

## **O AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS E A INDUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS-SP**

The Viracopos International Airport and its induction to the development of the Campinas Metropolitan Region-SP

El Aeropuerto Internacional de Viracopos y la inducción de desarrollo en la Región Metropolitana de Campinas-SP

### **Josmar Cappa (BR)**

Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Faculdade de Ciências Econômicas  
Email: josmarcappa@gmail.com

### **José Henrique Souza Bassi Sperancin (BR)**

Universidade Federal do ABC  
Centro de Engenharia, Modelagem e Ciências Sociais Aplicadas  
Email: josehenrique.souza@ufabc.edu.br

### **Andréa Struchel (BR)**

Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Especialização em Gestão Pública  
Email: struchelandrea@gmail.com



## Resumo

Analisou-se como os municípios da Região Metropolitana de Campinas (RMC) instituem políticas públicas para internalizar o potencial econômico do Aeroporto Internacional de Viracopos. Referenciais do Direito Público e da Economia Regional serviram para analisar os Planos Diretores dos 19 municípios da RMC e suas relações com o Aeroporto de Viracopos. Falta visão sistêmica do transporte como atividade que agrega valor às mercadorias, além de interações com projetos de transporte da União, do estado e das prefeituras da região. É necessário um Plano Diretor Metropolitano para não comprometer projetos estratégicos de desenvolvimento regional, e ampliar os efeitos multiplicadores do emprego, da renda e dos tributos.

Palavras-chave: Políticas Públicas, Desenvolvimento Local e Regional, Transporte Aéreo e Aeroportos

## Abstract

We analysed how the municipalities of the Metropolitan Region of Campinas (MRC) established public policies to internalise the economic potential of Viracopos International Airport. Public Law and Regional Economic benchmarks were used to analyse the Master Plans of the nineteen municipalities of the MRC and their relationships with Viracopos International Airport. There is a lack of systemic vision in transport as an activity that adds value to commodities, in addition to interactions with transportation projects of the Union, the state and the municipalities in the region. It is necessary to have a Metropolitan Master Plan so as not to compromise strategic regional development projects, and to broaden the multiplier effects of employment, income and taxes.

Keywords: Public Policies, Regional and Local Development, Air Transport and Airports

## Resumen

Analizado como la Región Metropolitana de Campinas el establecimiento de políticas públicas para internalizar el potencial económico del Aeropuerto de Viracopos. A través de la referencia de Derecho Público y Economía Regional analizó los Planes Directores de los 19 municipios del RMC y sus relaciones con el Aeropuerto de Viracopos. Falta visión sistémica de transporte como una actividad que agrega valor a los productos, así como las interacciones con los proyectos de transporte de la unión, del estado y de las prefecturas de la región. Usted necesita un plan maestro metropolitano que no comprometa los proyectos estratégicos de desarrollo regional, y extender los efectos multiplicadores de empleo, ingresos y impuestos.

Palabras clave: Políticas Públicas, Desarrollo Local y Regional, Transporte aéreo y aeropuertos



## INTRODUÇÃO

A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos o projeta, segundo a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), como centro cargueiro da América Latina, com significativos impactos econômicos para a Região de Campinas. Ademais, a integração de Viracopos com o Trem de Alta Velocidade (TAV), que permitirá acesso às regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro, as maiores metrópoles do país, possibilitará a movimentação de 60 milhões de passageiros por ano, tornando-se o centro do complexo aeroportuário paulista (Viracopos, Guarulhos, Congonhas e São José dos Campos).

O objetivo desse artigo foi de analisar a inserção econômica atual do Aeroporto de Viracopos na Região Metropolitana de Campinas (RMC), por meio das ações dos governos municipais desta região, somadas à condução de projetos estratégicos de desenvolvimento regional pelos governos do Estado de São Paulo, com melhorias em rodovias, e da União com o TAV.

Na primeira parte, os referenciais teóricos da Economia Urbana e Regional e do Direito Administrativo foram utilizados para analisar a constituição de regiões metropolitanas no Brasil. Permitiram destacar a indefinição da forma de gestão pública compartilhada tanto de problemas quanto de oportunidades comuns de desenvolvimento socioeconômico entre municípios integrantes de regiões metropolitanas ou conurbadas. Dificulta-se, desse modo, ações compartilhadas entre prefeitos, o governo do Estado e a União. Representa um

paradoxo porque a instituição de regiões metropolitanas propicia, às cidades envolvidas, uma nova realidade de planejamento para solucionar problemas comuns e tratar projetos estratégicos de desenvolvimento regional, ancorados em Lei Complementar à Constituição Federal de 1988 e ao Estatuto da Cidade de 2001.

Na segunda parte, procurou-se analisar a gestão pública de oportunidades de desenvolvimento comuns na RMC, diante dos impactos econômicos que Viracopos e o TAV irão proporcionar para esta região. Para tanto, inicialmente, foi recuperada a dinâmica de reprodução da economia contemporânea caracterizada por redes mundiais de inovação, produção e comercialização de mercadorias. Nessa economia, as grandes empresas optam por municípios integrantes de regiões metropolitanas devido à maior capacidade de oferta de bens, serviços e o conjunto de infraestruturas como energia, telecomunicações, água, transporte, entre outras.

Em seguida, foi feita uma pesquisa empírica nos Planos Diretores dos 19 municípios que integram a RMC e visitas técnicas às respectivas secretarias de planejamento. Predominam ações isoladas de governos municipais, com intuito de internalizar os potenciais econômicos do Aeroporto de Viracopos para gerar emprego, renda e tributos. Para complementar esta análise, destacou-se que tanto o governo do Estado de São Paulo, quanto o governo federal conduzem projetos estratégicos de desenvolvimento na RMC sem integração, como o Corredor Noroeste, o Anel Viário e o asfaltamento de estradas vicinais, por parte do governo paulista, e, por parte da União, a implementação do TAV.



A análise desenvolvida nas duas partes serviu para fundamentar a tese de que é preciso instituir um Plano Diretor Metropolitano na RMC que envolva os prefeitos, o governo do Estado e a União. O objetivo é de integrar os mencionados projetos estratégicos de desenvolvimento nessa região, a partir do Aeroporto de Viracopos como novo indutor do desenvolvimento socioeconômico no século XXI. Assim, é possível constituir uma visão sistêmica do transporte como atividade econômica que agrega valor às mercadorias e induz o desenvolvimento regional, amenizando-se futuros problemas com deseconomias de aglomeração e impactos ambientais gerados pelo aumento significativo dos fluxos de mercadorias e circulação de pessoas na RMC.

## 2. CARACTERÍSTICAS INSTITUCIONAIS DA RMC

A gestão compartilhada de interesse comum ganhou normatização pela Constituição de 1988, em seu artigo 25, § 3º. A mencionada constituição atribui aos Estados, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum e regular, conseqüentemente, sobre a forma de gestão e administração dos interesses metropolitanos.

O Estatuto da Cidade aponta a ação integrada entre os municípios da região metropolitana (Lei 10.257/2001, artigos 4º, II e 45). As regiões metropoli-

tanais são compostas por vários municípios, mantendo-se, porém, a autonomia municipal. Então, a região metropolitana representa um órgão de planejamento, dele derivando a execução de funções públicas de interesse comum (TEMER, 2000).

A Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade garantiram, portanto, a descentralização administrativa, por meio da maior autonomia dos municípios, mas não equacionaram a forma de gestão pública entre regiões metropolitanas e aglomerações urbanas. Delegou para Estados e municípios a gestão de problemas comuns sem, contudo, assegurar a participação da União. Os pressupostos da formação de regiões metropolitanas no Brasil são os seguintes: I) lei complementar estadual; II) agrupamento de municípios limítrofes; e III) integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

A constituição da RMC está fundamentada nos pressupostos acima por meio da Lei Complementar Estadual 870, de 19 de junho de 2000, sendo composta por 19 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo (Mapa 1).





Mapa 1: Municípios da Região Metropolitana de Campinas  
Fonte: Agemcamp (2014)



Esses municípios constituem uma estrutura econômica e social importante no país, na medida em que compõem um território de aproximadamente 3.700 km<sup>2</sup> onde vivem pouco mais de 2,8 milhões de habitantes ou 1,46% do país e 6,8% do Estado de São Paulo. Constituiu um PIB estimado em US\$ 49 bilhões em 2009, o que representa 7,9% do PIB do Estado de São Paulo e 2,7% do PIB nacional.

A maior parte da população da RMC (cerca de 40%) encontra-se em Campinas, que possui pouco mais de um milhão de habitantes. Predomina, portanto, a existência de municípios de tamanho médio, com destaque para Sumaré, Americana, Santa Bárbara D'Oeste e Hortolândia.

A Lei Complementar Estadual 870 estabelece também a estrutura de gestão pública da RMC, da seguinte maneira: I) Conselho de Desenvolvimento Econômico; II) Conselho Consultivo; III) agência de desenvolvimento; e IV) Fundo de Desenvolvimento da RMC.

O Conselho de Desenvolvimento Econômico tem caráter normativo e deliberativo. É composto por 19 prefeitos das cidades que integram a RMC e por membros indicados pelo Poder Executivo do Estado; todos nomeados pelo Governador do Estado de São Paulo por meio do Decreto sem número de 29 de junho de 2001. A referida lei assegura paridade de 50% entre os votos dos prefeitos e dos membros do Estado no Conselho de Desenvolvimento Econômico da RMC. Por isso, nas votações de qualquer matéria, pode-se ter as seguintes situações mais prováveis: I) os membros do Poder Executivo Estadual, que sempre votam em conjunto, fazem prevalecer a sua decisão se tiverem o apoio de apenas

um prefeito de qualquer partido político; ou II) teremos empate, no caso dos prefeitos votarem juntos.

A legislação que institui a RMC reforça, portanto, a centralização política e administrativa no âmbito do Estado de São Paulo em detrimento das prefeituras. Assim, reafirma as tradicionais divisões administrativas e governamentais e dificulta uma descentralização regional que desse maior autonomia aos municípios por meio da instituição de regiões metropolitanas, melhorando as condições para obter financiamentos, internos e externos, e para reivindicar junto à entidades públicas e governamentais melhorias econômicas e sociais por meio de projetos ou ações específicas.

O Conselho Consultivo da RMC é composto por representantes dos Poderes Legislativo, Estadual e Municipal, escolhidos entre seus pares e representantes da sociedade civil organizada. Pode elaborar propostas para serem deliberadas pelo Conselho de Desenvolvimento, bem como propor a instituição de câmaras temáticas para discutir assuntos de interesse público e sugerir projetos para solucionar problemas comuns à própria região como, por exemplo, a Câmara Temática do Aeroporto Internacional de Viracopos.

A agência de desenvolvimento tem a função de integrar a organização, o planejamento e a execução das citadas funções públicas de interesse comum da RMC, sendo responsável ainda pela gestão do Fundo de Desenvolvimento da RMC, supervisionado por um Conselho de Orientação composto por seis membros: quatro do Conselho de Desenvolvimento e dois diretores da autarquia.

A RMC ainda está por ser consolidada do pon-



to de vista político e socioeconômico. Primeiro, porque devido à falta de articulações políticas entre os prefeitos, os governos do Estado e da União, projetos estratégicos de desenvolvimento local e regional como, por exemplos, a ampliação do Aeroporto de Viracopos e a instalação do TAV ainda não envolveram os prefeitos da Região de Campinas na elaboração de um Plano Diretor Metropolitano, que tratasse das alterações na dinâmica urbana dos municípios e dos impactos ambientais e socioeconômicos, como analisado adiante.

Segundo, porque não inclui a União no seu Conselho de Desenvolvimento, que reúne os prefeitos das 19 cidades que integram a RMC e os membros do Estado escolhidos pelo governador. Assim, fica difícil uma gestão pública integrada entre as distintas instâncias de governo (federal, estadual e municipal) na execução de projetos estratégicos de desenvolvimento local e regional compatíveis com a reprodução da dinâmica da economia contemporânea.

Tudo isso porque a Lei Complementar Estadual 870, que criou a RMC, está fundamentada na teoria dos polos de crescimento. Esta teoria norteou, nas décadas de 1950 e 1980, a organização do que se convencionou chamar de metrópoles corporativas. Essas metrópoles têm na atração de grandes empresas e nas grandes cidades o centro polarizador e irradiador do desenvolvimento econômico regional (ROCHFORT, 1998).

Por este motivo houve, nos anos 50 e 80, o predomínio de políticas públicas referentes às infraestruturas industriais, zoneamento de territórios para atividades industriais e de estímulos aos investimentos

privados, com intuito de promover concentração de empresas polarizadoras em um determinado espaço territorial para atrair outras empresas, com intuito de obter vantagem competitiva gerada pela sinergia dos efeitos de intensificação das atividades industriais devido à proximidade geográfica, ao que ficou denominado distritos industriais.

Essas políticas públicas resultaram em baixa capacidade local de internalizar processos produtivos. Para os serviços complementares e produtos de menor complexidade tecnológica havia baixa capacidade de integração aos processos produtivos e de comercialização de mercadorias das grandes empresas. Isto porque as empresas polarizadoras estavam mais integradas ao mercado internacional do que aos mercados nacional e regional, restringindo a internalização de processos produtivos e a promoção do desenvolvimento local e regional quanto à geração de emprego, renda e tributos (BUZELAY ; HANNEQUART, 1994).

Por fim, do ponto de vista histórico, a metrópole corporativa não foi suficiente para resolver problemas metropolitanos da sociedade contemporânea, como os que se manifestam na RMC (segurança, saúde, habitação, transporte, entre outros). Em geral, porque não contempla os novos papéis das grandes cidades em regiões conurbadas e interdependentes, diante das atuais demandas geradas pelas grandes empresas que atuam no comércio internacional por meio de produção fragmentada e dispersa entre países e blocos econômicos no mercado mundial.

A consolidação da RMC envolve, portanto, um



processo complexo que exige articulação política supra-partidária e ações integradas entre prefeitos, o governo do Estado de São Paulo e a União para viabilizar as melhores alternativas técnicas e políticas aos problemas comuns da metrópole, considerando-se as qualidades e as assimetrias de cada município. Essas soluções devem ser compartilhadas entre municípios e o Estado, admitindo-se que, embora cada município tenha seus principais problemas, alguns são comuns entre eles e podem ser solucionados por meio de ações integradas no âmbito da metrópole (LAROCHELLE, 2002 ; INDA, 2002).

A Constituição Federal de 1988 contempla a gestão integrada das funções públicas de interesse comum (planejamento e uso do solo, transporte e sistema viário regional, habitação, saneamento básico, meio ambiente, desenvolvimento econômico, saúde e educação), especialmente entre estados e municípios integrantes de regiões metropolitanas. Mas "(...) a cooperação intermunicipal precisa ir além dos programas de investimentos e avançar na direção da gestão operacional compartilhada dos serviços de transporte e das demais funções [de interesse comum], por maiores que sejam os obstáculos políticos e culturais a esse tipo de cooperação (Cadaval ; Gomide, 2002, p.191-193).

As ações integradas representam a síntese da cooperação entre prefeitos e o governo estadual para promover o desenvolvimento da RMC, principalmente para aprimorar sua infra estrutura e atenuar distorções do processo desordenado de ocupação e uso do solo como, por exemplo, os meios de transporte rodoviário,

ferroviário e aéreo.

No caso da RMC, é importante analisar o conjunto do território tendo em vista: I) intensificar tendências, gerais e específicas, do desenvolvimento econômico e urbano local e regional; II) integrar políticas públicas para dar eficácia aos resultados das alterações na estrutura física das cidades e nos paradigmas de gestão pública; III) buscar as melhores soluções compartilhadas que gerem resultados consistentes para problemas comuns ou de características metropolitanas; e IV) a partir de esforços coletivos buscar recursos, nacionais e internacionais, para financiar a execução de projetos e resolver problemas análogos entre os municípios conurbados na região.

### 3. DINÂMICA DA ECONOMIA CONTEMPORÂNEA E DESAFIOS METROPOLITANOS

A economia contemporânea está organizada em redes de inovação, produção e comercialização de mercadorias entre países no comércio internacional. O conceito de redes utilizado, entre outros, por Porter (1986), Chesnais (1996) e Castells (1999) serve para compreender a dinâmica de funcionamento da economia contemporânea em uma dimensão mundial, propiciada, especialmente, pelas telecomunicações e pela informática. Ambas permitem, em tempo real, relações econômicas entre agentes no mercado mundial localizados em distâncias continentais ou nacionais e menos regionais ou locais.





As novas tecnologias supracitadas criaram condições para integrar a gestão de numerosas relações entre empresas e formar alianças estratégicas entre grandes grupos industriais, principalmente os oligopólios internacionais, por meio de fusões ou incorporações. Sem implicar absorção de empresas, possibilitaram redução de custos operacionais e de trâmites burocráticos e jurídicos no desenvolvimento de produtos e processos produtivos de mercadorias. Essa é, segundo Castells (1999), a essência da dinâmica da economia em rede, que caracteriza a atuação dos oligopólios internacionais na concepção de Chesnais (1996). Na formulação de Porter (1986), essa mesma dinâmica da economia moderna é compreendida pelo conceito de indústria global; ou seja, aquela que tem atuação fragmentada no mercado mundial, com apoio das telecomunicações e da informática.

De todo modo, os oligopólios internacionais fazem alianças estratégicas por meio de acordos de cooperação relativos, principalmente ao desenvolvimento de inovações tecnológicas. As alianças estratégicas constituem verdadeiras redes que organizam as atividades econômicas através de relações contratuais entre seus membros pelo mercado mundial.

A dinâmica da economia contemporânea gerou novas competências relacionadas ao desenvolvimento socioeconômico das cidades e alterou o papel das instituições, especialmente quanto às relações entre os governos federal, estadual e municipal para atender novas demandas que necessitam de soluções cooperadas para problemas similares entre municípios integrantes de re-

giões metropolitanas ou conurbadas sobre as funções públicas de interesses comuns especificadas na Constituição Federal de 1988, como transporte, saneamento ambiental, habitação, saúde, educação e segurança.

Exigem uma cultura metropolitana baseada, principalmente, na solução de novas demandas por infraestrutura urbana e em gestões compartilhadas entre prefeitos, Estado e União, que estimule o planejamento de ações integradas na prestação de serviços públicos como, por exemplo, a maior necessidade de deslocamentos diários diante da nova dinâmica econômica e urbana, além de outras competências relacionadas ao desenvolvimento socioeconômico como a sustentabilidade ambiental.

Para as grandes empresas é preciso ampliar as relações com os poderes públicos, com intuito de eliminar obstáculos nas diferentes cadeias produtivas e intensificar o uso de infraestruturas de apoio às atividades econômicas, principalmente a de transportes diante da necessidade de reações rápidas e flexíveis no mercado mundial.

Constituem, desse modo, novas possibilidades para promover desenvolvimento socioeconômico local e regional. Como a produção das grandes empresas está fragmentada no mercado mundial, ganham importância municípios inseridos em regiões metropolitanas, devido à oferta de bens e serviços diversos entre espaços urbanos integrados pela conurbação. Isto porque para promover desenvolvimento no Século XXI é preciso ampliar a capacidade endógena de oferta do conjunto dos municípios de uma região, envolvendo comércio e serviços



diversificados dos setores públicos e privados, mão de obra qualificada, centros de pesquisa e de ensino e as infraestruturas (transporte, energia, telecomunicações, saneamento ambiental, entre outras).

Nesse caso, a promoção do desenvolvimento local e regional ocorre a partir de políticas públicas que qualifiquem os recursos humanos, tecnológicos e de infraestruturas disponíveis, bem como pelo atendimento das demandas sociais para garantir qualidade de vida à população (Cappa, 2004). Torna-se mais importante valorizar recursos regionais disponíveis e eliminar obstáculos na cadeia produtiva do que compensar déficits por meio de disputas entre municípios com evasão fiscal e tributária sem contrapartidas efetivas quanto à geração de emprego e renda duradouros. Cria-se melhor oportunidade para internalizar processos produtivos e ampliar a geração de valores nas cadeias produtivas, com efeitos multiplicadores no emprego, na renda e nos tributos. É uma forma de superar as políticas de desenvolvimento regional, introduzidas entre as décadas de 1950 e 1980, baseadas em programas de infraestruturas para organizar distritos industriais, como mencionado (JACCOUD, 2001).

A qualificação de recursos regionais e a eliminação de obstáculos nas diferentes cadeias produtivas necessitam de convergência de ações institucionais, entre os governos federal, estadual e municipal, para solucionar problemas comuns e valorizar os espaços local e regional. Estimula-se a articulação horizontal entre os atores institucionais de uma região (prefeitos e sociedade civil organizada) e sua integração a nível vertical com

as instâncias políticas de decisões (estadual e federal), viabilizando planejamento regional de forma negociada e integrada.

Os novos papéis das cidades inseridas em regiões metropolitanas e a necessidade de gestões compartilhadas entre prefeitos, Estado e União para estimular a capacidade endógena de oferta do conjunto dos municípios de uma região e eliminar obstáculos na cadeia produtiva tornou estratégico o setor de logística industrial para as empresas que atuam no mercado mundial por meio de redes de inovação e produção fragmentada.

A logística industrial representa um diferencial de competitividade sistêmica, e países ou regiões que não possuem infraestrutura de transporte adequada à dinâmica de reprodução da economia contemporânea contribuem para elevar custos operacionais na cadeia de suprimentos, limitando a extensão do mercado consumidor aos locais de produção (Meyer-Stamer, 2005). E a disponibilidade de infraestrutura aeroportuária eficiente torna-se necessária para alcançar distintos mercados, com rapidez e segurança, e permitir a realização da produção e comercialização de mercadorias, com estoques mínimos orientados pela demanda, em uma escala internacional, e não apenas local ou regional.

O setor de transporte aéreo e os centros aeroportuários (*hubs airports*) vêm, portanto, ganhando relevância na reprodução da dinâmica da economia contemporânea, com impactos positivos para o país e para as economias regionais. Integram circuitos comerciais e processos produtivos, de diversas cadeias industriais e redes de inovação, que conectam fornecedores de insu-



mos, usuários de tecnologias e clientes finais no comércio internacional.

Desse modo, os centros aeroportuários integram o desenvolvimento de cadeias produtivas que necessitam intercambiar mercadorias, insumos, máquinas, equipamentos, tecnologias, partes e componentes diversos. Ajudam a promover desenvolvimento nacional, regional e local, na medida em que atraem empresas e expandem atividades industriais, comerciais e de serviços, além da geração de tributos (federais, estaduais e municipais), emprego e renda, como sinaliza a literatura internacional (Salt Lake City International Airport, 1999 ; Florida Airport, 2000 ; Marques, 2002 ; Airports Council International, 2002 ; Memphis, 2005 ; Lourenço et. al, 2005 ; United Nations Conference on Trade and Development, 2008; Button, et. al. 2009 ; Lipovich, 2009 ; Galeana, 2009).

#### **4. PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS DA RMC E CONTRADIÇÕES DIANTE DA ECONOMIA CONTEMPORÂNEA**

A Constituição Federal de 1988 (art. 182, §1º), o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/01, art. 41) e a Constituição Estadual do Estado de São Paulo (art. 181, §1º) tornam o Plano Diretor obrigatório para os municípios integrantes de regiões metropolitanas. E o Estatuto da Cidade explicita a necessidade desse documento para os municípios que: I) possuam mais de vinte mil habitantes; II) integrem regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; III) pretendam utilizar instrumentos

urbanísticos (parcelamento ou edificação compulsórios; imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo e desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública); IV) sejam integrantes de áreas de especial interesse turístico; e/ou V) estejam inseridos na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

Esse referencial jurídico e o campo de estudos da Economia Urbana e Regional serviram para analisar a pesquisa empírica sobre os planos diretores dos 19 municípios integrantes da RMC. O objetivo foi de verificar se as referidas leis de planejamento urbano foram compatibilizadas no planejamento local pelos municípios da RMC considerando-se o contexto metropolitano. Serviram também para orientar a visita técnica junto às secretarias de planejamento desses municípios para compreender como pretendem estabelecer relações econômicas com o Aeroporto Internacional de Viracopos, considerando a prestação de seus serviços de logística integrada às atividades industriais para as empresas localizadas na RMC e que atuam no mercado mundial.

A pesquisa empírica junto aos 19 municípios da RMC, sistematizada no Quadro 1, mostrou que os municípios de Indaiatuba, Monte-Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'Oeste, Cosmópolis, Engenheiro Coelho e Holambra não incluíram a RMC e o Aeroporto de Viracopos em seus planos diretores, totalizando nove municípios. Oito municípios contemplaram apenas a RMC em seus planos diretores, sem, contudo,



mencionarem o Aeroporto de Viracopos, como Americana, Artur Nogueira, Itatiba, Jaguariúna, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Hortolândia. Apenas dois municípios (Campinas e Vinhedo) incluíram a RMC e o Aeroporto Internacional de Viracopos em seus planos diretores. Esta classificação dos municípios sinalizou que aqueles que não incluíram a RMC e o Aeroporto de Viracopos em seus planos diretores concentram-se na faixa oeste da RMC (Mapa 1). A maioria dos municípios que considerou a RMC e aqueles que incluíram a RMC e o Aeroporto de Viracopos em seus planos diretores ocupam o centro-leste da RMC. Trata-se, portanto, de um indício de precária integração entre os 19 municípios da RMC e suas relações econômicas com o Aeroporto de Viracopos.

Com a visita técnica junto às secretarias de planejamento das 19 cidades da RMC, constatou-se que vários municípios da região desenvolvem projetos isolados para atrair empresas aproveitando-se da proximidade com o Aeroporto Internacional de Viracopos, como mencionado adiante.

Monte-Mor, que não incluiu a RMC e o Aeroporto de Viracopos em seu Plano Diretor, constituiu seu primeiro Distrito Industrial a 12 quilômetros desse aeroporto. Trata-se do Loteamento Empresarial Bandeirantes, formado por 96 lotes de 2500m<sup>2</sup> cada um, que atraiu empresários do ABC Paulista, da Grande São Paulo e também de Campinas.

Indaiatuba, que também não incluiu a RMC e o Aeroporto de Viracopos em seu Plano Diretor, planeja construir um terminal intermodal regional para contêi-

neres ao lado de Viracopos e do ramal férreo que permite acesso ao Porto de Santos. Trata-se de uma área de 1,2 milhão/m<sup>2</sup> declarados pela prefeitura como utilidade pública, além de conceder incentivos fiscais nas áreas situadas ao longo da Rodovia dos Bandeirantes, que permite acesso a supracitado aeroporto.



QUADRO 1 – Planos diretores municipais e as relações com a Região Metropolitana de Campinas e Viracopos

Município	População	Referência à RMC	Referência ao Aeroporto de Viracopos	Município	População	Referência à RMC	Referência ao Aeroporto de Viracopos
Americana	207.988	SIM	NAO	Campinas	1.083.642	SIM	SIM
DL 4.597/2008 - Art. 8º A integração regional se realiza pela incorporação, nos planos programas e projetos municipais das diretrizes, consultivas ou deliberativas, de caráter intermunicipal ou metropolitano, envolvendo os interesses de Americana.				PD LC 15/2006 - Art. 2º - São objetivos da política de desenvolvimento do Município: (...) IX - planejamento articulado com as demais cidades da RMC, contribuindo para a gestão integrada e a sustentabilidade ambiental da região.			
Artur Nogueira	44.059	SIM	NAO	<b>Referência ao Aeroporto de Viracopos</b>			
PD LC 441/2007 - Art. 11. São diretrizes da Política de Desenvolvimento Econômico e Social: (...) XIII. Orientar as ações econômicas municipais a partir de uma articulação metropolitana para a mediação e resolução dos problemas de natureza supra municipal.				Art. 21 - (...) VII - MACROZONA 7 - Área de Influência da Operação Aeroportuária, localizada ao sul do Município, representa área onde se destaca a presença estruturadora do Aeroporto Internacional de Viracopos, que representa grande barreira física e condiciona as atividades e a ocupação da região.			
Indaiatuba	193.081	NAO	NAO	Valinhos	105.728	SIM	NAO
PD Lei 4.067/2001				PD Lei 3.841/2004 - Artigo 13 - (...) I - definir uma Política de Atração de Investimentos para o Município, integrada à Política de Desenvolvimento da RMC, que leve em conta as potencialidades locais e regionais, e que viabilize a expansão das atividades da Indústria, Comércio, Serviços e Agricultura.			
Itatiba	100.678	SIM	NAO	Vinhedo	62.387	SIM	SIM
PD LC 3.759/2004 - Art. 2º. (...) VII - a busca da compatibilização do desenvolvimento local com o dos municípios vizinhos, visando à efetiva integração com a RMC.				PD LC 66/2007 = Art. 1º Parágrafo único. Serão considerados como ordenadores regulares da política de desenvolvimento urbano e instrumentos de planejamento: (...) X - Planejamento da RMC.			
Jaguariúna	40.787	SIM	NAO	<b>Referência ao Aeroporto de Viracopos</b>			
PD LC 96/2004 - Art. 3º - O Plano Diretor do Município de Jaguariúna tem como objetivos: (...) VII - fortalecer a posição do Município como pólo da RMC				Art. 41. A Zona de Ocupação Controlada corresponde a área situada entre a Rodovia Miguel Melhado Campos e o Rio Capivari, caracterizando-se por uma ocupação prioritariamente no trecho lindeiro à Rodovia Anhanguera e ao Bairro da Capela, por galpões industriais, com trechos preservados junto ao Rio Capivari, cuja pressão de ocupação se dá em virtude da acessibilidade facilitada ao Aeroporto de Viracopos.			
Monte Mor	47.661	NAO	NAO	Santa B. D'oeste	190.769	NÃO	NÃO
PD Não disponível				Santo A.de Posse	22.425	SIM	NAO
Nova Odessa	47.893	NAO	NAO	PD LC 17/2006 - Artigo 4º - E objeto do plano diretor visualizar e direcionar: (...) XIII - o planejamento e a estrutura local: industrial, turístico e ambiental, integrados com os municípios vizinhos, e a RMC.			
PD Lei Complementar 10/2006				Cosmópolis	57.957	NÃO	NÃO
Paulínia	82.392	NAO	NAO	Eng. Coelho	14.282	NAO	NAO
PD Lei 2.852/2006				Holambra	10.017	NAO	NAO
Pedreira	41.955	NAO	NAO	LC nº 183/2007			
PD Lei 442/2009							
Sumaré	239.314	SIM	NAO				
PD Lei 4.240/2006 - Art. 166 - O Município de Sumaré no que couber, compatibilizará seus planos e programas às diretrizes do planejamento da RMC							
Hortolândia	205.391	SIM	NAO				
Lei nº 2.092/2008							
Art. 105. A gestão do Plano Diretor participativo de Hortolândia e a implantação de um processo de planejamento permanente deverá considerar: (...) II - Estabelecimento de práticas de planejamento e intervenção conjunta com os municípios da RMC na busca de soluções para problemas comuns ou no desenvolvimento de potencialidades socioeconômicas e ambientais.							

Fonte: Pesquisa empírica nos Planos Diretores realizada de março a junho de 2010. Elaboração dos Autores.  
 PD = Plano Diretor ; DL = Decreto Lei ; LC = Lei Complementar

Valinhos, que incluiu apenas a RMC em seu Plano Diretor, aprovou, em junho de 2011, a construção de um centro logístico de armazenagem de mais de 6 milhões de m<sup>2</sup>. Esta área é de vários proprietários e localiza-se na região do



bairro Capivari perto da Rodovia dos Bandeirantes no limítrofe com Vinhedo. Permite acesso à Rodovia Miguel Melhado Campos, que liga Vinhedo ao Aeroporto de Viracopos. Serão construídos galpões para armazenagem, estocagem e distribuição de mercadorias diversas.

Hortolândia, que também incluiu apenas a RMC em seu Plano Diretor, oferece incentivos fiscais e terra-plenagem para atrair empresários na cidade, por meio do Programa de Incentivo Empresarial, anunciando que está a 14 km do Aeroporto de Viracopos. As vantagens são isenção total para alvarás de funcionamento e impostos municipais (IPTU, ITBI e ISS), este último por dez anos.

Campinas, que incluiu a RMC em seu Plano Diretor de 2006 e considerou o entorno do Aeroporto Internacional de Viracopos como área de influência aeroportuária, pretende alavancar R\$ 20,6 bilhões na construção de um complexo comercial no entorno das estações do TAV, no centro de Campinas e no mencionado aeroporto, com redes de hotéis, postos de armazenagem de cargas, shopping-centers, área residencial e setor logístico, envolvendo 23,6 milhões de m<sup>2</sup>. Com esse projeto, a prefeitura indicou aos futuros construtores e operadores do TAV os locais onde poderão investir e qual o valor geral da venda dessas áreas.

Nova Odessa, que não inclui a RMC e o Aeroporto de Viracopos em seu plano diretor, aprovou um loteamento industrial fechado (Jardim Esther), formado por 30 milhões de m<sup>2</sup>. Um projeto que começou em 2005 e deve ser concluído em 2012, podendo criar mais 880 novos lotes em condomínios, loteamentos e distritos in-

dustriais privados na cidade.

A Prefeitura de Americana fez referencia apenas à RMC, mas acredita que o crescimento do transporte aéreo, de mercadorias e de pessoas, no Aeroporto de Viracopos pode gerar demanda derivada para os aeroportos regionais como oficinas de manutenção de aeronaves, testes e voos complementares àqueles no Aeroporto de Viracopos por meio de aeronaves menores. Por isto, faz gestões junto ao governo estadual para impulsionar seu aeroporto municipal. A estratégia é investir no local para criar um polo de empresas aeronáuticas e oferecer uma alternativa na região para pousos e decolagens de pequenas aeronaves. O governo pretende expandir a área que hoje é de 214 mil m<sup>2</sup> para 260 mil m<sup>2</sup>. A pista deverá passar de 1.100 metros de comprimento e 18 metros de largura para 1.350 de comprimento e 30 metros de largura. O aeroporto recebe 900 voos mensais da aviação geral, sendo táxi aéreo, aviação executiva, aviação militar, helicópteros. Atende também a montadora de aeronaves Flyer, que utiliza esse aeroporto para finalizar a produção de aviões de até 4 lugares e para manutenção de aeronaves. O custo desses aviões varia, em média, de US\$ 100 mil a US\$ 300 mil.

A prefeitura de Engenheiro Coelho não fez referencias à RMC e ao Aeroporto de Viracopos, mas desapropriou em 2010 uma área de 60 mil metros para instalar um distrito industrial. A prefeitura municipal pagou R\$ 250 mil para desapropriar as terras, que ficam às margens da Rodovia Professor Zeferino Vaz, que liga Campinas a Conchal (SP-332). Os lotes terão mil m<sup>2</sup>.



As ações isoladas de prefeituras da RMC para aproveitarem os benefícios da ampliação do Aeroporto de Viracopos expressam o paradoxo da Constituição Federal de 1988, que promoveu a descentralização administrativa por meio da maior autonomia dos municípios, mas não equacionou a forma de gestão pública entre regiões metropolitanas e aglomerações urbanas. Delegou para Estados e municípios a gestão de problemas comuns sem, contudo, assegurar a participação da União.

Motivo pelo qual, a pesquisa nos planos diretores dos municípios da RMC e a visita técnica junto às respectivas secretarias de planejamento mostraram que, de forma espontânea, não teremos ações integradas na promoção do desenvolvimento econômico regional, compatível com as atuais demandas geradas pelas grandes empresas que atuam no comércio internacional de forma fragmentada, com intuito de aproveitar as vantagens competitivas existentes em diferentes países e regiões para reduzir custos operacionais.

As razões foram analisadas no item 2. Em resumo, porque: I) a RMC ainda está por ser consolidada do ponto de vista político e socioeconômico; II) o arranjo político institucional da Lei Complementar Estadual 870 não contempla os novos papéis das grandes cidades em regiões conurbadas e interdependentes, diante das demandas atuais geradas pela reprodução da dinâmica da economia contemporânea; III) a Lei Complementar Estadual 870 não inclui a União no Conselho de Desenvolvimento da RMC, dificultando a gestão compartilhada dos mencionados projetos estratégicos de desenvolvi-

mento nessa região executados pelo governo federal.

#### 4.1. Projetos estratégicos de desenvolvimento regional sem plano diretor metropolitano na RMC

As mudanças atuais relativas à reprodução da dinâmica da economia contemporânea trazem implicações importantes na formulação de políticas públicas promotoras do desenvolvimento socioeconômico regional. A maior internacionalização dos mercados, as novas tecnologias de comunicação e os processos de reestruturação produtiva, comandados pelas grandes empresas, modificaram as formas de organização das grandes cidades e os padrões de gestão urbana em regiões metropolitanas. Possibilitaram o crescimento dos setores de serviço e de comércio na geração de emprego, renda e tributos e uma centralização de serviços especializados nas metrópoles (escritórios de alto padrão, hotéis, shopping centers, hipermercados, condomínios industriais) (CAPP, 2009).

Alteraram também os critérios de localização industrial, na medida em que decisões empresariais podem ser tomadas em bolsas de valores de países do centro ou da periferia do capitalismo, bem como ganharam importância o atendimento de demandas por infraestruturas urbanas e regionais integradas, por exemplo, nas áreas de saneamento ambiental, saúde, educação, segurança pública, transporte, mão-de-obra qualificada, entre outros.

Na condição de *hub airport* da América Latina,



o Aeroporto Internacional de Viracopos sinaliza para o surgimento de um novo centro para o desenvolvimento de Campinas e da RMC, especialmente devido ao intenso fluxo de pessoas que demandará seus serviços, ao elevado volume de mercadorias transportadas e às possibilidades de atração e expansão de atividades econômicas diversificadas, além do crescimento dos setores de comércio e de serviços aeroportuários, devendo integrar ainda mais o processo de produção e de vendas de mercadorias, insumos, partes e componentes produzidos pelas grandes empresas a partir do apoio logístico que oferece.

O Aeroporto de Viracopos atende a uma demanda gerada por grandes empresas espalhadas em 430 municípios do Brasil, sendo: I) 266 cidades no Sudeste ou 61,9% do total; II) 130 cidades no Sul ou 30,2%; III) 24 cidades no Nordeste ou 5,6%; IV) 6 cidades no Centro-Oeste ou 1,4%; e V) 4 cidades no Norte do país ou 0,9%. Conta ainda com vôos de mercadorias regulares e semanais para os seguintes destinos no mercado internacional: I) como centros dispersores de mercadorias, Miami, Memphis, Frankfurt e Caracas; II) como pontos para pousos técnicos para destinos de países da Ásia e Europa, Dakar e Ilha do Sal; e III) como destinos finais de entrega de mercadorias, Luxemburgo, Buenos Aires, Santiago, México, San Juan, Quito, Bogotá, Lima, Montevidéu e Nova York (INFRAERO, 2007).

As atividades aeroportuárias contidas no Aeroporto de Viracopos representam, portanto, uma nova função de dimensão internacional contida na metrópole campineira, devido aos significados contemporâneos

dos grandes aeroportos na dinâmica da economia contemporânea. Pode projetar Campinas como "porta de conexão" para o comércio internacional no país de forma compatível com as especificidades históricas de seu desenvolvimento, que desde a sua fundação esteve relacionado à sua localização geográfica estratégica (CAPPA, 2008).

No entanto, prevalecem ações isoladas tanto entre prefeitos da RMC e entre os governos estadual e federal. É o que assistimos com o Corredor Noroeste entre Americana e Campinas, o Anel Viário e o asfaltamento de estradas vicinais por parte do governo paulista, e com a construção do TAV entre Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro pelo governo federal, além do sucateamento dos leitos férreos disponíveis na RMC que permitem acesso ao Porto de Santos.

O Corredor Noroeste é uma faixa de rolamento exclusiva para ônibus entre Americana e Campinas. O Anel Viário interliga as Rodovias Dom Pedro I e Anhanguera, segundo a Secretaria de Estado de Transportes de São Paulo. O TAV prevê a ligação entre os municípios de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro, com estações nos aeroportos de Viracopos, Cumbica e Galeão, para transportar 32 milhões de passageiros em 2020 e 100 milhões em 2044, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (2009). No total são 511 quilômetros de extensão para serem percorridos a uma velocidade média de 300 km/h em duas horas ao trafegar sem parar.

Os supracitados projetos de transportes metropolitanos deveriam estar integrados à ampliação do Ae-





roporto Internacional de Viracopos por meio de um Plano Diretor Metropolitano. Por um lado, porque a década de 1990 provou que disputas fiscais não mantêm emprego e renda no longo prazo, devido às implicações das políticas econômicas, à concorrência empresarial, às reestruturações produtivas e às oscilações na demanda por mercadorias. E, por outro, devido ao mencionado paradoxo institucional sobre a gestão urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos criado pela Constituição Federal de 1988.

Por meio de um Plano Diretor Metropolitano é possível abordar esses projetos como estratégicos a partir de uma visão sistêmica do setor de transporte como atividade econômica que agrega valor às mercadorias e induz o desenvolvimento regional, com desdobramentos no país. Ademais, é possível reordenar a dinâmica urbana e a geração de atividades econômicas dos municípios envolvidos para evitar deseconomias de aglomeração geradas pelo fluxo de passageiros e de mercadorias no Aeroporto de Viracopos, como perdas de qualidade de vida e impactos negativos na atração de investimentos produtivos e para as empresas que utilizam o transporte aéreo como parte de seus processos produtivos e de comercialização de mercadorias no mercado mundial.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste estudo os referenciais teóricos da Economia Urbana e Regional e do Direito Administrativo serviram para analisar a constituição da RMC por meio da Lei Complementar Estadual 870 de 19/6/2000, bem como para interpretar as informações extraídas dos planos diretores dos seus 19 municípios sobre suas relações com a região e com o Aeroporto Internacional de Viracopos. Serviram também para orientar as visitas técnicas realizadas junto às respectivas secretarias de planejamento desses municípios.

Apesar de quatorze anos de existência, na RMC predominam ações e projetos isolados entre os governos para se beneficiarem dos potenciais econômicos do Aeroporto de Viracopos, bem como não existe integração entre os projetos de transportes do governo do Estado de São Paulo e da União. Não consideram também a nova dinâmica da economia contemporânea, cuja base de reprodução é a organização de redes mundiais de inovação, produção e comercialização de mercadorias. Nessa economia, as grandes empresas optam por municípios inseridos em regiões metropolitanas, devido à maior oferta de bens, serviços e o conjunto das infraestruturas disponíveis pelos municípios e às condições para eliminarem obstáculos nas cadeias produtivas.

O predomínio de ações isoladas por parte dos governos municipais gera dificuldades para instituir uma gestão pública compartilhada entre prefeitos, governo estadual e a União tanto para solucionar problemas comuns quanto para gerar oportunidades de desenvolvi-

mento socioeconômico na RMC, apesar da condução de projetos estratégicos de transportes como a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, a implantação do TAV, o Corredor Noroeste e o Anel Viário.

Por fim, defendeu-se a tese de que é necessária a elaboração de um Plano Diretor Metropolitano. Assim, é possível organizar os mencionados projetos estratégicos a partir de uma visão sistêmica do transporte, garantindo-se, por um lado, integração entre eles para dar eficiência aos recursos públicos e impulsionar o desenvolvimento da RMC. Por outro, é possível evitar deseconomias de aglomeração geradas pelo significativo fluxo de passageiros e de mercadorias no Aeroporto de Viracopos, por meio da promoção da intermodalidade entre os diferentes meios de transportes disponíveis na RMC como o corredor ferroviário até o Porto de Santos, a Hidrovia Tietê-Paraná que permite acesso ao Mercosul e o sistema de rodovias que exercem funções de avenidas regionais devido à intensificação de tráfego de veículos e à predominância do modal rodoviário na estrutura de transporte do país.



## REFERÊNCIAS

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL. **The economic impact of U.S. Airports.** Canadá: ACI, 2002.

ALVES, Alaor Caffé. **Regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microregiões: novas dimensões constitucionais da organização do estado brasileiro.** Revista de direito ambiental, n. 15, jul-set, 1999.

BUTTON, Kenneth ; YUAN, Junyang ; DOH, Soogwan **The role of small airports on economic development: a case study.** VIII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO / II RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGACIÓN EN TRANSPORTE AÉREO. Anais... São Paulo: SBTA, 2009.

BUZELAY, Alain ; HANNEQUART, Achille **Problématique régionale et cohesion dans la Communauté Européenne.** Paris: Econômica, 1994.

CADAVAL, Maurício ; GOMIDE, Alexandre **Mobilidade urbana em regiões metropolitanas.** FONSECA, Rinaldo B. ; DAVANZO, Áurea M. Q. ; NEGREIROS, Rovena M. C. Livro verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas. Campinas: Unicamp-IE, 2002.

CAPPA, Josmar. **A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos como estratégia de desenvolvimento local para Campinas.** I SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE DESENVOLVIMENTO LOCAL NA INTEGRAÇÃO: ESTRATÉGIAS, INSTITUIÇÕES E POLÍTICAS. Anais... Rio Claro – SP, UNESP, 2004.

\_\_\_\_\_. **Análise de Viracopos como fator de desenvolvimento para a Região de Campinas e competitividade internacional para empresas.** VIII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO / II RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGACIÓN EN TRANSPORTE AÉREO. Anais... São Paulo: SBTA, 2009.

\_\_\_\_\_. **Campinas e Viracopos: uma requalificação da metrópole no século XXI.** SOUZA, M. A. (Org.) A metrópole e o futuro: refletindo sobre Campinas. Campinas: Territorial, 2008.

CASTELLS, Manuel **A sociedade em rede.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CHESNAIS, François **A mundialização do capital.** São Paulo: Xamã, 1996.



EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (Infraero) **Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas-SP-: plano diretor.** Campinas: Aeroporto Internacional de Viracopos, 2007.

FLORIDA AIRPORT **Florida Airport economic impact study.** Florida: Wilber Smith Associates, 2000.

GALEANA, Oscar A. R. **Evolución y tendencias del transporte aéreo de carga internacional en México.** VIII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO / II RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGACIÓN EN TRANSPORTE AÉREO. Anais... São Paulo: SBTA, 2009.

INDA, Nelson. **Montevidéo e os desafios para o século XXI.** URBIS - FEIRA E CONGRESSO INTERNACIONAL DE CIDADES. Anais... São Paulo: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2002.

JACCOUD, Luciana **Experiências internacionais em política regional: o caso da França.** Texto para discussão, n. 815, ago, 2001.

LAROCHELLE, Charles. **A reorganização municipal na região metropolitana de Montreal.** URBIS - FEIRA E CONGRESSO INTERNACIONAL DE CIDADES. Anais... São Paulo: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2002.

LIPOVICH, Gustavo A. **La calidad de los hubs de América Latina.** VIII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO / II RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGACIÓN EN TRANSPORTE AÉREO. Anais... São Paulo: SBTA, 2009.

LOURENÇO, Rosane S. ; PIRES, Armando C. **Air transportation planning: multicriteria analysis in the definition of sustainable te indicators.** Journal of the Brazilian air transportation reserarch society, vol. 1. São Paulo: SBTA, 2005.

MARQUES, Walter. **O negócio aeroportuário e o serviço público.** Anuário da Economia Portuguesa. Portugal: Agência Nacional de Aviação, 2002.

MEMPHIS-SHELBY COUNTRY AIRPORT AUTHORITH. **The economic impact of Memphis International Airport.** Memphis: Center for Manpower Studies The University of Memphis, 2005.



MEYER-STAMER, Jörg. **The hexagon of local economic development**. Mesopartner working paper 03/04. Berlin Mesopartner, 2005. Disponível em: [http://www.mesopartner.com/publications/mp-wp3\\_Hexagon.pdf](http://www.mesopartner.com/publications/mp-wp3_Hexagon.pdf). Acesso em: 20 dez. 2008.

PORTER, Michael E. **Competition in global industries**. Boston: Harvard Business School Press, 1986.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL **Constituição Federal de 1988**. Brasília: Senado Federal, 1988.  
\_\_\_\_\_ **Estatuto da Cidade - Lei nº 10.257/2001**. Brasília: Senado Federal, 2001.

ROCHEFORT, Michel **Rede e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar 870 de 19 de junho de 2000: **Cria a Região Metropolitana de Campinas**. São Paulo-SP: Assembléia Legislativa, 2000.

\_\_\_\_\_ Decreto sem número de 29 de junho de 2001: **Cria o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas**. São Paulo-SP: Assembléia Legislativa, 2000.

\_\_\_\_\_ Lei Complementar 946 de 23 de setembro de 2003: **Cria a Agência Metropolitana de Campinas**. São Paulo – SP: Assembléia Legislativa, 2003.

SALT LAKE CITY INTERNATIONAL AIRPORT **Economic impact of the Salt Lake City International Airport**. Economic report to the governor. Salt Lake City, 1999.

TEMER, Michel **Elementos de direito constitucional**. São Paulo: Malheiros, 2000.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Trade logistics and global value chains**. Commission on enterprise, business facilitation and development. Genebra: Unctad, 2008.

#### Portais Visitados

[www.antt.org.br](http://www.antt.org.br)

[www.stm.sp.org.br](http://www.stm.sp.org.br)

[www.agemcamp.org.br](http://www.agemcamp.org.br)

