

Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco: fragilidades enquanto indutor do desenvolvimento regional da Zona da Mata de Minas Gerais

Presidente Itamar Franco Regional Airport: weaknesses as a driver of regional development in the Zona da Mata of Minas Gerais

(Vicente dos Santos Guilherme Júnior - Universidade Federal de Juiz de Fora – vicentesantos.junior@ufjf.br)

(Marcos Tanure Sanábio - Universidade Federal de Juiz de Fora – mtanure.sanabio@ufjf.br)

Resumo

O Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco foi implantado na microrregião de Juiz de Fora, Minas Gerais, como estratégia do governo estadual para induzir o desenvolvimento econômico da mesorregião da Zona da Mata Mineira. Mais de uma década após o início de suas operações, emergem questões sobre sua subutilização e capacidade de gerar externalidades positivas para a região, contribuindo para o desenvolvimento regional. Esta investigação busca discutir as fragilidades do referido aeroporto, enquanto elemento capaz de contribuir para o desenvolvimento econômico da Zona da Mata. O artigo contextualiza a implantação do aeródromo e analisa dados operacionais do mesmo, comparativamente a outros de mesma categoria. Este estudo sugere que o Aeroporto Itamar Franco não foi acompanhado de investimentos voltados à melhoria das condições de acesso dos municípios da região em que está inserido, o que constitui um entrave à sua consolidação. Com efeito, entre 2011 e 2024 o desempenho operacional daquele equipamento mostrou-se expressivamente inferior ao de outros de mesma categoria.

Palavras-chaves: Desenvolvimento econômico. Desenvolvimento regional. Zona da Mata Mineira. Juiz de Fora.

Abstract

The Presidente Itamar Franco Regional Airport was implemented in the micro-region of Juiz de Fora (MG), as a strategy by the state government to induce economic development in the Zona da Mata mesoregion. More than a decade after the start of its operations, questions arise about its underutilization and ability to generate positive externalities for the region, contributing to regional development. This investigation seeks to discuss the weaknesses of the aforementioned airport, as an element capable of contributing to the economic development of Zona da Mata. The article contextualizes the implementation of the Airport and analyzes its operational data, compared to others in the same category. This study suggests that Itamar Franco Airport was not accompanied by investments aimed at improving access conditions for municipalities in the region in which it is located, which constitutes an obstacle to its consolidation. In fact, between 2011 and 2024 the aerodrome's operational performance was significantly lower than that of others in the same category

Keywords: Economic development. Regional development. Zona da Mata of Minas Gerais. Juiz de Fora.

Recebido em 15/04/2024

Revisado em 24/11/2024

Aceito em 17/12/2024



1. Introdução

A mesorregião da Zona da Mata de Minas Gerais, que já teve papel de destaque no cenário econômico estadual e até mesmo nacional, passou a enfrentar já nas primeiras décadas do século XX, uma série de fatores que levaram à sua desaceleração econômica. A emergência de novos centros dinâmicos no país (como São Paulo), a transferência da capital estadual para Belo Horizonte e, anos mais tarde, da capital federal para Brasília, dentre outros fatores, provocou um reordenamento territorial no país e um consequente redirecionamento de investimentos e fluxos de capital, que contribuíram para o declínio econômico de toda a Zona da Mata, inclusive de sua principal cidade, Juiz de Fora (Menezes, 2004; Bastos, 2006; Marinho & Ferreira, 2018; Amaral, 2019).

Com efeito, foram empreendidas diversas tentativas para reverter o quadro de estagnação econômica da região, que foi contemplada por diferentes ações e programas, como o Plano de Metas de JK na década de 1950 e o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) na década de 1970. Na década de 1990, esforços do governo estadual e da prefeitura de Juiz de Fora culminaram na implantação da fábrica de automóveis da Mercedes-Benz na região e, mais tarde, já nos anos 2000, novas indústrias metalúrgicas foram atraídas num contexto de guerra fiscal entre Minas Gerais e Rio de Janeiro. No entanto, tais medidas não foram suficientes para reverter a tendência de estagnação econômica tanto do município, quanto da mesorregião da Zona da Mata (Menezes, 2004; Bastos, 2006; Amaral, 2019).

Na esteira das sucessivas medidas visando induzir o desenvolvimento regional na Zona da Mata, o governo de Minas iniciou em 1999, estudos para subsidiar a construção de um novo aeroporto capaz de atender toda a região. Isto porque, o principal aeroporto existente até então (Aeroporto Francisco Álvares de Assis em Juiz de Fora) não dispunha de condições para receber aeronaves de médio e grande porte, além de apresentar restrições de operação em função da elevada altitude e reduzida dimensão de sua pista. Somava-se a isto, a topografia acidentada e a densa ocupação urbana de seu entorno que inviabilizavam ampliações significativas (FJP, 2002; Menezes, 2004; Costa & Ribeiro, 2017; Amaral, 2019).

Assim, com recursos do governo estadual, o então Aeroporto Regional da Zona da Mata (atualmente denominado Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco) teve sua construção concluída em 2005, na divisa entre os municípios de Goianá e Rio Novo, a cerca de 40 km de Juiz de Fora. A localização foi definida com base em estudos técnicos do 3º Comando da Aeronáutica (3º COMAR), que apontaram a topografia daqueles municípios como mais favorável à implantação do aeródromo, em relação às áreas mais próximas de Juiz de Fora. O projeto de construção do aeroporto emergiu como parte de uma estratégia do governo mineiro para alavancar a economia da Zona da Mata, facilitando e ampliando o transporte aéreo de cargas e passageiros na região atendendo além de Juiz de Fora, às principais cidades da mesorregião, como Ubá, Cataguases, Barbacena, Muriaé, Viçosa, dentre outras (Menezes, 2004; Costa & Ribeiro, 2017; Marinho & Ferreira, 2018).

Para Fernandes et al. (2008, p. 69), “embora o senso comum associe os aeroportos ao desenvolvimento, a verdade é que é difícil determinar se os aeroportos geram benefícios líquidos nas regiões onde se instalam”. Em consonância, Gomes e Bayer (2011) apontam que a geração de emprego e renda, bem como a solução dos desequilíbrios regionais constituem argumentos recorrentes para justificar a implantação de aeroportos. No entanto, não raramente



por trás de tais projetos evidenciam-se a vontade política e os interesses de agentes específicos. Para Marinho e Ferreira (2018), em que pesem os recursos aplicados na construção do Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco e as expectativas em torno de sua contribuição para o desenvolvimento da Zona da Mata, o aeródromo encontra-se subaproveitado, o que permite questionar a validade e a relevância do projeto enquanto indutor do desenvolvimento regional. Na mesma esteira, segundo Menezes (2004), a efetividade do Aeroporto Regional se concretizará apenas quando este for capaz de permitir a exportação de produtos da pauta produtiva interna da região, o que ainda parece distante frente às atuais condições de acesso ao equipamento e aos números operacionais.

Tendo em vista este cenário, o objetivo do presente trabalho consiste em discutir as fragilidades do Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco, enquanto elemento capaz de contribuir para o desenvolvimento econômico da Zona da Mata Mineira, contextualizando suas operações em relação a outros aeródromos brasileiros de mesma categoria.

O artigo se organiza em cinco seções, incluída esta introdução. Na segunda seção, de caráter teórico, discute-se sucintamente a questão do desenvolvimento regional e a potencial contribuição dos aeroportos para a promoção do desenvolvimento econômico. A terceira seção, apresenta a caracterização metodológica do trabalho, os procedimentos adotados e a caracterização do objeto de investigação. A quarta seção, de cunho analítico, apresenta e discute os dados levantados, num esforço de problematizar a potencial contribuição do Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco para a promoção do desenvolvimento econômico da Zona da Mata Mineira. A quinta seção, consiste nas considerações finais, que sintetiza os achados da investigação e apresenta sugestões para novos trabalhos.

2. A questão do desenvolvimento regional

Embora seja relativamente comum o emprego dos termos crescimento econômico e desenvolvimento econômico como sinônimos, é importante reconhecer que, embora inter-relacionados, existem diferenças entre ambos que não devem ser negligenciadas. O primeiro está relacionado a uma perspectiva quantitativa e puramente econômica, ao passo que o segundo, envolve um processo mais amplo e complexo perpassado, por exemplo, por transformações estruturais de natureza social, científica e tecnológica, bem como à uma maior coordenação entre diferentes atores e segmentos sociais (Vieira & Santos, 2012; Vila, 2018).

Nesta perspectiva, Silva e Lima (2014, p. 135) enfatizam que

O crescimento econômico mesmo sendo necessário, não é suficiente para gerar o desenvolvimento. Não basta crescer economicamente, aumentando o Produto Interno Bruto (PIB) e a renda per capita da população, mas criar condições socioeconômicas melhores para a população como um todo.

A concepção ideológica do termo desenvolvimento econômico emerge em meados do século XX, associado ao crescimento econômico proporcionado pela industrialização no período. No entanto, ainda na década de 1960, trabalhos e pesquisas acadêmicas sobre o tema passam a incorporar indicadores sociais, refletindo a insurgência da preocupação com o bem-estar da população, enquanto elemento associado ao desenvolvimento.



Nos anos seguintes, novas perspectivas moldaram conceitualmente o desenvolvimento econômico como, por exemplo, a preocupação com a sustentabilidade ambiental – a partir da década de 1970 – e a proposição do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) pela Organização das Nações Unidas (ONU) na década de 1990, a qual passa a considerar que a renda da população, seu acesso a saúde e educação, seriam suficientes para mensurar o nível de desenvolvimento (Bellingieri, 2017).

Dos esforços teóricos para explicar a concentração territorial subnacional das atividades econômicas, surge o termo “Desenvolvimento Regional”, partindo do pressuposto de que as economias locais e regionais não constituem, necessariamente, reduções da escala nacional. As **Teorias Clássicas da Localização** postuladas ainda no século XIX, constituíram o primeiro arcabouço teórico com foco na concentração econômica territorial. Perpassadas por uma lógica predominantemente econômica, que consideravam o custo como fator determinante para a localização ótima dos empreendimentos, tais teorias desprezavam as externalidades associadas à aglomeração de atividades em dada região (Hirschman, 1961; Monastério & Cavalcante, 2011; Corrêa et al., 2019).

Posteriormente, em meados do século XX, surgem as **Teorias do Desenvolvimento Regional**, que passaram a admitir a existência de uma atividade ou fator com capacidade para irradiar dinamismo sobre outros setores econômicos, promovendo crescimento. Estas, constituíram um movimento teórico voltado à compreensão do crescimento regional, partindo do pressuposto de que as aglomerações intraurbanas causavam retornos crescentes de escala em uma determinada região, resultando em concentração do desenvolvimento econômico (Tschá, 2010; Monastério & Cavalcante, 2011; Bellingieri, 2017).

Dentre tais teorias, três ganharam destaque, tendo sido implementadas em diferentes partes do mundo, inclusive no Brasil. A Teoria do **Polos de Crescimento**, proposta por François Perroux, admite que o crescimento econômico se manifesta em “pontos” do território, induzido pelas “indústrias motrizes”, que em função de sua complexidade têm a capacidade de aumentar as vendas e compras de serviços das demais (as indústrias movidas). Assim, a indústria motriz polariza o crescimento de sua região nas formas: técnica (encadeamento entre a indústria motriz e as demais); econômica (geração de emprego e renda); psicológica (investimentos decorrentes do clima de otimismo); geográfica (impactos nos sistemas urbanos e desenvolvimento da cidade) (Perroux, 1955; Tschá, 2010).

Para a teoria da **Causação Circular Cumulativa**, o desenvolvimento pode ser atribuído a mecanismos que, uma vez iniciados, são mutuamente reforçados. Portanto, um surto de crescimento numa dada região “dinâmica”, despertaria seus recursos produtivos, e passaria a atrair recursos de outras regiões “pobres”. Os efeitos de retroação são as consequências negativas do processo para as regiões menos dinâmicas, enquanto os efeitos de difusão são as consequências positivas para as regiões mais dinâmicas. Somente a atuação do setor público voltada à redução das desigualdades entre a região dinâmica e a região pobre seria capaz de reverter a tendência de divergência (Myrdal, 1957; Monastério & Cavalcante, 2011).

Já a teoria dos **Encadeamentos para Trás e para Frente** considera a desigualdade um requisito do processo de desenvolvimento econômico, alcançado por meio de uma sequência de desequilíbrios, que seriam a forma das economias regionais periféricas potencializarem seus recursos escassos. Os efeitos para trás (*backward linkages*) seriam decorrentes do efeito a montante, de aumento da demanda por insumos (gerando desequilíbrio). Os efeitos para frente



(*forward linkages*) consistiriam na oferta de insumos, que tornaria viável o posicionamento dos setores à jusante. Nesta lógica, o desenvolvimento econômico poderia ser “transmitido” de uma região para outra por meio do planejamento e da ação do Estado, considerando a complementariedade entre áreas (Hirschman, 1958; Amaral Filho, 2001; Hirschman, 1958).

Portanto, segundo as principais teorias sumariamente apresentadas, o desenvolvimento regional é consequência da presença de elementos propulsores, que podem ser criados a partir de políticas regionais voltadas à canalização de recursos e implementação de infraestruturas, no sentido de criar condições favoráveis à formação de aglomerações de atividades e geração de externalidades positivas.

2.1. Aeroportos e desenvolvimento regional

Os aeroportos possuem papel relevante na promoção do desenvolvimento local, regional e nacional, em função dos efeitos propulsivos de expansão econômica gerados pela melhoria dos transportes. Além disso, a implantação de um aeroporto tende a apresentar impacto econômico direto decorrente do aumento de arrecadação proporcionado pelas operações aeroportuárias, bem como, da atração de serviços e empresas complementares (Fernandes et al., 2008; Tschá, 2010; Branco, 2013; Freitas, 2013).

No atual cenário da economia globalizada, os aeroportos emergem como importantes provedores de emprego, constituindo zonas de atividades empresariais e centros de logística e distribuição. Com efeito, tais equipamentos redesenham o espaço urbano das grandes cidades, intensificando a economia das áreas periféricas – onde geralmente os aeroportos se localizam, dadas suas grandes dimensões – assumindo o papel que outrora fora desempenhado pelas estações ferroviárias (Branco, 2013).

A convergência entre os potenciais impactos decorrentes da implantação de um aeroporto e o que é postulado pelas Teorias do Desenvolvimento Regional, é evidenciada, dentre outras, na perspectiva de Tschá (2010), segundo a qual

Na dinamização da infraestrutura regional, uma unidade aeroportuária poderá apresentar efeitos diretos ou indiretos sobre o emprego, sobre a renda, sobre os critérios de localização de empresas, sobre o capital, sobre o progresso técnico, bem como sobre outras variáveis econômicas, podendo afetar o grau de desenvolvimento regional ao estimular ou restringir disparidades regionais, atuando como elemento de decisão na análise de investimentos públicos e privados (Tschá, 2010, p. 35).

Em investigação sobre os efeitos econômicos da atividade aeroportuária, Ishutkina e Hansman (2009) sugerem que a implantação e operação de aeroportos fomenta a economia, na medida em que gera empregos diretos, acelera os fluxos de cargas e passageiros, culminando em geração de renda. Paralelamente, o crescimento econômico reforça a demanda por transporte aéreo, potencializando o setor.

Para Costa e Ribeiro (2017), na esteira das proposições de Hirschman (1958), se por um lado, a atividade aeroportuária se traduz em um relativamente baixo valor adicionado à economia, ela estimula outros setores, constituindo “efeitos para trás” (*backward linkages*) ao movimentar fornecedores e serviços. Ao mesmo tempo, ao movimentar os setores atendidos pelo modal aéreo e toda sua cadeia, gera “efeitos para frente” (*forward linkages*).



Segundo Prazeres e Ferreira (2012), no Brasil, os aeroportos regionais constituem instrumentos fomentadores da articulação e do desenvolvimento regional, inclusive em consonância com os preceitos constitucionais associados às políticas de distribuição de recursos financeiros para o desenvolvimento regional. Paradoxalmente, Pereira (2009) aponta a necessidade de investimentos em aeroportos do interior, como forma de impulsionar a demanda e o interesse pelas empresas aéreas, fatores esses que fomentam a maior integração territorial, bem como o desenvolvimento urbano regional. Em caráter complementar, a autora sinaliza que

Novas dinâmicas territoriais têm se projetado em diferentes escalas, como por exemplo, em cidades de porte médio, e isso tem fomentado novos arranjos de desenvolvimento produtivo para o setor de transporte aéreo, que projeta atualmente o setor regional como o principal segmento aeroviário do país (Pereira, 2009, p. 161).

Por outro lado, na perspectiva de Branco (2013), o Brasil subestima as potencialidades dos aeroportos regionais enquanto elementos indutores de desenvolvimento, em função da falta de visão de longo prazo por parte do Estado, evidenciada muitas vezes, pelo “distanciamento” entre tais infraestruturas e as regiões em que estão inseridas. À vista disto, Gomes e Bayer (2011) problematizam que, se por um lado o modal aéreo ainda é pouco representativo na matriz de transportes brasileira, por outro, ele movimenta mercadorias de maior valor agregado que exige um sistema logístico mais complexo, bem como um fluxo de passageiros que demanda serviços e infraestruturas complementares importantes.

Com efeito, em termos socioeconômicos, os aeroportos regionais têm efeito catalisador para o desenvolvimento industrial, bem como para as atividades comerciais e turísticas, contribuindo para a geração de empregos diretos e ampliação da renda local/regional (Prazeres & Ferreira, 2012; Brighenti, 2021). Na mesma esteira, para Vasconcelos (2007, p. 2) “os aeroportos podem e devem ser observados não mais como um simples ponto de conexão entre o modo aéreo e o modo rodoviário, mas sim como integrantes de uma ou mais cadeias produtivas, podendo ser catalisadores dos processos industriais”.

Por outro lado, Gomes e Bayer (2011) levantam ressalvas quanto às externalidades geradas pela implantação e operação de um aeroporto, as quais dependem de sua inserção no meio urbano-regional. Se o aeroporto “se servir” do município (ou da região), as externalidades são limitadas e restritas às articulações políticas e interesses específicos. Se o aeroporto “servir ao município” (e à região), o mesmo pode impulsionar o desenvolvimento por meio da atração, retenção e/ou expansão das atividades econômicas, desencadeando melhorias na renda e, potencialmente, nos indicadores sociais.

O Quadro 1, sintetiza as principais categorias de impacto regional de aeroportos, apontadas por Vasconcelos (2007) e Brighenti (2021).



Quadro 1. Categorias de impacto regional de aeroportos

Impacto direto	Impacto mais imediato decorrente da implantação e operação do aeroporto, estando relacionado às atividades aeroportuárias diretas como, atuação de companhias aéreas, <i>check-in</i> , despacho de bagagem, abastecimento de aeronaves, segurança, limpeza, dentre outros.
Impacto indireto e induzido	Bens e serviços necessários às atividades do aeroporto, obtidos nas regiões próximas como, fornecimento de peças, fabricantes de mercadorias comercializadas no aeroporto, serviços especializados em transporte aéreo, serviços de Tecnologia da Informação, dentre outros. Além disso, inclui o efeito gerado pelo consumo de trabalhadores ligados ao aeroporto.
Impacto catalítico	Efeitos econômicos, pelo lado da oferta e da demanda, sobre turismo, meio ambiente, emprego agregado, comércio em geral e investimentos em empresas que não necessariamente estão atreladas às atividades aeroportuárias.
Interações e causalidades	Efeitos decorrentes das interações mútuas, entre as atividades tipicamente aéreas e as demais atividades econômicas, as quais fornecem capital e demanda por viagens e transportes de cargas.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Vasconcelos (2007); Brighenti (2021).

Considerando o que foi apresentado no Quadro 1, Tschá (2010) problematiza que os aeroportos regionais podem ser capazes de atrair investidores, negócios e empresas, dinamizando a oferta local/regional de serviços e empregos. No entanto, para que isto ocorra, é fundamental

A intervenção do poder público e, principalmente, a elaboração, formulação de uma estratégia de desenvolvimento em que seja possível inserir o aeroporto como um dos fatores de evolução e de multiplicação econômica regional. Nesse sentido, torna-se importante avaliar de que forma um aeroporto pode ter influência sobre as regiões ao seu entorno e também sobre uma tendência cada vez mais forte nos mercados mundiais que são os aeroportos industriais, que têm seu foco voltado ao transporte de cargas, principalmente das empresas construídas ao seu redor para montagem, armazenagem e movimentação de mercadorias destinadas à exportação e à importação (Tschá, 2010, p. 35).

A mesma ideia aparece em Freitas (2013), segundo o qual os aeroportos constituem elementos relevantes nas escalas local e regional, em termos de promoção do desenvolvimento. Isto porque, tais estruturas têm a capacidade de desencadear mudanças socioeconômicas, ampliando a competitividade para cidadãos e empresas. “Os aeroportos desempenham uma ação fundamental na localização de atividades econômicas que, grosso modo, beneficiam a montante e a jusante as regiões. Numa economia dinâmica, o transporte aéreo é um instrumento fundamental de competitividade” (Freitas, 2013, p. 52).

Para Vasconcelos (2007), *pari passu* à modernização e evolução tecnológica, os aeroportos passaram por profundas modificações desde o surgimento dos primeiros campos de pousos da primeira metade do século XX. Atualmente, a concepção de tais equipamentos prioriza uma maior permanência dos usuários tanto em seu interior, quanto em seu entorno, por meio da oferta de serviços e atrativos diversos. Consequentemente, os aeroportos foram alçados à condição de importantes contribuidores para a arrecadação tributária dos governos locais e regionais, por meio dos impactos diretos.

Em consonância, Brighenti (2021) aponta que o desempenho econômico das diferentes regiões brasileiras pode ser potencializado a partir das contribuições do transporte aéreo regional, dada a existência de um expressivo mercado doméstico. Paralelamente, Esteves (2015) reforça a importância da infraestrutura aeroportuária para o desenvolvimento regional, razão pela qual o Estado aporta significativos recursos no planejamento e implantação de aeroportos. Nesta esteira, Gomes e Bayer (2011, p. 158) conjecturam que

O desenvolvimento de regiões e cidades a partir da implantação e do funcionamento de aeroportos parece condizer atualmente, de um lado, às exigências de uma cada vez maior conectividade espacial e fluidez para o impulso forte de atividades de negociação, distribuição, comercialização ou exportação e turísticas e, de outro lado, às dinâmicas de crescimento do mercado de terras e de valorização imobiliária nas imediações locais ou regionais do aeroporto.

Diante da fundamentação teórica sumariamente apresentada, constata-se que a questão do desenvolvimento regional é objeto de investigação de longa data, tendo culminado na proposição de teorias, cujos postulados ainda influenciam a formulação e a implementação de políticas e projetos governamentais. Neste sentido, a canalização de recursos financeiros para o desenvolvimento e a consolidação de infraestruturas aeroportuárias, emerge como estratégia do Estado, com vistas à promoção do desenvolvimento, que se daria em função de melhorias na estrutura de transportes e a consequente dinamização da economia local e regional decorrente de externalidades positivas.

A próxima seção apresenta a caracterização metodológica da investigação, a caracterização do caso analisado, bem como, os procedimentos adotados.

3. Estratégia metodológica

A presente seção se inicia com a caracterização metodológica da investigação, sintetizada no Quadro 2. Na sequência, são apresentados os procedimentos metodológicos e a caracterização do objeto de estudo.

Quadro 2. Caracterização metodológica da investigação

Natureza	Qualitativa , por empregar a análise de um fenômeno baseada em seu contexto real.	
Finalidade	Aplicada , dado o interesse nas consequências práticas do conhecimento e em questões locais.	
Nível	Exploratório , por buscar tornar mais explícito o fenômeno pesquisado.	
Método	Dedutivo , ao empregar leis gerais para compreender um fenômeno específico.	
Delineamento	Estudo de caso , por envolver um estudo empírico sobre um fenômeno dentro de seu contexto real, o qual foi subsidiado por:	
	Pesquisa bibliográfica , a partir de material acadêmico prévio, como teses, artigos científicos e livros.	Pesquisa documental , em leis e documentos técnicos, cujos dados que podem ser reinterpretados de acordo com os objetivos da investigação.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Creswell (2010); Gerhardt e Silveira (2009); Gil (2008); Marconi e Lakatos (2003).

3.1. Procedimentos metodológicos

A primeira etapa da investigação consistiu em **pesquisa bibliográfica**, realizada na base Google Acadêmico, com foco na ocorrência dos termos “aeroportos”, “desenvolvimento” e “regional” nos campos “título” e “resumo”. Adotou-se o operador booleano “AND”, uma vez que o mesmo fornece a intercessão entre as expressões pesquisadas, direcionando os resultados para trabalhos que abordam a contribuição dos aeroportos para o desenvolvimento regional. A leitura dos resumos dos trabalhos levantados, foi uma estratégia para selecionar aqueles que apresentavam relação direta com a temática, de modo a construir a fundamentação teórica. Ao longo da investigação, foram efetuadas novas buscas progressivas seguindo os mesmos critérios, visando ampliar o leque de discussão.

A **pesquisa documental**, considerou as bases e dados apresentados no Quadro 3.

Quadro 3. Dados e bases utilizados na investigação

Base	Dado
Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIRDRA) – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ¹	População e perfil econômico dos municípios e microrregiões, selecionados para análise.
Sistema Hórus – Secretaria Nacional de Aviação Civil (SNAC) ²	Classificação dos aeroportos
	Movimentação de passageiros nos aeroportos, entre 2011 e 2024
	Movimentação de cargas nos aeroportos, 2011 e 2024
Sites das prefeituras municipais da microrregião de Juiz de Fora	Legislação, planos diretores e documentos técnicos que tratam de questões ligadas ao desenvolvimento econômico e à implantação do Aeroporto Regional Pres. Itamar Franco

Fonte: Elaboração própria (2024).

Os produtos cartográficos, utilizados para ilustrar e caracterizar o objeto desta investigação, foram produzidos por meio do *software* QGIS, versão Prizren 3.34.13. Trata-se de uma ferramenta de geoprocessamento livre e de código aberto, largamente utilizada em trabalhos técnicos e acadêmicos.

3.2. Caracterização do objeto de investigação

O Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco é atualmente classificado como **Regional Primário “A”** (SNAC, 2024). Foi concebido para substituir o aeroporto de Juiz de Fora (Aeroporto Francisco Álvares de Assis) cuja ampliação para operação de aeronaves de médio e grande porte é inviabilizada pelas condições topográficas, climatológicas e da ocupação urbana consolidada em seu entorno (FJP, 2002). Contando com uma pista de pousos e decolagens de 2.535 metros de extensão – a segunda maior do estado – e um terminal com capacidade para 600 mil passageiros ao ano, além de autorização para processamento de cargas internacionais, o aeroporto regional foi concebido para ser um propulsor do desenvolvimento econômico da região, atendendo à demanda de transporte aéreo de passageiros e de cargas das principais cidades das mesorregiões da Zona da Mata e do Campo das Vertentes, como Juiz de Fora, Ubá, Barbacena e Muriaé (Menezes, 2004; FIEMG, 2015).

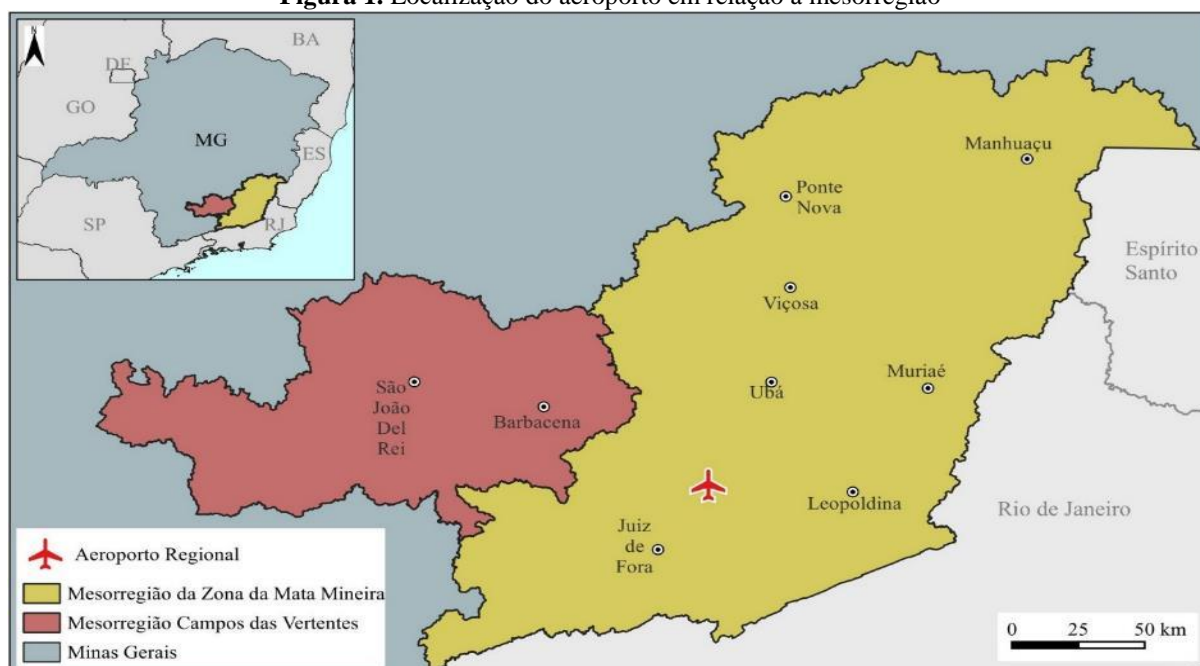
¹ Disponível em: < <https://sidra.ibge.gov.br/home/lspa/brasil> > Acesso em 15 dez. 2024.

² Disponível em: < <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Principal> > Acesso em 15 dez. 2024.



O aeródromo localiza-se no limite entre os municípios de Goianá e Rio Novo, na microrregião de Juiz de Fora, na mesorregião da Zona da Mata Mineira, distante cerca de 40 km do centro comercial de Juiz de Fora, a principal cidade da mesorregião. Sua construção consumiu cerca de R\$ 186 milhões³, e foi viabilizada pelo governo estadual, sendo iniciada em 2001 e concluída em 2005, com as operações comerciais ocorrendo a partir de agosto de 2011 (FJP, 2002; Menezes, 2004; FIEMG, 2015; Amaral, 2019). O mapa apresentado na Figura 1, ilustra a localização do aeródromo na escala mesorregional.

Figura 1. Localização do aeroporto em relação à mesorregião



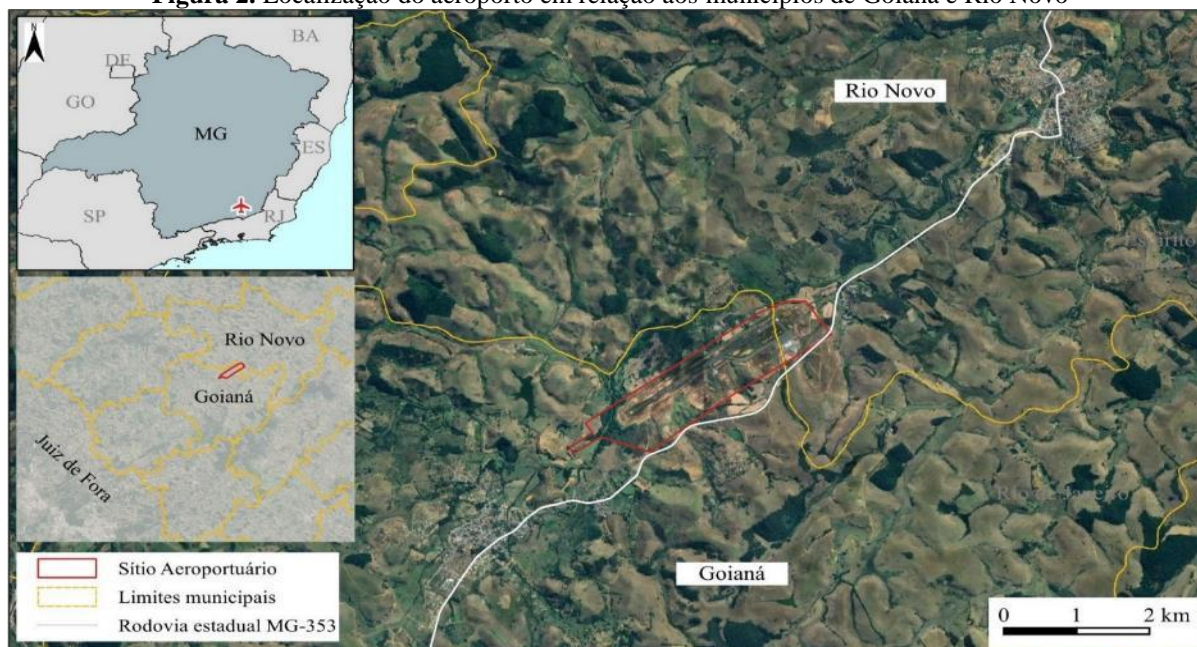
Fonte: Elaboração própria (2024).

Goianá, cujo território abriga a maior parte da pista do aeródromo, possuía 4.053 habitantes em 2022, enquanto Rio Novo, em cujo território se localiza o terminal de passageiros, possuía 8.518 habitantes (IBGE, 2023a). Ambos os municípios são classificados como “Centro local (5)”, pertencentes ao arranjo populacional de Juiz de Fora (IBGE, 2018). Tanto Goianá, quanto Rio Novo, se caracterizam pelo baixo dinamismo econômico – refletindo o cenário de estagnação vivenciado há décadas pela Zona da Mata Mineira – e pela dependência em relação à Juiz de Fora no tocante à oferta de serviços e comércio. No caso de Goianá, o setor de serviços representa 85% da atividade econômica, enquanto pequenos estabelecimentos industriais respondem por 7% e a agropecuária em pequenas propriedades por 8%. No caso de Rio Novo, o setor de serviços responde por 81% da economia, enquanto pequenas unidades industriais (ramos alimentício, de vestuário e de calçados) respondem por 10% da economia local. A produção agropecuária em pequenas propriedades responde por 9% da produção econômica municipal (IBGE, 2023b).

³ Valor corrigidos pelo IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) para novembro/2024.

A Figura 2, demonstra a localização do Aeroporto Regional em relação aos dois municípios que o sediam.

Figura 2. Localização do aeroporto em relação aos municípios de Goianá e Rio Novo



Fonte: Elaboração própria (2024).

Já a Figura 3, traz uma vista geral do Aeroporto, evidenciando as características do local de sua implantação, “uma extensa várzea rodeada por um anfiteatro de serras de grande importância paisagística” (Menezes, 2004, p. 9).

Figura 3. Vista geral do Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco



Nota: Disponível em: <https://www.jetphotos.com/photo/8298273>. Acesso: 03 abr. 2024.

Fonte: Rodrigues (2016).



Trata-se do primeiro aeroporto do Brasil implementado a partir de um Plano Diretor, elaborado pelo Terceiro Comando da Aeronáutica - Terceiro Comar (Amaral, 2019), sendo sua localização definida no limite entre os municípios de Goianá e Rio Novo, em função da topografia menos acidentada em relação ao município de Juiz de Fora que, por sua vez, se caracteriza pelo relevo “bastante dissecado, com colinas côncavo-convexas e vales, com altitudes compreendidas entre 700 e 900 metros, característico do Vale do Paraíba do Sul e dos contrafortes da Serra da Mantiqueira” (PJF, 2021).

Na próxima seção, são apresentados e analisados dados referentes à operação do aeroporto. Posteriormente, são discutidas as fragilidades deste importante equipamento enquanto elemento indutor do desenvolvimento regional.

4. Análise e discussão

Esta seção contextualiza a operação do Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco, analisando-a comparativamente a outros quatro aeródromos de mesma categoria. Além disso, discute-se as principais fragilidades à consolidação do aeródromo enquanto elemento indutor do desenvolvimento regional. Neste sentido, os aeroportos regionais selecionados para análise comparativa são identificados na Figura 4

Figura 4. Localização dos cinco aeroportos regionais selecionados



Fonte: Elaboração própria (2024).

Em caráter complementar, a Tabela 1 apresenta dados populacionais e econômicos das microrregiões em que estão localizados os aeroportos apresentados na Figura 4. Como pode ser observado, a microrregião de Juiz de Fora – onde se situa o Aeroporto Presidente Itamar Franco – apresenta a segunda maior população (752.889 habitantes) e o segundo maior PIB (R\$ 21,1 bilhões), em relação ao demais casos selecionados para análise. É importante reiterar que os aeroportos selecionados são classificados como Regional Primário “A” (SNAC, 2024).

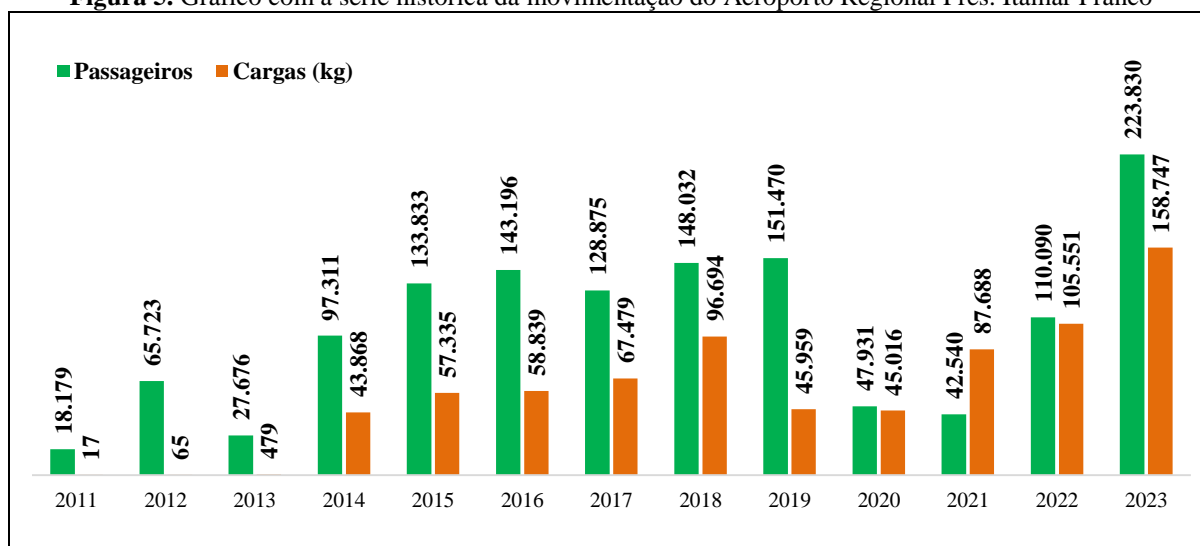
Tabela 1. Dados das regiões onde se localizam os aeroportos selecionados para análise comparativa

Nº	Localização		Microrregião	Principal cidade atendida	População microrregional (2022)	PIB microrregional (2020)
	Estado	Cidade				
1	MG	Goianá	Juiz de Fora	Juiz de Fora	752.889	R\$ 21,1 bilhões
2	MG	Montes Claros	Montes Claros	Montes Claros	648.188	R\$ 12,5 bilhões
3	SC	Joinville	Joinville	Joinville	1.060.023	R\$ 63,3 bilhões
4	PE	Petrolina	Petrolina	Petrolina	540.141	R\$ 9,1 bilhões
5	PA	Santarém	Santarém	Santarém	571.292	R\$ 8,1 bilhões

Fonte: Elaboração própria (2024).

Conforme já mencionado, o Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco teve suas operações iniciadas em agosto de 2011. Em dezembro de 2017, o equipamento foi concedido pelo governo do Estado de Minas Gerais à iniciativa privada, por meio de uma Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada. Neste caso, adicionalmente às tarifas cobradas pela operadora, há contraprestações do poder público ao parceiro privado, conforme disciplinado pela Lei nº11.079/2004 (Costa & Ribeiro, 2017). A Figura 5 apresenta os dados de movimentação do Aeroporto Itamar Franco desde o início de suas operações até dezembro de 2023.

Figura 5. Gráfico com a série histórica da movimentação do Aeroporto Regional Pres. Itamar Franco



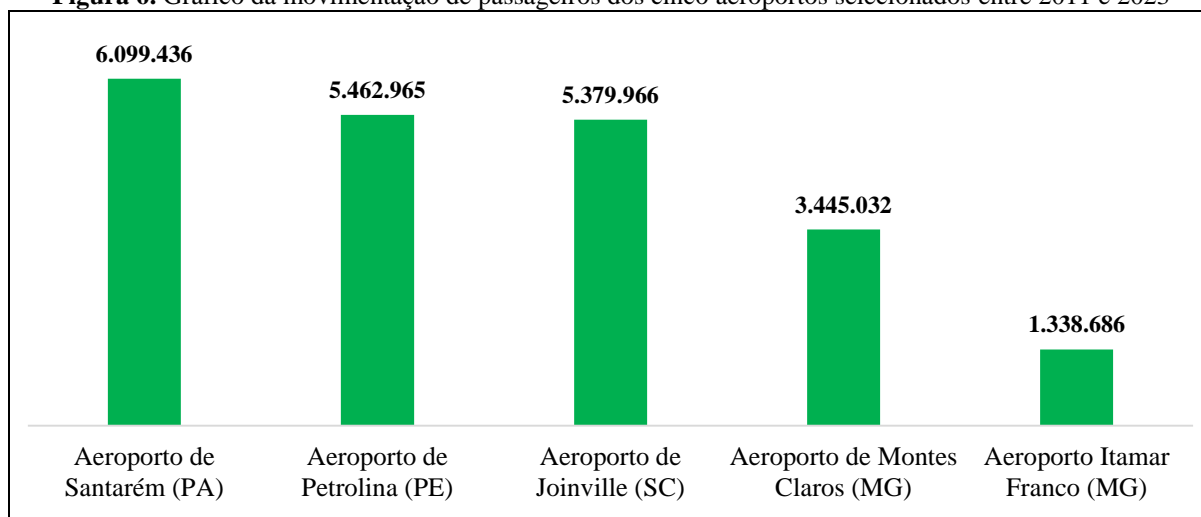
Fonte: Elaboração própria, a partir de SNAC (2024).



Em relação aos dados apresentados, é importante ressaltar que os anos de 2011, 2012, 2013 e 2014 não possuem dados de movimentação para todos os meses. No caso de 2011, isto ocorreu por se tratar do ano de início das operações no aeródromo, o que se deu em agosto. Nos anos de 2012, 2013 e 2014, não há dados para todos os meses, tendo em vista que as operações no Aeroporto Regional não foram contínuas. Em diferentes ocasiões as atividades no aeródromo foram suspensas em decorrências da transferência de voos para o Aeroporto Francisco Álvares de Assis, em Juiz de Fora⁴. Além disso, nos anos de 2020 e 2021 as operações no Aeroporto Regional também foram suspensas em alguns meses, em função da redução de demanda por conta das restrições de circulação impostas pela pandemia de Covid-19.

Feitas estas ressalvas, constata-se que no período compreendido entre agosto de 2011 e dezembro de 2023 foram movimentados no Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco 1.338.686 passageiros e 767,7 toneladas de cargas (SNAC, 2024). Observa-se também, que o ano de 2023 representou o recorde de movimentação do aeródromo desde o início de suas operações, superando os números pré-pandemia. A despeito disso, quando comparados a outros aeroportos de mesma categoria, os dados de movimentação do Aeroporto Itamar Franco mostram-se significativamente inferiores. A Figura 6, consiste num gráfico que apresenta o número de passageiros que utilizaram os aeroportos regionais selecionados para análise, entre 2011 e 2023.

Figura 6. Gráfico da movimentação de passageiros dos cinco aeroportos selecionados entre 2011 e 2023



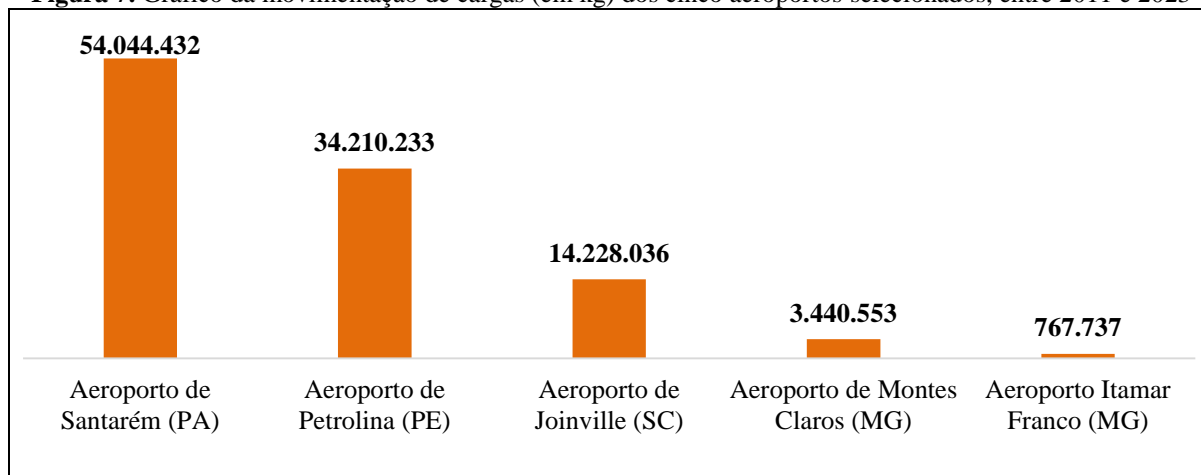
Fonte: Elaboração própria, a partir de SNAC (2024).

Constata-se a partir do gráfico da Figura 6, que o Aeroporto Itamar Franco foi o que transportou o menor número de passageiros dentre os aeródromos selecionados, tendo sido superado por aeroportos localizados em microrregiões menos populosas, como é o caso de Montes Claros (MG), Santarém (PA) e Petrolina (PE). Em caráter complementar, a Figura 7

⁴ Até meados de 2014, o Aeroporto Francisco Álvares de Assis, em Juiz de Fora, operou voos regulares com aeronaves de pequeno porte, competindo com o Aeroporto Regional Pres. Itamar Franco. Inclusive, houve períodos em que os aeroportos operaram simultaneamente. Em 2014, as operações no Aeroporto Francisco Á. de Assis foram definitivamente suspensas e os voos concentrados no Aeroporto Regional.

ilustra o volume de cargas movimentadas nos aeroportos selecionados, também entre 2011 e 2023.

Figura 7. Gráfico da movimentação de cargas (em kg) dos cinco aeroportos selecionados, entre 2011 e 2023



Fonte: Elaboração própria, a partir de SNAC (2024).

Novamente, os dados do Aeroporto Itamar Franco são expressivamente inferiores aos demais. Dentre os casos comparados, aeroportos regionais localizados em microrregiões com população e PIB inferiores, apresentaram movimento de cargas significativamente mais expressivo, que o Aeroporto da microrregião de Juiz de Fora, entre 2011 e 2023. Com efeito, surgem questionamentos quanto à capacidade do aeródromo em constituir-se num elemento indutor do desenvolvimento regional, tendo em vista que sua implantação emergiu como parte de uma estratégia do governo estadual para alavancar a economia não apenas de Juiz de Fora, mas de toda a Zona da Mata Mineira (Costa & Ribeiro, 2017; Marinho & Ferreira, 2018).

Frente a este cenário, é razoável considerar que a realidade vivenciada pelo Aeroporto Itamar Franco apresenta similaridade com aquela vivenciada pelo Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado em Confins, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG) no início dos anos 2000. Durante décadas, o Aeroporto de Confins operou aquém do projetado (com ociosidade superior a 90%), com irregularidade na oferta de voos e, conseqüentemente, nos números de passageiros e de cargas transportados. Dentre as principais causas para tal cenário, destacavam-se a dificuldade de acesso ao aeroporto – distante 45km do centro de Belo Horizonte – que se dava por meio de uma rodovia reconhecidamente perigosa, além da relativa proximidade com os aeroportos do Rio e São Paulo, que reduziam o custo-benefício do Aeroporto de Confins, principalmente para o transporte internacional e de cargas (Vasconcelos, 2007).

Aqui, é importante destacar que segundo Menezes (2004), a despeito de a localização do Aeroporto Itamar Franco ter sido definida com base em critérios técnicos e num plano diretor concebido pelo 3º COMAR, a principal crítica ao aeródromo desde o anúncio de sua construção, recai sobre a distância em relação à principal cidade atendida (Juiz de Fora) e as péssimas condições de acesso ao equipamento, que até a atualidade – 2024 – permanecem sem perspectiva de melhorias estruturais. Em relação a este aspecto, Tschá (2010) aponta que as

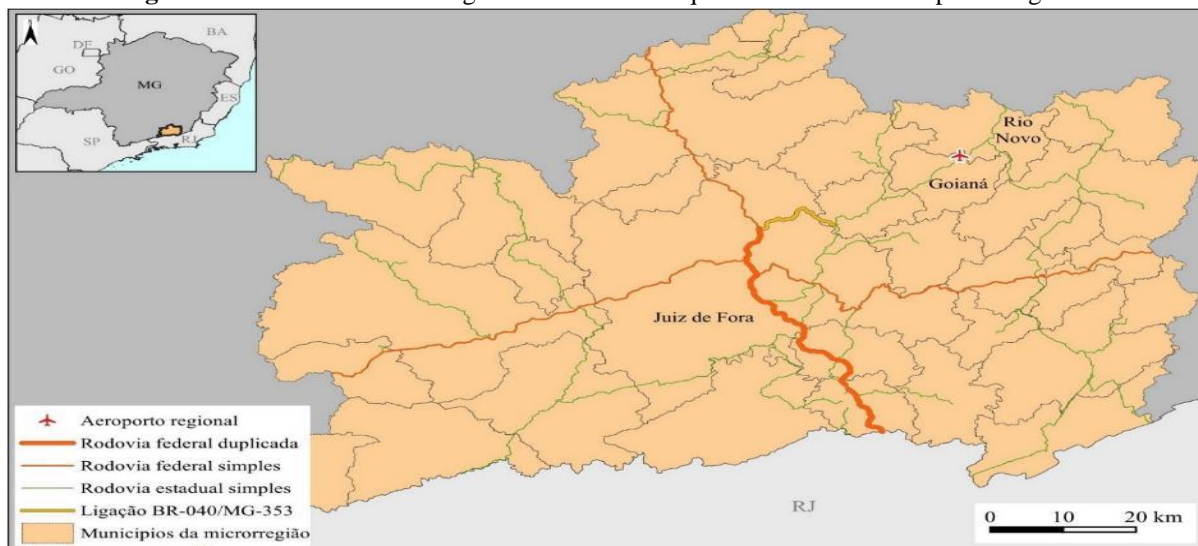


empresas e os residentes nas proximidades de um aeroporto são seus potenciais usuários e, portanto, quanto melhor for a acessibilidade ao aeródromo, maior a possibilidade de opção pelo modal aéreo. Em consonância, Prazeres e Ferreira (2012) sinalizam que a concretização das externalidades geradas por um aeroporto depende do maior alcance regional possível, mediante condições adequadas de acessibilidade.

Quanto a isso, Costa e Ribeiro (2017) problematizam que o Aeroporto Itamar Franco apresenta localização estratégica, já que a principal cidade por ele atendida – Juiz de Fora – constitui um importante entroncamento rodoferroviário da região sudeste, com potencial para tornar o aeródromo um centro logístico intermodal, beneficiando-se da presença de um porto seco autorizado a realizar despachos aduaneiros para importação e exportação. Inclusive, o aeródromo tem potencial para constituir-se numa alternativa para o transporte aéreo de cargas e passageiros aos aeroportos de Belo Horizonte (Confins) e Rio de Janeiro (Galeão e Santos Dumont), principalmente considerando sua inserção numa mesorregião com aproximadamente 3 milhões de habitantes, estrategicamente inserida entre os principais centros econômicos do país, além de contar com importantes destinos turísticos como as cidades históricas de Tiradentes e São João Del Rei, o Parque Estadual de Ibitipoca (um dos mais visitados do país) e importantes instituições de ensino públicas e privadas.

No entanto, o equipamento foi implantado sem a criação de uma estrutura de acesso rodoviário adequada, tanto a partir de Juiz de Fora, quanto a partir de outros centros urbanos importantes da Zona da Mata Mineira (Menezes, 2004; Amaral, 2019). Com efeito, as dificuldades de acesso ao aeródromo comprometem o potencial de atração de passageiros e cargas, ao que se soma a reduzida oferta de voos em relação a aeroportos maiores (como Confins e Galeão), o que repercute sobre os valores das tarifas, que tendem a ser menores quanto maior a oferta de voos. A Figura 8, apresenta a malha rodoviária na microrregião de Juiz de Fora que dá acesso ao Aeroporto Itamar Franco.

Figura 8. Rodovias da microrregião de Juiz de Fora que dão acesso ao Aeroporto Regional



Fonte: Elaboração própria (2024).



Como é possível visualizar na figura 8, entre as rodovias que dão acesso ao Aeroporto Regional Itamar Franco, predominam as rodovias estaduais de pista simples, as quais fazem a interligação entre as rodovias federais e os diversos municípios da microrregião. A rodovia estadual MG-353 atende diretamente ao aeródromo, partindo do centro urbano de Juiz de Fora, em direção aos municípios de Coronel Pacheco, Goianá (onde intercepta o aeroporto) e Rio Novo. Desde a implantação do aeródromo, a única intervenção significativa voltada à melhoria das condições de acesso ao equipamento consistiu na construção da rodovia AMG-3085 (indicada em amarelo no mapa da Figura 8). Com 13 km de extensão, tal rodovia, interliga a BR-040 a MG-353, contornando a malha urbana de Juiz de Fora entre o Distrito Industrial e o município de Coronel Pacheco. No entanto, em termos práticos, a via assumiu mais a função de um contorno rodoviário reduzindo a circulação de veículos provenientes do interior da Zona da Mata por Juiz de Fora. A maior parte do trajeto até o Aeroporto Regional continua se dando por meio de rodovias precárias, com destaque para a MG-353, cujas condições são ilustradas na Figura 9.

Figura 9. Trechos da MG-353 entre Juiz de Fora e o Aeroporto Regional



Fonte: Elaboração própria, com imagens do *Google Street View* de maio de 2022.

Como demonstrado na figura 9, a rodovia MG-353 caracteriza-se pelo traçado antigo, pista estreita, sem acostamentos e bastante sinuosa em função do relevo acidentado da região. Destaca-se ainda, o processo de ocupação urbana das margens da MG-353 entre Juiz de Fora e Goianá, resultando na implantação de inúmeros redutores de velocidade (lombadas) congestionando o fluxo de veículos. Portanto, assim como no caso das demais rodovias da microrregião, tais características são incompatíveis com o volume de tráfego atual (FIEMG, 2015), tornando precário, demorado e perigoso o acesso ao aeroporto regional.

Em relação ao cenário evidenciado, Prazeres e Ferreira (2012) alertam para necessidade de que o Estado promova ações coordenadas que sejam capazes de contribuir para um maior alcance e efetividade dos recursos aplicados na implantação de aeroportos regionais.

É preciso que haja preocupação com o avanço contínuo do dinamismo econômico e com a geração de novas oportunidades para o aumento do emprego e da renda em toda a região de atendimento do aeroporto. E para que isso se concretize é imprescindível que todos os municípios da região usufruam de razoável

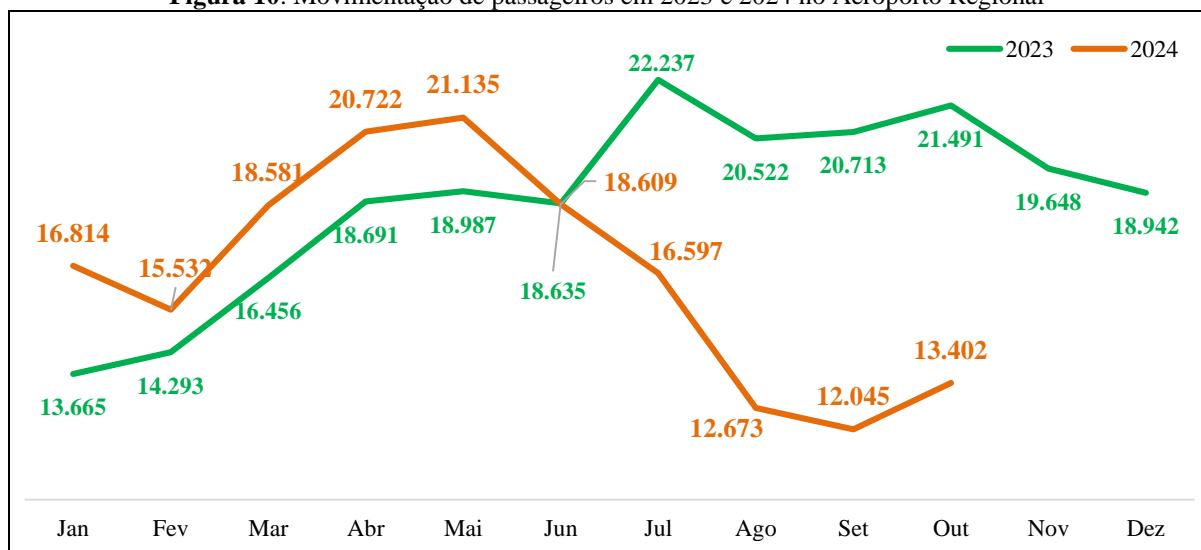


acessibilidade ao aeroporto. A *catchment area*⁵ do aeroporto é determinada, em grande parte, pelas boas condições de acessibilidade, o que permite o rápido e eficiente acesso à infraestrutura (Prazeres & Ferreira, 2012, p. 7).

Tais características podem ser verificadas, por exemplo, no caso concreto do Aeroporto de Viracopos (em Campinas - SP), caracterizado pela sinergia entre investimentos públicos e privados relacionados ao aeródromo: investimentos do governo estadual em rodovias, investimentos municipais na implantação de distritos industriais e parques tecnológicos, além de investimentos privados nos segmentos de transporte aéreo, de telecomunicações e automobilístico (Cappa, Sperancini, & Cunha, 2017).

No caso do Aeroporto Itamar Franco, evidencia-se um cenário paradoxal: por um lado, foram canalizados expressivos recursos para a implantação do aeroporto regional buscando dinamizar a economia e induzir o desenvolvimento regional; por outro lado, tais investimentos não foram acompanhados por estratégias e ações de mesmo vulto visando interligar o aeródromo aos municípios da região, o que limita sua inserção regional e, conseqüentemente, seus impactos positivos para o entorno. Prova disso, é que após o recorde de movimentação verificado em 2023, o Aeroporto Regional caminha para uma redução de passageiros transportados em 2024, conforme ilustra o gráfico da Figura 10.

Figura 10. Movimentação de passageiros em 2023 e 2024 no Aeroporto Regional⁶



Fonte: Elaboração própria, a partir de SNAC (2024).

Como é possível perceber a partir da Figura 10, a movimentação de passageiros em 2024 iniciou uma trajetória de queda a partir de maio/2024, embora tenha apresentado ligeiro crescimento em outubro (último mês com dados disponíveis na ocasião da pesquisa). De todo

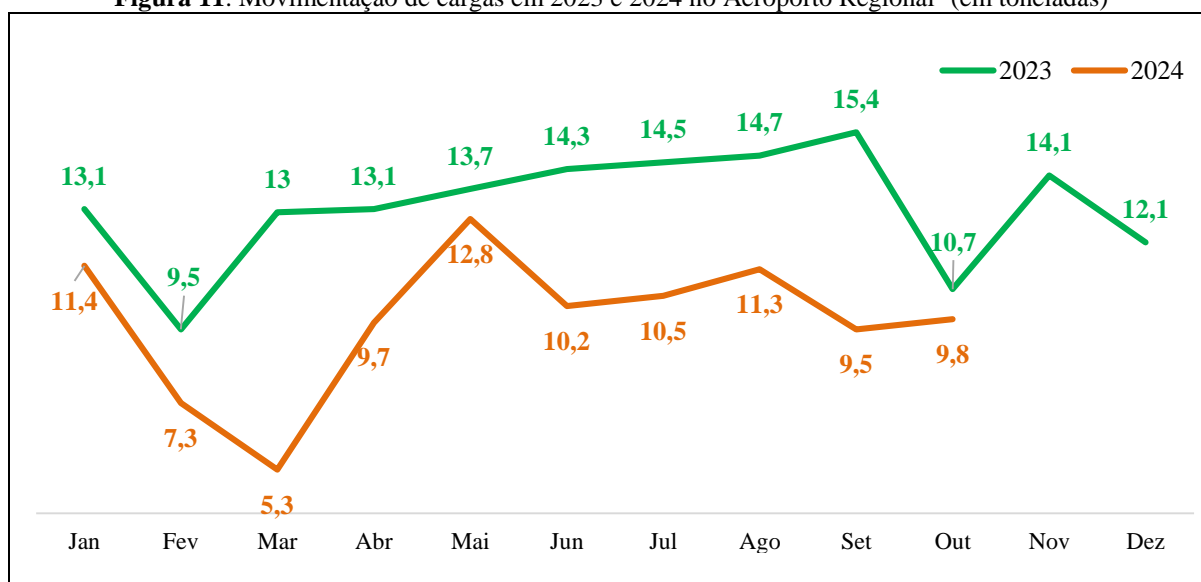
⁵ *Catchment area* (área de captação, em tradução livre) de um aeroporto pode ser entendida também como a sua área de influência, constituída por um mercado preferencial (Prazeres; Ferreira, 2012).

⁶ Os dados de movimentação de passageiros para os meses de novembro e dezembro de 2024 não estavam disponíveis na ocasião da pesquisa.



modo, considerando-se o período janeiro/outubro, a movimentação de passageiros em 2024 é cerca de 11% menor que no mesmo período de 2023. Importante observar que nos meses de agosto, setembro e outubro de 2024, os números foram cerca de 40% menores que nos mesmos meses de 2023, evidenciando uma tendência de queda acentuada. O mesmo ocorre em relação à movimentação de cargas, conforme ilustra o gráfico da Figura 11.

Figura 11. Movimentação de cargas em 2023 e 2024 no Aeroporto Regional⁷ (em toneladas)



Fonte: Elaboração própria, a partir de SNAC (2024).

Em todos os meses de 2024 com dados disponíveis (até outubro) a movimentação de cargas no Aeroporto Regional foi inferior ao ano de 2023. Além disso, o total transportado entre janeiro e outubro de 2024 é cerca de 26% inferior ao volume movimentado no mesmo período de 2023, evidenciando uma queda ainda mais expressiva que a verificada na movimentação de passageiros. Evidencia-se, portanto, a semelhança entre o caso do Aeroporto Itamar Franco e o Aeroporto de Confins, na região metropolitana de Belo Horizonte, na fase inicial de suas operações. Em ambos os casos a distância entre a principal cidade atendida e o aeródromo, associado à precariedade de acesso e a relativa proximidade de outros aeroportos consolidados, se traduz em ociosidade, inconsistência das operações e, conseqüentemente, em baixa efetividade do investimento realizado.

Neste contexto, sem deixar de reconhecer a relevância e a pertinência de um investimento do porte do Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco para a região e até mesmo para o estado, é coerente admitir que as externalidades positivas geradas pelo aeródromo nas escalas micro e mesorregionais, ainda são incipientes e demandam ações concretas e coordenadas por parte do poder público e da concessionária que administra e opera o equipamento desde 2017, visando torna-lo competitivo, assim como ocorreu no exemplo do Aeroporto de Confins. Além disso, é fundamental que ocorra maior sinergia entre

⁷ Os dados de movimentação de cargas para os meses de novembro e dezembro de 2024 não estavam disponíveis na ocasião da pesquisa.



investimentos públicos e privados, ampliando a inserção regional deste importante equipamento público, o que no cenário atual é praticamente inexistente.

Paralelamente, é razoável considerar a necessidade de uma atuação mais incisiva da concessionária que administra o aeródromo e do poder público estadual, no sentido de estimular atividades complementares no local, com foco não apenas na arrecadação proveniente de transporte aéreo mas, também, em ganhos de visibilidade e diversificação de atividades como, por exemplo, oferta de cursos e treinamentos na área de transporte aéreo, oferta de atividades desportivas (como paraquedismo), dentre outros. Na mesma esteira, fatores positivos do Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco (proximidade de grandes centros e aeroportos, infraestrutura do aeródromo e disponibilidade de áreas no entorno, por exemplo) poderiam ser trabalhados e reforçados visando atrair novas atividades ligadas ao setor aéreo como, a implantação de centros de manutenção de aeronaves, *hubs* de distribuição de cargas aéreas ou centros de treinamento de profissionais ligados ao segmento.

5. Considerações finais

Buscou-se nesta investigação, discutir as fragilidades do Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco, enquanto elemento capaz de contribuir para o desenvolvimento econômico da Zona da Mata Mineira. Para isso, buscou-se contextualizar suas operações em relação a outros aeródromos de mesma categoria, desde o início das atividades. Constatou-se que, ao longo de mais de uma década de funcionamento, a movimentação de passageiros e cargas no Aeroporto Itamar Franco foi significativamente inferior aos demais aeroportos de mesma categoria.

É importante enfatizar que o presente estudo não é exaustivo e, tão pouco, tem a pretensão de esgotar as discussões em torno da implantação e consolidação do Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco. No entanto, resta demonstrado que tal equipamento padece de subutilização e distanciamento da região em que se insere, em consonância com o que pontua Branco (2013), carecendo, portanto, de investimentos e ações para maior inserção regional, principalmente aquelas relacionadas à melhoria do acesso aos municípios de sua *catchment area*. Conforme problematizado, assim como ocorreu com o Aeroporto Internacional Tancredo Neves na região metropolitana de Belo Horizonte, o Aeroporto Itamar Franco sofre concorrência direta com outros aeroportos já consolidados e com ampla oferta de voos a custos competitivos.

Evidencia-se, portanto, um cenário paradoxal: por um lado, o Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco pode se beneficiar de sua proximidade dos principais centros urbanos do país para se consolidar como um centro logístico estrategicamente localizado. Ao mesmo tempo, a proximidade de importantes cidades da região sudeste o coloca na *catchment area* dos aeroportos mais movimentados do país, tornando necessário que o aeródromo busque alternativas para se tornar competitivo frente a equipamentos com forte inserção nacional e internacional, com tarifas competitivas em função da ampla oferta de voos e companhias aéreas.

Neste sentido, melhorar o acesso rodoviário do Aeroporto Itamar Franco emerge como uma necessidade imperiosa para que este equipamento se torne atrativo, por exemplo, em relação ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, no Rio de Janeiro, do qual dista apenas cerca de 200 km por terra. Frente às atuais condições, para muitas localidades da Zona da Mata Mineira, inclusive Juiz de Fora, o tempo dispendido no deslocamento até o Aeroporto Regional



é muito próximo do tempo necessário para chegar aos aeroportos do Rio de Janeiro ou de Belo Horizonte, que dispõem de ampla oferta de voos com preços competitivos.

Por fim, destaca-se que o atual modelo de concessão do aeródromo sob o regime de Parceria Público-Privada, em vigor desde 2017, emerge como campo potencial para novos trabalhos ao permitir, por exemplo, a análise dos retornos às economias municipais e microrregionais frente aos recursos repassados pelo governo estadual por meio de contraprestações pecuniárias. Além disso, a análise do desempenho operacional do aeroporto nos períodos “pré” e “pós” concessão pode contribuir para uma melhor compreensão dos fatores de (in)sucesso do modelo de gestão no caso concreto.

Referências

- Amaral, S. F. (2019). *O quadro urbano-regional de Juiz de Fora - MG: processos, dinâmicas e as novas relações com sua região de influência*. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, Brasil.
- Amaral Filho, J. (2001). A endogeneização no desenvolvimento econômico regional e local. *Planejamento e Políticas Públicas*. Brasília: IPEA, 261-286.
- Bastos, S. Q. A. (2006). Políticas públicas e desenvolvimento local: estudo da industrialização de Juiz de Fora (MG) pós anos 70. *Redes*, 11(1), 37-56.
- Bellingieri, J. C. (2017). Teorias do desenvolvimento regional e local: uma revisão bibliográfica. *Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE*, 2(37), 6-34.
- Branco, L. F. (2013). *Aeroportos e desenvolvimento urbano e regional: modelos internacionais e exemplos locais na macrometrópole paulista*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, SP, Brasil.
- Brighenti, G. M. (2021). *Aeroportos e desenvolvimento regional: uma análise para as microrregiões brasileiras de 2004 a 2017*. Dissertação (Mestrado em Economia). Universidade Federal de São Paulo, São Paulo/SP.
- Cappa, J., Sperancini, J. H. B. S., & Cunha, A. F. (2017). Análise do Aeroporto Internacional de Viracopos como indutor do desenvolvimento regional. *Geosul*, 32(64), 31-64.
- Corrêa, J. C. S., Silveira, R. L. L., & Kist, R. B. B. (2019). Sobre o conceito de desenvolvimento regional: nota para debate. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 15(7), 3-15.
- Costa, V. A. M., & Ribeiro, D. C. (2017). *Análise de value for money da política de parceria público-privada como alternativa para a gestão de aeroportos regionais no Brasil: estudo de caso do Aeroporto Regional da Zona da Mata*. Monografia Prêmio Aviação Conhecimento e Inovação. Escola de Administração Fazendária, Brasília/DF.
- Creswell, J. W. (2010). *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto*. Porto Alegre: Artmed.



Fernandes, J. F., Gil, F. S., & Dentinho, T. P. (2008). Impacto dos aeroportos no desenvolvimento regional do Arquipélago dos Açores. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, 19, 67-88.

FIEMG. Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais. (2015). *Perspectivas para o desenvolvimento da Zona da Mata Mineira*. Belo Horizonte: FIEMG.

FJP. Fundação João Pinheiro (2002). *Plano Diretor de uso e ocupação do solo para o município de Rio Novo*. Belo Horizonte: FJP.

Freitas, J. G. (2013). O aeroporto da região centro: um cenário possível? *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, 34, 51-63.

Gerhardt, T. E., & Silveira, D. T. (orgs.). (2009). *Métodos de Pesquisa*. Porto Alegre: Editora da UFRGS.

Gil, A. C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Atlas.

Gomes, C., & Bayer, M. S. (2011). Interações entre aeroporto, cidade e região: desafios para uma ação a respeito do caso de São José dos Campos. *Pós*, 18(29), 154-173.

Hirschman, A. O. (1961). *Estratégia do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura.

Ishutkina, M. A., & Hansman, R. J. (2009). *Analysis of the interaction between air transportation and economic activity: a worldwide perspective*. Cambridge: MIT/ICAT.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2018). *Região de Influência das Cidades - REGIC 2018*. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/apps/regic/#/home>. Acesso em: 03 abr. 2024.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2023a). *Tabela 4714: População residente, área territorial e densidade demográfica*. Rio de Janeiro: IBGE.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2023b). *Tabela 5938: Produto interno bruto a preços correntes, impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos a preços correntes e valor adicionado bruto a preços correntes total e por atividade econômica, e respectivas participações - Referência 2010*. Rio de Janeiro: IBGE.

Marcorni, M. A., & Lakatos, E. M. (2003). *Fundamentos de metodologia científica*. São Paulo: Altas.

Marinho, R. C., & Ferreira, A. (2018). Políticas públicas de desenvolvimento regional em Minas Gerais. *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*, 6(2), 125-146.

Menezes, M. L. P. (2004). Aeroporto regional e business park: logística e negócios na geografia urbano regional de Juiz de Fora, Brasil. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 8(23), s.p.

Monasterio, L., & Cavalcante, L. R. (2011). Fundamentos do pensamento econômico regional. In: Cruz, B. O., Furtado, B. A., Monasterio, L., & Rodrigues Júnior, W. (org.). *Economia regional e urbana: teorias e métodos com ênfase no Brasil*. Brasília: IPEA, 43-77.



Myrdal, G. (1960). *Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas*. Belo Horizonte: Biblioteca Universitária UFMG.

Pereira, A. P. C. (2009). Configuração territorial do transporte aéreo paulista: novas territorialidades e desenvolvimento regional. *Boletim Goiano de Geografia*, 29(2), 157-170.

Perroux, F. (1977). O conceito de polo de desenvolvimento. In: Schartzman, J. (org.). *Economia regional: textos escolhidos*. Belo Horizonte: Cedeplar, 145-156.

PJF. Prefeitura de Juiz de Fora (2021). *A cidade*. Juiz de Fora: PJF. Disponível em: <https://pjf.mg.gov.br/cidade/caracteristicasgerais.php>. Acesso em: 03 abr. 2024.

Prazeres, D. L., & Ferreira, J. E. T. (2012). Aeroportos regionais: critérios mínimos para se identificar infraestruturas prioritárias a receber investimentos de fundos federais e estaduais. In: *Sitraer - Air Transportation Symposium*, Brasília: ANAC.

Prefeitura Municipal de Goiania (2001). *Lei nº 199/2001. Autoriza assinatura de convênio com o Município de Rio Novo, para fins de Participação tributária, relativamente ao ISSQN – Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza, gerado na área do Aeroporto Regional da Zona da Mata*.

Silva, A. C., & Lima, J. F. (2014). O conceito de ruptura estrutural no desenvolvimento econômico regional. *Pensamento Plural*, 15, 133-149.

Silva, N. R., & Costa, C. L. O. (2022). Acompanhamento e gestão do Valor Adicionado Fiscal em Minas Gerais: algumas considerações sobre a sua eficiência. *Revista Cadernos de Finanças Públicas*, 01, 1-21.

SNAC. Secretaria Nacional de Aviação Civil (2024). *Hórus Gerencial – Módulo de Informações Gerenciais*. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Movimentacao/Desempenho>. Acesso em: 15 dez. 2024.

Tschá, O. C. P. (2010). *Análise da influência do modal aéreo no desenvolvimento regional do oeste paranaense*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio). Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo/PR.

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

Vieira, E. T., & Santos, M. J. (2012). Desenvolvimento econômico regional: uma revisão histórica e teórica. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 8(2), 344-369.

Vila, L. E. (2018). Abordagens micro e macro para o papel das universidades no desenvolvimento regional. In: Serra, M., Rolim, C., & Bastos, A. P. (orgs.). *Universidades e desenvolvimento regional: as bases para a inovação competitiva*. Rio de Janeiro: Ideia D, 83-122.