recente na história, assim como os aeroportos, os equipamentos e os suprimentos existentes para suporte à segurança na aviação. É possível observar que devido a fatores políticos e econômicos comuns²⁷ à América Latina, os aeródromos foram desenvolvidos inicialmente com intenção militar, passando a comerciais ao longo do tempo e do desenvolvimento do setor, mas em sua maioria administrados pelo poder público e com características bastante semelhantes. O estudo aqui proposto trata especificamente do Aeroporto Internacional de Viracopos, mas traça um breve comparativo entre os maiores aeroportos brasileiros.

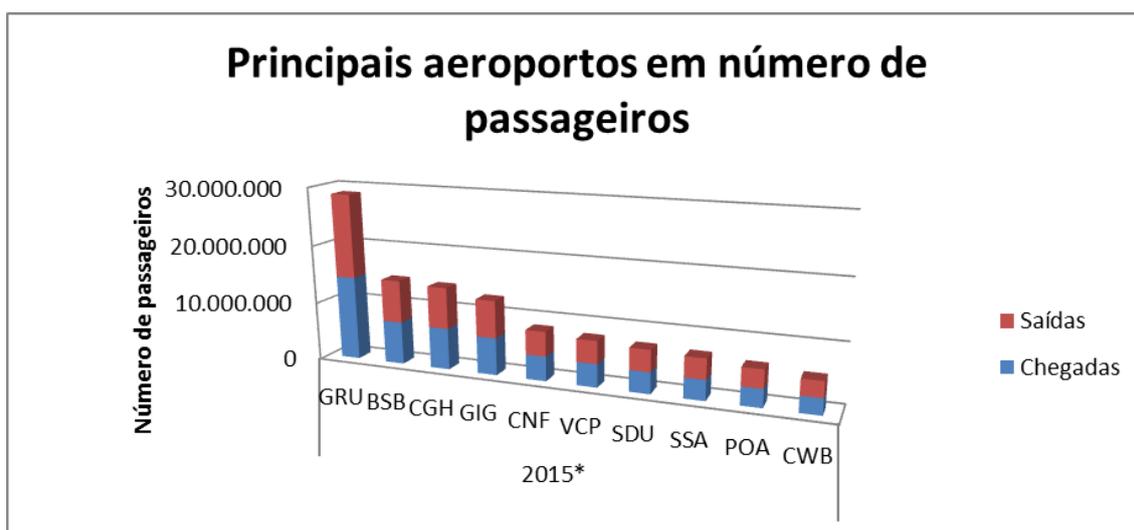
Os aeroportos brasileiros, desde sua criação e construção, foram administrados primeiramente por órgãos públicos²⁸, e alguns permaneceram estagnados por muitas décadas sem a ampliação, o aprimoramento e o desenvolvimento dos mesmos. As operações aeronáuticas comerciais se concentraram em alguns aeroportos próximos a grandes centros que possuíam desde sua primeira planta, um maior porte para atendimento, quando comparado aos demais e dessa forma teriam possibilidade de suprir uma capacidade de fluxo de voos maior, tornando-se a exemplo disso os aeroportos mais movimentados do país: São Paulo Guarulhos (GRU), Brasília (BSB), Congonhas (CGH) e Rio de Janeiro – Galeão (GIG). Seguidos pelos aeroportos de Belo Horizonte – Confins (CNF), Campinas – Viracopos (VCP), Rio de Janeiro – Dumont (SDU), Salvador (SSA), Porto Alegre (POA) e Curitiba (CWB). Estes formam os dez aeroportos mais movimentados do país. A discrepância de fluxo de passageiros entre eles próprios (quando na mesma cidade) e entre outros aeroportos é gigantesca.

²⁷ Tendo em vista colonizações nem sempre comuns, ditaduras militares, mudança para governos populistas, disputas internas entre outros fatores.

²⁸ A Infraero era responsável por administrar, ampliar e construir novos aeroportos, mas diante da pouca verba existente, e má gestão pública muitos aeroportos foram “vendidos” para o setor privado com a intenção de melhoria nos serviços já mencionados e de manutenção geral dos aeroportos.

Segundo a ANAC, o aeroporto de São Paulo – Guarulhos é responsável por aproximadamente 34% do movimento dos dez maiores aeroportos brasileiros, ou seja, ele já atendeu 28.724.126 passageiros até setembro de 2015²⁹, o que na prática corresponde ao que os aeroportos de Brasília e Congonhas juntos atenderam no mesmo período (28.668.178), como mostra o gráfico abaixo.

Figura 20: Principais Aeroportos brasileiros em número de passageiros transportados



Fonte: ANAC, modificado pela autora.2015.

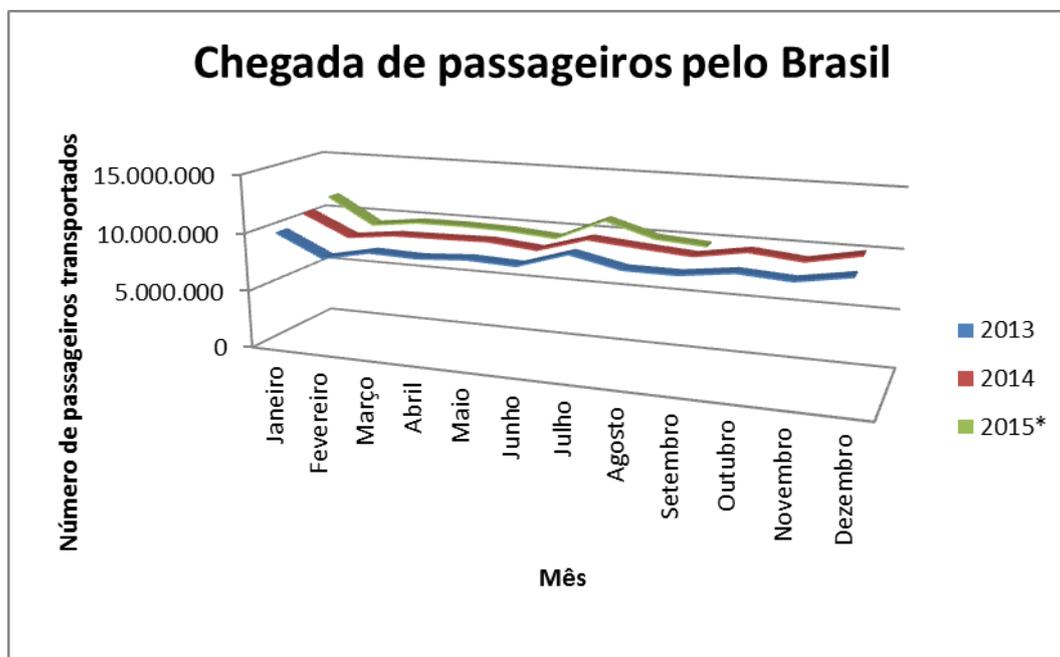
Essa centralização de vôos nos aeroportos brasileiros acontece por diversos fatores, entre eles a oferta e a demanda das companhias aéreas, e custos operacionais para mantê-las, os meios de acesso ao aeroporto, a proximidade com grandes centros, a mão de obra qualificada existente e principalmente pela capacidade técnica e física aeroportuária de atendimento e suporte aos voos comerciais.

Como mostra o gráfico abaixo a evolução em quantidade de passageiros transportados por empresas aéreas atuantes no mercado brasileiro teve crescimento contínuo ao longo dos anos. Ele considera apenas a emissão de passageiros (tanto para demais regiões quanto para o exterior) e

²⁹ O dado levantado se refere a Setembro/2015, pois o levantamento é divulgado trimestralmente, e não estará disponível até o término desta dissertação.

leva em conta a sazonalidade esperada, os eventos de grande porte³⁰, e características do cenário econômico mundial.

Figura 21: Sazonalidade mensal no número de passageiros transportados nos últimos anos no Brasil



Fonte: ANAC, gráfico produzido pela autora.2015

Com a problemática aeroportuária se agravando ao longo dos anos, pautas de discussão (tanto por acadêmicos, quanto por políticos) sobre ampliação ou criação de novos equipamentos aconteceram em diversas localidades.

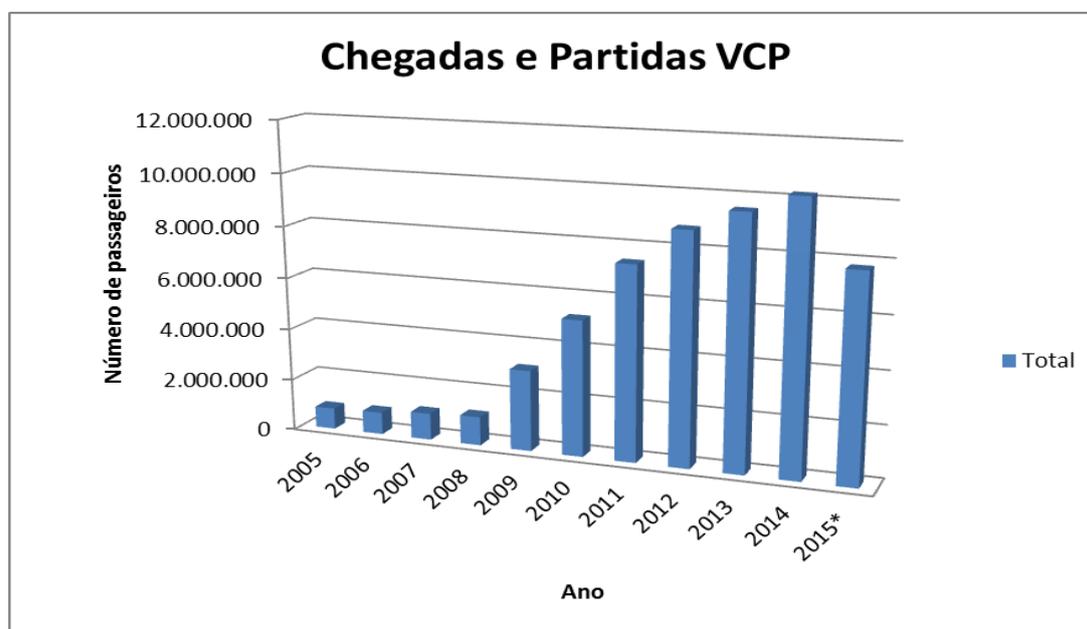
Poucos são os aeroportos com capacidade de ampliação de pistas sem causar grandes danos ambientais ou sociais, isso é uma característica de todos os países da América Latina, e se explica pela forma de administração pública aplicada na maior parte destes países e uma herança comum na maneira de gestão de bens públicos.

O Aeroporto Internacional de Viracopos possui não apenas condições de ampliação, como características únicas que podem permitir que se transforme em um grande emissor e receptor de passageiros. Isso ocorre pela proximidade de sua localização à capital do Estado de São Paulo e ao mesmo tempo se torna atrativo a passageiros de outros estados (como Minas Gerais, Paraná e até mesmo Mato Grosso), que chegam com mais rapidez ao

³⁰ No ano de 2014 o Brasil foi sede da Copa do Mundo de futebol.

aeroporto por vias expressas já existentes e em bom estado, sem a necessidade de enfrentar grandes congestionamentos nas vias da capital do Estado de São Paulo .

Figura 22: Variação no número de passageiros transportados entre 2005 e 2015 pelo Aeroporto Internacional de Viracopos.



Fonte: Anac, produzido pela autora *2015 parcial até o mês de setembro.

Hoje o aeroporto possui um fluxo relativamente baixo de passageiros, se levarmos em conta os maiores aeroportos do país, mas o objetivo geral do Aeroporto Internacional de Viracopos é superar a capacidade de atendimento dos principais aeroportos de grande porte no mundo.

É possível observar ao longo dos anos o crescimento do número de passageiros transportados, o grande salto aconteceu em 2008, com a concentração de voos da companhia aérea Azul Linhas Aéreas (*Hub* principal da empresa), que devido a grande aceitação do público, também atrai novos voos para as empresas já atuantes neste mercado como a Gol Linhas Aéreas, TAM Linhas Aéreas (porém com uma oferta muito menor de voos por possuírem seus *Hubs* em outras localidades como São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro).

Companhias aéreas estrangeiras também passaram a observar com mais interesse o Aeroporto Internacional de Viracopos, mas muitas congelaram o interesse no transporte de passageiros por alguns anos, e o mantiveram apenas como principal aeroporto de carga (é o caso das empresas Emirates,

American Airlines, Copa) vindo a duas ultimas atuar efetivamente com o transporte de passageiros em 2014 encerrando as atividades no ultimo trimestre de 2015 e início de 2016³¹ devido a atrasos nas obras e indisponibilidade de infraestrutura.

Figura 23: Mapa de localização do Aeroporto Internacional de Viracopos.



Fonte: Google Maps. 2015.

Para entender o dinamismo que torna o Aeroporto Internacional de Viracopos o que é hoje, cabe lembrar os motivos e as decisões tomadas para a implantação deste aeroporto.

Assim como todos os aeroportos brasileiros, o Aeroporto Internacional de Viracopos, foi pensado e construído em uma região afastada do centro da cidade de Campinas, em 1932, juntamente com a disseminação do transporte aéreo pela América Latina³².

Figura 24: Foto da pista de pouso em 1932.

³¹ Segundo a administração da empresa American Airlines, os vôos existentes podem ser retomados nas altas temporadas. A administração da Copa Airlines não quis se pronunciar e não confirma retorno dependendo de sazonalidade. A empresa Emirates permanecerá apenas com o foco cargueiro para a região, não confirmando atuação no mercado de voos comerciais de passageiros em 2016.

³² Gráfico expositivo em anexo.



Fonte: Viracopos 50 anos.

A imagem acima é bastante impactante aos nossos olhos acostumados com pistas de pouso limpas, asfaltadas, e com grandes hangares tanto para manutenção quanto para estoque de suprimentos, ou mesmo para acomodação de cargas, além é claro de grandes terminais de passageiros.

Inicialmente viajar de avião era sinônimo de status e poder do viajante. Era algo elitista e caro, mas possibilitava a interligação entre cidades antes acessíveis apenas por vias marítimas. Os aeroportos foram criados a princípio para fins militares (considerando o período que antecedeu as guerras mundiais o ponto alto da implantação de aeroportos), mas rapidamente foi ofertado com intuito de interligar diversas cidades brasileiras, com sua operação efetivamente tendo começo em 1946³³.

A infraestrutura da época era pouca e mal supria os poucos pousos e decolagens, tendo pistas que hoje em dia não poderiam servir nem mesmo para aeroclubes. Para que se tornasse um aeroporto seguro para a aviação comercial foram feitas diversas obras, tanto para acesso a ele quanto para o seu uso, e foi principalmente após um decreto municipal que desapropriou cerca de 200 alqueires que as características e ampliações puderam tomar corpo.

³³ Com redução ou paralisação de serviços de aviação comercial, devido a uso militar na maior parte dos aeroportos latino americanos.

Figura 24: Foto primeiros hangares 1932



Fonte: Viracopos 50 anos.

“O espaço para a aterrissagem tinha 1,5 mil metros de comprimento e 60 metros de largura. O terminal de passageiros era um barracão de madeira com pouco espaço e nada de conforto. Não havia telefone nem água no local. A partir de julho de 1946, os caminhões-pipas da Prefeitura levavam água potável à área de Viracopos nos dias em que estavam previstos pousos de aeronaves. Para que os aviões descessem no aeroporto, os motoristas de Campinas eram convocados pelo rádio para que comparecessem ao local e ajudassem a iluminar a pista com os faróis dos carros. A medida servia para sinalizar ao piloto a largura e comprimento da pista. Na época, as únicas linhas regulares eram domésticas e o campo de pouso do bairro Vira-Copos se consolidava como uma alternativa para essas aeronaves. A situação permaneceu inalterada praticamente até o final da década de 50.” (Site Viracopos 50 anos, 2012)

Logicamente não se pode comparar a diferença de infraestrutura aeroportuária entre décadas onde a aviação estava começando a ser inserida no país e como ela se apresenta atualmente, mas com base no avanço e na demanda que demonstra podemos entender o que acontece no presente e quais as deficiências existentes e as que serão ampliadas ao longo do tempo.

Um dos pontos de destaque para o Aeroporto Internacional de Viracopos foi a transferência de voos de jatos particulares do aeroporto de

Congonhas para o interior paulista, ocorrido devido a determinações do Departamento de Aviação Civil (DAC).

Em 1960 o Aeroporto de Congonhas em São Paulo conheceu um aumento significativo na demanda, ocasionado por uma maior estabilidade e segurança dos voos comerciais, o que fortaleceu a idéia de construção de um segundo aeroporto nas proximidades da capital paulista (Guarulhos). A redução do número de passageiros para o aeroporto de Congonhas veio com a abertura do aeroporto de Guarulhos em 1985 e, para Viracopos o papel central no transporte de cargas ocorreu simultaneamente e em conformidade com a implantação de empresas de tecnologia de ponta (em sua maioria por incentivos fiscais e devido à facilidade de transporte aéreo).

O Estado demonstrou ao longo dos anos poucas ações que efetivamente atenderam à demanda crescente dos aeroportos, e a partir do final dos anos 1990 e início dos anos 2000 passa a abrir a possibilidade de privatização da administração dos mesmos. O Aeroporto Internacional de Viracopos passa a ser administrado pela empresa Aeroportos Brasil Viracopos no ano de 2012, com concessão por 30 anos e que aplica não apenas uma reestruturação, mas adota o projeto de criação de um novo terminal (anteriormente analisado pela Infraero) de passageiros que visa, a longo prazo, se tornar o maior terminal de passageiros da América Latina.

Foto da primeira etapa de obras (15% concluídas) de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos

Figura 25: Primeira etapa de construção do novo terminal do

Aeroporto Internacional de Viracopos



Fonte: Jornal Correio Popular 21/04/2013

Todas essas modificações em um primeiro momento parecem representar características e decisões político-administrativas de pouco impacto. O que ocorre é exatamente o oposto, cada um desses pontos cria ou elimina postos de trabalho, especulação imobiliária, aumento de demanda, busca por novos serviços e formas de acesso.

O acesso à área do Aeroporto Internacional de Viracopos é unicamente feito através da Rodovia Santos Dumont, o que induz os passageiros e funcionários a utilizar carros ou ônibus municipais e intermunicipais. Isso cria a necessidade de criar diversas linhas de ônibus para acesso e atualmente são cinco linhas municipais (188, 187, 196, 198 e 193) e a EMTU realizando o itinerário intermunicipal entre Campinas e Indaiatuba via aeroporto.

Existe também o transporte realizado por uma linha particular para acesso ao centro (Largo da Rodoviária/Pará) por um valor um pouco maior e adotado por muitos funcionários que é a Autoviação Lira³⁴ com periodicidade

³⁴ A Autoviação Lira não permitiu a utilização de dados estatísticos dos usuários e informa que não possui dados concretos quantitativos relativos aos funcionários que a utilizam como meio

de uma em uma hora. Em ambos os casos a empresa utiliza ônibus confortáveis, limpos e seguros, mas cobra o valor de R\$10,00 (novembro de 2015) por trecho.

O acesso por veículos particulares sobrecarrega os estacionamentos, que muitas vezes já se encontram lotados e aumentam o custo de vida, mas são usados frequentemente por falta de opção ou praticidade de acesso. São atualmente sete estacionamentos ligados diretamente aos terminais aeroportuários, além do edifício garagem, inaugurado no ano de 2014, e aproximadamente cinco outros estacionamentos ao longo da rodovia que oferecem transporte para acesso aos terminais.

A infraestrutura de serviços de hospedagem é usada tanto para acomodação de passageiros em trânsito, com problemas de embarque e desvio de rotas, quanto para tripulantes em trânsito, demais turistas e visitantes de Campinas e das cidades próximas. Atualmente existe em torno de quatro mil quartos, com mais mil sendo construídos em alguns pontos específicos.

A taxa de ocupação muitas vezes fica em torno de 90%, o que indica que com uma ampliação aeroportuária, mesmo com a construção de novos quartos, já teremos uma defasagem nesse setor, sem levarmos em consideração aqui sazonalidades comuns de demanda induzidas por eventos de pequeno e grande porte na região.

A busca por serviços no entorno do aeroporto, como lojas de conveniência, lavanderia, hospedagem, descanso e entretenimento são quase nulas. Parte desses serviços poderia ser atraída para dentro do aeroporto com a finalização da obra do novo terminal, mas estes serviços não fazem parte do propósito geral do novo aeroporto.

Atualmente o Aeroporto Internacional de Viracopos é uma grande porta de entrada e saída de pessoas. Em seu projeto o novo terminal pretende se tornar um dos maiores e mais eficientes da América do Sul e Central, tornando-se competidor direto dos maiores aeroportos do mundo (como o de Atlanta nos Estados Unidos, e de Xangai na China), em fluxos de número de passageiros e de aeronaves atendidas simultaneamente.

de transporte diário, mesmo que tenham efetuado um cadastro para compra de passagens num valor reduzido ao normalmente operado pela empresa.

Até o momento apenas um terço do novo terminal está em funcionamento devido a um atraso nas obras de acabamento e licenciamentos ambientais para construção de outras três pistas de pouso já programadas no projeto inicial, e o atendimento de voos internacionais é feito exclusivamente nesta nova área.

A pretensão é que as operações aconteçam a princípio, por questões mercadológicas, tanto para aeronaves de carga como de passageiros. Dessa forma, as diversas indústrias que se estabeleceram no interior paulista na busca por incentivos fiscais, mão de obra qualificada contarão também com facilidade logística para escoamento de seus produtos. Ao mesmo tempo a demanda por transporte aéreo de passageiros no interior do Estado de São Paulo tem sido crescente, tanto pelos seus moradores quanto por moradores da capital que buscam fugir de grandes congestionamentos nas vias de acesso dos aeroportos de Congonhas e Guarulhos.

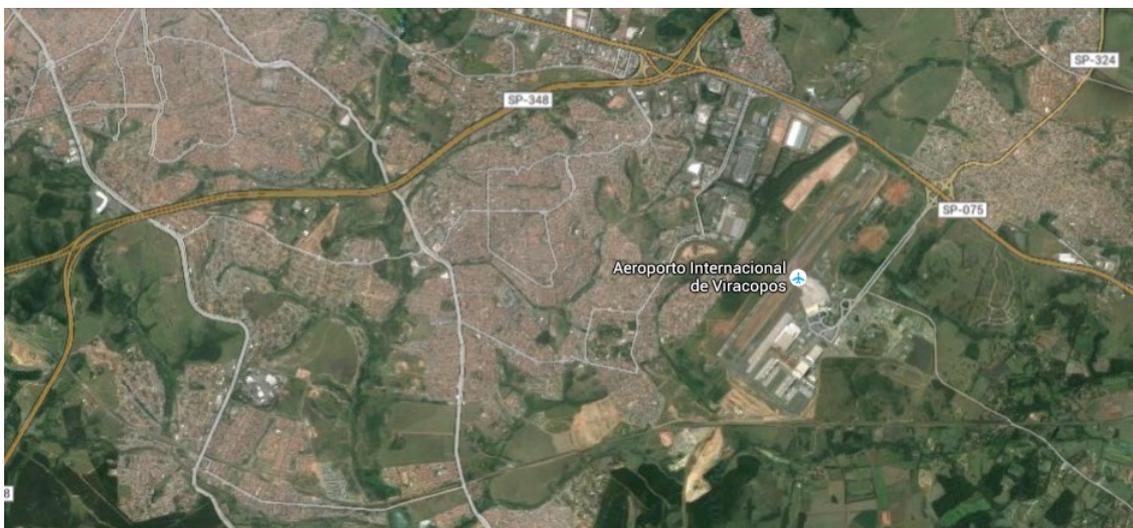
O Aeroporto Internacional de Viracopos possui uma área de 86.978m², tendo o terminal 0 (atualmente em funcionamento exclusivamente para voos nacionais) uma área de 28.000m², e o terminal 1 área de 178.000m² (exclusivo para voos internacionais). Foram implantadas novas vagas de estacionamento que proporcionam um montante de 7mil vagas (entre os bolsões de estacionamento e o edifício garagem). Em comparativo os terminais possuem 72 posições fixas de atendimento no terminal 0 e outras 24 posições compartilhadas e já em funcionamento no terminal 1. O aeroporto já está apto para atender nos pátios 1 e 2, 21 aeronaves de pequeno e médio porte e o pátio 3 pode atender 11 aeronaves de grande porte como as que transportam cargas. Esses dados apontam que a ampliação realmente pode suprir parte da demanda aeroportuária já existente quando concluída a obra, mas não apontam os rumos que os demais serviços (como hospedagem, alimentação, transporte) tomaram, e nem mesmo se poderão compor esta nova demanda.

A relação entre o espaço, sociedade e os turistas torna-se uma discussão pertinente para entender o turismo no objeto central de estudo da ampliação do Aeroporto de Viracopos. Dessa maneira, ao situarmos os atrativos turísticos, considerando os bairros de apoio, levantando questões de desigualdade social e segurança pública, analisando a oferta e demanda, e por

fim identificarmos as políticas públicas aplicadas pretende se situar o turismo em Campinas e as novas demandas que poderão ser causados com a construção de um novo terminal de passageiros e de novas pistas de pouso.

Os entornos dos aeroportos, que a princípio eram construídos afastados de grandes centros, por questões principalmente de segurança, aos poucos foram tomados de forma oficial e não oficial pela população. O resultado é a escassez no espaço para ampliação, maior incomodo para a população com a poluição sonora, e diminuição na segurança de voos. Uma alternativa para a crescente demanda é a construção de novos aeroportos, pois os custos e remodelação dos antigos não supririam as novas demandas.

Figura 26: Entorno do Aeroporto Internacional de Viracopos.



Fonte: Google Maps. 2015

É nítido que ao mesmo tempo em que tais melhorias estavam sendo feitas no Aeroporto Internacional de Viracopos, o município de Campinas não elaborou um plano de ação que acompanhasse o desenvolvimento proposto. As vias de acesso ao aeroporto já possuem congestionamento em horários de pico, por serem o único meio de chegar a este equipamento.

Os bairros no entorno não possuem estrutura para atender a demanda existente originada pelo funcionamento do aeroporto e menos ainda para a demanda que está por vir. Não existe estrutura de informação turística qualificada³⁵.

³⁵ Existe no aeroporto um belíssimo stand de informações que funciona apenas em horário comercial, os atendentes não são instruídos sobre a cidade ou mesmo as cidades vizinhas, e

Parte desses problemas deve-se a dois pontos cruciais no desenvolvimento turístico municipal e intermunicipal: a falta de estudos e pesquisa em infraestrutura básica e turística e a falta de políticas, projetos e ações diretamente relacionadas, estruturadas de forma coerente com o interesse público e com avaliação de efetivação das ações aplicadas.

Figura 27: Vista aérea do novo terminal de passageiros 2014



Fonte: Portal CBN Campinas

Como consequência dessas deficiências estruturais, é quase natural que exista um forte problema de identidade local em relação ao turismo, aos atrativos e à cidade. Na vivência dos habitantes esses locais que são atrativos turísticos urbanos acabam não sendo incorporados na definição de uma cultural própria que se reflita na dinâmica cotidiana.

A principal ação proposta pela diretora de turismo de Campinas é a criação de folhetos informativos em inglês e português³⁶. Ação essa, que é no mínimo incabível caso se pretenda que dê suporte de divulgação turística ao Aeroporto Internacional de Viracopos, que visa receber um número muito maior de visitantes e pessoas em transito.

existem muitos panfletos onde as informações apontam apenas para hotéis, bares e restaurantes, o que descaracteriza o foco de qualquer outro turismo que possa ocorrer (como o histórico, cultural, religioso ou até gastronômico, uma vez quem são divulgados apenas estabelecimentos que pagam pela divulgação e não exatamente aqueles que são característicos da região).

³⁶ Informação dada pela Diretora de Turismo de Campinas, ao ser questionada quanto à infraestrutura pública para suporte a tais operações, no evento: Seminário de Turismo para a Região Metropolitana de Campinas, realizado em Campinas em dezembro de 2014.

Quanto à ampliação da quantidade de quartos, e conseqüentemente da oferta de equipamentos turísticos, propõe-se uma parceria com o setor privado, porém ainda sem grandes avanços sobre as responsabilidades e direitos de cada parte. Cabe ao setor privado viabilizar estudos necessários referentes à oferta e demanda como a execução de projetos de ampliação e novos empreendimentos e também execução de obras, sem deixar clara a ação do setor público, e menos ainda as iniciativas relativas às novas demandas resultantes de tais ampliações³⁷.

A dinâmica turística do município e da região metropolitana a qual pertence não possui bases legais, estruturais ou em estudo para suportar as transformações que poderão ocorrer como mostra o caso de estudo proposto por essa dissertação, com a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Ao discorrermos por qualquer um dos pontos de trabalho vinculado ao turismo veremos que o poder público não parece interessado em antecipar situações/problemas futuros, nem administrar os existentes.

Se observarmos apenas o aeroporto como um ponto isolado do movimento do turismo, veremos que ele por si já possui uma grande falha, que é apontada por moradores e fundamentada por especialistas em transportes, que é a utilização de rodovias como via principal de acesso.

Tendo as rodovias como únicos acessos ao aeroporto, além de transformá-las em corredores congestionados pelo grande fluxo de usuários do aeroporto, como passageiros, veículos de carga, há também a necessidade de acesso dos moradores da região sul de Campinas e municípios vizinhos como Indaiatuba e Valinhos.

Este objeto de estudo, o Aeroporto Internacional de Viracopos, ainda é visto como um dos poucos grandes aeroportos brasileiros que possibilita a remodelação visando futuramente atender as necessidades do transporte aéreo (tanto de cargas como de passageiros), mesmo que atualmente as obras encontrem-se praticamente paralisadas, devido à problemas de ordem político-

³⁷ Uma parte dessa parceria poderia propor a inclusão social de mão de obra qualificada, o que seria benéfico para todas as partes, não se tratando apenas de incentivos fiscais como normalmente é proposto.

administrativa e à falta de verbas da administradora privada que o assumiu (Aeroportos Brasil Viracopos – ABV).

O resultado dos desastrosos processos de ampliação em andamento no Aeroporto Internacional de Viracopos, não poderia ser diferente, são prazos de entrega não cumpridos, multas administrativas e até o momento da entrega desta dissertação a ameaça de embargo da obra do novo terminal e suas três novas pistas.

O principal impacto deste cenário atual é a descrença das empresas aéreas na finalização, transferência de rotas de voos para a região, a decorrente falta de suporte aeroportuário aos passageiros que utilizam os voos que se mantém (especialmente os internacionais devido a horários de funcionamento de restaurantes, farmácias, etc), falta de informação e dificuldade de acesso, e, especialmente as dificuldades relacionadas também aos horários de atendimento a voos noturnos.

A perspectiva visionária para a ampliação de demanda do aeroporto para o município de Campinas e a região metropolitana a qual esta inserida, caiu por terra no momento. O resultado é a percepção de mais uma obra inacabada, é a reafirmação simbólica, até que novas ações sejam tomadas, de má gestão de verbas públicas e privadas, e também de desorganização para cumprimento de cronogramas para obras de grande porte.

Para que qualquer equipamento de grande porte como o Aeroporto Internacional de Viracopos funcione é preciso não apenas recursos financeiros, disponibilidade de mão de obra especializada, mas que exista geograficamente espaço para sua ampliação.

A relação dos bairros do entorno do Aeroporto Internacional de Viracopos, com a população e a forma com que ela se organiza para sobreviver, gera impacto direto neste equipamento, apesar de quase sempre ignorado na gestão municipal e estadual.

Os bairros no entorno do Aeroporto Internacional de Viracopos, cuja idéia inicial era de incorporação ao projeto de ampliação para minimizar as novas demandas causadas pelo mesmo, não recebem o devido incentivo ou preparo, o que cria uma barreira entre o equipamento em questão e a comunidade que se instalou ao redor.

Tais novas demandas mencionadas não dizem respeito apenas às questões socioambientais, mas às questões de produção de habitações às questões de políticas públicas, segurança e mobilização social. A tendência para o desenvolvimento local é a mesma para muitas áreas ignoradas nos quesitos anteriormente mencionados, é o desenvolvimento geográfico desigual, que indaga os reais motivos para a existência das cidades³⁸, onde na realidade a construção de bases socialmente sustentáveis e equilibradas devem ser pensadas para as pessoas.

Podemos relacionar alguns pontos principais levantados com relação às novas demandas já decorrentes da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos e as possíveis novas consequências.

Levando em consideração as características, a abrangência e a multidisciplinaridade da atividade turística, entende-se a dificuldade de análise de dados estatísticos que podem promover ações diretas do segmento. Porém como apontado por essa dissertação e muitos outros estudos, os meios que possuímos para essa análise são comumente ignorados pelos órgãos responsáveis, que em sua maioria, entendem que a responsabilidade cabível é a promoção e marketing dos destinos turísticos, quando muito realizam ações pontuais pouco efetivas para, de uma maneira ampla, dar sustentabilidade do turismo. Os dados existentes levantados por órgãos federais (como a ANAC no caso dos aeroportos) são a única fonte para estudo de demanda, capacidade de carga e oferta.

Não se restringindo ao município de Campinas, são necessárias mudanças estruturais que construam novas políticas públicas, regulamentem trabalhos intermitentes, fortaleçam o sistema nacional de turismo, determinem responsabilidades nacionais, estaduais e municipais e principalmente que reestruturem a gestão pública, concluindo com avaliação de resultados obtidos.

³⁸ Segundo Harvey, é questionável o desenvolvimento das cidades, que ora aponta para desenvolver e atender as necessidades das pessoas, ora ignora tais aspectos de necessidades básicas visando o lucro, sendo este segundo ponto o mais evidente e predominante, na maior parte das cidades brasileiras e também ocorrendo no estudo de caso proposto por essa dissertação, Campinas e o entorno do Aeroporto Internacional de Viracopos juntamente com sua ampliação.

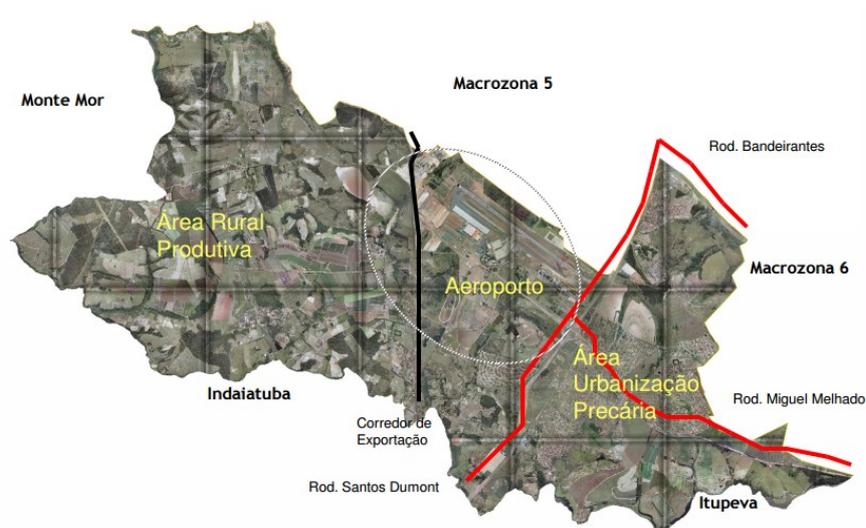
Ou seja, é necessária a instalação de processos de criação, implementação e avaliação de políticas públicas voltadas para o turismo, hoje em defasagem, e a identificação dos responsáveis pela gestão destas políticas, pois se instalou uma cultura de política pública com muitos “donos” ou comandos, e dessa forma ninguém é responsável ou responsabilizado.

Cada elemento estrutural do turismo precisaria de um detalhamento e diretrizes para a construção de tais avaliações acima mencionadas. Especificamente com relação ao Aeroporto Internacional de Viracopos, muitos são os objetivos da empresa que atualmente administra este equipamento (Aeroportos Brasil Viracopos – ABV), como a ampliação de oferta e de demanda com a finalização da construção do novo terminal e novas pistas de pouso, o cumprimento de metas ambientais para ser elegível ao “selo verde³⁹” entre outros. Atualmente as obras de ampliação encontram-se praticamente paradas devido a investigações de desvio de verbas e financiamentos governamentais, falta de pagamento dos fornecedores e empregados dos mesmos, problemas com licenciamentos ambientais e processos administrativos internos, e a justificativa apresentada à população é que diante do cenário político e econômico atual a administradora prefere agir com cautela e corte de gastos.

Além disso, apesar dos projetos iniciais de ampliação preverem uma interação entre bairros e cidades vizinhas, tais ações na prática não ocorreram. Os principais bairros que deveriam ter sido preparados para a ampliação são o Ouro Verde e o Campo Grande, situados na macrozona 5, e a Cidade Singer e Jardim Nova América que possuem ligação direta com o equipamento em questão e inclusive são apresentados nos primeiros projetos como fundamentais para tornar viável a convivência entre moradores e o Aeroporto Internacional de Campinas, mas que até a finalização desta dissertação não foram inclusos.

³⁹ O selo verde é o que diferencia diversos setores como o aeroportuário por cumprimento de metas e criação de padrões que vão de encontro com padrões pré estabelecidos de manutenção e prevenção de novas demandas ambientais, ou mesmo a redução de possíveis danos.

Figura 28: Mapa de zoneamento urbano do entorno do Aeroporto Internacional de Viracopos

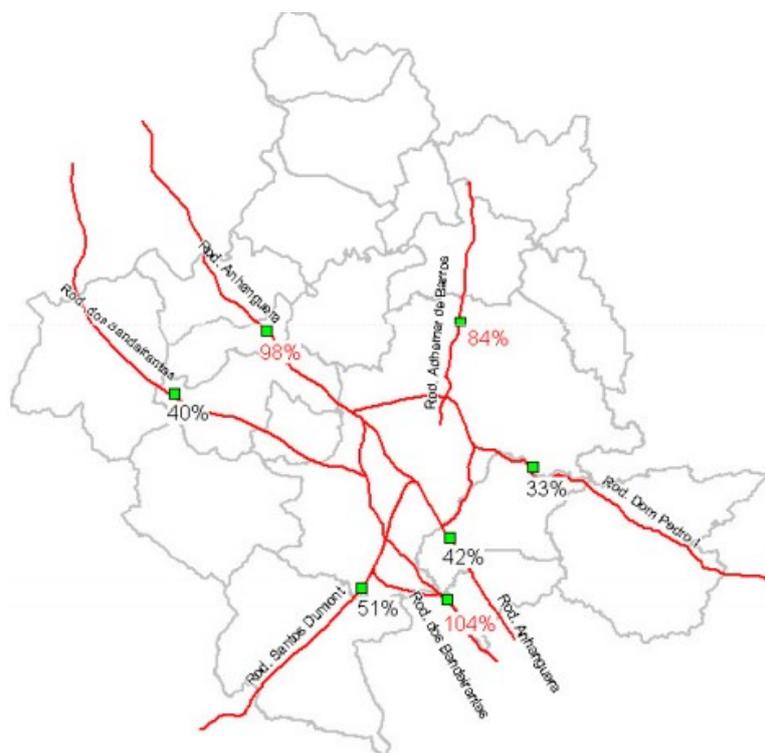


Fonte: Seplama Campinas

As cidades que estão mais propícias as manifestações das novas demandas no entorno do município de Campinas são Indaiatuba, Vinhedo, Valinhos e Monte Mor. Cada uma delas deveria igualmente se precaver quanto aos possíveis impactos negativos e antecipá-los, para poder usufruir das novas demandas positivas, controlando-os em longo prazo. De uma maneira geral, estas cidades estão igualmente despreparadas para os grandes fluxos de pessoas pretendidos pelo aeroporto, e já estão sentindo o aumento de demanda a partir do ano de 2008 conforme gráfico apresentado no capítulo anterior, e mesmo assim sem estudos de capacidade de carga turística.

A cidade de Indaiatuba, entre as mencionadas, é a que inicialmente pode usufruir de uma maneira mais saudável o aumento na demanda, por se tratar de uma cidade melhor organizada para seus moradores, mas não apresenta infraestrutura turística planejada em longo prazo, ou seja, apesar de melhor estruturada também se encontra vulnerável às novas demandas causadas pela ampliação.

Figura 29: da situação operacional e capacidade das pistas das rodovias em 2006



Fonte: Seplama.

Mesmo antes do projeto de ampliação, o Aeroporto Internacional de Viracopos, já contava com diversas barreiras físicas que são usadas inclusive como divisores de bairros e divisores sociais, entre eles a Rodovia Santos Dumont (SP 075), Rodovia Miguel Melhado Campos, Rodovia Lix da Cunha e o corredor de exportação, como já apresentado anteriormente.

Os acessos ao aeroporto se restringem às rodovias acima citadas, tornando-as corredores conforme relatório já apresentado há quase dez anos pela Seplama, como consequência frequentemente as empresas, os funcionários e o próprio aeroporto são vítimas de assaltos, estando expostos por falta de iluminação e segurança pública nesta região.

O ideal seria estabelecer diretrizes de interligação entre as rodovias e estradas vicinais, melhorar as condições de segurança, iluminação, arborização, utilizar estudos ambientais já realizados e programar ações de proteção e promoção⁴⁰, e por fim realizar um trabalho especialmente voltado

⁴⁰ Recentemente está em votação uma lei que proíbe e pune a ocupação de áreas públicas próximas a aeroportos como medida de segurança, e possíveis futuras ampliações.

para áreas de ocupação irregular tendo como foco ações sociais, educacionais e de saúde.

O turismo irá se apropriar de todos os mecanismos existentes para os moradores, desde que com mínimas condições de uso, o que significa que quanto melhor a estrutura para a população, melhor será a percepção do visitante.

Uma vez bem estruturada a capacidade de atendimento de fluxos de turistas também poderão ser implantados novos serviços e comércios (como hotéis e restaurantes) em áreas próximas, permitindo retorno à população destes bairros, redução de gastos aos turistas e empresas e servidores, ou seja, desfecho da idealização proposta inclui a abertura de espaço para atividade turística receptiva.

Atualmente essa atuação com setores interligados não ocorre, independentemente da motivação do turista, ou mesmo do morador, o que reforça a idéia de exclusão social, distanciamento de culturas, ausência na troca de experiências ou mesmo viabilização de novos negócios, ou seja, as barreiras físicas existentes se tornam ainda maiores do que realmente são e determinam quem pode ou não fazer parte da proposta de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos.

O visitante não é estimulado a retornar ou mesmo permanecer em nenhuma das cidades da Região Metropolitana de Campinas, não existe um trabalho intenso de incentivo e fortalecedor de bases para o setor, não apenas com a manutenção e limpeza dos atrativos, mas com qualificação constante de profissionais e informação ao turista. Não se trata unicamente de marketing, mas de participação, apropriação e identificação do lugar, o “pertencer ao lugar” do morador nitidamente nunca foi abordado ou trabalhado, e assim como os demais aeroportos do país o Aeroporto Internacional de Viracopos, poderá caminhar para se tornar, em vez de um importante instrumento de integração e melhoria na qualidade de vida, mais uma barreira aos moradores de Campinas e da Região Metropolitana a qual pertence.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação teve origem nas discussões relacionadas aos deslocamentos humanos desencadeados pelo turismo, envolvendo questões específicas a esta área de estudo como as condições territoriais, culturais e de estrutura urbanas que possibilitam e motivam os visitantes até atingir o âmbito de estruturação das cidades, como centro de um turismo dinâmico e urbano.

A estruturação da sociedade, englobando a cultura e identidade, tendo como ponto chave a busca pelo sentimento de pertencimento foi o início da discussão do papel da gestão pública e a interligação entre o turismo e o urbanismo.

Entrelaçados o turismo e o urbanismo envolvem muitas questões de qualidade de vida, tendo como pontos de intersecção as políticas públicas, que passam a ter função bastante ambígua quando focamos a discussão em setores como o da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Diante do que foi exposto por essa dissertação, podemos concluir que apesar de segmentarmos os setores para a gestão pública, conforme impõe à organização nacional, a maneira como é tratada esta prática não facilita ou induz a pesquisa. Pelo contrário, setorizamos e burocratizamos cada ação de maneira a dificultar iniciativas que inicialmente deveriam ser simples, deixando de lado uma atuação eficaz e integrada entre as diversas áreas do conhecimento e dos setores públicos e privados.

A atividade turística é, portanto, o resultado da fusão dessa segmentação. Para existir e se manter, precisa que áreas básicas de atuação da gestão pública como a saúde, segurança, educação, habitação e transporte funcionem em harmonia, e outros setores como o urbanismo, áreas de tecnologia e indústria estejam atuando integradamente.

É redundante reafirmar que no município de Campinas, as atuações da gestão pública estão diretamente ligadas aos interesses particulares, pois infelizmente é o que mais ocorre nos municípios brasileiros, mas diferente de outros, Campinas propôs e está implantando a expansão de um aeroporto que tem possibilidades de se tornar o maior do país e possivelmente da América Latina.

As condições iniciais da proposta eram boas e abrangiam inclusive seu entorno, como as obras ainda não foram concluídas não é possível afirmar quais ações não serão tomadas. Porém, entendemos que uma vez autorizadas e iniciadas as obras de ampliação do aeroporto, a Prefeitura Municipal de Campinas juntamente com as demais prefeituras da Região Metropolitana de Campinas deveriam estar atuando preventivamente preparando-se para o atendimento das novas demandas, e dando condições (não apenas financeiras), para qualificação de mão de obra, criação, aplicação e avaliação de leis voltadas ao turismo e principalmente, colocando-se sempre um passo à frente do que foi concluído na região aeroportuária para minimizar novas demandas no setor turístico, urbanístico e ambiental.

Entendemos também que diante dos poucos avanços na ampliação, ameaça de embargo a obras, falta de verbas por desvios e diversos prazos não cumpridos, dificilmente o Aeroporto Internacional de Viracopos, irá se tornar rapidamente um competidor com grandes aeroportos no mundo (como se estimava alcançar os patamares do aeroporto de Atlanta nos EUA). Poderá ainda sim ser o maior da América do Sul, por características comuns dos países de pouco ou nenhum investimento no setor aeroportuário.

Assim sendo, o ponto crucial dessa obra de ampliação, que deveria ser o desenvolvimento local estruturado e voltado para melhoria da qualidade de vida da região e seus moradores, permanecerá sem solução por falta de gestão pública municipal e estadual, voltada para interesses públicos.

O município de Campinas possui grandes chances de não se beneficiar com a ampliação, pois devido a barreiras estruturais da cidade se torna mais viável a utilização de equipamentos turísticos e urbanísticos de municípios vizinhos mais próximos como Indaiatuba, entre outros. Sem mencionar que algumas ações políticas podem ter sido tomadas para especulação e desmembramento desta região, como a transformação da região do Ouro Verde e do Campo Grande em Distritos de Campinas.

Estamos vendo acontecer na ampliação do Aeroporto Internacional a setorização de equipamentos e serviços a principio públicos e muitas vezes privatizados, que não contribuem um ao outro. A falta de preparo da gestão pública, que em muitos casos volta-se aos interesses particulares, abandonando a busca por melhor qualidade de vida que deveria ser o objetivo

diante das possibilidades mercadológicas de um equipamento visando questões econômicas e financeiras quase exclusivamente.

O desenvolvimento sócio ambiental não deveria ser unicamente interesse do setor público, mas uma vez não existindo regras, diretrizes claras e objetivas que conduzam o setor privado para um maior diálogo neste quesito, pouco efetivamente está sendo feito, e o ponto de vista dos interesses econômicos prevalece.

Quanto às expectativas privadas, é possível que, caso sejam resolvidas as questões atuais de gestão interna do empreendimento, as obras de ampliação, sejam retomadas em ritmo de crescimento acelerado, provavelmente não acompanhadas de suporte externo ao aeroporto.

Problemas pré-existentes de congestionamento, assaltos, má iluminação pública e degradação do meio, (apresentados como características resultantes do descaso com os bairros e moradores do entorno) poderão não apenas limitar as possibilidades de fluxos de passageiros, mas tornar o estimado ápice de desempenho muito menor do que o esperado, e o declínio do Aeroporto Internacional de Viracopos poderá ser mais rápido do que se imagina.

Apesar de tudo que foi exposto até aqui, vale ressaltar que a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas é de suma importância para vários setores, não apenas o econômico, mas pelo que pode impactar positivamente no que se refere ao transporte aéreo em si, na interação urbana, no modo de vida das pessoas e nas transformações que poderão ocorrer.

Apesar de notoriamente ser posicionado como um setor opcional e não fundamental para a administração pública perante as necessidades básicas de transporte de mercadorias e de passageiros que são as principais justificativas para a ampliação proposta, no que tange ao turismo, este poderá ser a porta de entrada para incremento financeiro não apenas regionalmente, a exemplo de países que se apoiam nesta atividade para movimentar a economia como um todo, contribuindo para um desenvolvimento socioespacial que atenda os interesses coletivos do município e da Região Metropolitana de Campinas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACSELRAD, H. A duração das cidades. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.
- AVILA, Marco A. (Org.) Política pública em cultura e turismo. Ilhéus: Editus – Editora da UESC, 2009.
- BANDUCCI, Alvaro (Org) e BARRETTO, Margarita (Org). Turismo e identidade local: Uma visão antropológica. 2ª edição Campinas: Papirus, 2002.
- BARRETTO, Margarita. Turismo políticas públicas e relações internacionais. Campinas: Papirus, 2003.
- BECKER, B. K. Modernidade e Gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva. In: Espaço \$ Debates – Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1981.
- BENI, Mario Carlos. Análise estrutural do turismo. 7ª edição São Paulo: Senac 2002.
- BENI, Mario Carlos. Turismo: políticas públicas e desenvolvimento estratégico. Revista Turismo & Desenvolvimento, Campinas, v. 2,nº 2, p. 99-109, jul a dez 2003.
- BRASIL, Decreto-lei 1.191, de 27 de outubro de 1971. Dispõe sobre os incentivos fiscais ao turismo, e dá outras providências.
- BRASIL, Decreto-lei 55, de 18 de novembro de 1966. Define a política nacional de turismo, cria o Conselho Nacional de Turismo e a Empresa Brasileira de Turismo, e dá outras providências.
- BRASIL, Ministério do Turismo. Plano Nacional de Turismo: Diretrizes, Metas e Programas (2003/07) – PNT. Ministério do Turismo: Brasília, 2003.
- BRASIL, Ministério do Turismo. Plano Nacional de Turismo: uma viagem de inclusão (2007/10) – PNT. Ministério do turismo: Brasília, 2007.
- CARVALHO, Caio Luiz (Org.) e BARBOSA, Luiz Gustavo (Org). Discussões e propostas para o turismo no Brasil: Observatório de inovação do turismo. 1ª edição Rio de Janeiro: Senac,2006.
- CAPPA, Josmar G. Cidades e aeroportos no século XXI.1ª edição Campinas: Alínea, 2013.
- CASTELLS, Manuel. O poder da identidade. 3ª edição. São Paulo: Paz e Terra, 2002.
- CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos. Turismo e ordenação no espaço urbano. In: CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos. Turismo urbano. São Paulo: Contexto, 2001
- CHOAY, Françoise. A Alegoria do patrimônio. 1ª reimpressão São Paulo: Unesp 2001
- CHOAY, Françoise. A regra e o modelo. 2ª edição. São Paulo: Perspectiva, 2010
- COSTA, Cristina. Sociologia – Introdução à ciência da sociedade. 3ª edição. São Paulo: Moderna, 2005.
- DIAS, Reinaldo. Turismo sustentável e meio ambiente. São Paulo: Atlas, 2003.
- DIAS, Reinaldo. Fundamentos do turismo. Campinas: Alínea, 2002.
- DIAS, Reinaldo. Introdução à sociologia. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.
- HARVEY, David. Espaços de esperança. São Paulo: Loyola, 2004.
- HARVEY, David. O enigma do capital – E as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.

- HUGHES, Howard. Artes, entretenimento e turismo. São Paulo: Roca, 2005.
- FORACCHI, Marialice M. E MARTINS, Jose de S. Sociologia e sociedade (leituras de introdução a sociologia). 30ª edição Rio de Janeiro, 2000
- FREY, Klaus. Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. 2000
- JACOBS, Jane Morte e Vida das Grandes Cidades. 3ª edição São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009
- JONHSON, A. G. Dicionário de Sociologia: Guia Prático de Linguagem Sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1997.
- KRIPPENDORF, Jost. Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. 3ª edição São Paulo: Aleph, 2003.
- LARAIA, Roque de B. Cultura: um conceito antropológico. Rio de Janeiro: Zahar, 2005
- LAZARINI, Ricardo. Políticas Públicas no Brasil para um turismo responsável. Revista Turismo – Visão e Ação – Eletrônica, vol. 16 n.1 – Jan – Abr. 2014 P. 185 a 215.
- LEFEBVRE, Henri. O direito a cidade. São Paulo: Documento, 1967.
- LEMOS, Amália Inês G. de. Turismo – novas demandas Socioambientais. 3ª edição São Paulo: Hucitec, 2001.
- LERNER, Jaime. Acupuntura da cidade. 2ª edição Rio de Janeiro: Record, 2005;
- MARICATO, Ermínia. Brasil, cidades – Alternativas para a crise urbana. 2ª edição Petrópolis: Vozes 2002.
- MARICATO, Ermínia O impasse da política urbana no Brasil. 1ª edição Petrópolis, 2011.
- OMAR, Rooksana. Meeting the challenges of diversity in South African museums. Museum International Magazine. USA, v. 57, nº3, p. 52-59, 2005.
- PEREIRA, Luiz. Ensaios de sociologia do desenvolvimento. 3ed São Paulo: Pioneira, 1970.
- PETROCCHI, Mario. Gestão de pólos turísticos. 2ª edição São Paulo: Futura, 2002.
- ROGERS, Richard. Cidades para um pequeno planeta. Barcelona: Gustav Gili, 2001.
- RIBEIRO, Ana Clara T. Por uma sociologia do presente ação, técnica e espaço. Rio de Janeiro: LetraCapital, 2012
- ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp, 1997.
- RUSCHMANN, Doris Van de Meene. Turismo e Planejamento Sustentável.- A Proteção do Meio Ambiente. 10ª edição São Paulo: Papirus, 2003.
- SACHS, Ignacy. Caminhos para o desenvolvimento sustentável. 2ª edição Rio de Janeiro: Garamond, 2002
- SÁNCHEZ, L. E. Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos. São Paulo, Editora Oficina de Textos, 2003.
- SANT'ANA, Ana Maria de. O plano diretor municipal como instrumento de política pública. Tese de mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2004.
- SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SASSEN, Saskia. As cidades na economia mundial. São Paulo: Studio Nobel, 1998

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de (Org.). Geografia Conceitos e Temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

URRY, John. O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporaneas. São Paulo: SESC/Studio Nobel, 1996.

VASCONCELLOS, E. A. Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas. 4ª edição São Paulo: Annablume, 2000.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, Lincon Institute, 1998

WAINBERG, Jacques. Cidades como sites de excitação turística. In: CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos. Turismo urbano. São Paulo: Contexto, 2001

YÁZIGI, Eduardo(Org.). Turismo: espaço, paisagem e cultura. São Paulo: Hucitec, 1996

Sites:

<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/artigo-turismo-e-desenvolvimento-economico-por-flavio-dino> ultimo acesso em 21/10/2014

www.viracopos.com.br/noticias/viracopos/viracopos-50-anos-decreto-de-1946-deu-impulso-ao-futuro-aeroporto ultimo acesso 03/04/2015

<http://www2.anac.gov.br/Estatistica/DadosEstatisticos/dadosestatisticos.asp> ultimo acesso em 12/11/2015

Anexo

Figura 10: Mapa do transporte ferroviário de São Paulo em 1908



Fonte: Acervo público do Estado de São Paulo , 1908.

O mapa anterior mostra exatamente o ápice de expansão do transporte ferroviário no Estado de São Paulo em 1908, tendo como principal ponto de conexão a própria capital, e como segundo ponto o município de Campinas.