

TURISMO NA PARAÍBA

SUA PRIMEIRA ROTA AÉREA INTERNACIONAL REGULAR

ELBIO T. PAKMAN
JYN L. M. ARAÚJO



EDITORA DO
CCTA

CCTA Open Access

**TURISMO NA PARAÍBA:
SUA PRIMEIRA ROTA AÉREA INTERNACIONAL
REGULAR**



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE COMUNICAÇÃO, TURISMO E ARTES

REITORA
MARGARETH DE FÁTIMA FORMIGA DINIZ
VICE-REITORA
BERNARDINA MARIA JUVENAL FREIRE DE OLIVEIRA



DIRETOR DO CCTA
JOSÉ DAVID CAMPOS FERNANDES
VICE-DIRETOR
ULISSES CARVALHO SILVA



EDITORA DO
CCTA

CONSELHO EDITORIAL

CARLOS JOSÉ CARTAXO
ELBIO TROCCOLI PAKMAN
JOSÉ DAVID CAMPOS FERNANDES
JOSÉ FRANCISCO DE MELO NETO
MARCÍLIO FAGNER ONOFRE

EDITOR
JOSÉ DAVID CAMPOS FERNANDES

SECRETÁRIO DO CONSELHO EDITORIAL
PAULO VIEIRA

LABORATÓRIO DE JORNALISMO E EDITORAÇÃO
COORDENADOR
PEDRO NUNES FILHO

ELBIO T. PAKMAN
JYN L. M. ARAÚJO

TURISMO NA PARAÍBA

SUA PRIMEIRA ROTA AÉREA
INTERNACIONAL REGULAR



Editora do CCTA
João Pessoa
2019

© Copyright by Elbio Pakman e Jyn Araújo, 2019

SUPERVISÃO EDITORIAL
ELBIO TROC COLI PAKMAN

CAPA
DAVID FERNANDES

PROJETO GRÁFICO
ELBIO TROC COLI PAKMAN

CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO

Ficha catalográfica elaborada na Biblioteca Setorial do CCTA da Universidade Federal da Paraíba

P152t	Pakman, Elbio T. Turismo na Paraíba: sua primeira rota aérea internacional regular [recurso eletrônico] / Elbio T. Pakman, Jyn L. M. Araújo. – João Pessoa: Editora do CCTA, 2019. Recurso digital (14.5MB) Formato: ePDF Requisito do Sistema: Adobe Acrobat Reader ISBN: 978-85-9559-216-2 1. Turismo - Paraíba. 2. Voo Internacional – Paraíba. 3. Aviação Civil Comercial – Turismo – Paraíba. I. Araújo, Jyn L. M. II. Título. UFPB/BS-CCTA CDU: 338.48(813.3)
--------------	---

Depósito legal na Biblioteca Nacional, conforme decreto nº 1.825, de 20 de dezembro de 1907.

Direitos desta edição reservados à: GELINS/UFS

Impresso no Brasil
Printed in Brazil

DEDICATÓRIA

A nossos colegas – professores e estudantes – com os quais convivemos anos preciosos de nossas vidas.

À nossa instituição, a Universidade Federal da Paraíba, que sempre nos acolheu, e em particular ao Centro de Comunicação, Turismo e Artes, onde realizamos parte de nossos sonhos enquanto professor e aluna.

A nossas famílias respectivas, pela compreensão e apoio em todos os momentos.

A Neuma, minha esposa e eterna companheira.

A Rodrigo, meu esposo e grande companheiro.

AGRADECIMENTOS

Muitas pessoas colaboraram com este trabalho, possibilitando recuperar e apresentar como se deu a implantação da primeira rota aérea internacional regular da Paraíba. Nossos agradecimentos a todas elas e às instituições que representavam. Tentaremos aqui nomeá-las, mesmo correndo o risco de omissões, pelas quais desde já pedimos desculpas.

Às nossas famílias, às quais também dedicamos este livro, agradecemos genericamente, pois a listagem exaustiva de todos ocuparia um espaço desproporcional.

Nossos agradecimentos sinceros vão para muitos colegas e amigos da UFPB. Em particular, para os professores Adriana Brambilla, Ana Valéria Endres, Andréa Leandra Porto-Sales, Daniela Lucena, David Fernandes, Fabiane Nagabe, Marcleide Pederneiras, Mariana Bueno e Vivian Maitê. Para as estudantes Ana Raquel Silva Lima, Claudia de Araújo Cavalcante e Elisama Ramos da Silva. Para o técnico administrativo do DTH, Magnum Bezerra de Sousa, e para toda a equipe da SIAG, a Secretaria Integrada de Atendimento à Graduação, em especial para sua coordenadora, Rosemare Gomes.

Entretanto, o agradecimento propriamente acadêmico vai para todos aqueles que aceitaram ser entrevistados, que contribuíram com o fornecimento de materiais, informações e opiniões sobre a implantação do voo da GOL Linhas Aéreas Inteligentes, o voo G3-7702, sem cujas contribuições a realização deste texto seria impensável.

Neste sentido e em primeiro lugar, nosso agradecimento a Ruth Avelino (presidente da PBTur) e a Claudio Neves Borges (Diretor de Relações Internacionais da GOL). Outros funcionários dessa empresa aérea, como também a equipe de aeroporto da GOL em João Pessoa

(João Paulo C. Alcântara, Vanessa Nascimento da Silva e Michele dos S. Camargo Cipriano), são merecedores de nossa gratidão.

A Gilson Lira (diretor de Inteligência Competitiva e Promoção Turística da EMBRATUR) e a Luana Cunha Albuquerque (da Embaixada do Brasil em Buenos Aires).

A Valter Pedrosa da Silva (coordenador de tráfego da INFRAERO-JPA) bem como também a Eduardo A. de Melo Junior, Janaína Bezerra Gouveia Silva, também da INFRAERO-JPA.

A Christine Teixeira e Iara Furtado (Luck Receptivo – João Pessoa). A Máximo Serpa e Cleane Costa (SECOM/PB). A Daniel Reis de Almeida, Jailson Nunes de Lima e Ruivelano Pereira de Almeida (Receita Federal do Brasil); a José Guerrini e Márcio Almeida (VIGIAGRO); a Messina Palmeira (ABRAJET-PB) e a Simone B. Ramalho de Lima (Delegacia do Turista - Tambaú).

Ainda, nosso agradecimento a João Martins (PBTur – aeroporto); Vicente Oliveira (INFRAERO – JPA); Agenilson Santana (PBTur).

A Manuelina Hardman e Lygia Tavares Toscano (ABIH-PB). A Thiago Fortes Borges (Quality Hotel Solmar).

E em relação a este livro, nosso grande reconhecimento ao incansável editor David Fernandes, artífice da Editora do CCTA.

Nosso muito obrigado a todos, aqui mencionados ou involuntariamente esquecidos, que de uma ou outra forma, ajudaram e incentivaram nesta empreitada que tanta registrar uma parte do desenvolvimento turístico da Paraíba.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 Contextualização do objeto de estudo	11
1.2 Formulação do assunto de interesse e a pergunta de partida	14
1.3 Objetivos	15
1.3.1 Objetivo geral.....	15
1.3.2 Objetivos específicos	15
1.4 O que motivou o interesse no tema e porquê ele interessa	16
2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	21
2.1 O entendimento do turismo	21
2.2 Turismo e desenvolvimento	24
2.3 O papel dos transportes e da aviação comercial	27
3 METODOLOGIA	31
3.1 Procedimentos da pesquisa	31
3.2 Públicos-alvo e coleta de dados	36
4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	39
4.1 A tentativa, em 2015, de voo regular TACV entre JPA a Sal	40
4.2 O aeroporto Castro Pinto – de nacional para internacional	43
4.3 A política nacional aeroviária e a EMBRATUR na abertura ao exterior ...	46
4.4 Das tratativas que precederam o voo GOL G3-7702.....	48
4.5 O voo inaugural G3-7702 – o grande dia de 01/07/2017.....	52
4.6 A campanha de marketing promocional em torno do novo voo	54
4.7 A recepção aos passageiros de/para Buenos Aires no aeroporto Castro Pinto	64
4.8 A vinda em <i>famtours</i> , de agentes de viagens da Argentina no G3-7702	68
4.9 As reformas e adequações infraestruturais no aeroporto Castro Pinto	70

4.10 O alfandegamento do aeroporto – As ações da Polícia Federal_	76
4.11 O alfandegamento do aeroporto – As ações da Receita Federal	79
4.12 O alfandegamento do aeroporto – As ações da VIGIAGRO	84
4.13 Os impactos na movimentação de aeronaves e de passageiros	86
4.14 A ocupação das aeronaves do G3-7702 e os destinos dos passageiros	91
4.15 A evolução das receitas da INFRAERO-JPA	98
4.16 A evolução das receitas da Secretaria de Estado da Receita	100
4.17 Os preparativos da rede hoteleira da Grande João Pessoa	108
4.18 Os receptivos dos turistas argentinos – a Luck Receptivo JPA	114
4.19 As medidas prometidas e implementadas pela GOL	118
4.20 Os reflexos na ouvidoria da ANAC	123
4.21 Os reflexos na ouvidoria da INFRAERO	127
4.22 A experiência do voo G3-7490/7491 Aracaju-Salvador-Buenos Aires .	130
4.23 Contexto político-econômico dos novos voos internacionais da GOL.	133
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	143
REFERÊNCIAS	147
ANEXOS	159
APÊNDICES	173

1. INTRODUÇÃO

Na qualidade de co-autores deste trabalho, tivemos a sorte de nos encontrar e juntos elaborar, inicialmente, um Trabalho de Conclusão de Curso, concluído com um grande evento na sua defesa, no dia 09 de novembro de 2018. Aquele texto passou a ser a base do presente livro. Uma colaboração frutífera, que plantou sementes e colheu seus frutos, mostrando que a elaboração de um TCC, longe de ser um obstáculo penoso e árduo a superar, pode ser algo prazenteiro e, fundamentalmente, de valia para a ciência e para a vida acadêmica e profissional de seus protagonistas.

Assim, originalmente um professor orientador e uma estudante-orientanda, através do trabalho conjunto e já com o intuito de ultrapassar as exigências mínimas para um Trabalho de Conclusão de Curso, transformaram-se em co-autores deste livro.

1.1 Contextualização do objeto de estudo

A temática em foco consiste na detecção e eventual dimensionamento dos impactos que a introdução de uma nova linha aérea pode trazer para a localidade e/ou região que a recebe. Esse entendimento adquire maior dimensão quando se trata do aeroporto de uma cidade que

recebe pela primeira vez uma linha internacional regular, como o Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, da capital paraibana, João Pessoa.

O governo estadual, nos últimos anos, tem desenvolvido esforços por trazer essa abertura da malha aérea internacional para a Paraíba aproveitando o fato dessa abertura se enquadrar dentro de uma política nacional que privilegia os países latino-americanos e Estados Unidos enquanto fatores determinantes para incrementar o turismo no Brasil. Conforme sintetizou Vinicius Lummertz, então presidente da EMBRATUR, “a ampliação de voos internacionais é um dos principais pontos da agenda governamental do Instituto e do Ministério do Turismo” (EMBRATUR, 2017). Nesse esforço, o governo esperava que o país contasse, em 2017, com 91 novos voos internacionais. De janeiro a outubro de 2017, nove cidades já tinham recebido essas novas frequências, entre elas João Pessoa. É necessário frisar, aqui, que não se tratou apenas de uma distribuição igualitária, mas de uma quebra de paradigma, já que a capital paraibana não entrava no rol dos destinos potenciais para receber qualquer novo voo internacional regular, pois nunca tinha sido receptor de um, envolvendo, então, esforços técnicos e despesas extras vultosas para reverter tal situação. O primeiro voo internacional regular da Paraíba passou a ser o G3-7702, operado pela GOL Linhas Aéreas, a partir do dia 01/07/2017, ligando a Paraíba à Argentina.

Acontecimento similar, também dentro dessa política de expansão de rotas, acabou inserindo no mapa de voos internacionais a capital

de Sergipe, Aracaju, que teve em 04/11/2017 seu primeiro voo internacional regular, também da GOL, em modelo parecido ao do G3-7702.

Dessa forma, a empresa aérea GOL impulsiona uma nova estratégia operacional, realizando voos de Buenos Aires, além dos já habituais voos a São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Manaus e Florianópolis, também para a região Nordeste, onde fora os tradicionais destinos de Salvador, Fortaleza e Recife. No final de 2017 começou a voar internacionalmente também de/para outras capitais nordestinas: Natal, João Pessoa, Maceió e até o balneário de Porto Seguro (BA). (PANROTAS, GOL..., 2017)

Joaquim Neto, analista de Inteligência Competitiva da Embratur, em avaliação de outubro de 2017, opinou: “As novas frequências diretas facilitam e geram maior interesse do visitante internacional. Além disso, gera uma maior concorrência, descentralizando os portões de entrada, o que pode aumentar a procura para diferentes regiões do País” (idem) Contudo, a efetivação dessa estratégia enfrenta dificuldades adicionais e imprevisíveis quando se trata de mudar radicalmente um panorama: passar de aeroporto com operação meramente nacional para um aeroporto internacional ativo.

A verificação dessas colocações no caso concreto do novo voo internacional, que começou a operar em João Pessoa a partir de julho de 2017, interligando essa cidade com a capital argentina, é o objeto geral de estudo do presente trabalho. E, obviamente, procura-se responder a várias questões específicas, de interesse acadêmico, pessoal, institucional e

até da população residente, dado seu potencial para fomentar o desenvolvimento socioeconômico.

1.2 Formulação do assunto de interesse e a pergunta de partida

É inegável o interesse que despertam as ações com potencial de desenvolvimento local, regional e/ou estadual, para o público em geral e para a população concernida em particular. Assim, o surgimento de um fato inédito no contexto do turismo local, mesmo que possa ser habitual em outras cidades do mesmo porte e até menores, suscita inúmeras questões, dúvidas e esperanças. A inauguração da primeira linha aérea internacional com frequência regular – no caso semanal – unindo a capital paraibana diretamente à capital argentina, é um acontecimento dessa índole. As muitas indagações surgem: Será que esse fato mudará o perfil do turismo na Paraíba? Quais condicionantes determinaram a abertura aérea para o exterior? Por que motivo demorou tanto para que a Paraíba começasse se integrar diretamente no circuito do mercado aéreo internacional? Qual foi a motivação para esse processo de mudança em tal direção? Isso é um processo irreversível ou a Paraíba corre o risco de um fracasso, que praticamente sepultaria, por um bom período, suas pretensões de desenvolver seu turismo receptivo internacional com voos diretos?

Para responder a essas e outras inquietações desta natureza, este trabalho se pretende fundamentar a resposta à pergunta central: quais as circunstâncias que possibilitaram a inauguração, em 01/07/2017, da pri-

meira linha aérea internacional regular da capital paraibana, e quais os impactos trazidos à economia e ao turismo da Paraíba?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo geral

Explicar as circunstâncias que possibilitaram a implantação, em julho/2017, pela GOL Linhas Aéreas, da primeira linha aérea internacional regular da capital paraibana, e evidenciar as consequências trazidas por esta novidade que interliga as cidades de Buenos Aires e João Pessoa, ao desenvolvimento e ao turismo da Paraíba.

1.3.2 Objetivos específicos

- Explicitar a motivação que levou a este estudo e sua importância para a academia, apresentando os procedimentos metodológicos e fundamentos teóricos que norteiam a pesquisa e o texto;
- Recuperar o histórico do aeroporto Castro Pinto e da implantação do voo na rota BUE-JPA-MCZ-BUE;
- Verificar as adequações no aeroporto Castro Pinto para receber o voo, bem como as medidas institucionais tomadas pela PF, VI-GIAGRO e RF e seus impactos, principalmente nas receitas da Secretaria da Receita e da Infraero;

- Investigar as ações adotadas pela rede hoteleira de João Pessoa e a ABIH-PB;
- Conhecer o movimento de aeronaves e o fluxo de passageiros do Castro Pinto, levantando o fluxo de passageiros do voo G3-7702 no seu primeiro ano de atividade e averiguando se houveram problemas com esses passageiros;
- Conferir as promessas do Governo da PB e da GOL do Protocolo de Intenções;
- Trazer algumas informações da experiência do voo similar em Aracaju (SE);
- Analisar os prós e contras do voo G3-7702, para a PB.

1.4 O que motivou o interesse no tema e porquê ele interessa

É curioso indagar sobre os motivos que levam a iniciar uma pesquisa, a se interessar por determinado tema e seguir adiante atrás de averiguar as razões e comportamentos que determinaram sua existência e manifestações.

Este trabalho não escapa a esse percurso. Fatos banais fizeram com que a co-autora do livro ficasse curiosa por algumas observações, e a curiosidade é um dos melhores ingredientes imprescindíveis do bom fazer acadêmico.

Ao participar do segundo dia de operação da nova rota da GOL, o voo G3-7702, voando de João Pessoa para Buenos Aires, no dia 08 de

julho de 2017, logo após o dia de seu aniversário e na sua quinta viagem para a capital argentina, um fato lhe fez sentir uma grande emoção: perceber na aeronave muitos turistas argentinos voltando de férias de João Pessoa, e também alguns poucos turistas de Maceió, onde a aeronave fizera escala antes de terminar sua viagem na capital argentina. Em uma observação ligeira, registrou apenas duas famílias brasileiras, numa aeronave com capacidade de 177 lugares e quase totalmente ocupada. A aeronave estava cheia de muitos turistas que vieram passar suas férias do inverno no hemisfério sul, ao sol do hemisfério norte, e muitas, muitas crianças entre eles. O ineditismo da situação então a surpreendeu e a comoveu, mas no momento não chegou nem a imaginar como isso impactaria na sua vida, principalmente acadêmica, se convertendo no tema que a mobilizaria para o Trabalho de Conclusão de Curso de Turismo na Universidade Federal da Paraíba – UFPB.

Nesse mesmo contexto, e já em Buenos Aires, desenvolvendo atividades vinculadas à promoção hoteleira da capital paraibana, em capacitação para agentes de viagens de operadoras argentinas, chamou-lhe fortemente a atenção a veiculação da propaganda da inauguração da linha aérea direta entre Buenos Aires e João Pessoa, com ênfase no novo destino e suas características turísticas, em vários shoppings e estações de metrô da cidade. Foi mais ou menos assim: enquanto ela andava no Shopping DOT à procura de um local para almoçar, um amigo que a acompanhava, mostrou-lhe um “cartel electrónico” que passava imagens da capital paraibana, a sua cidade natal. Ela ficou muito surpresa e feliz! Aquilo foi tão importante pra ela! Isso porque todos os argentinos que

lhe perguntavam de onde ela era não sabiam que lugar era esse (João Pessoa), só conheciam São Paulo e Rio de Janeiro. O apelo às férias em um lugar não habitual, e logo na sua cidade! Isso a deixou pasma e extremamente orgulhosa. Não apenas passavam com frequência as propagandas, mas elas estavam muito bem feitas e eram bem demoradas. Além disso, o público se detinha para vê-las e parecia estar realmente interessado. Assim, ela, pela minha vez, viu-se interessadíssima em observar o comportamento desse público e excessivamente sedenta por saber da receptividade que teria esse inusitado empreendimento. Ela ficava olhando as propagandas alternadamente com a observação das reações dos espectadores. Essa curiosidade e incerteza tomaram conta dela de tal modo que a levaram até o TCC inicial e, finalmente, até o presente livro.

Por um lado, pairava a dúvida de se tal tema seria suficiente para um TCC, além de inicialmente parecer um tema fácil e muito limitado. Nas primeiras reflexões que lhe acudiram sobre o assunto, pareceu-lhe que facilmente chegaria a resultados e conclusões claros e contundentes. Porém nas discussões que se seguiram com o seu orientador e aos poucos também co-autor do presente livro, foi ficando clara a complexidade desse tema de aparência tão singela. A “vontade acadêmica”, como nunca antes nesse curso, foi tomando conta da co-autora, que ao se perceber genuinamente empolgada, viu ter contagiado ao então já quase orientador no tema da monografia.

As indagações não pararam de surgir: seria, efetivamente, João Pessoa e/ou a Paraíba entrando numa nova era? Há impactos tangíveis?

Até que ponto há impactos substanciais? Quais? O que mudou? Esse ambiente cheio de dúvidas passou a imperar, e muitas respostas preliminares iam aparecendo, ao mesmo tempo que respostas que demandavam mais esclarecimentos.

Estava assim colocada uma questão genuinamente científica, a ser respondida com pesquisa de fatos e explicações teóricas adequadas.

A Academia não faz apenas ciência pura, mas é seu dever social e moral, também, fazer ciência aplicada, preferivelmente de utilidade na sociedade e na economia. É, de certa forma, dar um retorno à sociedade que mantém essa Academia e que custeia o ensino universitário público e gratuito que tanto beneficia a maioria dos estudantes. Este trabalho seria, assim, também uma oportunidade de retribuir a sociedade por esse benefício.

O tema proposto envereda pelo caminho da serventia prática dos conhecimentos que podem ser adquiridos e aplicados para subsidiar novas decisões sobre rumos a seguir. Estudar os impactos advindos da implantação do primeiro voo internacional regular no aeroporto pessoense certamente é de interesse teórico e prático, afinal esse acontecimento constitui um marco que pode fazer uma diferença qualitativa da maior importância para o destino turístico da cidade de João Pessoa e do estado da Paraíba como um todo, com óbvias repercussões no seu desenvolvimento, no sentido mais amplo da expressão.

Por outro lado, são estudos dessa natureza que servem para embasar, também, iniciativas similares em outros lugares que, como a Paraí-

ba, vivem esse sonho e pretendem entrar na rota do turismo internacional definitivamente. Sendo um acontecimento muito recente (julho/2017), ainda não foram detectados trabalhos sobre este assunto, principalmente trabalhos de amplo espectro que abordem o tema em toda sua amplitude e com o rigor e a profundidade que a ciência exige. A pretensão é grande, como o desafio que a envolve, mas é assim que os cientistas devem se posicionar, com otimismo e ousadia, porém encarados com responsabilidade.

A responsabilidade é grande, porque objetiva-se um trabalho bem embasado e com conclusões pertinentes, que permitam opinar com fundamento. Até porque de não ser assim, como poderia se afirmar se estamos ou não diante de um fato irreversível, fadado ao sucesso inquestionável? Pois a consolidação e eventual fortalecimento do voo G3-7702 dependem de muitas circunstâncias e não se deve confundir uma torcida por um resultado desejado, com a implacável verdade do resultado da pesquisa científica. Também não pode se permitir que a torcida acabe distorcendo os resultados realmente alcançados.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 O entendimento do turismo

Todo trabalho científico obriga-se a explicitar os entendimentos dos principais conceitos empregados por uma questão de rigor acadêmico e para evitar mal-entendidos. Dessa maneira deve-se ficar sempre claro o que cada termo significa, principalmente os termos técnicos. Este trabalho trata de esclarecer como o turismo é entendido e quais são os turistas envolvidos no estudo. A partir desses entendimentos será possível examinar sua relação com o desenvolvimento da Paraíba.

É muito frequente, na delimitação do fenômeno turístico, evocar as definições da OMT para definir turismo (COOPER, 2001; GOELDNER, 2002; MASINA, 2002). Quais são essas definições? A definição adotada na Conferência Internacional sobre Estatísticas de Viagens e Turismo, realizada em Ottawa, em 1991, diz: “O turismo compreende as atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens a e estadias em lugares diferentes de seu entorno habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, tendo em vista lazer, negócios ou outros motivos.” (OMT, 1995b, p. 1) Ainda, a esta definição foi acrescida, em 1999, uma especificação, após a alusão às motivações, esclarecendo que trata-se de motivos “não relacionados ao exercício de uma atividade remunerada no lugar visitado” (ONU / OMT, 1999, p. 5)

Na atualidade, a última definição da OMT, que em princípio deveria ser acatada por todos os que se encostam em sua autoridade na sua definição, é de 2008 e estabelece que “o turismo é um fenômeno social, cultural e econômico, que envolve o movimento de pessoas para lugares fora de seu local de residência habitual.” (NACIONES UNIDAS, 2010, p. 1)

O turismo é um setor que, relativamente, emprega muitas pessoas. Nas palavras de R. Masina, “o turismo é uma atividade econômica de uso intensivo do fator mão-de-obra, no qual outros fatores produtivos e insumos entram em porções menores na combinação técnica para a obtenção do produto turístico final.” (MASINA, 2002, p. 17)

Já em trabalho apresentado no XI Seminário Anual ANPTUR, Pakman resume:

Na área do turismo reina grande confusão a respeito (...) de uma definição de turismo geral e única. Na sua falta, muitos invocam uma ou outra definição de turismo das lavradas pela OMT para ocupar tal lugar, apenas com base no argumento de autoridade. Na prática, apela-se a diversas formulações dadas pela OMT (e predecessoras): 1937/38, 1963, 1991, 1991(com 1999), e a(s) última(s), de 2008. É um equívoco confundir essas definições-marco, com finalidade estatístico-operacional, com aquelas teórico-conceituais que a academia requer. (...) o caminho de delimitar a essência do turismo tem, necessariamente, que ser trilhado pelos pesquisadores e acadêmicos, em direção à construção da definição conceitual, e da própria ciência do Turismo. (PAKMAN, 2014)

O problema de trocar definições teórico-conceituais por definições estatístico-operacionais é muito reconhecido por diversos pesquisadores. Como afirma uma pesquisadora espanhola em conhecida publicação que leva o selo da OMT, “há uma ausência de definições conceituais claras que delimitem a atividade turística e a distingam de outros setores” (SANCHO, 2001, p. 35). Ou seja, a teoria do turismo carece de uma delimitação clara, consensual, do que seja seu próprio objeto.

A questão da identificação do fenômeno do turismo, dessa maneira, consiste em determinar o que é essencial, a fim de integrar a definição de turismo. Mas, quais suas principais características? Basicamente, trata-se de um deslocamento transitório e voluntário de pessoas para uma localidade na qual permanecem por um tempo limitado, ou seja, viagens feitas por livre e espontânea vontade, deixando o local de seu entorno habitual para incursionar por curto período em outros lugares. Assim há deslocamento e permanência, importando as atividades que as pessoas, agora turistas, desenvolvem nesses atos. Para se movimentarem, as pessoas utilizam vários meios de transporte, e assim ficam “envolvendo-se em turismo” (GOELDNER, 2002, p. 23).

Para este estudo importam essas características: deslocamento e permanência, pois se trata de pessoas que, maioritariamente, saem da Argentina e do Brasil, em voo da companhia aérea GOL, para ficar por período limitado no outro país, voltando no mesmo voo circular ou em outro voo da mesma empresa aérea, com conexão em outros pontos do

Brasil.¹ A presença de muitos passageiros, no voo G3-7702, com estas características sugere que se trata de turistas. Turistas que, do ponto de vista da Paraíba, vêm para passar um curto período na Paraíba e/ou estados vizinhos, e depois voltam para a Argentina.

2.2 Turismo e desenvolvimento

A relação entre turismo e desenvolvimento é de natureza dupla. Por um lado, o turismo floresce quando o desenvolvimento socioeconômico está em progresso, em uma forma diretamente proporcional. Por outro lado, o avanço do setor turístico, por sua vez, traz consigo impactos favoráveis para o desenvolvimento. Ambos setores se retroalimentam e caminham juntos. (COOPER, 2001; GOELDNER, 2002) Além do entendimento genérico, podem se diferenciar os vários estilos do desenvolvimento com maior ou menor intervenção do Estado.

No Brasil, assiste-se a um processo de desenvolvimento muito articulado e tutelado pelos governos federal, estadual e municipal, com ingerência de ministérios, secretarias e as mais diversas organizações setoriais, cujas atuações se superpõem e até conflitam. Entretanto não há receita única para o desenvolvimento e, diante de resultados sempre discutíveis, o país continua assistindo a todo tipo de experiências em nome de promover o progresso.

¹ Que se trata maioritariamente de turistas no voo G3-7702, é o entendimento manifestado por todos os entrevistados e a mesma impressão que tivemos nas nossas experiências pessoais. Entretanto, o dimensionamento deste fenômeno acabou não sendo possível no nosso estudo, já que faltou tempo para pesquisas rigorosas junto aos passageiros.

As implicações da promoção do turismo são muito amplas, como aponta E. Sanovicz: “Gerador de expressivos resultados para as comunidades, (...) o turismo recupera a autoestima, contribui para a preservação do meio ambiente, estimula a produção cultural e incentiva centenas de atividades nos mais variados portes.” (LOHMANN, FRAGA & CASTRO, 2013)

A Paraíba vem avançando na promoção de seu desenvolvimento socioeconômico e, também, seu avanço na área do turismo. Em 2003, como desdobramento da orientação do Plano Nacional de Turismo – PNT (2003-2007) e do Programa de Regionalização do Turismo – PRT (MTur, 2013), iniciou-se uma mobilização entre as diversas organizações estaduais e municipais, sendo elas estatais ou não, para tentar tornar o estado um forte destino turístico no âmbito do Nordeste do país. Assim, esse assunto foi discutido no Conselho Estadual de Desenvolvimento Turístico do Estado da Paraíba – CONDETUR, Conselho Municipal de Turismo de João Pessoa – COMTUR/JP, Grupo Gestor dos 65 Destinos Indutores do Turismo Regional – GG65 e do Fórum de Turismo da Região Turística do Litoral da Paraíba. (ENDRES & PAKMAN, 2018)

Em nível governamental, a capital paraibana tem sido incluída no macroprograma de regionalização do turismo do MTur dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Regional, a qual, em tese, devido a seus atrativos qualificados, estaria apta a atrair significativo número de turistas e, assim, dinamizar sua economia e a economia de seu entorno. Entre-

tanto essa conexão não é direta, nem automática, pois requer uma atitude ativa e bem planejada do governo local.

É possível notar que a ligação entre desenvolvimento turístico e política governamental é sempre evidenciada. Assim, por exemplo, em estudo específico sobre Costa dos Coqueiros, no Litoral Norte da Bahia, C. Jacob aponta que, como resultado das ações do poder público, a localidade tem se convertido em importante destino turístico do país. Em especial, esse autor ilustra como a formação e o crescimento desse destino exigiu, e foi resultado da participação de empresas tanto nacionais quanto estrangeiras. Ele analisa criticamente alguns problemas do crescimento que podem acometer um destino em rápida formação, como resultado da estratégia governamental do Estado da Bahia, em se converter no principal destino turístico do Brasil. Um ponto decisivo desse percurso foi os investimentos públicos para a reforma e ampliação do Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães – da capital baiana – que começou em junho de 1998, propiciando a esse equipamento a oportunidade de se tornar a terceira maior infraestrutura aeroportuária do país. O autor aponta como resultado um intenso fluxo de voos domésticos e a chegada crescente de voos internacionais. A expansão do turismo trouxe, também, ampliação da rede hoteleira, a ponto de trazer, inclusive, o perigo da superoferta de leitos. (JACOB, 2007)

É dentro desse contexto de política de desenvolvimento, em particular turístico, que devem ser analisadas as ações em torno da implanta-

ção do primeiro voo internacional regular de João Pessoa, o voo GOL G3-7702.

2.3 O papel dos transportes e da aviação comercial

O transporte aéreo comercial pode conduzir passageiros e/ou mercadorias. Do ponto de vista do foco deste trabalho, interessa apenas o transporte de passageiros, pois os turistas costumam levar apenas suas bagagens acompanhadas, que não tipificam carga.

Não há turismo sem transporte, pois os turistas, para serem turistas, têm que se deslocar, transportar. Assim, turismo e transporte estão indissolivelmente interligados. Existem muitos meios de transporte, basicamente: terrestre (rodoviário e ferroviário), marítimo e aéreo. Neste trabalho interessa centrar a atenção no transporte aéreo de turistas, a chamada aviação civil comercial (que transporta passageiros em aeronave com assentos), diferente da aviação civil de cargas (que transporta mercadorias). Quando existe uma rota aérea que atende uma localidade, esta passa a ser alvo potencial de turistas, é exatamente isso que ressalta este estudo, já que se trata do estudo de um novo voo internacional.

Há, também, uma retroalimentação entre os desenvolvimentos do turismo e da infraestrutura turística. Uma maior demanda turística pressiona a infraestrutura de transportes para ter um atendimento, além do que uma melhor oferta de transportes convida mais pessoas a fazer turismo. (GOELDNER, 2002)

A rede de transporte aéreo que atende uma localidade influi diretamente no maior ou menor desenvolvimento do turismo. Uma região atendida apenas por voos locais (domésticos), limita sua demanda, por isso há uma importância decisiva para uma região, de contar também com voos internacionais. Como tudo sempre inicia-se pelo primeiro passo, neste caso não é diferente, começando pelo primeiro voo para depois empreender, literalmente, voos mais elevados, assim ampliando a demanda progressivamente.

Não é só para sair da estaca zero, instituindo um voo inaugural, que os novos voos são cruciais, mas também para aeroportos já conceituados atingirem maior patamar. Num estudo sobre o aeroporto internacional Catalão El Prat, por exemplo, o autor Guizar conclui que para o aeroporto internacional de Barcelona evoluir e se tornar central, um centro de distribuição (*hub airport*), requer ainda novos voos (GUIZAR, 2004). Ou seja, a demanda por novos voos é incessante. Comparando, dificilmente o aeroporto da cidade de João Pessoa poderia ascender à categoria de *hub*, principalmente pela sua proximidade com o aeroporto internacional de Recife, mas poderá, sim, conquistar alguns elementos desse perfil (adquirindo ao menos alguns voos internacionais diretos), não mais sendo um aeroporto que apenas alimenta as rotas internacionais que saem de outros aeroportos de maior porte, ficando relegado ao que a literatura classifica como aeroporto de abastecimento (*feeder airport*).

Em recente publicação, Joaquim Neto, analista de Inteligência Competitiva da Embratur, destacou a importância do meio de transporte

aéreo: “A aviação é um elemento essencial para a atração de turistas ao Brasil. Os voos diretos facilitam e geram maior interesse do visitante internacional, que procura conforto e variedade nas ofertas” GOVERNO DO BRASIL. Brasil..., 2018)

Mesmo sem chegar a atingir tal nível de desenvolvimento (*hub*), o aeroporto de João Pessoa, que apenas está iniciando a primeira linha internacional, ainda que mostre bastante potencialidade para alavancar o turismo local, sabe que seu futuro é diretamente proporcional ao número e frequência dos voos que possa captar.

3. METODOLOGIA

3.1 Procedimentos da pesquisa

O estudo aqui proposto se enquadra, claramente, como um estudo de caso que requer bastante pesquisa de campo e que possui um objeto de estudo muito bem definido.

Para levar a bom termo a investigação proposta, foi determinada a realização de uma fase inicial do tipo descritivo, de maneira a analisar quali-quantitativamente o fenômeno dentro, e a partir de seu contexto real. Segundo Sampieri, Collado e Lucio (2006, pp. 100-101), os estudos descritivos “se centram em coletar dados que mostrem um evento, uma comunidade, um fenômeno, feito, contexto ou situação que ocorre”. Os autores explicam que em um estudo desse tipo, selecionam-se questões e medem-se (pesquisas quantitativas) ou coletam-se informações (pesquisas qualitativas) sobre cada uma delas, para assim descrever o que se pesquisa. A estratégia do estudo é empírica e abrange coleta, medição e análise de dados; portanto adota um método quali-quantitativo.

Segundo Gil (2008), as pesquisas descritivas objetivam estudar as características de um determinado grupo, população ou fenômeno. Ainda, o presente estudo é do tipo documental, pois como fonte de dados e informações utiliza documentos disponíveis nos sítios de diferentes instituições e de meios de comunicação (LAKATOS; MARCONI, 2003). Como bem apontam Ludke e André (1986), a análise documental é uma técnica importante dentro da pesquisa qualitativa, já que ela pode tanto

complementar informações que foram obtidas por outras técnicas, quanto revelar aspectos novos em relação a um tema ou problema.

Dentro dessa perspectiva, o primeiro passo estabelecido foi a recuperação dos fatos, isto é, recuperar e apresentar a história factual do acontecido, pois somente com esse panorama bem esclarecido é que se pode ter ideia da contextualização e detectar o que se está faltando buscar, ou seja, o que vai se pesquisar através de entrevistas estruturadas, determinando as perguntas a ser colocadas na pesquisa que precisam de respostas, bem como a quem serão dirigidas.

Para essa fase inicial, foi feita uma ampla pesquisa documental na qual foi verificada a fragilidade das notícias publicadas na imprensa e em *sites* e *blogs* diversos, pois as informações se mostraram falhas, incompletas e também incongruentes, além de carecer de qualquer poder analítico e explicativo consistentes. Fé e entusiasmo são ingredientes que aparecem em textos que, mesmo quando bem intencionados, substituem informações e argumentações. Porém estes dados foram mesmo assim recompilados, obrigando o leitor a checar todas as informações, na medida do possível, procurando o mesmo fato em várias fontes e, particularmente, coletando as informações duvidosas, para inserir nos roteiros das entrevistas, que posteriormente seriam feitas com as instituições e autoridades detentoras de maior credibilidade, eventualmente confrontando com dados estatísticos e documentos de maior credibilidade.

À medida que a pesquisa foi avançando, que a história do voo estava sendo construída, incluídas as nuances que a precederam, também

foram aparecendo os personagens da trama, aquelas instituições e atores que tinham informações que o estudo precisava para poder, uma vez adequadamente ordenadas e processadas, formatar um quadro consistente que permitisse avaliar e analisar com fundamento. Assim foram detectados todos os atores, tanto os internos ao aeroporto, quanto aqueles externos relacionados ao voo. Internamente, ficou evidente que o principal responsável pelas medidas tomadas no aeroporto é a INFRAERO, que comandou o processo das adaptações técnicas no local e as articulações institucionais.

Além da INFRAERO, algumas outras entidades autônomas foram envolvidas nos procedimentos internos do aeroporto, ligados ao voo G3-7702, da GOL. São elas: a Receita Federal, a Polícia Federal e o Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – VIGIAGRO. Anteriormente, essas instituições só tinham presença esporádica nas atividades do aeroporto, enquanto a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, não precisou praticamente de qualquer adaptação, pois tem atuação permanente no aeroporto, e um novo voo, de caráter semanal, não representa um aumento significativo de suas atividades.

Deve ser observado o papel chave desempenhado pela empresa aérea GOL Linhas Aéreas Inteligentes, que é a responsável pelo voo 7702 e é, assim, a protagonista do primeiro voo regular internacional do aeroporto Castro Pinto e da Paraíba em geral. Uma atenção especial precisou ser dispensada à companhia aérea e suas expectativas, ações e resultados. De fundamental importância foram as entrevistas presenciais

concedidas por funcionários da GOL, particularmente pela Diretoria de Assuntos Institucionais (sediada junto ao aeroporto de Congonhas), que proporcionou extensa e valiosíssima informação, além de assinalar importantes caminhos de pesquisa que originalmente não tinham sido considerados e que outrossim teriam sido omitidos.

Foram construídos os questionários destinados aos passageiros que chegavam de Buenos Aires e aos que partiam para a capital argentina. Esses questionários seriam ajustados após um primeiro teste experimental, previsto para avaliar a adequabilidade das perguntas e o tempo necessário para completar cada questionário, uma vez que o tempo disponível, tanto na chegada quanto na partida, é limitado e, em cada caso, tem particularidades diferentes. Os questionários deviam ser aplicados tanto a passageiros (des)embarcando como também dentro das aeronaves, em voos de ida e de retorno. Por falta de tempo disponível para essa parte da pesquisa, e diante do fato de que o texto do TCC já adquirira extensão considerável, optou-se por deixar esta linha de trabalho para futura oportunidade, um outro trabalho acadêmico.

Finalmente, uma série de outros atores tiveram diversos papéis na efetivação e posterior desenvolvimento do voo internacional G3-7702: a própria INFRAERO; o governo do Estado da Paraíba e seu braço para o turismo, a PBTur, além das secretarias de comunicação e das finanças; a ABIH e seus associados; as agências de viagens receptivas, nomeadamente a Luck Receptivo; a Prefeitura de João Pessoa; a Prefei-

tura do Conde; assim como jornalistas de turismo e outras personalidades do Estado e da cidade.

Desta forma, foram sendo detectadas paulatinamente as fontes de informações necessárias para apresentar um quadro verídico e o mais completo possível, a fim de poder sobre ele refletir e dissertar com bom conhecimento de causa. Uma análise séria só pode ser feita acima de uma base factual realmente consistente.

A relevância do caso estudado é premissa para estudo científico, bem como sua comparabilidade, a possibilidade de confrontar com situações similares, procedimento que enriquece sobremaneira análise e conclusões. Foi feita exaustiva pesquisa nos buscadores da Internet (principalmente Google e Google Acadêmico), porém estudos específicos sobre a temática examinada não foram detectados e a única situação análoga encontrada (de cidade com primeiro voo internacional regular) foi a do aeroporto de Sergipe, porém também trabalhos de pesquisa sobre ele, provavelmente pelo pouco tempo de existência do fato. Só notas parciais, com pouca densidade, principalmente de cunho jornalístico, a grande maioria delas incluída nas Referências deste trabalho.

É importante frisar que cada entrevista foi meticulosamente preparada antes de sua consecução, com esboço de todas as perguntas a serem colocadas. Mesmo assim, em praticamente todos os casos, algumas perguntas foram suprimidas, modificadas ou acrescentadas, além de que em várias ocasiões foi necessário retomar o contato, geralmente por telefone, Whatsapp ou mesmo correio eletrônico, para complementos ou

esclarecimentos suplementares. As informações assim consolidadas foram, na medida do possível, levadas a discussão com o orientador e após acurada análise incorporadas em forma textual ou elaborada, no presente trabalho.

Além dos fatos e opiniões levantados, foi obtida uma quantidade significativa de material estatístico relevante que, ao ser devidamente elaborado, muito tem a dizer sobre os impactos e alcance desse novíssimo empreendimento para a Paraíba, que é o voo G3-7702. Foi feita a opção de ilustrar fartamente o trabalho, a fim de inserir de melhor forma o leitor no ambiente dos acontecimentos. Fotos, propagandas e documentos veiculados ajudam a vivenciar os fatos narrados, a entrar no clima desse marco histórico, por isso são apresentados tanto ao longo do trabalho, como também nos Anexos.

Ao colocar um intervalo de observação pós-inauguração da linha aérea, de pouco mais de um ano, só os impactos de curto e médio prazos puderam ser detectados, ficando outras conclusões de maior alcance e para uma eventual análise de um período bem mais abrangente.

3.2 Públicos-alvo e coleta de dados

O público-alvo é, de um lado, instituições e autoridades envolvidas no processo pré-durante-pós implantação do voo G3-7702, e do outro, os passageiros/turistas que utilizam essa linha aérea. Neste estudo, a abordagem privilegia o ponto de vista dos interesses da Paraíba, isto é,

a análise é limitada apenas para os efeitos na Paraíba, e não sobre a eventual repercussão que possa provocar em Maceió (onde o voo faz escala o voo de retorno para Buenos Aires) ou mesmo na Argentina. Por serem, esses destinos, já consolidados como receptores turísticos, o presente voo G3-7702 é apenas mais um em seu leque de opções.

Consoante com o interesse da promoção do desenvolvimento e do turismo local, será observado o impacto do turismo receptivo na Paraíba, por parte dos passageiros desse voo, não sendo foco deste estudo o turismo emissivo por ele provocado, ou seja, o estímulo a residentes no Brasil para que venham utilizar esse voo para fazer turismo na Argentina.

A coleta de dados foi realizada em diversos níveis. Inicialmente foram amplamente estudadas as fontes documentais e emanadas das mídias, a fim de construir um primeiro cenário. Esse estudo foi muito útil para preparar os questionários a serem aplicados aos entrevistados, pois as informações assim colhidas são fundamentais para corroborar, refutar ou esclarecer os fatos (e suas versões) que circulam sobre o novo voo e seus impactos.

Completam a coleta de dados, as informações obtidas nas diversas entrevistas feitas com funcionários da PBTur, da INFRAERO, da GOL Linhas Aéreas, da EMBRATUR, da embaixada do Brasil em Buenos Aires, da SECOM/PB, da SEFAZ/PB, da Receita Federal, da Polícia Federal, da VIGIAGRO, da ABIH, da ABRASEL, de hotéis, de

agências de viagens receptivas, de prefeituras, ouvidorias da INFRAERO e da ANAC, da Delegacia do Turista, e demais partes envolvidas.

4. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

O sonho e meta de toda cidade, de grande e médio porte – principalmente se capital estadual –, é dispor de uma afluência considerável de visitantes, em particular chegando por via aérea, procedentes de dentro do país e do exterior. Na Paraíba não tem sido diferente. O esforço por ampliar a malha aérea tem sido constante, com bons resultados na ampliação das frequências nacionais. Entretanto, a Paraíba só passou a dispor de um aeroporto com a designação de internacional no ano de 2000, mas só em 2017 realizou realmente voos internacionais regulares. Antes disso, apenas alguns voos internacionais muito esporádicos eram realizados.

Os maiores esforços para trazer rotas internacionais regulares para a Paraíba de fato começaram em 2011. Naquele ano, um novo governo tomou posse no início do ano e nomeou uma jornalista, dos quadros da própria PBTur, como sua diretora presidente. Desde então, a abertura do Aeroporto Internacional Castro Pinto para voos internacionais passou a ser um dos eixos de trabalho da nova gestão. Várias negociações foram abertas, mas aqui interessa lembrar a primeira tentativa que quase chegou a se materializar, em 2015, e destacar a segunda grande negociação, que culminou satisfatoriamente com a efetivação da primeira linha regular internacional da Paraíba, em 2017.

4.1 A tentativa, em 2015, de voo regular TACV, entre João Pessoa a Sal (Cabo Verde)

A responsável pela primeira grande tratativa de voo internacional regular da Paraíba foi a Transportes Aéreos Cabo Verde – TACV, uma empresa aérea pública de Cabo Verde, fundada em 1958. Em 2017, a empresa aérea passou por uma reestruturação quando a companhia aérea Icelandair, da Islândia, assumiu-a como sua nova administradora e principal investidora. Em novembro de 2017, a empresa islandesa finalmente repassou 2 aeronaves Boeing 757-200 para a TACV, reestruturando, assim, sua malha aérea, conseguindo, então, realizar projetos em andamento e apostando, entre outros destinos, no Brasil. Desde fevereiro de 2018, a TACV mudou sua base operacional da capital para a Ilha do Sal. Em meados de 2018, a companhia cabo-verdiana contou com vários voos para 3 cidades do Nordeste do Brasil: Fortaleza, Recife e, a partir de junho/2018, Salvador. (PRESSTUR, TACV vai..., 2018; WIKIPÉDIA, Icelandair, 2018)

Segundo comunicado da TACV, o reforço das linhas para o Brasil “é mais um passo no processo de reestruturação da TACV – Cabo Verde Airlines, que contempla um novo modelo de negócio em formato *Hub & Spoke*, ponto de conexão para vários destinos, a entrar em funcionamento a 1 de fevereiro [de 2018]”. (PRESSTUR, TACV vai..., 2018)

Essa empresa, que veio crescendo na segunda década do presente século, foi a possível parceira da Paraíba na implantação de seu primeiro

voos internacionais regulares. Trata-se de um projeto que não conseguiu ser efetivado, mesmo depois de anunciado, prestes a iniciar.

Em 2015, a Paraíba esteve muito perto de receber seu primeiro voo regular internacional. Esse voo seria da TACV, interligando Cabo Verde, de onde partiria às sextas-feiras, para João Pessoa e Recife, com retorno para a cidade de Santa Maria, na ilha de Sal, de cujo aeroporto teria conexões imediatas para quatro cidades europeias: Amsterdã (Holanda), Lisboa (Portugal), Milão (Itália) e Paris (França). Seria uma via de escoamento de passageiros da região nordestina, para essas importantes metrópoles europeias. A ANAC já tinha dado sua aprovação para a execução do projeto, que devia começar a operar em dezembro de 2015. Devido à eminência da operacionalização da nova rota, o Aeroporto Internacional Castro Pinto esteve providenciando seu alfandegamento, ou seja, preparando a infraestrutura do aeroporto para poder receber voos internacionais regulares, estrutura que até então não existia. O começo dos voos, previstos para o final de 2015, fora, inicialmente, adiado para abril de 2016 e, posteriormente, cancelado *sine die*. A PBTur atribui esse desfecho aos desdobramentos da crise econômica e política que tomou conta do Brasil a partir do ano de 2015. A representação da EMBRATUR em Portugal desde o início se empenhou na consolidação dessa operação e, até o presente, continua agindo neste sentido. (CLICKPB, 2015; entrevista com R. Avelino, 17/04/2018)

Pernambuco anunciou, também para 2015, seu primeiro voo internacional direto, com 3 frequências semanais, para um país da África.

Ligaria Recife à capital cabo-verdiana de Praia, em Cabo Verde, com a TACV, em um voo com uma aeronave Boeing 737-800 para 174 passageiros, partindo da capital pernambucana para o país africano, faria conexão imediata para Amsterdã, Lisboa e Paris. Com esse voo Recife – Cabo Verde, Pernambuco passou a contar com um total de seis voos internacionais diretos, sendo os outros cinco: Buenos Aires (LATAM), Cidade do Panamá (Copa); Frankfurt (Condor), Lisboa (TAP) e Miami (American Airlines). Estes voos têm registrado frequências maiores do que uma vez por semana. (PANROTAS, TACV estreia..., 2015; TACV, sítio..., 2018)

O aeroporto de Fortaleza tem três frequências semanais com o aeroporto de Sal. Em Junho de 2018, estava previsto o início do voo regular entre Sal e Salvador, também com frequência de três vezes na semana, com aeronave Boeing B757-200, que conta com capacidade de 160 lugares na classe econômica e outros 22 lugares na classe Comfort. (PRESSTUR, TACV vai..., 2018). Resta saber se a TACV finalmente irá incorporar João Pessoa nas suas rotas nordestinas, canalizando parte da demanda paraibana e adjacências para destinos europeus, particularmente aqueles atendidos diretamente pelas aeronaves da TACV partindo de Cabo Verde. Essa possibilidade constitui uma linha de desenvolvimento muito interessante para a Paraíba, com potencial ainda desconhecido.

Enquanto essa tentativa era trabalhada com a TACV, o governo da Paraíba, através da PBTur, fazia paralelamente outra negociação, com

a GOL – Linhas Aéreas Inteligentes, que iria levar à reorganização do aeroporto local, para o voo foco deste estudo.

4.2 O aeroporto Presidente Castro Pinto – de nacional para internacional

Tradicionalmente, o grande aeroporto internacional da Paraíba tem sido o de Guararapes, em Recife. Em menor escala, também, o de Natal, e mais ainda desde 2014, quando foi inaugurado o novo e moderno aeroporto internacional da grande Natal, que recebeu o nome de Governador Aluizio Alves, provocando a desativação do antigo Aeroporto Internacional Augusto Severo para voos comerciais de passageiros. Já para conexões mais distantes, sempre os aeroportos internacionais de São Paulo (Guarulhos) e Rio de Janeiro (Galeão) têm desempenhado o papel protagonista de sempre na malha aérea do Brasil.

A cidade de João Pessoa, situada geograficamente entre Recife e Natal, sempre ficou à sombra de seus dois estados vizinhos, há anos já potências turísticas, mesmo sendo a cidade de Natal do mesmo porte de João Pessoa. O aeroporto que vem atendendo diretamente João Pessoa e redondezas, o Castro Pinto, fica alocado entre os municípios contíguos de Bayeux e Santa Rita, ambos incluídos na região metropolitana da Grande João Pessoa. A esse aeroporto, a IATA atribuiu o código aeroportuário JPA, enquanto a ICAO destinou o código aeroportuário SBJP.

A pretensão da Paraíba de ter um aeroporto internacional tem uma longa história. No início dos anos 80, diante da precariedade do antigo aeroporto e da iminência de investimentos destinados a melhorar a infraestrutura aérea da Paraíba e de sua capital, chegou-se a cogitar duas opções: construir um novo aeroporto junto ao antigo (que passaria a ficar restrito a voos cargueiros), ou se fundir com Pernambuco e construir um novo e grande aeroporto conjunto entre Recife e João Pessoa, que atenderia ambas capitais e estados. Motivos diversos fizeram recair a escolha na opção de um aeroporto local próprio, fazendo um novo equipamento junto do velho aeroporto, que fora inaugurado em 1957 e passaria para uma reforma e adaptação para cargueiro.

Assim, em 1985 foi concluída a construção do novo terminal de passageiros que trouxe melhorias substanciais nos serviços aeroportuários (maior conforto, segurança e eficiência). Entretanto, a capacidade do aeroporto estava restrita a operações nacionais. Posteriormente foi necessária e providenciada uma reforma infraestrutural, em 2005-2007, face às necessidades da demanda crescente dos passageiros, inclusive visando a abertura para voos diretos do/ao exterior. (Wikipédia, Aeroporto..., 2017)

O aeroporto de João Pessoa, em 2018, teve uma capacidade operacional calculada de embarque de aproximadamente 540 passageiros/hora e de cerca de 4,6 milhões de passageiros/ano, sendo a capacidade para desembarque calculada no dobro dessas cifras. Entretanto, a capacidade operacional declarada oficialmente é de 2,3 milhões de passa-

geiros (embarques e desembarques) ao ano. O total do movimento no aeroporto, atualmente, é de 1,4 milhões de passageiros ao ano. Em suma, o aeroporto pessoense ainda tem grande capacidade disponível, porém o seu grande problema é a reduzida capacidade das salas de embarque (estimativa calculada de uma capacidade horária de 314 passageiros para embarque em voos domésticos e 211 para voos internacionais), limitando a frequência com a qual as aeronaves podem estar sucessivamente prontas para decolar. Quando a evolução crescente do movimento aeroviário assim o requerer, a ampliação provavelmente será através da construção de um novo terminal próximo. (entrevistas com V. Pedroso, 2018; e INFRAERO-PB, Declaração..., 2018) Para esse futuro estar mais próximo, o número de voos internacionais deveria crescer expressivamente, principalmente com voos regulares.

O aeroporto Castro Pinto nunca teve voos internacionais regulares, mesmo que às vezes (poucas) tenha recebido alguns voos executivos e/ou charter. As informações são desconhecidas. Assim, por exemplo, uma fonte relata que, em 2008, teve alguns voos trazendo visitantes naturalistas de diferentes países com o objetivo de frequentar a praia de nudismo em Tambaba (WIKIPÉDIA, Aeroporto..., 2017). Outras fontes indicam como último voo internacional, o que partiu em setembro de 2001 com destino a Portugal (G1, 2017). Ainda há evidências de outros voos esporádicos, como da vinda da banda alemã Scorpions, que veio em voo fretado (charter) da Avianca Internacional, procedente da Colômbia, cuja aeronave pousou no aeroporto Castro Pinto, no dia 10 de setembro de 2010, com seus 5 integrantes, para se apresentar no Sun

Rock Festival, no estádio Almeidão. (AGENDA METAL, 2010). A Luck Receptivo declara que investe no mercado argentino desde 1995, tendo chegado a ter dois voos semanais da Argentina diretamente para João Pessoa (Ch. Teixeira e I. Furtado, questionário respondido em 28/09/2018).

Constata-se assim que as informações a respeito de voos internacionais diretos de/para o aeroporto Castro Pinto são bastante inconsistentes, porém uma coisa é certa: os voos internacionais eram praticamente inexistentes nesse aeroporto.

4.3 A política nacional aeroviária e o papel da EMBRATUR na abertura ao exterior

Cada país traça sua própria política aeroviária, de maneira mais ou menos coerente, com ou sem nenhum plano. No Brasil, essa política é traçada pela Presidência da República através de seus ministérios da Aeronáutica (desde 2001 como Comando da Aeronáutica, subordinado ao Ministério da Defesa), da área econômica, e o Ministério do Turismo, criado em 2003, e até pela ANAC, a agência reguladora federal, responsável por supervisionar a atividade de aviação civil no país. Cabe ao conjunto dessas instituições agir coordenadamente para a formulação do rumo do setor aeronáutico comercial, em particular de passageiros.

No setor aeronáutico existem duas áreas tradicionalmente separadas e complementares: a nacional e a internacional. Neste trabalho o

foco da atenção está voltado para a malha aérea do Brasil com o exterior, bem como para sua importância para o desenvolvimento do turismo e da economia local.

Aqui é de fundamental importância destacar dois elementos básicos que fazem parte fundamental de qualquer explicação nesta área de desenvolvimento do turismo, em especial do turismo receptivo, que acolhe turistas procedentes do exterior. Cabe à EMBRATUR promover a imagem do Brasil internacionalmente, através da articulação e fomento de diferentes ações junto a seus três principais públicos: o *trade* turístico, os consumidores e a imprensa especializada. O ponto de partida e norte das ações da EMBRATUR é o Plano Aquarela 2020, verdadeiro plano de marketing Turístico Internacional idealizado pela EMBRATUR com a consultoria da espanhola Chias Marketing, de Barcelona, que fora lançado pelo Ministério do Turismo em 2005. (entrevista respondida por G. Lira, em 25/10/2018)

O Plano Aquarela 2020, desde sua concepção, sempre visou objetivos para o turismo internacional no Brasil, com um horizonte de longo prazo, promovendo o país como destino turístico. (EMBRATUR, Plano Aquarela..., 2005). A EMBRATUR trabalha com parcerias, principalmente através de sua área de inteligência, que possui informações estratégicas e experiência no *know how* para a realização de projetos e atingir os objetivos traçados.

O direcionamento da EMBRATUR, desde a entrada de Vinícius Lummertz na sua presidência, em junho/2015, deve se manter com a

substituição por Teté Bezerra, maio/2018. A EMBRATUR, de fato, prioriza a promoção do país na América do Sul, além de mercados mais distantes, porém tradicionais, tais como os Estados Unidos e a Europa, e novos, como a China e a Austrália. (entrevista respondida por G. Lira, em 25/10/2018) As expectativas da EMBRATUR para o futuro próximo são bem otimistas, anunciando que “entre outubro de 2018 e abril de 2019, serão 54 novas ofertas de voos e 44 novas frequências” na área internacional. (GOVERNO DO BRASIL, Brasil..., 2018)

Todo o trabalho da EMBRATUR é feito nos bastidores, com cautela, protegendo a marca Brasil e a imagem do país no exterior. Um exemplo dessa abordagem é o trabalho feito, acertadamente, contra a promoção equivocada (mesmo que talvez com sucesso nas vendas) do destino Nordeste como sendo “o Caribe brasileiro”, *slogam* que acaba promovendo e afirmando o principal destino concorrente do Nordeste brasileiro, o próprio Caribe.

4.4 Das tratativas que precederam o voo GOL G3-7702

Os contatos concretos que prosperaram até chegar à realização da primeira rota aérea internacional regular da Paraíba, foram iniciados durante a 44ª edição da ABAV EXPO, de 29 de setembro a 01 de outubro de 2016, no Pavilhão de Exposições do Anhembi, em São Paulo. A comitiva paraibana, na oportunidade, entrou em contato com todas as empresas aéreas com alguma possibilidade de estabelecer linha direta

com a Paraíba, mas só a GOL teve, desde o início, ótima receptividade e demonstração de interesse real, e não meramente hipotético. (entrevista com R. Avelino, 17/04/2018)

Para viabilizar a concretização do sonho de ter uma linha aérea internacional regular, a primeira de sua história, o Governo do Estado da Paraíba vinha mantendo negociações desde 2011, quando um novo governador assumiu o governo. Um representante da GOL situou em meados de 2014, o início das negociações junto aos órgãos estaduais da PB, para a implantação desse primeiro voo regular internacional (entrevista com Ch. Lapis, 25/10/2018).

A EMBRATUR vinha acompanhando as tratativas do governo paraibano com a GOL, fazendo gestões junto a representantes do Ministério do Turismo da Argentina, buscando agilizar o processo de autorização do voo entre os aeroportos de Buenos Aires e João Pessoa junto às autoridades aeroportuárias da Argentina. (entrevista respondida por G. Lira, em 25/10/2018)

Sintetizando essa gestão bem sucedida para obter a autorização do voo, o jornalista F. Cardoso escreveu:

Esse foi o resultado de uma reunião entre a presidente da PBTur (Empresa Paraibana de Turismo), Ruth Avelino, com os secretários de Turismo da Argentina, Alejandro Eloy Lastra e Roberto Palas (executivo), ontem, em São Paulo. A reunião foi articulada pelo diretor de Inteligência Competitiva e Promoção Turística, Gilson Lira - que é pa-

raibano – que está tratando do assunto pessoalmente. (CARDOSO, EMBRATUR..., 2018)

Para que tal desfecho fosse possível, devem se considerar as mudanças no panorama político brasileiro, particularmente na área aeroviária. Após anos de diversas tratativas e negociações, chegou-se, num contexto nacional favorável à abertura de novas rotas aéreas internacionais, a um acordo concreto com a GOL, através de um protocolo de intenções no qual o Governo da Paraíba e a GOL colocavam as condições e compromissos de ambas partes para a viabilização do voo (ESTADO DA PARAÍBA, 2017). Em resumo, a ideia era promover o desenvolvimento econômico e social da Paraíba, e sua promoção enquanto destino turístico nacional e internacional, com ampliação do fluxo de passageiros para a nova rota com viajantes também provenientes de outras cidades, que fariam conexão em João Pessoa. Em contrapartida, o Estado concederia benefícios fiscais à companhia aérea, similares aos concedidos, em situações análogas, por outras unidades da Federação. (Idem, p. 2/5)

A assinatura protocolar do convênio entre a GOL e o governo da Paraíba aconteceu no dia 7/03/2017. Além das principais autoridades do Estado da Paraíba, compareceu para assinatura o vice-presidente da Gol Linhas Aéreas, Alberto Fajerman, que explicitou sua convicção de que o voo teria uma boa demanda, aumentando o turismo local. (GOVERNO DA PARAÍBA, Ricardo assina..., 2017; TV ARAPUAN, 2017)

Foto 1. Evento de assinatura do convênio de parceria entre a GOL e o governo do Estado da Paraíba, no Palácio da Redenção, no dia 7/03/2017, sobre o futuro voo ligando a Paraíba com a Argentina.



Fonte: A UNIÃO, 2017.

A definição do voo regular não foi isenta de problemas de tramitação. Assim, a GOL teve que reformular os termos de sua solicitação original, que foi objeto de restrições de horários, fazendo com que todos os voos solicitados passassem a sair 40 minutos (padrão de tempo de conexão adotado pela GOL para voos internacionais) depois da chegada, além do que a aeronave principal passasse a ser o Boeing 738-800. Mas, superados esses entraves, os “imprevistos até previsíveis”, finalmente o acordo pôde ser levado à prática.

Assim, depois de anos de sonhos e tratativas, possibilitado de fato pelo acordo firmado no início de março de 2017, teve lugar o primeiro voo internacional regular semanal da Paraíba.

4.5 O voo inaugural G3-7702 – o grande dia de 01/07/2017

O voo inicial partiu do aeroporto de Ezeiza, em Buenos Aires, às 11h40 do sábado, 01/07/2017, com chegada ao aeroporto Castro Pinto às 16h30. O avião prosseguiu sua viagem saindo da capital paraibana, como previsto, para fazer uma escala em Maceió (Aeroporto Zumbi dos Palmares), antes de pousar em Buenos Aires. Estava, deste modo, completado o primeiro voo circular, *round trip*, do voo G3-7702. Mesmo considerada uma operação bem sucedida, não esteve isenta de alguns problemas de logística, como se verá mais adiante.

Inaugurada a operação da rota circular do voo G3 7702, no trecho Buenos Aires (EZE) – João Pessoa (JPA) – Maceió (MCZ) – Buenos Aires (EZE), ficou a ligação entre a capital paraibana e a capital argentina, com uma escala em Maceió no retorno. Os voos, tanto de ida como de volta, ficaram estipulados convenientemente aos sábados, com aeronave Boeing 738-800, com capacidade para 177 pessoas. O voo de vinda de Buenos Aires, direto, tem uma duração de 5:00h, enquanto o de retorno, pelo fato de ter uma rápida escala em Maceió, tem uma duração total de 6:35h, pousando no aeroporto de Ezeiza já na madrugada de domingo. Da hora de partida de Buenos Aires até seu retorno, transcorrem 12h e 15 minutos. Esses horários estão sujeitos a possíveis atrasos

ou mesmo adiantamentos, tanto por questões técnicas como das condições climáticas, mas em geral a empresa aérea tem conseguido cumprir satisfatoriamente esses horários, que têm se estabilizado conforme quadro a seguir:

Quadro 1. Horários de saída e de chegada do voo G3-7702, por trecho.

voo G3-7702	trecho		
	BUE - JPA	JPA - MCZ	MCZ - BUE
horários de saída – chegada	12:35 - 17:35	18:15 - 19:05	19:45 - 00:50

Fonte: GOL. Disponível em <<https://www.voegol.com/>> Acessos em: diversas datas em 2017 e 2018. Legendas: BUE: Buenos Aires; JPA: João Pessoa; MCZ: Maceió. (sempre horário local)

Para os dois primeiros meses de operação, foi amplamente divulgado que teria um preço promocional em torno dos US\$ 290, ida e volta, mais taxas. (Anexo C) Posteriormente os preços seriam estipulados pela área comercial, conforme estratégia empresarial em função do comportamento do mercado, como é usual na economia e na área das companhias aéreas. A expectativa de que esse voo tivesse preços promocionais, abaixo do patamar habitual, sempre foi grande. (PORTAL CORREIO, 2017)

4.6 A campanha de marketing promocional em torno do novo voo

A inauguração do novo voo internacional regular, por ser considerado um marco significativo para o desenvolvimento do turismo da Paraíba, esteve rodeada de muitos cuidados. Uma série de ações foram combinadas e programadas pelas diferentes partes diretamente envolvidas, principalmente o Estado da Paraíba, através da PBTur e SECOM, a GOL, os hoteleiros da Paraíba e a Luck Receptivo de João Pessoa, bem como a assessoria para promoção turística e comercial do Brasil, adjunta à embaixada do Brasil em Buenos Aires.

Um grande papel foi desempenhado pelo Comitê Visite Brasil² na Argentina, integrado pela embaixada do Brasil em Buenos Aires, assim como por alguns operadores argentinos e outras empresas interessadas. Esse comitê (com intervenção da embaixada e seguindo diretrizes da EMBRATUR), vinha solicitando a existência de um voo para João Pessoa, juntando-se ao grande esforço do Governo do Estado, os hoteleiros e uma empresa de receptivo pessoense, junto à Gol e à Latam, para a criação da rota. (Ch. Teixeira e I. Furtado, questionário respondido em 28/09/2018; conversa com L. Albuquerque, 17/10/2018)

Do lado da Paraíba, desde o início a ideia era a de executar na Argentina, previamente e durante a fase inicial do projeto, uma ampla

² O “Comitê Visite Brasil” existe em vários países, geralmente integrado por operadoras turísticas, companhias aéreas, redes hoteleiras e empresas de seguros/assistência de viagens. Este Comitê é o braço comercial do Setor de Promoção das embaixadas do Brasil onde ele existe, se pautando pelas diretrizes da Embratur. Até o presente, já tem realizado numerosas iniciativas promocionais do destino Brasil junto ao *trade* turístico e público final da Argentina. (EMBAJADA..., 2018)

divulgação de seus potenciais turísticos, com o objetivo de atrair mais visitantes para o Estado. Pelo governo, coube à Empresa Paraibana de Turismo – PBTur e, em particular, à sua presidente, Ruth Avelino, estar à frente dessa campanha, com ampla participação do setor de imprensa dessa entidade

A campanha inseria a logomarca da Paraíba, combinando sol e mar. Em destaque, o slogan “João Pessoa, sol o ano todo”. Esse desenho foi incluído nas diversas mídias de divulgação da “campanha Argentina” ao longo de todo o período de promoção do voo G3-7702.



O evento recebeu cobertura nos diversos canais de mídia, dos mais de vinte jornalistas que integram a Associação Brasileira de Jornalistas de Turismo – ABRAJET, seccional Paraíba. Conforme a jornalista Messina Palmeira, à frente da ABRAJET-PB desde maio de 2016, a entidade, que tem por finalidade precípua divulgar o turismo da Paraíba, não chegou a ter participação institucional direta no processo, nem enviou oficialmente representante aos eventos na Argentina, porém seus membros deram ampla cobertura. (entrevista concedida em 03/04/2018)

Já a Secretaria de Turismo – SETUR, da Prefeitura Municipal de João Pessoa, teve pouca participação no processo. Mesmo assim, em matéria dessa Secretaria, Saulo Barreto, coordenador de Assuntos Internacionais, chegou a declarar: “O trabalho está só começando. Vamos

trabalhar para fortalecer as parcerias entre as secretarias de turismo de João Pessoa, Conde e Bayeux com a PBTur, o *trade* turístico e a INFRAERO, para garantir a manutenção do voo João Pessoa – Argentina. Este mês já acontecerá outra reunião de planejamento” (SETUR, Argentinos..., 2017). A SETUR deu muita ênfase à sua contribuição, que de fato foi pequena: “a distribuição de kits divulgando a história e as belezas naturais e arquitetônicas da Capital paraibana.” (SETUR, Argentinos..., 2017)

A colaboração efetiva da SETUR para o voo G3-7702 está resumida no seguinte texto institucional: “Para divulgar a cultura, a história, as belezas naturais e arquitetônicas de João Pessoa, o secretário de Turismo de João Pessoa, Fernando Milanez, disponibilizará 150 kits para a presidente da Associação Brasileira da Indústria Hoteleira (ABIH-PB), Manuelina Hardman.” E a seguir, finaliza: “Ela fará a entrega aos turistas que chegarão no primeiro vôo internacional à Capital paraibana, direto de Buenos Aires, Argentina, nesse sábado (1).” (SETUR, Setur..., 2017)

A SETUR, além de repassar as 150 sacolas cedidas originalmente pela Federação do Comércio – FECOMÉRCIO-PB, também ofereceu chapéus de palha que fizeram parte do kit de boas-vindas que os turistas da Argentina receberam na sua chegada (entrevista com R. Avelino, 17/04/2018)

Essa atitude contrasta com a participação da SETUR em períodos anteriores, quando, por exemplo, em abril de 2012, estiveram em João Pessoa sete representantes das principais operadoras de turismo da Argentina, realizando um *famtour* de cinco dias nos municípios de João

Pessoa, Cabedelo e Conde. Nessa oportunidade, participou ativamente junto com representantes do Convention Bureau de João Pessoa, da ABIH-PB e das empresas de turismo receptivo Luck e Mais Brasil. (SETUR, 2012) A intenção de atrair turistas da Argentina para João Pessoa era clara e, assim, as diversas instituições pareciam se entender e colaborar melhor.

Na efetivação do voo G3-7702 da GOL, teve uma contribuição especial a empresa Luck Receptivo, de João Pessoa, que já vinha de longo tempo trabalhando para a implantação de rotas internacionais para o destino Paraíba. Assim o relata sua diretora, Ch. Teixeira:

A Luck é a única empresa de receptivo de João Pessoa que, há mais de 10 anos, participa da FIT (Feira Internacional de Turismo de Buenos Aires). Um evento tão importante para a Argentina, quanto a ABAV (Associação Brasileira de Agências de Viagens) é para o Brasil. Além de participar anualmente do evento, somos o único receptivo também de João Pessoa que realiza visitas constantes às operadoras de Buenos Aires e da Argentina como um todo. Participando de caravanas em parceria de algumas empresas de *incoming* (como a Journeys, Infinitas, TourMed e FreeWay). Além das caravanas com a TopDest e com a Juliar.

A empresa sempre procurou ter uma parceria com as operadoras da Argentina e estar próxima, estimulando-as a venderem o destino João Pessoa. Diante dessa proximidade criada, os operadores começaram a vir à cidade por amizade e inúmeros convites. Praticamente todos eles já estiveram em João Pessoa, conheceram e se apaixonaram pela Paraíba e, a partir disso, começaram a solicitar, também, às companhias aéreas, a existência desse voo. (Ch. Teixeira e I. Furtado, questionário respondido em 28/09/2018)

Essa atitude proativa da principal empresa paraibana de turismo receptivo, certamente teve importância na captação do primeiro voo internacional direto da Paraíba.

O Convention Bureau de João Pessoa, publicou na sua página de Facebook, no dia 14/06/2017, chamada sobre o novo voo direto, convidando para “visitar os Hermanos”, mais do que chamando a visitar a Paraíba. E divulga cartaz da SECOM, da campanha local no estado, que teve ampla divulgação nas mais diversas mídias do Estado. Esta inserção tem ficado na página do CVJP como divulgação. Já os diversos órgãos do governo do Estado da Paraíba participaram ativamente, com caráter protago-



nista, nas operações que conduziram à efetivação da nova rota internacional: PBTur e SECOM, principalmente. Segundo a presidente da PBTur, teriam sido gastos aproximadamente meio milhão de reais (equivalentes a US\$ 125 mil) na campanha de divulgação do destino Paraíba no mercado argentino. (CARDOSO, Paraíba analisa..., 2018)

A preocupação em garantir o sucesso do empreendimento era grande e, para tanto, foram programadas na Argentina diversas ações promocionais. Na campanha de divulgação iniciada em junho de 2017, que foi até dezembro desse ano, era possível ver *outdoors* em 30 estações de metrô, *gifs* em telas de mídias digitais, cartelas animadas em painéis de mídia eletrônica *Out Of Home*, *spots* em rádios, inserções diversas em sites das operadoras e redes sociais. (entrevista com R. Avelino, 17/04/2018)

Figura 1. Outdoor da SECOM na campanha Argentina.



Fonte: SECOM/PB e Antares Comunicação Ltda.

Desde o dia 13 de junho de 2017, estavam acontecendo em Buenos Aires *workshops* de capacitação para agentes de viagens da Argentina, organizados em colaboração com grandes operadoras que atuam naquele país (idem). Os hoteleiros da Paraíba participavam ativamente dessas atividades voltadas para os profissionais argentinos, como mostram as fotos abaixo, de *workshops* realizados na capital argentina com profissionais de importantes operadoras do setor turístico da Argentina.

Foto 2. *Workshop* com 30 agentes através da Operadora Journeys, em 13/06/2017



Foto 3. *Workshop* com 30 agentes da Operadora Tourmed, em 15/06/2017



Fotos: cedidas pela ABIH-PB, setembro/2018.

Preliminarmente, a PBTur promoveu o lançamento do voo, no dia 14 de junho de 2017, com um evento na Embaixada do Brasil na Argentina, cuja assessoria para promoção do Brasil teve destacado papel durante toda a negociação.

No ato solene, muito concorrido, estavam presentes o governador Ricardo Coutinho e várias outras autoridades paraibanas, bem como o vice-presidente da GOL, Eduardo Bernardes e representantes da EMBRATUR. No evento, além dos discursos de praxe, teve um almoço para todos os convidados e uma apresentação de espetáculo artístico.

Um *workshop* paralelo, nos recintos da própria embaixada, promoveu o contato entre agentes de viagens e operadores de turismo da Argentina e empresários hoteleiros da Paraíba. Na oportunidade foi também apresentada a campanha “Destino Paraíba – Muito Mais Que Sol e Mar”.

Uma equipe da PBTur estava na capital argentina desde o domingo precedente (11/06) oferecendo capacitação para agentes de viagens locais sobre o “Destino Paraíba” (GOVERNO DA PARAÍBA, Ricardo lança..., 2017; PARAÍBA ONLINE, 2017; entrevista com R. Avelino, 17/04/2018).

A promoção do “Destino Paraíba – Muito Mais Que Sol e Mar”, consistia principalmente numa série de vídeos publicitários dos atrativos turísticos da Paraíba. Além do vídeo institucional “Destino Paraíba”, foram passados também vídeos específicos de Areia Vermelha, Cabacei-

ras, Ladeira de Coqueirinho, Litoral Sul e Trilha do Potiguaras, todos feitos com muito profissionalismo, com duração em média de 11 minutos cada um. O ato de lançamento foi muito concorrido, e destacou o excelente acolhimento dado a todos os presentes pela equipe da embaixada brasileira em Buenos Aires, que preparou com esmero todos os detalhes do evento.

Foto 4. Ato de lançamento do voo G3-7702, em Buenos Aires, no dia 14/06/2017.



Fonte: GOVERNO DA PARAÍBA, Ricardo lança..., 2017.

Os eventos na capital argentina foram muito concorridos, sendo que na sua preparação participaram ativamente os diversos setores: os funcionários destacados pela embaixada para tal fim, a EMBRATUR, a PBTUR e demais representantes da Paraíba presentes.

Foto 5. Apresentação do Grupo Folclórico do SESC-PB, durante o ato de lançamento do voo G3-7702, em Buenos Aires, no dia 14/06/2017.



Fonte: foto cedida pela ABIH-PB. (set/2018)

A Secretaria de Comunicação Institucional – SECOM, levou para o lançamento do voo em Buenos Aires, no dia 14 de junho, uma equipe de 5 jornalistas que chegaram no dia 13 e voltaram dia 15. Mais 10 hoteleiros de João Pessoa e representante da Luck Receptivo acompanharam o grupo de jornalistas, mas estes fizeram diversas capacitações com operadoras da Argentina, durante os dias 12, 13, 15 e 16 de junho de 2017. (entrevistas com R. Avelino, 17/04/2018 e L. Tavares, 14/09/2018)

Sobre essas capacitações, relata a diretora da Luck Receptivo:

O nosso papel lá foi, justamente, capacitar os operadores e agentes de viagens para vender o destino João Pessoa, explicando o porquê indicar a cidade, apontando os nossos diferenciais e quantos dias ficar na cidade, por exemplo. Ressaltando a tranquilidade, segurança e as praias urbanas sem pedras, sem mar violento, sem poluição e com muitas piscinas naturais da capital paraibana. Em um raio de 15Km, por exemplo, temos a Ilha de Areia Vermelha, as Piscinas Naturais do Bessa, de Picãozinho e as do Extremo Oriental. Além de reforçar a nossa riqueza histórica e cultural, por sermos a terceira capital mais antiga do Brasil. (Ch. Teixeira e I. Furtado, questionário respondido em 28/09/2018)

O teor das capacitações, entretanto, era direcionado ao eixo “sol e mar”, que realmente são os recursos turísticos mais fortes da Paraíba, porém contrastando com o slogan oficial da PBTur, “Destino Paraíba – Muito Mais Que Sol e Mar”. O contraste entre as ambições do Estado paraibano, que lançou a campanha e trabalha para tornar realidade esse postulado, é compreensível, pois sol e mar são os principais atrativos que convencem os turistas para virem para a Paraíba.

A campanha de promoção da Paraíba ultrapassou as fronteiras das divulgações institucionais e diversas outras iniciativas foram detectadas. Na euforia que se seguiu ao lançamento do voo, outras ações reforçaram a campanha publicitária.

Assim, a grife argentina Markova, especializada em moda feminina, na primeira semana de setembro de 2017 enviou uma equipe de fotógrafos e modelos para a Paraíba e deu ampla divulgação no seus materiais impressos e nas redes sociais (Facebook, Instagram e Twitter, com

um total de mais de um milhão de seguidores), dando grande divulgação dos principais atrativos turísticos da capital paraibana e do litoral sul. Essa empreitada foi também resultado do trabalho da embaixada do Brasil na Argentina e da PBTur, além de ter contado com apoio de vários empresários da Paraíba e da Prefeitura do Conde. (CARDOSO, Grife..., 2017)

4.7 A recepção aos passageiros de/para Buenos Aires no aeroporto Castro Pinto

Para a chegada do voo inaugural ao aeroporto Castro Pinto, a PBTur e o *trade* turístico organizaram uma recepção em grande estilo. A primeira ação foi com a aeronave repleta de passageiros, quando estava quase no final do taxiamento para ocupar seu lugar na pista, a fim de proceder o desembarque. Esse momento é chamado de “batismo” da aeronave.

A INFRAERO, tradicionalmente, promove essa solenidade de boas-vindas, com o lançamento de jatos d’água, lançados por vários carros do Corpo de Bombeiros e direcionados à aeronave. Esse é um procedimento que é realizado cada vez que inicia uma nova linha no aeroporto, uma maneira simpática de receber um voo inaugural, mesmo também sendo um desperdício de água “politicamente incorreto”.

Foto 6. “Batismo” da aeronave Boeing 738-800 da GOL, no aeroporto internacional de João Pessoa, do voo inaugural G3-7702, procedente de Buenos Aires, no dia 1/07/2017.



Foto: Rafael Passos-SECOM/PMJP

A movimentação das atividades programadas, no dia 01 de julho de 2017, ocorreu tanto na chegada dos primeiros passageiros oriundos de Buenos Aires, quanto na saída dos primeiros que, saindo de João Pessoa, iam para a capital argentina. Lá estavam presentes todas as emissoras locais de televisão: Arapuan (Rede TV!), Cabo Branco (Globo), Correio (RecordTV), Manaíra (Rede Bandeirantes), Tambaú (SBT), que fizeram ampla cobertura e divulgação.

A partir do início da tarde teve animadas apresentações artísticas. Os que chegavam foram recebidos com uma apresentação do Grupo

Folclórico do SESC-PB, com forró pé de serra, além de xaxado e baião, que se estendeu por quase 3 horas (17:30h às 20:20h), devido a atrasos no desembarque dos visitantes (entrevista com R. Avelino, 17/04/2018). Houve muita festa e muita alegria para acolher os diversos passageiros que iriam incrementar o turismo na Paraíba e marcar uma nova época no desenvolvimento do setor. Os passageiros procedentes de Buenos Aires foram recebidos com comidas típicas e a cada um foi entregue um kit promocional com material institucional referente aos diversos atrativos e destinos turísticos da Paraíba, em especial referente às belezas naturais e arquitetônicas de João Pessoa. (PARAÍBA ONLINE, 2017) Com grande apoio da Prefeitura do Conde, os recém chegados puderam saborear da gastronomia local, além de rapadura e nego-bom, com cerveja Jacumã e cachaça Volúpia.

Fotos 7 e 8. Turistas sendo recebidos pela presidente da PBTur, Ruth Avelino, e a cantora Evangelina Etchebest distribuindo chapéus típicos no aeroporto de João Pessoa, na chegada do voo G3-7702, da GOL, no dia 01/07/2017.



Fotos: Francisco França / SECOM/PB

Com grande esforço das diversas instituições envolvidas, a Paraíba fez um excelente trabalho de recepção e hospitalidade.

Fotos 9 e 10. Turistas degustando cachaça local e recebendo chapéus típicos, no aeroporto de João Pessoa, na chegada do voo G3-7702, da GOL, no dia 01/07/2017.



Fotos: Francisco França / SECOM/PB

Foto 11. Apresentação do grupo folclórico do SESC, no dia 01/07/2017, com forró pé de serra, no aeroporto de João Pessoa, na chegada dos passageiros do voo G3-7702, da GOL.



Fonte: GOVERNO DA PARAÍBA, Voo entre..., 2017.

Mesmo sabendo que o maior interesse da Paraíba era o turismo receptivo e não o emissor, a Paraíba também teve deferência com os passageiros com destino a Buenos Aires, com espetáculo de música e dança entre as 14:00 e 16:00h, horário do *check-in* dos passageiros que embarcavam em João Pessoa no voo G3-7702. Foi uma apresentação de

tango, patrocínio da Prefeitura Municipal de Bayeux, protagonizada pela cantora argentina Evangelina Etchebest e os dançarinos paraibanos Paulo Henrique e Clarrissa Yemisi. (YOUTUBE, 2018)

Foto 12. Apresentação de tango, no aeroporto de João Pessoa, na saída dos passageiros do voo G3-7702, da GOL, embarcados em João Pessoa, no dia 01/07/2017.



Fonte: GOVERNO DA PARAÍBA, Voo entre..., 2017.

4.8 A vinda em *famtours*, de agentes de viagens da Argentina no voo G3-7702

No voo inicial também chegou um grupo de agentes de viagens da Argentina, num *famtour*, para conhecer melhor o destino e assim promover com maior fundamento as viagens para a Paraíba. Segundo a PBTur, um total de 60 profissionais foram trazidos em *famtours* nos inícios da operação do voo G3-7702. (entrevista com R. Avelino, 17/04/2018)

Na Paraíba, os *famtours* são executados pela Luck Receptivo, a principal agência turística local de receptivo. A prática de *famtours* é adotada por esta empresa há anos, segundo relata sua diretora, Ch. Teixeira:

Em todos os anos, durante a *Brazil Nations Tourism Market* (feira que acontece anualmente em um lugar diferente do Nordeste, destinada a trazer o público estrangeiro, especialmente o argentino, para conhecer o potencial da região), fazíamos um pós tour, convidando os agentes de viagem para João Pessoa. Além disso, tivemos inúmeros outros *famtours*, apoiados diretamente pelas operadoras da Argentina, pelas operadoras de *incoming* do Rio e pelas companhias aéreas, contando sempre com o apoio da PBTur. (Ch. Teixeira e I. Furtado, questionário respondido em 28/09/2018)

Essa prática se intensificou no período pré e pós inauguração do voo G3-7702, no qual muitos profissionais argentinos vieram à Paraíba.

Foto 13. *City tour* com agentes de viagens da Argentina que chegaram no voo inaugural G3-7702, da GOL, oferecido pela agência Luck Receptivo, de João Pessoa.



Fonte: TURISMO EM FOCO, Paraíba..., 2017.

Foto 14. *Famtour* com operadores da Argentina, propiciado pela agência Luck Receptivo.



Fonte: Foto cedida da Luck Receptivo, set/2018

E mais 33 agentes de viagens, de meia dúzia de empresas da Argentina, foram incluídos na programação de três *famtours* para o mês de setembro/2017, numa parceria entre a GOL, a PBTur, a Luck Receptivo João Pessoa e a Prefeitura do Conde (TURISMO EM FOCO, Paraíba..., 2017)

4.9 As reformas e adequações infraestruturais no aeroporto Castro Pinto

O aeroporto de João Pessoa remonta sua história a 1957, quando foram construídos o primeiro terminal de passageiros e a pista, recebendo a denominação de Aeroporto Presidente Castro Pinto em 1960. Sua

jurisdição foi transferida para a INFRAERO em 1979. Nos anos 80 foi concluído o novo terminal de passageiros, ficando as antigas instalações para terminal de carga aérea (INFRAERO, 2017).

Foto 15|. Aspecto do aeroporto internacional Castro Pinto no final do século XX e antes das reformas da primeira década do século XXI.



Fonte: AEROJOAOPESSOA. Aeroporto de... (2018)

A precária infraestrutura do aeroporto Castro Pinto ficou na mais completa evidência quando, no domingo 03/01/1999, um gigantesco avião cargueiro russo, Antonov 22, teve que fazer um pouso forçado no aeroporto recifense de Guararapes, “de barriga”, e acabou parando no meio da pista. Aviões tiveram que ser desviados ou transferidos para outros aeroportos, entre eles o de João Pessoa (FOLHA DE S. PAULO, 1999). O incidente, que originou 56 horas de interdição do aeroporto do

Recife, deu início a uma operação de emergência que evidenciou a falta de estrutura e o despreparo do aeroporto Castro Pinto. na época. O incidente reforçou as reivindicações da Paraíba por melhoras substanciais no seu aeroporto.

As medidas que foram adotadas permitiram que, finalmente, no dia 2 de agosto de 2000, o Comando da Aeronáutica expedisse a Portaria N° 468/GC-5, que incluía oficialmente o aeroporto de João Pessoa / Castro Pinto entre os aeroportos internacionais do Brasil. A portaria entrava em vigor em 30 dias. (Veja Anexo 1) À época, o aeroporto não incluía o amplo anexo administrativo que poucos anos depois seria construído na sua frente, mas desde sua inauguração em finais dos anos 80 o aeroporto já fora concebido para ter funcionamento nacional e internacional. Entretanto, sempre faltou demanda para operar internacionalmente. Assim, durante todo esse período passou a ser considerado aeroporto “internacional eventual”, que é quando a cada voo internacional precisa contatar os órgãos de nacionalização, com 5-10 dias de antecedência, para preparar a recepção de cada voo. (entrevista com E. Melo Jr, 13/09/2018)

Novas obras aeroportuárias começaram em 2004, mas só em 2008 foram terminadas. Foi então inaugurada essa reforma de ampliação do aeroporto, trazendo novas salas de embarque, mais posições de check-in, climatização generalizada, novos escritórios, tanto para a administração aeroportuária, quanto para os órgãos públicos, estacionamento

ampliado, praça de alimentação, mais lojas de varejo aeroportuário, e principalmente reforços na pista de pousos e decolagens e na pista de taxiamento, bem como no pátio de estacionamento das aeronaves. (INFRAERO, 2017; WSCOM, 2008).

Finalmente o aeroporto ficou capacitado para acolher aeronaves de grande porte, inclusive de voos internacionais. O aeroporto já reformado poderia atender, anualmente, até quase um milhão de passageiros. Estavam assim criadas as condições necessárias para receber voos internacionais, para o aeroporto começar a operar diretamente com o exterior. Porém, essa expectativa só veio a se tornar realidade em 2017, com a operacionalização do voo da GOL 7702.

O Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, contava, até julho de 2017, com 25 voos regulares (16 diários e 9 com operação semanal), unindo a capital paraibana a Brasília, Campina Grande, Campinas, São Paulo (Guarulhos), Recife e Rio de Janeiro. A partir do início do voo G3-7702, muda qualitativamente seu perfil, pois, em princípio, deixa de ser um aeroporto meramente doméstico, podendo, com isso, abrirem-se novas portas para novos voos.

Assim, João Pessoa conta hoje com um aeroporto internacional que realmente opera além de voos nacionais. A infraestrutura já está pronta e a capacitação de pessoal tem sido realizada, estando pronto o aeroporto, literalmente, para novos e maiores voos!

Foto 16. O aeroporto internacional Presidente Castro Pinto, em 2018.



Fonte: Fábio Cardoso, Aeroporto... (2018)

Para tornar possível o recebimento do voo internacional, a INFRAERO teve que adotar várias medidas para garantir a presença ou adequação de instituições encarregadas da nacionalização dos voos (Polícia Federal, Receita Federal e VIGIAGRO), órgãos públicos que não tinham presença ou não vinham agindo nas operações do aeroporto, por este carecer de voos internacionais, os quais muito raramente faziam pouso no local. Dentre outras medidas, a INFRAERO teve que ceder salas para a instalação desses órgãos anuentes.

Não apenas essas intervenções junto às autoridades foram necessárias. Também foi necessário adotar várias providências de adequações físicas a fim de atender às normas exigidas de um aeroporto já enquadrado como internacional. Em especial, algumas adequações, principalmente de sinalização, tiveram que ser providenciadas. Nesse sentido, teve que ser adequada a segurança na calçada frontal do aeroporto, na qual tiveram que ser colocadas barreiras (ou fradinhos) de contenção (ver foto 17) contra eventuais invasões de veículos em áreas protegidas. Os fradinhos foram instaladas em 2017 pelo setor de manutenção da INFRAERO-JPA a pedido da Polícia Federal. (entrevista com J. Gouveia Silva, em 13/09/2018).

Foto 17. Fradinhos de contenção instalados na frente do Aeroporto Castro Pinto.



Fonte: Os autores, 01/06/2018.

Foi necessário, também, ampliar os serviços de manipulação de bagagens desacompanhadas, tanto para o embarque quanto para o desembarque de passageiros. A incumbência ficou a cargo da empresa paulista PROAIR – Serviços Aeroportuários, que está presente em 27 aeroportos brasileiros. Essa empresa já vem atendendo a INFRAERO na parte de inspeção de passageiros e bagagens de mão, também no terminal de cargas do aeroporto. (entrevista com V. Pedrosa, 9/08/2018, e PROAIR, 2018).

Os principais problemas enfrentados pela INFRAERO para organizar o desembarque internacional, adequando o atendimento aos passageiros do voo internacional, foram relacionados à Receita Federal, já que os outros órgãos (Polícia Federal, VIGIAGRO, ANVISA) já eram parceiros habituados a fazer os serviços necessários demandados pelo aeroporto.

4.10 O alfandegamento do aeroporto – As ações da Polícia Federal

A Polícia Federal mantém permanentemente dois policiais no aeroporto. Com o início do voo internacional, foi necessária a troca da sala que ocupava para outra mais próxima do desembarque. Para a operação do voo internacional, uma vez estabilizada a rotina do voo, passou a destacar um reforço de dois outros policiais para atuar no embarque e desembarque dos viajantes internacionais. Assim, normalmente são destacados três para o desembarque no desembarque, enquanto um fica desde

cedo no embarque, sendo que posteriormente um deles se desloca do atendimento do desembarque dos passageiros que chegam de Buenos Aires para atender os passageiros que vão embarcar para o exterior. Essa rotina foi resultado das experiências sucessivas e assim não voltou a se repetir o descompasso e os problemas de atrasos que tinham marcado o voo inaugural no primeiro dia de julho de 2017 (Entrevista com V. Oliveira, supervisor da Infraero, 26/11/2017).

A primeira operação de desembarque dos passageiros internacionais no aeroporto Castro Pinto, do voo G3-7702, foi parcialmente mal sucedida, devido à grande demora experimentada no desembarque. O atraso foi devido ao mal dimensionamento da equipe de atendimento da Polícia Federal para o desembarço de documentos de imigração, pois foi destacado um único servidor para atender o desembarque, ao tempo que privilegiava o embarque, operação para a qual destacara 4 servidores, talvez devido ao fato de que o mesmo tinha muitos convidados, principalmente autoridades.

A partir desse dia, o voo não mais apresentou demoras substanciais (aquelas que superam uma hora), já que a Polícia Federal passou a dimensionar adequadamente as necessidades de atendentes tanto no embarque, quanto no desembarque. (entrevistas com V. Oliveira, supervisor da Infraero, 26/11/2017; e com J. P. Alcântara, gerente de aeroporto da GOL, em 16/03/2018).

Na chegada dos passageiros do primeiro voo, a Polícia Federal tinha instalados apenas 2 cabines provisórias na entrada para o local das esteiras, onde os passageiros recolhem suas bagagens. Essa etapa gerou muito congestionamento, inclusive pela falta de experiência com o idioma Espanhol dos funcionários destacados para a recepção. Hoje estão instaladas 4 cabines, além de bancos para a espera na fila, a fim de evitar o desconforto de quem além de ter que aguardar, ter que esperar em pé. No voo inicial, que chegou 17:20h, o atendimento se prolongou até as 20:40h, quando foi nacionalizado o último passageiro. (entrevista com R. Avelino, em 17/04/2018)

Foto 18. Os dois guichês da Polícia Federal no Aeroporto Internacional Castro Pinto, para atendimento dos passageiros que embarcam para o exterior.



Foto: Os autores, fev/2018.

4.11 O alfandegamento do aeroporto – As ações da Receita Federal

A presença da RFB – Receita Federal do Brasil, é imprescindível para a nacionalização das bagagens dos passageiros que chegam no Brasil. O aeroporto Castro Pinto precisou se adaptar a esse requisito, atendendo todas as disposições da portaria RFB 3518/2011, de 30 de setembro de 2011 (com alterações em 2013 e 2014), que “estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências”. A equipe de funcionários da RFB que estava de plantão no dia de realização de entrevista, transmitiu bem a extensão e complexidade da operação de alfandegamento realizada no aeroporto.

Como se trata de atendimento a um único voo internacional semanal, não há equipe permanente lotada no aeroporto com finalidade exclusiva de atendimento aos voos internacionais. Funcionários da Receita Federal, da unidade de Cabedelo, fazem rodízio semanal com 3-4 equipes, geralmente misturando um auditor, um analista e um administrativo, conforme disponibilidade e conveniência, com um revezamento que até o presente tem transcorrido sem problemas.

Conforme estabelece a portaria RFB 3518/2011, no seu Art. 4º,

o alfandegamento compreenderá: (...)

III – pistas e pátios de manobras, utilizados por aeronaves em voos internacionais;

IV – áreas destinadas ao carregamento, descarregamento, embarque e desembarque de aeronaves no transporte internacional; (...)

VII – terminais de carga e terminais de passageiros internacionais; (...)

VIII – áreas de aeroportos e instalações aeroportuárias nas quais ocorram fluxos internacionais de viajantes ou bens de viajantes. (RFB, port. 3518/2011)

A portaria também faz ênfase na segregação e proteção física da área do local ou recinto a ser alfandegado, “de forma a direcionar a entrada ou saída de pessoas (...) e bens de viajantes por ponto autorizado.”

Em atenção aos viajantes, o Art. 8, no seu § 3º, determina que

No local ou recinto onde houver terminal de passageiros internacionais ou loja franca, a administradora do local ou recinto deverá disponibilizar área privativa para verificação de bens de viajantes que procedam do exterior ou que a ele se destinem, dotada de bancadas apropriadas para essa atividade, de forma inclusive a preservar a intimidade do viajante. (RFB, port. 3518/2011)

Ainda, dentre os requisitos exigidos pela portaria, pode ser destacado o seguinte parágrafo, que determina que nos terminais internacionais de passageiros também deverão ser disponibilizados:

- I – estações de trabalho (ou totens eletrônicos), com acesso à Internet, para utilização do público, na proporção de 1 (um) equipamento para cada 100 (cem) passageiros/hora, no desembarque internacional, com no mínimo 2 (dois) equipamentos;
- II – 2 (duas) estações de trabalho (ou totens eletrônicos), com acesso à Internet, para utilização do público no embarque internacional;
- III – estações de trabalho e impressoras para equipes de fiscalização, câmeras de monitoramento, gravadores de som, unidades de vídeo para controle do recinto e para

informação aos viajantes, aparelhos de telefonia, rádios de comunicação móvel e outros itens de informática e mobiliário, de acordo com projeto aprovado pela unidade da RFB de jurisdição do terminal de passageiros, sem prejuízo das disposições do art. 17;

IV – serviços de telefonia, energia elétrica, água e esgoto e climatização dos ambientes; e

V – rede sem fio (wifi), com livre acesso para os viajantes. (RFB, port. 3518/2011, art. 8º, & 5º)

Com base no art. 10º deste documento, foram feitas modificações no aeroporto. A INFRAERO-JP passou a disponibilizar, sem ônus para a RFB, sala privativa de escritório– até então inexistente – para o funcionamento dos funcionários da Receita Federal, bem como vagas de estacionamento para os servidores da RFB atuantes no local. Ainda, conforme o art. 11º, a administradora do local ou recinto, ou seja, a INFRAERO, deve disponibilizar, sem qualquer ônus para a RFB, “I – local e equipamentos para guarda e conservação temporária de amostras; e II – instalações exclusivas à guarda e armazenamento de mercadorias retidas ou apreendidas.”

Outros dispositivos também são requeridos, como balanças e equipamentos de inspeção não invasiva:

A administradora do local ou recinto deve disponibilizar, sem ônus para a RFB, inclusive no que concerne a manutenção e operação: I – equipamentos de inspeção não invasiva (escâneres) de acordo com os tipos das cargas, bens de viajantes internacionais (...); e II – disponibilizar pessoal habilitado para a operação dos equipamentos referidos no

inciso I, sob o comando da RFB. (RFB, port. 3518/2011, art. 14º)

A INFRAERO-JP também providenciou a vinda de um escâner com dimensões adequadas (mínimo exigido de 1 metro x 1 metro de “boca”), já que os equipamentos disponíveis no aeroporto não atendiam o estabelecido pela portaria. No artigo 14, § 16, se indica que nos terminais de passageiros internacionais deverão ser disponibilizados portais detectores de metais, um para cada escâner, no interior do terminal. E as exigências continuam, inclusive em relação à segurança do local e seu entorno:

O local ou recinto deverá dispor de sistema de monitoramento e vigilância de suas dependências, dotado de câmeras que permitam captar imagens com nitidez, inclusive à noite, nas áreas de movimentação de viajantes e cargas, e de armazenagem de mercadorias, e nos pontos de acesso e saída autorizados e outras definidas pela RFB. (RFB, port. 3518/2011, art. 17º)

Fica evidente a complexidade do alfandeamento de um aeroporto para possibilitar o fluxo de passageiros e de seus bens. Muitas providências foram adotadas pelo aeroporto Castro Pinto, coordenadas pela INFRAERO-JP, para conseguir seu adequado alfandeamento, a fim de poder iniciar, finalmente, o voo internacional com a Argentina. Entretanto, todas estas providências aconteceram com tranquilidade e muita cooperação entre as partes. (entrevista com D. R. Almeida, Jailson N. Lima e R. P. Almeida, 11/08/2018)

No dia 01 de julho de 2017, a Receita Federal levou um dispositivo de 10 funcionários, que atenderam perfeitamente a todas as necessidades do voo G3-7702. Como o aeroporto até então não era alfandegado, a Receita Federal também teve que fazer as mudanças acima apontadas e se adaptar aos requerimentos do voo internacional regular, incluindo o tradicional encaminhamento dos passageiros desembarcados para o setor correspondente: “a declarar” ou “nada a declarar”.

Depois de um ano de operação, o voo G3-7702, do ponto de vista da RFB, não apresentou qualquer problema relevante, nem gerou ocorrências. Enfim, um voo tranquilo.

Para o despacho de bagagens prévio ao embarque de passageiros, foi necessária uma intervenção, já que a alfândega da Receita Federal tinha dado um prazo de 45 dias para que fosse providenciado um segundo equipamento de raio X para dar conta satisfatoriamente da operação de despacho de bagagens nos voos internacionais. Diferentemente dos voos nacionais, cujo despacho de bagagens é operado por pessoal terceirizado contratado pela INFRAERO, a inspeção e o desembaraço de bagagens para voos internacionais só podem ser feitos por agentes da Agência de Proteção da Aviação Civil – APAC. Esses são os únicos autorizados para verificação de bagagens e outorga do selinho de “OK” e não são contratados pela INFRAERO e sim pela companhia aérea correspondente, nesse caso a GOL Linhas Aéreas. O equipamento adicional de raio x acabou chegando um tempo depois, tratando-se de um equipamento que estava sendo utilizado no aeroporto de Congonhas e foi

disponibilizado emergencialmente para os serviços da APAC, empresa que já vinha operando em outros serviços no aeroporto Castro Pinto. Desde então, o equipamento permaneceu no aeroporto de João Pessoa. (entrevista com J. P. Alcântara, gerente de aeroporto da GOL, em 16/03/2018).

4.12 O alfandegamento do aeroporto – As ações da VIGIAGRO

O VIGIAGRO, é o órgão que faz a vigilância do trânsito agropecuário internacional nas fronteiras do Brasil e, como tal, responde pela concessão da devida anuência para importação de produtos agropecuários. É um órgão da Secretaria de Defesa Agropecuária, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento “O Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), atua em todo o território nacional sendo responsável pelas atividades de controle e fiscalização das operações de comércio internacional envolvendo produtos de interesse agropecuário.” (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 2017)



Para o alfandegamento do aeroporto foi necessário atender às necessidades da Vigiagro, disponibilizando uma sala específica, a qual está situada dentro da área alfandegária. A Vigiagro na Paraíba vinha atuando regularmente apenas no Porto de Cabedelo e para atender no

primeiro voo internacional regular da Paraíba teve que improvisar planções especiais, destacando uma dupla composta de auditores fiscais federais agropecuários, sempre compondo a equipe com um agrônomo e um veterinário. Como não há equipe dedicada a essa tarefa no aeroporto, 5-6 agrônomos e 5-6 veterinários da Seção da Vigiagro na Paraíba se revezam nas duplas que atendem o desembarque dos passageiros e suas bagagens no aeroporto internacional.

A inspeção, segundo estabelece a normativa, é feita por amostragem, a qual é realizada pelos funcionários da Receita Federal que escolhem os passageiros a ser vistoriados, tanto pela própria Receita Federal, quanto pela Vigiagro. Os passageiros escolhidos têm que abrir suas bagagens e os auditores da Vigiagro intervêm caso sejam encontrados produtos de origem vegetal ou animal. No primeiro ano de atividade do voo, apenas pequenos incidentes aconteceram, como passageiros com frutas ou algum outro alimento fora das normas.

Como curiosidade, contam os auditores que no primeiro dia do voo um dos passageiros procedentes de Buenos Aires trazia uma peça de artesanato em madeira não tratada, suscetível de transmitir doenças, motivo pelo qual foi confiscada. Mas, no geral, o que mais os passageiros trazem, principalmente os brasileiros, é vinho, doce de leite e os *alfajores* típicos da Argentina, permitidos até o peso de 5 kg. Em suma, do ponto de vista da Vigiagro, tem sido um voo muito tranquilo e sem qualquer incidente relevante durante todo o seu primeiro ano de funcionamento. (entrevista com M. Guerrini e M. Almeida, 11/08/2018)

4.13 Os impactos na movimentação de aeronaves e de passageiros

Como seria de se esperar, muitas têm sido as expectativas em torno dos impactos que esse novo voo deveria trazer para a Paraíba e sua capital. Antes de julho de 2017, os voos internacionais eram do tipo não regular, muito esporádicos e com distribuição não uniforme no tempo. As análises dos dados estatísticos esclarecem os impactos numéricos.

No interstício 2012-2016³, o percentual de voos internacionais registrou uma meia anual de 0,03%, sendo todos voos não regulares. Já a partir de julho/2017 até junho/2018, ou seja, no primeiro ano de atuação do voo G3-7702, essa meia foi de 1,03%, mesmo sem ter voos não regulares no período. Ainda se trata de percentual relativamente muito pequeno, porém carrega consigo a marca de uma mudança qualitativa importante.

Os dados estatísticos são provenientes de diferentes fontes, nem sempre totalmente coerentes entre si. Os principais deles são oriundos da INFRAERO (tanto nas suas estatísticas publicadas quanto as fornecidas diretamente pelos seus funcionários na base de João Pessoa) e pela GOL.

³ No período de 2012 a 2017, período de implantação da unidade industrial automobilística da Jeep em Pernambuco, vieram alguns voos executivos internacionais ao aeroporto Castro Pinto. Após concluída a obra, não mais se verificaram voos dos executivos italianos. (entrevista com V. Pedrosa, 9/08/2018)

Quadro 02. Movimento de aeronaves (pousos + decolagens, voos regulares e não regulares) no aeroporto de João Pessoa, voo G3-7702, da GOL, e relação percentual. (anual 2012-2016 e mensal Jan/2017-Set/2018)

	aeroporto Castro Pinto		BUE/JPA	JPA/BUE	BUE/JPA/BUE	internacionais
	in/out total	internacionais	chegadas	saídas	in/out total	/total, em %
2012	12.883	0	-	-	-	0
2013	12.623	4	-	-	-	0,03
2014	13.292	2	-	-	-	0,02
2015	14.635	2	-	-	-	0,01
2016	13.855	12	-	-	-	0,09
2017	13.373	6	-	-	-	0,04
jan/17	1.287	0	-	-	-	0
fevereiro	1.010	2	-	-	-	0,2
março	1.159	0	-	-	-	0
abril	1.032	0	-	-	-	0
maio	1.085	0	-	-	-	0
junho	961	2	-	-	-	0,21
julho	1.185	10	5	5	10	0,84
agosto	1.107	8	4	4	8	0,72
setembro	1.096	10	5	5	10	0,91
outubro	1.156	8	4	4	8	0,69
novembro	1.034	8	4	4	8	0,77
dezembro	1.261	10	5	5	10	0,79
jan/18	1.438	8	4	4	8	0,56
fevereiro	1.032	8	4	4	8	0,78
março	1.086	10	5	5	10	0,92
abril	1.012	8	4	4	8	0,79
maio	1.130	8	4	4	8	0,71
junho	1.126	10	5	5	10	0,89
julho	1.412	6	3	3	6	0,42
agosto	1.158	8	4	4	8	0,69
setembro	1.291	10	5	5	10	0,78

Fontes: INFRAERO Aeroportos, Anuário estatístico operacional – 2016. Brasília, 2017. INFRAERO, Aeroportos. Movimento mensal de aeronaves. Janeiro-Junho/2017. A partir de julho/2017, INFRAERO Aeroportos, Estatísticas.

Quadro 03. Movimento de passageiros no aeroporto internacional de João Pessoa, no voo entre Paraíba e Argentina, e sua relação percentual. (anual 2012-2017 e mensal Jan/2017-Set/2018)

	aeroporto Castro Pinto (estatísticas da INFRAERO)		BUE/JPA	JPA/BUE	BUE/JPA/BUE	G3-7702/total (INFRAERO)
	in/out total	internacionais ¹	chegadas	saídas	in/out total	%
2012	1.252.559	0	-	-	-	0
2013	1.230.230	0	-	-	-	0
2014	1.327.284	0	-	-	-	0
2015	1.463.315	0	-	-	-	0
2016	1.418.380	0	-	-	-	0
2017	1.387.496	0	-	-	-	0
jan/17	150.319	0	-	-	-	0
fevereiro	109.868	0	-	-	-	0
março	119.668	0	-	-	-	0
abril	87.921	0	-	-	-	0
maio	98.660	BUE	-	-	-	0
junho	100.348	0	-	-	-	0
julho	134.671	1.151	421	273	694	0,85
agosto	110.205	946	511	420	931	0,86
setembro	109.951	1.043	593	499	1.092	0,95
outubro	111.935	787	409	459	868	0,997
novembro	105.837	696	352	278	630	0,66
dezembro	135.160	956	505	424	929	0,71
jan/18	157.773	186	153	26	179	0,12
fevereiro	106.836	391	204	176	380	0,37
março	108.166	948	492	367	859	0,88
abril	92.352	504	95	112	207	0,55
maio	99.225	396	95	63	158	0,4
junho	107.361	316	192	115	307	0,29
julho	112.766	52	162	57	219	0,05
agosto	70.067	80	-	-	0	0,11
setembro	79.334	0	-	-	0	-

Fontes: INFRAERO Aeroportos, Anuário estatístico operacional – 2016. Brasília, 2017. INFRAERO Aeroportos. Movimento mensal de aeronaves. Janeiro-Junho/2017. A partir de julho/2017, INFRAERO Aeroportos, Estatísticas. GOL, para os detalhamentos BUE/JPA e JPA/BUE e esses trechos juntos.

Por diversos motivos, as estatísticas mensais de passageiros internacionais a partir de julho/2017, acima apresentadas e fornecidas pela INFRAERO, não se correspondem com exatidão com as da GOL. Além disso, as estatísticas registradas para os dois últimos meses, sempre sofrem diversos reajustes, motivo pelo qual aqui foram colocadas com finalidade meramente ilustrativa

As estatísticas da INFRAERO registram um movimento médio anual de 1.346.544 passageiros no período dos seis anos, entre 2012 e 2017, sem especificação para passageiros internacionais. Já a partir de julho/2017, observa-se uma série irregular que, certamente, não reflete adequadamente a realidade mensal, como fazem os dados apresentados pela empresa aérea.

Assim, segundo a INFRAERO, para esse período inicial de 12 meses de funcionamento (julho-junho), o voo G3-7702 movimentou em João Pessoa um total de 8.320 passageiros (entre embarques e desembarques), que fica um pouco distante do número de passageiros fornecido pela própria Gol para seu voo 7702 nesse mesmo período anual (7.234 passageiros), resultando em que 0,60% (segundo números da INFRAERO), ou 0,52% (conforme dados da GOL), de todo o movimento de passageiros no aeroporto Castro Pinto, no período dos 12 meses iniciais do voo G3-7702, era constituído de passageiros em voos internacionais.⁴

⁴ Os dados se referem a movimentos operacionais de aeronaves de passageiros (não estão computados eventuais movimentos militares). O “transporte regular” considera os voos efetuados com a existência de HOTRAN – Horário de Transporte, o documento que é aprovado e emitido pela ANAC formalizando as concessões para a exploração de linhas

Há diferenças não desprezíveis entre as estatísticas levantadas pela INFRAERO e as mesmas estatísticas levantadas pela GOL. Em parte essas diferenças são devidas a que existe um atraso entre o momento em que as viagens acontecem e seu registro estatístico, como bem revelam os dados do Quadro 4. Às vezes há demora no repasse dos dados da GOL para a INFRAERO, gerando deslocamentos de dados entre os meses, além do que a GOL contabiliza só poltronas vendidas (excluindo p. ex. bebês de colo), enquanto a INFRAERO contabiliza número de pessoas, independentemente da compra de passagem. As correções das distorções ocorrem, geralmente, nos meses de agosto (para os meses de janeiro a julho) e janeiro (para os meses de agosto a dezembro).

Essas diferenças nem sempre são explicadas satisfatoriamente pelas partes envolvidas, restando um mistério sobre as origens desses desencontros nos dados disponíveis.

aéreas regulares, sejam estas internacionais ou domésticas, de passageiros e/ou carga, feitas pelas empresas de transporte aéreo, detalhando o horário, o número de voo, a frequência, o tipo de aeronave e a oferta de assentos. Já o “transporte não regular” denota voo comercial efetuado por uma aeronave qualquer que não possua o HOTRAN. O conceito de “passageiros embarcados” indica aqueles que de origem, ou seja, aqueles que iniciam a viagem no aeroporto em questão, somados aos passageiros em conexão para embarque nessa mesma aeronave. O conceito de “passageiros desembarcados” denota os passageiros de destino, isto é, aqueles que terminam a viagem no aeroporto aludido, somados aos passageiros em conexão, que desembarcam nesse aeroporto, mas apenas para embarcar novamente em outra aeronave rumo a seu destino final.

4.14 A ocupação das aeronaves do voo G3-7702 e os destinos dos passageiros

Os números fornecidos pela INFRAERO-PB têm que ser melhor analisados, já que, pela sua sistemática de construção, demoram bastante tempo para ser ajustados. Os passageiros que embarcam em Buenos Aires no voo G3-7702, têm como destino João Pessoa ou Maceió – apenas um desses destinos –, já que os passageiros não podem fazer *stop* (fazer uma parada) na mesma rota do G3-7702 antes de chegar ao final da viagem. Já os que embarcam em João Pessoa fazem escala (sem possibilidade de desembarque) em Maceió e desembarcam apenas em Buenos Aires. Finalmente, os que embarcam em Maceió só podem ter como destino Buenos Aires, sendo que no retorno fazem uma escala (sem possibilidade de desembarque) em João Pessoa. É o que também se chama de “trânsito a bordo”, quando os passageiros chegam na aeronave que faz escala, porém não podem descer da mesma, já que estão em trânsito rumo a um destino em voo que não permite parada.

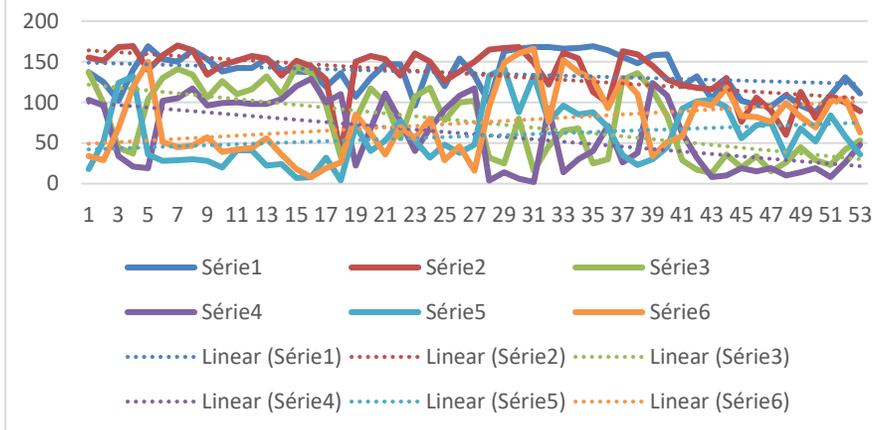
A pedido da Polícia Federal, para melhor entender o fluxo de passageiros e assim poder dimensionar adequadamente sua atuação, a GOL acompanhou durante 4 meses o fluxo de passageiros do voo em questão, entregando seu levantamento à PF. Depois, forneceu essas informações para uso nesta pesquisa e posteriormente a equipe do aeroporto fez levantamentos suplementares à pedido desta autora. O levantamento é muito eloquente:

Quadro 04. Movimento diário de passageiros (embarque e desembarque) nos aeroportos de Buenos Aires, João Pessoa e Maceió, do voo G3-7702, da GOL (01/07/2017-04/06/2018)

dia do voo	Buenos Aires		João Pessoa		Maceió	
	desembarque	embarque	desembarque	embarque	desembarque	embarque
1/julho/2017	137	155	137	103	18	34
08	125	151	99	96	52	29
15	102	168	44	34	124	68
22	140	169	37	21	132	119
29	169	140	104	19	36	150
5/agosto	153	158	130	102	28	51
12	150	170	141	105	29	45
19	164	164	134	117	30	47
26	153	134	106	96	28	57
2/setembro	138	146	126	99	20	39
9	142	151	110	100	41	42
16	142	157	116	98	41	44
23	154	154	132	98	22	56
30	140	133	109	104	24	36
7/outubro	138	151	144	120	7	18
14	137	144	136	129	8	8
21	119	128	96	100	32	19
28	136	37	33	110	4	26
4/novembro	107	150	79	22	71	85
11	130	157	117	68	40	62
18	147	153	100	111	53	36
25	147	133	56	77	77	70
2/desembro	96	160	107	40	53	56
9	148	150	118	68	32	80
16	120	126	78	91	48	29
23	154	138	100	108	38	46
30	133	150	102	117	48	16
6/01/2018	99	165	32	4	135	95
13	163	167	25	14	142	149
20	166	168	80	6	88	160
27	168	149	16	2	133	166
3/fevereiro	168	122	46	92	76	76
10	166	161	65	14	96	152
17	167	154	68	30	85	137
24	169	115	25	40	88	129
3/março	164	99	30	71	69	93
10	156	163	128	26	35	130
17	148	159	136	38	23	110
24	158	145	115	124	30	34
31	159	128	83	108	45	51
7/abril	120	121	29	62	92	58
14	132	118	17	32	101	100
21	104	116	13	8	103	96
28	128	130	36	10	94	118
5/maio	102	76	20	19	56	83
12	97	106	34	15	72	82
19	95	90	15	19	75	76
26	109	60	26	10	34	99
2/junho	96	115	45	14	68	82
9	88	81	29	19	52	69
16	109	107	23	8	84	101
23	131	100	42	26	58	105
30	111	89	53	48	36	63
7/julho	49	156	44	10	112	39
14	119	146	32	17	114	102
21	107	164	33	2	131	105
28	142	101	53	28	48	114
4/agosto	120	135	55	27	80	93
totais	7.731	7.829	4.239	3.296	3.589	4.435

Fonte: Elaboração própria com dados fornecidos pela Gerência de Aeroporto da GOL no aeroporto Castro Pinto, em 16/03 e 06/08/2018.

Gráfico 1. Evolução do fluxo de passageiros (in/out) e linhas de tendência nos aeroportos de BUE, JPA e MCZ, voo G3-7702, de 01/07/2017 a 4/08/2018.



Fonte: Gráfico elaborado a partir dos dados do Quadro 4. Legenda: Série 1: desembarque BUE; Série 2: embarque BUE; Série 3: desembarque JPA; Série 4: embarque JPA; Série 5: desembarque MCZ; e Série 6: embarque MCZ. As linhas pontilhadas apontam a tendência de cada série.

Analisando os dados dos primeiros 18 voos (correspondentes aos 4 meses iniciais), conclui-se que a média de passageiros embarcados em Buenos Aires, por voo, foi de 145,0, o que representa **81,9%** de taxa de ocupação da aeronave. Deles, 1.934 (74,1%) desembarcaram em João Pessoa e 676 (25,9%) em Maceió, ou seja, por cada passageiro que desembarcava no Castro Pinto apenas 0,35 passageiro o fazia no aeroporto alagoano de Zumbi dos Palmares. Em outros termos, enquanto 1 passageiro embarcado em Buenos Aires tinha como destino de desembarque Maceió, quase 3 desembarcavam em João Pessoa. Isso não significa que todos esses passageiros eram turistas, muito menos que eles ficaram em

João Pessoa ou mesmo na Paraíba. Entretanto, essa questão deve ser melhor investigada, oportunamente, em pesquisa com os passageiros dos voos.

Importa observar que, após esse início tão auspicioso, o otimismo tomara conta do *trade* turístico paraibano e, principalmente, das autoridades representativas do estado que tinham muitos motivos para comemorar. O único problema disso foi que acabaram divulgando e reproduzindo estatísticas um pouco exageradas nos diversos meios de comunicação, fazendo eco dos números estimados pelos promotores do voo.

Assim, por exemplo, em matéria do dia 13/09/2017, em blog especializado da Paraíba, eram reproduzidas informações de que os dados da GOL indicariam que os voos procedentes de Buenos Aires estariam chegando a João Pessoa com uma ocupação média que seria superior a 85% dos assentos disponíveis. (TURISMO EM FOCO. Paraíba..., 2017). A rigor, a pesquisa aqui desenvolvida indica que nos 11 voos contabilizados até o 09 de setembro de 2017, um total de 1.573 passageiros tinham embarcado em Buenos Aires, ou seja, uma média de 143,0 passageiros por voo, o que representa uma ocupação da aeronave de 80,8%. Deles, 1.168 desembarcaram no aeroporto Castro Pinto, representando 74,3% do total de passageiros. Esse patamar, aliás excelente, foi mantido no período imediato subsequente, porém está distante dos 85% apregoados

O seguinte período considera 5 meses, de novembro/2017 a março/2018, que é a temporada mais quente e de praia na orla da Paraíba

ba (e de Rio Grande do Norte e Pernambuco). Este período ainda estava sob o efeito da campanha publicitária promovendo o destino Paraíba na Argentina, que foi até finais de 2017. Nesses 5 meses compreendidos, embarcaram no voo G3-7702, em Buenos Aires, 3.210 passageiros (145,9 passageiros por aeronave, ocupação de **82,4%**), dos quais 1.706 (77,6%) desembarcaram em João Pessoa. Esses índices são os melhores dos 3 períodos analisados (com intervalos de 4, 5 e 4 meses, sucessivamente).

O excelente desempenho inicial do voo G3-7702 trouxe uma grande euforia. Em um evento no final de janeiro de 2018, a presidente da PBTur, R. Avelino, revelou a existência de uma sinalização com a GOL a fim de se discutir uma nova frequência para esse voo, além de revelar que o Governo da Paraíba está analisando novas reuniões com a Avianca para implementar um voo para Miami (Estados Unidos), bem como retomar as negociações com a TACV para voos para Europa via Cabo Verde. (CARDOSO, Paraíba analisa..., 2018)

Finalmente, há um terceiro período de 4 meses (abril a julho/2018), já sem influência muito recente da campanha publicitária realizada na Argentina, já que esta teve seu último mês de promoção em dezembro/2017. Aqui se registram índices preocupantes. Neste período de 4 meses, o número de passageiros embarcados em Buenos Aires foi de 1.874 (117,1 passageiros por aeronave, com ocupação de **66,2%**), dos quais 544 (29,0%) fizeram desembarque em João Pessoa. Assim, constata-se que além de ter diminuído o fluxo de passageiros provenientes da Argentina, também desembarcou no aeroporto pessoense um percentual

bem inferior aos registrados nos dois períodos precedentes acima analisados.

Esses desempenhos da ocupação da aeronave da GOL são perfeitamente observáveis no Gráfico 1, onde a linha de tendência dos passageiros embarcados em Buenos Aires (linha vermelha pontilhada) apresenta tendência decrescente para o período dos 13 meses iniciais do voo G3-7702. Um desempenho decrescente ainda mais acentuado é representado pela linha de tendência dos passageiros desembarcados no aeroporto de João Pessoa (linha verde pontilhada). Esse resultado é também reflexo de que o voo G3-7703 iniciou suas atividades com índice muito elevado de ocupação e de desembarque, no aeroporto Castro Pinto, e seria muito pouco provável manter, ou melhorar, seu desempenho ao longo do tempo. O importante, de fato, é se esses índices de ocupação da aeronave e do contingente de passageiros que desembarca em João Pessoa consegue se estabilizar em patamares satisfatórios para a companhia aérea, de modo que se interesse em manter a linha em atividade.

Do ponto de vista da companhia aérea, estima-se que com uma ocupação de 50% da aeronave, a operação financeira, com o incentivo do governo incluído, já compense a rentabilidade do voo, segundo estimativa rápida do gerente de aeroporto da GOL (entrevista com J. P. Alcântara, em 16/03/2018). Isso sem levar em conta o mix de passageiros e as tarifas promocionais que estariam sendo aplicadas.

Como parâmetro para avaliar o impacto do voo G3-7702, a partir do critério do aproveitamento dos assentos disponíveis, o executivo da GOL, C. Borges, esclareceu:

Com relação à rentabilidade do voo, o cálculo médio de uma ocupação necessária para rentabilizar um voo internacional gira em torno de 80%, se considerarmos uma ocupação mista (passageiros a negócios e passageiros a turismo). Mas no caso de um voo puramente turístico, caso de JPA, a ocupação deve ser um pouco maior, em virtude da tarifa ser mais baixa (característica do mercado a lazer), por isso o *Load Factor* (taxa de ocupação) deve ser mais próximo ao 90% de ocupação. (Cláudio Borges, em email de resposta a questionário, 16/05/2018)

Ainda existe outro parâmetro relevante para a Paraíba que mereceria um exame mais minucioso e que aqui não foi possível esmiuçar. O fato é que uma parcela dos turistas que desembarcam no aeroporto de João Pessoa não fica na Paraíba, mas segue por diversas vias (ônibus, mini-ônibus, vans, taxis, veículos locados...) para outros destinos em estados vizinhos, tais como: Porto de Galinhas, Natal, Maragogi e, principalmente, Pipa, a praia do Rio Grande do Norte mais badalada e conhecida internacionalmente. Isso tem suscitado preocupação nos marcos do governo (em particular na PBTur) e na ABIH-PB, sendo esse assunto frequente tema de suas reuniões regulares. (entrevista M. Hardman, 10/08/2018). Entretanto, o fenômeno pode ser considerado normal, pois faz parte de todas as rotas, esse tipo de comportamento, no qual os passageiros não ficam necessariamente no local de desembarque, mas

seguem rumo a outras destinações, obedecendo aos mais diversos interesses desses viajantes. A análise da conveniência do voo não pode se restringir apenas aos turistas que aqui ficam, mesmo que essa seja a parte mais interessante para a Paraíba.

4.15 A evolução das receitas da INFRAERO-JPA

O então superintendente do aeroporto, Roberto G. S. Araújo, às vésperas do voo inaugural entre a Paraíba e a Argentina, destacou que o mesmo incrementa a oferta de destinos e traz novas oportunidades e que “além disso, vai colaborar para o crescimento do nosso movimento operacional e das receitas, e sua consolidação irá abrir a porta para novos voos domésticos e internacionais” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2017, CEDENO, 2017)

A INFRAERO mantém suas instalações via arrecadação das chamadas taxas de embarque.⁵ A taxa de embarque nacional no aeroporto de João Pessoa (aeroporto de 2ª categoria), desde o dia 17 de fevereiro de 2017, era de R\$ 24,57. Já a tarifa para embarque internacional (também na categoria 2ª), passou para R\$ 94,01. (INFRAERO AEROPORTOS, Tarifas..., 2018). Um detalhe importante: a taxa de embarque inter-

⁵ A tarifa de embarque (popularmente chamada de “taxa de embarque”) é fixada, em todos os aeroportos administrados pela INFRAERO, em função da categoria de cada aeroporto e da denominada natureza da viagem, isto é, se ela é doméstica ou internacional, e sempre é cobrada com antecedência ao embarque do passageiro. O aeroporto Castro Pinto é classificado como aeroporto de 2ª categoria (dentre as 4 existentes). A tarifa de embarque “remunera a prestação dos serviços, instalações e facilidades existentes nos terminais de passageiros, com vistas ao embarque, desembarque, conexão, orientação, conforto e segurança dos usuários.” (INFRAERO AEROPORTOS, Tarifas..., 2018).

nacional tem seu valor estipulado inicialmente em reais, porém variando constantemente, em função da cotação da moeda dos Estados Unidos no dia, pois ela é calculada em dólares, mesmo que a INFRAERO inicialmente estipule, e depois receba, os valores arrecadados a esse título em reais.

Quadro 05. Evolução mensal da arrecadação de taxas de embarque internacional no aeroporto Castro Pinto, em 2017. (em R\$)

mês	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
R\$	0	0	0	0	0	0	11.557	17.335	20.687	19.276	11.777	18.614

Fonte: INFRAERO, 2018.

Pelos dados do quadro acima, observa-se que o total arrecadado no ano de 2017, isto é, no segundo semestre do ano, único período desse ano com arrecadação, foi da ordem de R\$ 99.245,30. Esse montante representa uma arrecadação mensal de R\$ 16.540,88.

Já nos primeiros sete meses de 2018, a arrecadação da INFRAERO-PB, por conceito de taxas de embarque internacionais, foi de R\$ 28.224,98, o qual representa um valor mensal de R\$ 4.032,14, que é menos da quarta parte da receita mensal obtida no semestre anterior. Isto é reflexo direto da queda do movimento no aeroporto Castro Pinto do voo G3-7702, neste período.

A INFRAERO-PB tem a quase totalidade de suas receitas oriundas de seus voos domésticos. E mesmo a GOL, responsável pela totalidade das receitas de taxas internacionais do aeroporto Castro Pinto, em agosto-setembro/2018, tinha um total semanal de 43 voos, sendo seis

voos diários mais o voo semanal internacional G3-7702, ou seja, apenas 2,3% do total de seus voos são representados pelo voo internacional.

Os montantes arrecadados por conceito de taxas de embarque internacional, no aeroporto Castro Pinto, merecem um estudo mais aprofundado, já que os dados não são coerentes com o fluxo total de passageiros com embarque internacional, considerando uma tarifa de embarque internacional da ordem dos R\$ 94/passageiros. Esses dados precisam de maiores esclarecimentos e aprofundamentos.

4.16 A evolução das receitas da Secretaria do Estado da Receita.

Uma questão muito controversa nos meios do *trade* turístico paraibano tem sido o impacto do acordo (Protocolo de Intenções) firmado entre a GOL e o Governo da Paraíba, em particular, o impacto derivado dos benefícios fiscais concedidos no citado Protocolo de Intenções. Estabelece o mesmo, na sua Cláusula Segunda:

Em substituição à sistemática normal de apuração do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e de Comunicação (ICMS), fica concedido à empresa [GOL] a redução de base de cálculo do imposto, de forma que a carga tributária resulte no percentual de 6% (seis por cento) sobre o valor das operações de aquisição de Querosene de Aviação (QAV) de distribuidora de combustíveis localizada neste Estado. (ESTADO DA PARAÍBA, p. 2/5)

A base legal para a concessão deste benefício fiscal consiste na autorização do Regime Especial de Tributação por parte do Governo da

Paraíba, determinando que a Secretaria de Estado da Receita implemente o benefício e detalhe a forma de implementação e os procedimentos fiscais e contábeis pertinentes. (ESTADO DA PARAÍBA, p. 3/5-4/5)

A concessão dos benefícios tem por base a Lei estadual nº 6.379/1996, que no seu artigo 158 dispõe:

Art. 158. Os regimes especiais de tributação e os que versem sobre concessão de inscrição; emissão, escrituração, dispensa de documentos e livros fiscais; apuração e recolhimento do imposto; transporte fracionado de mercadorias; outras obrigações acessórias, bem como os mecanismos e medidas de proteção à economia do Estado, inclusive as que visem ao **apoio a novos empreendimentos, mediante a instituição de tratamentos fiscais diferenciados**, serão processados e concedidos na forma estabelecida no Regulamento.

§ 1º Para aplicação do disposto no caput, será observado o seguinte:

I - na concessão e aplicação das medidas e dos procedimentos a que se refere este artigo, será considerado o critério da proporcionalidade em relação à carga tributária final a ser praticada pelo segmento;

II - **a necessidade de garantir a competitividade dos setores ou segmentos da economia estadual, mediante a concessão de benefícios de porte similar aos oferecidos pelas demais Unidades da Federação.**

§ 2º O Pedido de concessão de regime especial, de que trata o artigo anterior, atenderá aos ritos e às formalidades previstas no Regulamento.

§ 3º O Regulamento fixará normas pertinentes à averbação, à utilização, à renovação, à alteração e à cassação de regimes especiais. (GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA. Lei N° 6.379..., grifos dos autores)

O Protocolo de Intenções justamente reflete as determinações desta Lei, principalmente no que diz respeito ao apoio necessário a novos empreendimentos (e o empreendimento em questão era de alto risco), bem como a necessidade de garantir a competitividade do voo a ser implantado, assim, tendo o amparo legal adequado.

A outra base legal do Protocolo de Intenções consiste no Decreto Nº 18.930, da Secretaria de Estado da Receita, de 19/06/1997. Na Seção IV (Dos Processos de Regime Especial), no seu artigo 788, estabelece:

O Secretário de Estado da Receita poderá conceder, a requerimento da parte interessada, regime especial de tributação, (...) bem como os mecanismos e medidas de proteção à economia do Estado, inclusive as que visem ao apoio a novos empreendimentos, mediante a instituição de tratamentos fiscais diferenciados, considerando as peculiaridades e circunstâncias das operações, de modo a justificar a adoção da medida (Decreto nº 30.927/09).

§ 1º Para aplicação do disposto no “caput” será observado o seguinte:

I – na concessão e aplicação das medidas e dos procedimentos a que se refere este artigo, será considerado o critério da proporcionalidade em relação à carga tributária final a ser praticada pelo segmento;

II – a necessidade de garantir a competitividade dos setores ou segmentos da economia estadual, mediante a concessão de benefícios de porte similar aos oferecidos pelas demais unidades da Federação.

§ 2º O pedido deverá fundamentar-se em exposição clara e concisa do regime pretendido e das circunstâncias que o justifiquem, através de petição escrita de que conste:

(...)

VII - indicação das dificuldades de cumprimento da legislação regente;

VIII - esboço do procedimento que pretende adotar;

(...)

§ 4º Durante a sua vigência, o benefício previsto no “caput” será acompanhado e, a critério da SER, anualmente revisado e renovado. (GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA. SER. Decreto Nº 18.930.)

É importante ressaltar que o Protocolo de Intenções, assinada em 03 de março de 2017, tem validade, conforme a legislação acima, até 31/03/2019, com possibilidade de prorrogação por acordo mútuo.

Este acordo trouxe impactos diversos em nível da arrecadação de impostos, tanto de forma direta, quanto indireta. Os impactos indiretos são de difícil mensuração, já que têm a ver com o aumento das despesas dos turistas e seu efeito multiplicador na economia local. Já o impacto direto, na arrecadação de impostos, devido à concessão de redução da alíquota de ICMS à empresa que opera a rota internacional, essa sim pode ser dimensionada. Entretanto, há dúvidas em relação à disponibilização dos dados pela Receita Estadual, devido ao eventual sigilo fiscal que ditos dados poderiam envolver.

Entretanto, mesmo sem os dados diretos de ICMS recolhido pelas empresas aéreas, é possível fazer algumas estimativas a partir de outros dados. Assim, a pesquisa foi examinar o impacto provável das mudanças de alíquotas de ICMS no volume de querosene de aviação demandado pela empresa GOL Linhas Aéreas.

Quadro 6. Volume mensal de abastecimento, em João Pessoa, das aeronaves da GOL com QAV. (2017-2018)

mês/ano	litros de QAV
janeiro/2017	1.930.548
fevereiro	1.489.631
março	1.518.793
abril	1.146.012
maio	1.158.910
junho	1.124.727
julho	1.992.887
agosto	1.770.277
setembro	1.697.851
outubro	1.850.784
novembro	1.591.813
dezembro	2.099.995
janeiro/2018	2.402.836
fevereiro	não disponível
março	1.303.086
abril	1.196.344
maio	1.253.454
junho	1.362.327
julho	2.037.791
agosto	1.361.862
total:	30.289.928

Fonte: Posto Pioneiro / INFRAERO-JPA, 09/2018.

Pelos dados do abastecimento das aeronaves da GOL em 2017 e 2018, observa-se que a média nesses 19 meses (fevereiro/2018 não foi disponibilizado) foi de 1.594.207 litros/mês. Este índice é 14,3% superior à média de 1.394.770 litros/mês registrado nos primeiros 6 meses de 2017, período imediatamente anterior ao início do voo G3-7702. Já ao se comparar a média dos 13 meses posteriores à inauguração do voo G3-7702 com os 6 primeiros meses de 2017, o aumento é de 20,9%. Nesse

acrécimo a influência do consumo do voo semanal adicional é muito pequena, já que o voo G3-7702 elevou de 42 para 43 (acrécimo de 2,4%) o número de voos semanais da GOL no aeroporto de João Pessoa e seu abastecimento de combustível sozinho não poderia explicar o aumento de 20,9% no consumo mensal da GOL.

Assim, constata-se uma elevação no volume de abastecimento das aeronaves da GOL no aeroporto Castro Pinto, a partir de julho/2017. Precisa agora estimar, ao menos grosseiramente, o impacto na arrecadação de ICMS.

O preço de revenda às empresas aéreas, no posto que abastece o aeroporto com QAV, não é fixo e ao longo desses 19 meses tem variado bastante. Porém, para efeito de mero cálculo estimativo, pode se considerar aqui um preço médio de R\$ 5,00/litro⁶.

Supondo que o consumo total desde julho/2017 até agosto/2018 (mesmo sem incluir o mês de fevereiro/2018) tenha sido, arredondando, de 22 milhões de litros, sendo que 2,4% correspondem ao consumo da aeronave do voo G3-7702, que não é tributado), resultariam 21.500.000 litros tributáveis com ICMS. Se a alíquota fosse de 12%, teria sido recolhido um montante de R\$ 2.580.000, porém como foi baixada essa alíquota para 6%, teria sido recolhido R\$ 1.290.000. Mas, a “renúncia fiscal” não pode ser considerada nesse mesmo valor, já que existiu um aumento

⁶ O preço do litro de querosene de aviação tem preços reajustáveis conforme política da Petrobras, e oscila constantemente. A efeitos de uma simples estimativa, é suficiente dispor de preços aproximados.

no consumo do QAV do 20,9%, conseqüentemente não teria sido recolhido R\$ 2.580.000 e sim R\$ 2.134.000. A diminuição de ICMS então, ao longo desses 14 meses, teria sido de R\$ 2.134.000 (o que teria sido arrecadado sem o voo G3-7702) - R\$ 1.290.000 (efetivamente arrecadado) = R\$ 844.000. Considerando que foi ao longo de 14 meses, a “renúncia fiscal” estaria sendo de aproximadamente R\$ 60.000/mês. Um cálculo nada exato, todavia dá sim uma ideia bastante razoável, a ser considerada para avaliação do custo global, para trazer o primeiro voo internacional regular da Paraíba, bem como para eventuais negociações futuras.

É notório que em todo o Brasil existe uma guerra fiscal entre os estados e a discussão em torno de suas vantagens e desvantagens não cessará tão cedo. O QAV tem diversas alíquotas de ICMS nos diferentes aeroportos do país e nem sempre é uniforme para as diversas companhias aéreas. Conforme destaca o Projeto de Resolução do Senado N° 55, de 2015, em relação ao QAV,

a aplicação do ICMS se dá de forma caótica. Com efeito, impera no País uma pletora de alíquotas: 25%, 18%, 17%, 14,5%, 12%, 11%, 10%, 8,33%, 7%, 6,25%, 5%, 4% e 3%. Em um mesmo Estado, são aplicadas alíquotas diferenciadas, a exemplo do Maranhão, que tem quatro diferentes alíquotas: 25%, 17%, 12% e 7%.

A enorme diferenciação na carga tributária gerou um fenômeno, o tankering, pelo qual as empresas aéreas abastecem suas aeronaves com querosene em quantidade maior do que a necessária, nos aeroportos em que o ICMS é mais baixo. O tankering faz com que, ao decolar com excesso de combustível, o avião fique mais pesado e, por isso, consuma e polua mais.

A guerra fiscal estabelecida, dessa forma, prejudica não só a prestação do serviço de aviação civil, em razão da preterição de locais de alta demanda por ausência de competitividade do imposto cobrado no estado, mas também o meio ambiente, atacado pelo fenômeno do *tankering*. (SENADO FEDERAL, 2015)

A bem da verdade deve se apontar que essa prática é legal, e é amplamente praticada por toda a população, por exemplo, em relação ao abastecimento dos veículos, quando as pessoas às vezes andam muito mais para abastecer seu carro num posto distante, porém que está com preço do combustível inferior ao de outros postos mais próximos. Também nestes casos completa-se o tanque, configurando também o fenômeno do *tankering*. Prós e contras da concorrência de preços, resultando que a melhor opção financeira pode ser a pior opção ambiental, com sérios prejuízos para o meio ambiente.

As diferenças de alíquotas de impostos sobre o QVA nos diversos estados da federação, fazem parte da guerra de alíquotas existente no país. Já houve tentativas de equalizar este índice, mas até o momento fracassaram. A última delas, o Projeto de Resolução do Senado nº 55, de 2015, pretendia, com base na Constituição de 1988, fixar a “alíquota máxima para cobrança do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) incidente nas operações internas com querosene de aviação.” (SENADO FEDERAL, 2015) A proposta era de classificar todos os aeroportos nacionais, a cada ano, em

categorias, dependendo de seu movimento médio de passageiros nos dois anos anteriores à classificação. A partir do estabelecimento de um percentual máximo de 18%, este seria reduzido proporcionalmente para 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 14 e 16%, principalmente segundo o porte do aeroporto e sua movimentação de passageiros, com menor carga tributária para os aeroportos menores (categoria 1) e gradualmente com carga maior para aqueles aeroportos maiores (categoria 3). O Projeto também visava impedir a redução da malha aérea por parte das empresas, penalizando em 5% de acréscimo na alíquota de impostos incidentes no QAV fornecido à empresa, por cada aeroporto que deixasse de figurar na sua malha aérea em comparação à situação de 2015. (Idem)

Esta iniciativa pode ser entendida como uma tentativa de reação do legislativo, face à crise no setor aeronáutico comercial que o acometia em meados da segunda década deste século. Entretanto, a proposta do PRS nº 55 foi rejeitada pelo plenário do Senado em novembro de 2017 e finalmente arquivada em fevereiro de 2018.

4.17 Os preparativos da rede hoteleira da Grande João Pessoa

Os hotéis paraibanos apoiaram a iniciativa do voo G3-7702, concentrando suas ações através de sua entidade de classe, a ABIH-PB, a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis, seccional Paraíba. Incorporaram-se nas fileiras de interessados a maioria dos principais meios de hospedagem da capital paraibana e de toda a Grande João Pessoa.

Visando a promoção na Argentina do destino turístico Paraíba, no dia 30/05/2017 foi firmado o Convênio 001/2017 entre a ABIH-PB e a PBTUR, sob o título de “Promoção da Paraíba no mercado argentino”. Esta ação deriva da importância que ambas entidades atribuíam à chegada do primeiro voo regular internacional, da empresa GOL Linhas Aéreas, no trecho Buenos Aires / João Pessoa / Maceió / Buenos Aires, que consideravam um marco histórico importante para o turismo do Estado da Paraíba. Em decorrência dessa parceria, os hoteleiros que participaram dos eventos de lançamento do voo G3-7702 em Buenos Aires, foram beneficiados com descontos substanciais (os “descontos de agência”, AD 75 e AD 90) nas suas passagens aéreas, pela GOL, para viajar para a capital argentina. (L. Tavares, entrevista em 14/09/2018)

Vários hotéis de João Pessoa aceitaram o convite e desafio de se preparar para incentivar e acolher os turistas procedentes da Argentina no voo direto. Ao todo, 16 hotéis pessoenses se fizeram presentes, direta ou indiretamente: Hardman Praia Hotel, Hotel Littoral, Hotel Manaíra, Hotel Verdegreen, Netuanah Praia Hotel, Rede Nord, Tambaú Flat e Tambaú Hotel, além da empresa Luck Receptivo que, mesmo não sendo hotel, é afiliada à ABIH-PB. A Rede Nord é uma rede hoteleira, e representou no evento bonaerense os seguintes: Hotel Imperial Suítes, Hotel Ondas do Atlântico, Hotel Green Sunset, Hotel Sapucaia, Hotel Skyler, Hotel Tabatinga, Hotel Blue Sunset e Hotel Imperial⁷, todos representa-

⁷ Os hotéis representados pela Rede Nord estão aqui mencionados pela sua antiga denominação, pela qual são amplamente conhecidos. Atualmente eles são classificados em categorias: Nord Luxor, Nord Class e Nord Easy.

dos por uma única pessoa, responsável pelos hotéis da rede. (L. Tavares, entrevista em 14/09/2018)

Diversos hotéis tiveram iniciativas diversas tentando atrair clientes dessa nova rota. Alguns deles até fizeram parceria estratégica com uma agência do estado de Santa Catarina, a Viagens Clube, que tem filiais no cone sul da América Latina, inclusive na Argentina, que trabalha muito bem o destino João Pessoa. Mas os hotéis que participaram nos contatos diretos em Buenos Aires não foram os únicos beneficiários do novo voo G3-7702 e da campanha publicitária desenvolvida na Argentina em relação ao destino Paraíba. O Quality Hotel Solmar é um bom exemplo disso, pois não tinha se feito presente nas atividades na Argentina, mas passou a receber um público maior – inclusive grupos – oriundo da Argentina, em boa medida através da agência Viagens Clube.

Quadro 7. Estatísticas mensais de pernoites de hóspedes argentinos no Quality Solmar Hotel, no período Jan/2016 a Jun/2018.

ano/mês	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	total
2018	64	2	23	25	12	0	-	-	-	-	-	-	126
2017	7	0	7	0	0	0	0	2	0	9	0	10	35
2016	4	2	8	0	0	0	24	2	0	2	0	0	42

Fonte: Quality Solmar Hotel, julho/2018.

Observa-se, neste hotel, escolhido aleatoriamente, apenas pelo critério único de acessibilidade, um nítido crescimento no primeiro semestre de 2018, em relação à média anual dos dois anos precedentes. Mesmo contemplando apenas o primeiro semestre de 2018, se comparado com a média anual (38,5 hóspedes/ano) de 2016-2017, praticamente

mais do que triplica o número de hóspedes da Argentina, contudo isso em período ainda sob a forte influência da campanha publicitária feita na Argentina, no segundo semestre de 2017, pelo governo da Paraíba.

Nesses dados destaca-se que é inexpressivo o número de hóspedes que fizeram a reserva diretamente, por meio de agência/operadora internacional, enquanto o grosso deles o fez: 42% através de agências nacionais e 54% através de operadoras nacionais. (dados do Quality Solmar Hotel, julho/2018) Esses dados, de escolha aleatória, ilustram bem o efeito combinado do novo voo com a eficiência da campanha publicitária.

Figura 2. Cartaz de divulgação de hotel da orla de João Pessoa, direcionado para o público da Argentina.



Fonte: Hotel SolMar Quality. (versão do cartaz em Espanhol: Jyn Araújo)

A Viagens Clube, do balneário catarinense de Camboriú (SC), é uma agência (e também operadora) que congrega várias outras, radicadas

em alguns países da América Latina – dentre eles Argentina e Brasil (tradicionalmente trabalha muito bem os destinos dessas duas nações).

Figura 3. Anúncios de pacotes no site da agência Viagens Clube.



Fonte: Viagens Clube. Receptivo Brasil. Nordeste. Pipa. Disponível em: <<https://viagensclube.weebly.com/nordeste-receptivo.html>> Acesso em: 02 jun. 2018.

O pacote de 8 dias “João Pessoa y Pipa sensacional” (8 dias/7 noites) inclui 2 dias completos na capital pessoense e outros 4 na Praia de Pipa, com receptivo em João Pessoa e retorno, também, do aeroporto internacional Castro Pinto. (veja Anexo H)

Já o pacote de 8 dias “Pipa sensacional” (8 dias/7 noites) não inclui qualquer estada na Paraíba. Os passageiros desse pacote saem do desembarque no aeroporto de João Pessoa e seguem de imediato para a badalada praia do Rio Grande do Norte. No retorno, o figurino é o mesmo, apenas em sentido inverso, pois chegam direto ao aeroporto, prontos para embarcar de retorno para a Argentina. Mesmo que estes passageiros não permaneçam mais do que minutos na Paraíba – apenas no aeroporto e na estrada –, ajudam a ocupar a aeronave e assim contribuem à manutenção do voo, que caso não tivesse passageiros suficientes

seria, certamente, desativado. Cabe à Paraíba fazer ações para ficar mais conhecida e atrair mais turistas, de modo a que estes permaneçam ao menos um período parcial no estado.

Como principal responsável pelo envio de turistas desse país rio-platense para o Nordeste Brasileiro, e também para a Paraíba, a maior agência argentina que opera pela Internet, a Despegar (no Brasil operando sob a denominação de Decolar). (entrevista T. F. Borges, 18/05/2018) Entretanto, não há disponibilidade de dados para melhor ilustrar essa percepção clara dos diversos segmentos do *trade* turístico paraibano.

Dentre os destinos no Nordeste trabalhados pela Decolar, não se observa destaque para a Paraíba ou João Pessoa, enquanto a cidade de Natal goza de ampla cobertura e oferta, bem como as cidades de Maceió e, certamente, as de maior porte, tais como Salvador, Recife e Fortaleza (DESPEGAR, 2018) Essa abordagem da grande agência/operadora argentina apenas reforça as deficiências no setor turístico que a Paraíba ainda tem e que as operadoras detectam muito bem.

Não há estatísticas específicas que permitam uma análise diferenciada dos turistas oriundos da Argentina, e muito menos do voo G3-7702. Os hotéis não fazem acompanhamentos dessa natureza, por isso contam apenas com impressões da vivência cotidiana no mundo do turismo, o qual não deixam de ser bastante válidas, pois são provenientes de autoridades na área, certamente peritas no assunto.

Um detalhe importante do tom da campanha publicitária: observou-se que uma parte das propagandas de operadoras, e não apenas da Argentina, divulgam e vendem o destino Nordeste como sendo o “Caribe Brasileiro”. Este apelo ao principal destino concorrente direto do Nordeste contradiz as orientações da EMBRATUR e da boa política de marketing, pois reforça o nome do concorrente e dificulta a criação de uma identidade própria, tão necessária para a afirmação do Nordeste como grande destino turístico autônomo e diferente, com perfil próprio e autêntico.

4.18 Os receptivos dos turistas argentinos – a “Luck Receptivo – João Pessoa”, e outros

Há um fato curioso, que tem a ver com um pequeno redirecionamento dos fluxos dos turistas que vêm ao Nordeste e que têm como destino a Praia de Pipa, a 85 km ao sul de Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte. Com a transferência dos voos internacionais que atendem a cidade de Natal para o novo Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, situado a 25km ao noroeste da capital, muitos dos turistas que têm como destino a Praia de Pipa começam a utilizar como alternativa mais adequada desembarcar/embarcar no aeroporto de João Pessoa, situado a 140km da afamada praia potiguar, por rodovia federal BR-101, em perfeitas condições, o que permite que esses passageiros possam chegar a seu destino em aproximadamente 1 hora e meia de viagem tranquila.

Já do aeroporto Governador Aluizio Alves até a BR-101 leva-se entre 30-40 minutos, por estrada deficiente, e depois entre 1 hora e 1 hora e meia até a Praia de Pipa, ou mais, caso tenha congestionamento ao atravessar a cidade de Natal. Isso tem deslocado uma parte dos passageiros turistas que estão optando pela viagem com utilização do aeroporto de João Pessoa.

Algumas operadoras que comercializam a Praia de Pipa sugerem nas suas propagandas que os turistas irão em voo direto para o destino, quando na realidade desembarcam no aeroporto de João Pessoa e a seguir continuam em vans ou outro transporte para a Praia de Pipa. Dessa forma o aeroporto de João Pessoa é movimentado, mas seu *trade* turístico terá que se esforçar para conseguir que uma parte da estada desses turistas seja na Paraíba, antes ou depois de usufruir da comentada Praia de Pipa. (entrevistas com pessoal do Setor de Tráfego da INFRAERO-JPA, 01/06/2018; R. Avelino, 17/04/2018; T. F. Borges, 18/05/2018)

O fato é que uma boa parcela dos turistas que desembarcam no aeroporto de João Pessoa não fica no estado, mas seguem por diversas vias (mini-ônibus, vans, taxis, veículos locados) para outros destinos, tais como Porto de Galinhas, Natal, Maragogi e principalmente Praia de Pipa. Isto tem suscitado preocupação nos marcos da ABIH-PB, sendo que já foi alvo de suas reuniões regulares. (entrevista com F. Borges, 18/05/2018)

Segundo acompanhamento da Luck Receptivo, de longe a principal empresa de receptivo da Paraíba, o volume de turistas da Argentina que a Paraíba recebia, antes do voo G3-7702, era praticamente insignificante, não representando nem 0,05% do montante total de passageiros atendidos pela empresa, percentual muito menor ao registrado por outras bases da Luck Receptivo (bases de Alagoas, Pernambuco e Rio Grande do Norte). Mas, a partir de 2017, esse mercado cresceu, com aumentos substanciais para algumas operadoras (entre 400 e 600%).

Há fortes indícios de que esse incremento é devido à ampla campanha publicitária feita na Argentina em relação à Paraíba e ao voo G3-7702. Mas a maioria dos passageiros da Argentina que são recebidos pela Luck Receptivo não vêm nesse voo, como poderia se supor, mas chegam através de outros voos regulares (tendo São Paulo ou Rio de Janeiro como aeroportos de conexão). Essa é mais uma questão de conveniências de data/horário e de preço disponíveis. (Ch. Teixeira e I. Furtado, questionário respondido em 28/09/2018)

O acompanhamento estatístico que faz a Luck Receptivo é muito eloquente. Segundo essa fonte, do total de passageiros da Argentina que utilizaram os serviços de receptivo da Luck Receptivo, 27% chegaram no voo G3-7702.

Quadro 08. Quantitativo de passageiros da Argentina recebidos por mês pela Luck Receptivo – João Pessoa. (junho/2017-agosto/2018)

meses	argentinos recebidos em outros voos	argentinos recebidos no voo G3-7702	total
jun/17	4	20	24
jul/17	35	26	61
ago/17	54	21	75
set/17	49	26	75
out/17	75	38	113
nov/17	102	90	192
dez/17	61	21	82
jan/18	256	1	257
fev/18	140	15	155
mar/18	78	21	99
abr/18	44	26	70
mai/18	21	32	53
jun/18	12	20	32
jul/18	37	4	41
ago/18	30	8	38
totais	998	369	1.367

Fonte: Luck Receptivo – João Pessoa, agosto/2018.

É notório que os turistas, inclusive os argentinos, não têm sofrido problemas relevantes, ao menos na área litorânea das praias de Tambaú, Manaíra e Cabo Branco, a mais frequentada por turistas. A Delegacia de Atendimento ao Turista – DEATUR, unidade especializada situada no Centro Turístico Tambaú, no período de jul/2017 a jun/2018, registrou pouquíssimos incidentes com turistas na sua área de abrangência, não havendo registros de casos envolvendo turistas da Argentina. É de se destacar que a delegada titular age com uma visão de que “a segu-

rança pública deve ser pensada sob a perspectiva da gestão estratégica, dado que esta age de forma preventiva, na origem do problema.” (LIMA, 2016) Essa é abordagem adequada para uma área que pretende continuar desenvolvendo o turismo receptivo e que, até o presente, ostenta um bom nível de segurança para os turistas que a frequentam.

4.19 As medidas prometidas e implementadas pela GOL

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes, enquanto empresa contemplada com a nova linha aérea e os benefícios fiscais a ela vinculados e, conseqüentemente, responsável pela sua operacionalização, desde os inícios comprometeu-se a desenvolver diversas ações. O objetivo era promover o novo voo e, em última instância, torná-lo bem sucedido, o qual é natural para uma empresa aérea privada. Como estabelecido no Protocolo de Intenções do dia 03/03/2017, a GOL se comprometia a:

- I – operacionalizar a criação de um voo internacional semanal ligando as cidades de Buenos Aires (Argentina) a João Pessoa (Brasil), com vinda direta à Capital da Paraíba e retorno com conexão em outra cidade do Brasil, com previsão de efetivação do referido voo internacional até julho de 2017;
- II – manter no mínimo a mesma quantidade de voos nacionais operacionalizados em 2016 na capital do Estado;
- III – operacionalizar voos extras para este estado no período de alta estação, mediante aumento de demanda;
- IV – analisar a possibilidade de implantar um voo noturno de Brasília a João Pessoa;

- V – ofertar à Empresa Paraibana de Turismo (PBTUR) 30 *(trinta) passagens aéreas por ano para participação da “FAMTOUR” ou “FAMPRESS”, preferencialmente na ligação entre a cidade de Buenos Aires e João Pessoa;
- VI – publicar matéria na Revista GOL, com tiragem mínima de 170 mil exemplares, com duas páginas simples de anúncio deste Estado;
- VII – criar um projeto especial com um personagem da Paraíba; um desafio GOL no Instagram, dois posts no blog da GOL, dos posts Facebook e inserção da Paraíba em newsletter durante o ano. (ESTADO DA PARAÍBA, p. 2/5-3/5)

Para acompanhamento do cumprimento destas contrapartidas pactuadas com a GOL, a PBTur ficou encarregada de encaminhar trimestralmente, à Secretaria da Receita – SER, o atestado correspondente dando conta do nível de atendimento dos compromissos.

Em relação ao item VI, foi até amplamente divulgado que a GOL iria enviar a João Pessoa uma equipe de reportagem de sua revista de bordo, aliás muito lida nas suas aeronaves, para produzir uma matéria mostrando os principais roteiros pelo Estado (G1-PB, 2017; PARAÍBA ONLINE, 2017). De fato, este compromisso foi atendido pela GOL com a edição do número 185 dessa revista, correspondente a agosto/2017. A reportagem, entretanto, não cobre o estado da Paraíba todo e, sim, o destino do voo: a cidade de João Pessoa. (GOL. Revista GOL. p.60-66.)

Figura 4. Capa da Revista GOL No 185. Reportagem “João Pessoa é incrível”.



Foto: os autores.

Dentro desse mesmo espírito de promover o voo, ainda antes se iniciar as operações, foi divulgada a notícia alvissareira de que já teriam sido adquiridas mil passagens para o voo vindo da capital argentina, bem como no sentido inverso, em direção à Argentina. (GOVERNO DA PARAÍBA, 2017).

Anteriormente, quem transitava entre Buenos Aires e João Pessoa, tinha necessariamente que recorrer a conexões nas cidades de São Paulo ou Rio de Janeiro, voando no trecho internacional com equipamento Boeing 737-800, o melhor da GOL (92 de suas 120 aeronaves, no final de 2017, eram desse tipo), utilizado para as rotas domésticas mais exigentes e em todas as internacionais. Esse é justamente o equipamento que tem sido disponibilizado na nova rota. Assim, mesmo operando em uma linha sem uma concorrência que obrigaria a prestar o melhor serviço possível, a GOL tem colocado suas melhores aeronaves nela. O voo

direto ganha em tempo de viagem, pois, mesmo com uma escala em MCZ (de apenas 40 minutos), evita o desgaste e o desconforto de uma conexão, sempre mais demorada e traumática. (GOL, 2017; e entrevista com J. P. Alcântara, gerente de aeroporto da GOL, em 16/03/2018)

A nível do check-in no aeroporto, a GOL não precisou de preparativos especiais de vulto. Apenas treinou uma parte da equipe para maior familiaridade com o voo e no primeiro dia do voo destacou um instrutor para orientações eventuais não previstas ou não bem assimiladas. Os funcionários do atendimento aos passageiros já estavam acostumados com os procedimentos de apresentação de passageiros para voos internacionais, pois no balcão da companhia há sempre passageiros que pegam um voo em conexão para depois prosseguir de um *hub* (aeroporto da companhia aérea utilizado para conexões de sua malha de voos) rumo a seu destino no exterior. Uns 30-40 dias antes do voo inicial, a GOL começou a tomar as providências com o pessoal do atendimento. Apenas restava uma dúvida: se os crachás normais de identificação dos funcionários da GOL seriam suficientes para acessar a área internacional, ou se seria necessário providenciar crachás específicos. Entretanto, os funcionários da GOL não precisaram de identificação diferenciada. (Entrevista com J. P. Alcântara, gerente de aeroporto da GOL, em 16/03/2018.)

A empresa GOL teve em todo momento uma postura profissional e colaborativa para abrir este novo mercado, possibilitando “um marco para a aviação paraibana” (SPOTTER IN JPA, 2017), por ter viabili-

zado a 1ª ligação internacional regular de passageiros da Paraíba, e ainda, “a escolha da Gol pela Argentina, não poderia ter sido melhor, visto que é o país com maior número de turistas estrangeiros na Paraíba.” (SPOTTER IN JPA, 2017)

Segundo a PBTur, a GOL atendeu satisfatoriamente e com responsabilidade todos os compromissos assumidos com o Governo da Paraíba no Protocolo de Intenções, seja a implantação da linha regular, seja a disponibilidade de 30 passagens ida/volta ou equivalente para Buenos Aires, publicação de reportagem especial na sua revista de bordo, voos extras para João Pessoa... (entrevista com R. Avelino, 17/04/2018)

Na oportunidade da escala da aeronave do voo G3-7702 em João Pessoa, é feita a troca de tripulação, a qual passa a pernoitar na capital paraibana. Assim, 6 tripulantes (2 da área técnica e 4 da comercial) ocupam quartos em hotel da capital paraibana.

Um ponto que faltou melhor esclarecer é o relativo à ampliação da malha aérea cobrindo o aeroporto Castro Pinto. Acontece que através do acordo bilateral com a GOL, e a título de incentivo direto, o governo paraibano reduziu para 6% – dos 18% habituais – a alíquota do ICMS, para combustível das aeronaves que abastecessem no aeroporto pessoense para voos domésticos. Este é um ponto crucial a ser melhor analisado, já que a empresa aérea, dentro dos compromissos então assumidos, além de iniciar a operação internacional com a Argentina, iria ampliar seus voos de/para João Pessoa, para também atender conexões da nova rota internacional. (G1, 2017; PARAÍBA ONLINE, 2017)

4.20 Os reflexos na ouvidoria da ANAC

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, é o órgão responsável por normatizar e fiscalizar os serviços que prestam as companhias aéreas. Assim, é o local para reclamações por atrasos/cancelamentos de voos, por problemas de atendimento da empresa aérea, por danos/extravios de bagagens, por questões no atendimento especial para crianças desacompanhadas, passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como com gestantes/lactantes, pessoas com crianças de colo, idosos e obesos. Todas essas são questões de responsabilidade das respectivas empresas aéreas

Contudo, o passageiro, antes de registrar qualquer manifestação na ANAC, deve se dirigir à companhia aérea que prestou o serviço e só no caso de que as tentativas de solução junto à empresa não apresentem o resultado esperado, o interessado poderá se dirigir à ANAC e depois encaminhar sua demanda aos órgãos de defesa do consumidor competentes ou mesmo ao Poder Judiciário.

Um excelente indicador da qualidade de um serviço são as reclamações e elogios que o mesmo suscita. No caso dos serviços prestados pelas companhias aéreas, o órgão responsável tanto pela regulamentação da legislação pertinente quanto de sua fiscalização em relação a seu cumprimento, é – como dito – a ANAC. Esta agência substituiu, desde 2006, o então extinto Departamento de Aviação Civil – DAC, que fora desde 1931 (inicialmente como Departamento de Aeronáutica Civil, até mudar

seu nome em 1969) a autoridade aeronáutica do Brasil. (WIKIPÉDIA, Departamento..., 2017).

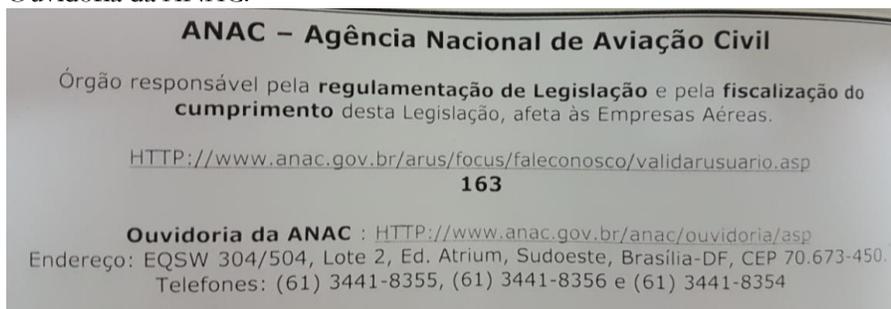
Inicialmente a ANAC tinha presença física em muitos aeroportos do país, mas paulatinamente foi saindo dos aeroportos de pequeno e médio porte, ficando restrita sua presença apenas nos grandes centros aeroportuários nacionais, enquanto passava a atender as demandas dos outros aeroportos através dos novos canais de comunicação. (Entrevista com V. Oliveira, supervisor da Infraero, 26/11/2017).

Tanto o extinto DAC quanto sua substituta ANAC, se regiam pelas determinações da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, uma agência especializada da Organização das Nações Unidas – ONU, responsável por estabelecer as bases do Direito Aeronáutico Internacional.

Cabe à ANAC, na qualidade de agência reguladora federal, a responsabilidade de supervisionar as atividades de aviação civil no país, tanto nos aspectos econômicos, quanto nos da segurança técnica do setor. Daí que eventuais reclamações ou ocorrências devam ser dirigidas a este órgão. Entretanto, pela fato de que não há no aeroporto Castro Pinto presença física da ANAC, qualquer incidente, observação, reclamação ou mesmo elogio, só pode ser reportado à ANAC através de telefone exclusivo que fica junto do quiosque de informações da INFRAERO, que por sua vez está junto do totem da Ouvidoria da Infraero (veja Foto 19, mais abaixo), muito chamativo porém totalmente impessoal, que não encoraja

o passageiro a interagir com ele. Dada esta limitação para apresentar qualquer pleito, eventuais reclamantes costumam se dirigir ao quiosque de informações da INFRAERO no aeroporto, porém só recebem, automaticamente, instruções impressas dos endereços de internet da Ouvidoria da ANAC.

Figura 5- Impresso com os dados da ANAC para os interessados contatar a Ouvidoria da ANAC.



Fonte: Quiosque de Informações da INFRAERO, aeroporto Castro Pinto. Nov/2017.

Assim, quem pretende enviar alguma mensagem para a ANAC, terá que seguir as instruções dadas no impresso (veja Figura 5) que justamente é entregue no quiosque de informações da INFRAERO no aeroporto.

Na pesquisa deste TCC foi encaminhada à Ouvidoria da ANAC, através de formulário enviado em 20/04/2018, com protocolo para acompanhamento, indagação sobre eventuais ocorrências relativas ao voo G3-7702. Em resposta, no dia 16/05/2018, a ANAC escreveu:

Informamos que sua manifestação foi encerrada pela ANAC com a seguinte resposta: (...) até o presente momen-

to a ANAC não foi notificada de nenhum incidente ou ocorrência anormal relativos ao voo em questão. Esclarecemos que a resposta desta Agência limita-se a incidentes ou ocorrências aeronáuticas na forma da conceituação do Sistema de Investigação de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER. (ANAC, email do dia 16/05/2018)

Para um leigo no assunto poderá parecer que está tudo bem, que nada aconteceu mesmo. Mas há um porém. Por trás da resposta tecnicamente perfeita, está o fato que “incidentes ou ocorrências aeronáuticas na forma da conceituação do SIPAER” restringe o universo de eventuais problemas aos casos abrangidos na citado SIPAER. A Lei N° 12.970, de 8/05/2014, revoga alguns dispositivos legais e dispõe “sobre as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER e o acesso aos destroços de aeronave; e dá outras providências”, considerando apenas “acidentes e incidentes aeronáuticos”, excluindo implicitamente problemas menores, transtornos que aborrecem os passageiros mas que estão bem distantes aos casos graves considerados nesta Lei. (BRASIL, Lei N° 12.970) E certamente, em nenhum momento caiu ou teve grave acidente uma aeronave da GOL operando o voo G3-7702. Mas se houve problemas menores, não há como saber. Ao menos não registramos qualquer notícia a respeito.

O aeroporto de João Pessoa, evidentemente, ainda tem um longo caminho a trilhar para que a ANAC destaque uma ouvidoria local, e eventualidades de pequeno impacto possam ser registrados e divulgados.

4.21 Os reflexos na ouvidoria da INFRAERO

Enquanto a ouvidoria da ANAC trata de questões envolvendo as companhias aéreas, a INFRAERO, sendo uma empresa prestadora de serviço público, tem na Ouvidoria o canal de relacionamento com a sociedade. Ele tem como objetivo exclusivo “atender às sugestões, reclamações, elogios e denúncias de usuários, passageiros e colaboradores internos, referentes a assuntos de infraestrutura aeroportuária e institucionais.” (INFRAERO AEROPORTOS, Sobre..., 2018) Ou seja, os serviços da própria INFRAERO e dos órgãos que operam nos aeroportos nas dependências da INFRAERO.

A Ouvidoria da INFRAERO constitui canal único para recebimento de denúncias, reclamações, sugestões, solicitações de informação ou elogios. Em caso de denúncias é admitido o anonimato ou assegurado o sigilo da identidade do denunciante, quando solicitado, conforme o art. 50 do Código de Conduta e Integridade da Infraero.

A missão da Ouvidoria é preservar a imagem da Empresa, atuando como um canal de comunicação isento, ético e aberto com os clientes externos e internos para recebimento e acompanhamento das manifestações, visando ao aprimoramento institucional e melhoria dos serviços prestados pela Infraero. (INFRAERO. Ouvidoria..., 2018)

Foto 19. Totem da Infraero do aeroporto Castro Pinto.



Foto: os autores, 10/06/2018

As manifestações são acompanhadas pela Presidência e Diretorias da Empresa, as quais devem se manifestar dentro dos prazos legais, que no caso é de até 20 dias para o envio da resposta ao autor da manifestação. A demora é devida também a que o aeroporto Castro Pinto carece de Representantes de Ouvidoria, por não ser um dos principais aeroportos, pois todos os aeroportos de grande porte têm posto exclusivo da ouvidoria.

Quando, em 11/12/2017, a Ouvidoria Infraero finalmente respondeu aos pedidos de informações feitos pelos autores desde texto, comunicou o seguinte:

para que possamos avaliar e possivelmente atender vosso pleito, uma vez que existem procedimentos normativos internos para fornecimento de dados e/outras informações, solicitamos enquanto representante de instituição de ensino, formalize o pedido de informações por meio de ofício para essa administração aeroportuária. O ofício deverá vir assinado e em papel timbrado da instituição e endereçado ao superintendente do Aeroporto, Roberto Germano de Souza, no seguinte endereço: Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, s/n - Bayeux, CEP: 58308-901. O protocolo do Aeroporto funciona das: 9h às 11h30 e das: 13h30 às 16h, no primeiro andar do prédio administrativo.

Se bem nada foi especificado sobre eventuais incidentes ou ocorrências relevantes em relação ao voo G3-7702, a direção da INFRAERO deu autorização para dialogar com seus funcionários, que em muito ajudaram na elaboração deste trabalho. Presumivelmente, nenhum incidente ou ocorrência relevante aconteceu nesse primeiro ano de operação do voo G3-7702.

4.22 A experiência do voo G3-7490/7491 entre Aracaju-Salvador-Buenos Aires

Dentro dessa política brasileira de expansão de rotas ao exterior, acabou se inserindo no mapa de voos internacionais a capital de Sergipe, Aracaju. A mesma teve em 04/11/2017 seu primeiro voo internacional regular e semanal, em formato parecido ao operacionalizado em João Pessoa, fazendo o seguinte trecho: Buenos Aires – Salvador – Aracaju – Salvador – Buenos Aires (BUE-SSA-AJU-SSA-BUE). Entretanto, esse voo não é triangular (que é quando a volta é feita por caminho diferente) como o do G3-7702, e sim no modelo clássico (volta por onde foi): ida Buenos Aires a Aracaju (G3-7490) e volta Aracaju a Buenos Aires (G3-7491), ambos trechos com parada em Salvador.

Quadro 9. Horários de saída/chegada, do G3-7490/7491, por trecho

trecho:	G3-7491	G3-7491	G3-7490	G3-7490
	AJU - SSA	SSA - BUE	BUE - SSA	SSA - AJU
hora de saída - chegada	12:45 -13:50	14:35 -19:25	20:25 – 00:50	01:35 - 02:40

Fonte: sítio da GOL. Disponível em <<https://www.voegol.com/>> Acessos em: diversas datas (2017 e 2018). Legendas: BUE: Buenos Aires; SSA: Salvador; AJU: Aracaju.

O Termo de Acordo entre o Governo do Estado de Sergipe (através da Secretaria de Estado do Turismo) e a Gol Linhas Aéreas, para implantação do voo regular entre Aracaju e Buenos Aires, aconteceu em solenidade realizada no Palácio dos Despachos, no dia 14 de setembro de 2017. (PREFEITURA DE SÃO CRISTOVÃO, 2017)

O voo G3-7490/7491, opera também na janela entre o meio-dia do sábado e o de domingo. As diferenças são que este voo não faz triangulação, e na duração total do voo, leva 13h e 55 minutos, enquanto o voo para João Pessoa demora um total de 12h e 15 minutos, pois este tem apenas uma escala, enquanto o voo com Aracaju fazia 2 escalas em Salvador. Em ambos casos, os trechos eram operados por aeronave Boeing 737-800, a melhor e mais comum da empresa, e têm frequência semanal.

Entretanto, não se trata de um voo direto, apenas o diferencial é que aparece Aracaju como ponto final do voo, então pode ser feito a viagem direta a/de Aracaju tanto de ida quanto de volta, sem fazer conexão, porém com escala tanto na ida quanto na volta. Mas para Salvador sim funciona como voo direto e sem escalas, tanto na ida quanto na volta.

O Estado de Sergipe criou grandes expectativas em torno da inauguração desse voo, como pode se ler em nota amplamente divulgada pela mídia sergipana:

A Secretaria de Turismo do Estado de Sergipe anunciou nesta quarta-feira [05/07/2017], que a partir do dia quatro de novembro, o Aeroporto de Aracaju terá o primeiro voo regular internacional com saída de Aracaju com destino a Buenos Aires, na Argentina.

O voo será da empresa Gol Linhas Aéreas com saídas e chegadas aos sábados, a aeronave terá a capacidade de 174 passageiros, fará escala em Salvador (...).

“A existência desse voo garantirá turistas argentinos nas altas e baixas temporadas. Em agosto, já iniciaremos ações promocionais na Argentina para reforçar o destino Sergipe. Faremos rodadas de negócios entre os nossos receptivos e hotéis, junto às operadoras, agentes de viagens e a imprensa argentina”, explicou o secretário de Estado do Turismo, Fábio Henrique.

A expectativa da secretaria do Turismo é que esse voo atraia uma média de 600 argentinos mensalmente para Sergipe, e movimente toda a cadeia produtiva do turismo. A Infraero está desenvolvendo um projeto para que o aeroporto opere com tranquilidade, desenvolvendo uma logística integrada com a Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa, Ministério da Agricultura e Governo de Sergipe. (G1-SE, 2017)

O evento de lançamento, para apresentar os detalhes do primeiro voo regular internacional do Estado de Sergipe (Aracaju / Buenos Aires / Aracaju), foi no dia 25 de outubro de 2017, isto é, muito acima da hora do início da operação do voo G3-7490/7491, em 4 de novembro. Assim, em comparação com os preparativos para o voo G3-7702, provavelmente a conexão sergipana tenha contado com muito menor preparação prévia e também com menor apoio efetivo das autoridades locais em comparação com suas congêneres da Paraíba. Isso pode também explicar, em maior ou menor medida, que o impacto do voo não atingisse os resultados esperados, tanto assim que acabou sendo cogitado para ser desativado, para sua reformulação.

O governo sergipano iniciou as ações de marketing para promoção do destino Sergipe na Feira Internacional de Turismo da América

Latina (FIT 2017), que transcorreu de 28 a 31 de outubro de 2017, em Buenos Aires. Sergipe planejou ter um estande no setor do Brasil na feira, enfocando atrair turistas da Argentina, Paraguai e Uruguai. (GOVERNO DO ESTADO DE SERGIPE, 2017)

Enfim, esta experiência sergipana ilustra, até bem mais do que a que é objeto deste TCC, as dificuldades que uma cidade enfrenta para acolher, pela primeira vez, um voo internacional regular.

4.23 Análise do contexto político-econômico dos novos voos internacionais da GOL

Vários fatores coadjuvaram na transformação do mapa de rotas internacionais do Brasil no pós-2016. Por um lado, o pano de fundo foi a mudança substancial do marco institucional.

Durante anos o órgão regulador na aviação civil no Brasil foi o Departamento da Aviação Civil – DAC, que em 1941 passou a ser subordinado ao Ministério da Aeronáutica, situação que perdurou até março de 2006, quando o DAC foi substituído pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, uma autarquia federal de regime especial vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que hoje comanda com sucesso os rumos do setor aeronáutico do Brasil. O extinto DAC tinha no seu quadro militares da aeronáutica e também civis, mas era comandado por militares e tinha uma orientação inspirada na defesa nacional e uma “política de bandeiras”, privilegiando empresas

aéreas que supostamente representariam seus respectivos países. Este tipo de abordagem, pela sua natureza, limitava a concorrência e engessava a expansão dos participantes do mercado e a abertura de novas rotas.

Com a mudança do setor do DAC para a ANAC, e a paulatina transferência real do comando dos militares para os civis, começou um processo de liberalização, de “abertura para o mercado”. Entretanto, esse processo se estendeu por praticamente uma década, até se conseguir superar as tradições e hábitos antigos, já que também se fez necessária a entrada de novas gerações de especialistas e funcionários, com a conseguinte substituição das pessoas que trabalhavam na área dentro do espírito militar anterior. Com a entrada dos civis, a nova orientação trazida pela ANAC postulava a liberalização de frequências e a o fim das restrições a novos voos. Na atualidade, a ANAC é a autoridade aeronáutica do Brasil e, por princípio, já não se opõe à abertura de novas rotas, atendendo melhor uma de suas missões básicas: incentivar e desenvolver a aviação civil. (entrevista com C. Borges e M. Tognato, em 02/05/2018); ANAC 2018; WIKIPÉDIA, Departamento..., 2018; WIKIPÉDIA, Agência..., 2018)

De fato, esta política da ANAC também é possibilitada pelo Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais, mais conhecido na área como Acordo de Fortaleza, nos marcos de países da América do Sul (congrega Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai). Esse acordo multilateral, de 17 de dezembro de 1996, no Brasil, foi promulgado através do decreto presidencial N° 3.045, em 5 de maio de 1999, e

prevê a possibilidade de novas rotas sub-regionais regulares quando esses trechos não sejam operados ou previstos nos tradicionais acordos bilaterais. O objetivo precípua do Acordo de Fortaleza é promover a integração entre Estados signatários do Acordo, para o qual apoiam o desenvolvimento aerocomercial. Isso significa justamente abrir e desenvolver novos mercados, possibilitando novos voos ligando o Nordeste com seu mais importante parceiro turístico do Mercosul, a Argentina, como também poderá facilitar a eventual entrada de empresas argentinas ocupando essas rotas. (entrevista com C. Borges e M. Tognato, em 02/05/2018; ANAC, Acordo..., 2018)

Observe-se que nos casos de voos triangulares, pelo Acordo de Fortaleza, as empresas aéreas “(...) poderão permitir a seus passageiros a interrupção da viagem, com direito a posterior reembarque, em escalas intermediárias de uma mesma rota sub-regional”, sendo que essas rotas sub-regionais “somente podem ser operadas com vôos originados no território do país da empresa”. Entretanto, o G3-7702 origina-se em Buenos Aires. Como se explica isto? Porque o entendimento é de que empresas de um terceiro país é que não poderiam fazer voos entre outros dois países, estando reservado estes voos para empresas dos países envolvidos. (entrevista com C. Borges, 02/05/2018). Já o item 8 do Acordo estipula que Parada Estância (*Stop Over*), ou seja, interromper a viagem com direito a reembarque, é permitido, isto é, que passageiros do voo G3-7702 poderiam ficar em João Pessoa e também em Maceió, sendo que fariam o trecho João Pessoa - Maceió como continuação, uma ou

mais semanas depois. Essa prática ainda não é usual, mas poderá vir a ocorrer em algum momento.

Contudo, desde 2012, nem a Receita Federal nem a Polícia Federal aceitam embarque de passageiro doméstico em voo internacional (já que este passaria a ser um voo misto, com voo de cabotagem). (entrevista com C. Borges, 02/05/2018). Esta é uma regra adotada em muitas partes do mundo. Também não há como ser feito esse trecho JPA-MCZ por separado em algum voo doméstico, já que a GOL não oferece esse voo, e os que existem é, no mínimo, com conexão, o qual praticamente inviabiliza até mesmo o passageiro vir a ponderar a opção, por ser muito inconveniente, principalmente para quem está de férias, além do que possivelmente mais caro.

Após o “apagão aéreo” de 2006, outro fenômeno acomete o setor. A partir de 2012 o setor aéreo do Brasil atravessou uma grave crise de excesso de oferta, que levou as empresas brasileiras a devolver dezenas de aeronaves a seus fabricantes, tanto as que já estavam em funcionamento, quanto as que haviam sido encomendadas. Poucos anos depois, já em 2016, o contexto estabilizado permite que a ANAC retome a agenda de entendimentos e negociações com agências reguladoras de outros países com o objetivo de dinamizar o setor e incentivar os voos internacionais, inclusive lançando mão de tratados existentes, como o Acordo de Fortaleza antes citado. (entrevista com C. Borges e M. Tognato, em 02/05/2018)

O setor aéreo brasileiro, de modo geral, começa a partir da segunda década do presente século a tomar mais cuidados no avanço pelo caminho das “5 liberdades” dos voos aéreos. As chamadas “liberardes do ar”, que vão até 9, são condições negociadas entre as partes sobre os direitos de tráfego aéreo que são permitidos às empresas aéreas de um país para poder operar no território do outro país ou mesmo além deste, e *vice versa*. Entretanto, o Brasil está andando muito lentamente por este caminho, que pressupõe empresas aéreas fortes, competitivas.

Por outro lado, a flexibilização possibilitada pela ANAC permitiu que a GOL reavaliasse de maneira diferente suas possibilidades de otimização da malha aérea e de suas frequências. Em particular, a GOL pôde buscar formas de aproveitamento de sua oferta excessiva de frequências entre o meio-dia do sábado e o domingo até o meio-dia, quando nos voos nacionais se verifica uma redução substancial da ocupação das aeronaves, gerando uma ociosidade latente que, obviamente, provoca perdas.

A GOL, então, durante esse intervalo, finalmente pôde reduzir algumas frequências em rotas cuja demanda ficaria perfeitamente atendida com menos aeronaves, liberando assim equipamentos disponíveis para abrir novos voos internacionais, justamente nesses horários que foram disponibilizados. A empresa passou a concentrar a demanda menor em algumas rotas para serem atendidas com um número menor de voos que, em conjunto, conseguem satisfazer adequadamente o número

total de passageiros a ser transportados. (entrevista com C. Borges e M. Tognato, em 02/05/2018)

Por causa dessas mudanças da malha aérea foi possível a liberação de aeronaves para voos internacionais com frequência semanal aos sábados, o qual atende satisfatoriamente necessidades e demandas de turistas para determinados destinos, seja utilizando ida-e-volta no mesmo voo direto com permanência semanal (ou múltiplo de semana), seja utilizando ao menos na ida ou no retorno o novo voo direto e fazendo o outro trecho em um voo de conexão, a fim de atender melhor o período desejado pelo viajante. Em qualquer caso, a disponibilidade de voo direto, pelo menos num dos dois sentidos, ida ou retorno, incentiva muito a preferência do passageiro por um destino que conta com voo direto, pois evita gastos de tempo bem maiores para os deslocamentos, fazendo as viagens menos extenuantes, e deixando mais tempo para usufruir no destino.

Importante destacar que esta nova política de voos, promovida pela ANAC e abraçada principalmente pela GOL, tem permitido deslocar o destino preferencial dos viajantes da Argentina – tradicional grande fonte de turistas para o Brasil – do destino Caribe para o destino Nordeste do Brasil. (entrevista com C. Borges e M. Tognato, em 02/05/2018)

Finalmente, um terceiro componente é fundamental para implementar uma nova rota internacional e promover sua consolidação e ma-

nutenção: a atitude das autoridades locais, e sua influência no mercado da região.

No caso em questão, as autoridades da Paraíba, em particular representadas pela PBTur, tiveram papel protagonista. As negociações foram similares às que a GOL manteve em outras localidades, entretanto pode se sublinhar que com a Paraíba as negociações foram bem mais céleres e muito bem sucedidas, devido ao engajamento dos negociadores da Paraíba. Desde seus primeiros contatos mais firmes, em outubro de 2016, até a assinatura do protocolo de intenções em março de 2017, transcorreu muito pouco tempo, e só não começou a operar antes de 01/07/2017 porque precisou de um tempo para incluir o novo voo nos sistemas de reservas e efetivamente promover a venda das passagens.

Normalmente é considerado um período de 6 meses de antecedência à inauguração de um voo para conseguir um nível adequado de vendas, e outros 6 meses para o voo “pegar” e se estabilizar no patamar aceitável de ocupação, que normalmente é estimado como sendo não inferior aos 80%. No caso da Paraíba e do voo G3-7702, a operação teve um sucesso inicial absoluto, pois mesmo tendo apenas meros 4 meses de vendas prévias ao início do voo, é remarcável que já nos 4 primeiros meses de atividade a ocupação da aeronave alcançasse índice superior aos 80% necessários, ostentando 81,9% de taxa média de ocupação. O cálculo médio da ocupação da aeronave de um voo internacional, para rentabilizar esse voo, a GOL estima que gire em torno de 80%, porém apenas no caso de se considerar uma ocupação mista (ou seja, “com passa-

geiros a negócios e passageiros a turismo”). Já no caso de voos puramente turístico, a lazer, como é o caso do voo G3-7702, o índice de ocupação (*load factor*) deve ser um pouco maior, visto que, via de regra, estas tarifas costumam ser mais baixas (que é uma característica do mercado de lazer, diferentemente do mercado empresarial), o que faz com que a taxa de ocupação deva ser mais próxima aos 90%. (entrevista com C. Borges e M. Tognato, 02/05/2018 e 16/05/2018; e entrevista com R. Avelino, 17/04/2018)

A todo este panorama deve ser acrescentado um elemento catalizador, que tem possibilitado um encaminhamento mais suave e eficaz das gestões para ampliar as conexões diretas de aeroportos brasileiros com países estrangeiros. A EMBRATUR, com suas diretrizes emanadas em consonância com o Plano Aquarela, tem direcionado a política do país e das empresas aéreas brasileiras. Resumindo esta abordagem, o jornalista F. Cardoso reproduz palavras de diretor da EMBRATUR, ao expressar: “Temos que investir na regionalização da nossa malha aérea para podermos ser mais competitivos e atrair mais turistas estrangeiros, principalmente, dos países sul-americanos”, isso vendendo os destinos de forma compartilhada com conexões nos diversos aeroportos nacionais, a fim de promover a oferta de novos roteiros e também conseguindo que os turistas do exterior permaneçam um tempo maior no Brasil. (CARDOSO, EMBRATUR..., 2018)

O gestor G. Lira, à frente da Diretoria de Inteligência Competitiva e Promoção Turística da EMBRATUR, tem frisado o papel da insti-

tuição na promoção do país, e em especial do Nordeste como destino turístico. Com diretrizes que têm por base o Plano Aquarela 2020, a EMBRATUR vem agindo no plano internacional para a consecução dos objetivos de expansão do turismo internacional no Brasil. Essa função também foi cumprida pela EMBRATUR, quando esteve atuando intensamente, através da prestação de informações estratégicas e fazendo contatos políticos, a fim de tornar realidade o voo G3-7702. (entrevista respondida por G. Lira, em 25/10/2018)

O início do tráfego internacional no aeroporto Castro Pinto já é uma realidade. Muito entusiasmo tem contagiado o *trade* turístico. O sucesso do voo, principalmente se efetivando um fluxo considerável de passageiros que garantam a rentabilidade do voo, abririam possibilidades tanto de uma outra frequência semanal como de voos sazonais extras. A este respeito, a presidente da PBtur, Ruth Avelino, chegou a ponderar que “A Paraíba e João Pessoa ainda não são muito conhecidas na Argentina. Essas ações [de marketing e divulgação] precisam ser constantes para garantir o sucesso do voo, assim, quem sabe, na alta estação possamos ter mais uma frequência ligando Buenos Aires, ou outra cidade da Argentina, a nossa Capital. (PB ONLINE, 2017)

Cabe, agora, se perguntar: quais as perspectivas de verdadeira decolagem do turismo paraibano com novos voos internacionais diretos no aeroporto Castro Pinto, e em particular do voo G3-7702? A Paraíba já demonstrou que tem potencialidade efetiva, mesmo com as oscilações verificadas na taxa de ocupação do voo. Mas fez a experiência, e agora

está mais preparada do que nunca para bem administrar essa mudança qualitativa que é o debut do aeroporto Castro Pinto como verdadeiro aeroporto internacional.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A inauguração do voo G3-7702 da GOL, entre João Pessoa e Buenos Aires, constitui um marco histórico para o desenvolvimento do turismo na Paraíba, por ser o primeiro voo internacional regular. E mais do que isso, seu sucesso poderá representar uma nova era para a Paraíba, que finalmente inserida nos voos internacionais, poderá continuar nessa trilha aumentando o número de voos e suas frequências. Quebrou-se assim um tabu, como resultado de um trabalho de anos em prol dessa conquista, a partir do momento em que o aeroporto de João Pessoa adquiriu, no ano 2000, o *status* de aeroporto internacional do Brasil. Mas, como aconteceu este evento, qual foi a conjuntura que possibilitou tornar realidade esse sonho?

Em resumo, pode se afirmar que com o objetivo de examinar as circunstâncias que possibilitaram trazer à Paraíba sua primeira rota aérea regular internacional: o voo semanal G3-7702, iniciado pela Gol Linhas Aéreas Inteligentes, em 01/07/2017, o presente livro apresenta suas consequências imediatas no turismo paraibano. Desde 2011, o governo da Paraíba tenta fomentar a vinda de turistas estrangeiros e inserir o Aeroporto Internacional Castro Pinto, da capital paraibana, no cenário das rotas internacionais regulares. Em 2015, a Transportes Aéreos Cabo Verde – TACV, chegou a anunciar a inauguração do voo semanal entre João Pessoa e Santa Maria, na Ilha de Sal e já tinha até sido aprovado, mas foi cancelado devido às perturbações econômicas e políticas que estremeciam o Brasil. Outra grande negociação ocorreu em 2016, com a

GOL Linhas Aéreas Inteligentes, e culminou com a efetivação da primeira linha regular internacional da Paraíba, em 2017, voando aos sábados. Muitas foram as modificações físicas e estruturais no aeroporto para a implantação do voo. Para a validação do aeroporto verdadeiramente internacional, participaram da implantação do voo tais instituições: governo da Paraíba, PBTur, GOL, EMBRATUR, Infraero-PB, Polícia Federal, Receita Federal, VigiAgro, entre outros. que participaram do processo de implantação do voo. O resultado do sucesso do voo para a economia da Paraíba não é possível dimensionar, até por não se limitar aos impactos diretos. O que se sabe é que foram vários os fatores que propiciaram esse sucesso; por exemplo: a liberalização da política de voos permitiu à GOL remanejar algumas frequências para disponibilizar aeronaves semanalmente, no horário entre o meio-dia do sábado até o meio-dia do domingo; a flexibilização da ANAC, uma década depois de substituir o militarizado DAC, apoiando a abertura de novos destinos internacionais com base no Acordo de Fortaleza (1996); o incentivo do governo paraibano concedendo à GOL rebaixa do ICMS do querosene de aviação (QAV), de 18% para 6%, para abastecimento no aeroporto da capital e fazendo campanha de marketing em torno do G3-7702; o engajamento dos órgãos estaduais paraibanos (PBTur, SECOM e até SEFAZ) e federais (EMBRATUR) para o sucesso da operação. A certeza que se tem é que o voo G3-7702 constitui um marco no turismo paraibano

Assim, o crédito pela operação bem sucedida deve ser atribuído ao esforço mancomunado das autoridades paraibanas, da empresa aérea GOL, da INFRAERO, da EMBRATUR, bem como do *trade* turístico

paraibano e outras instituições nacionais, aproveitando um contexto político e institucional favorável, conseguiu dar um passo importante no desenvolvimento econômico e turístico da Paraíba. Dificilmente terá uma reversão nesse processo de avanço, mesmo que poderá ainda ter percalços nessa caminhada. Imprevistos podem sempre acontecer.

Sempre existem variáveis de difícil controle, imprevisíveis, tanto da política econômica quanto do estado da economia em si. Por exemplo, as fases do ciclo econômico podem afetar a taxa de ocupação do voo G3-7702, bem como de outros voos. E que consequências poderia trazer, para esta nova rota, o fato das oscilações dos fluxos turísticos ocasionadas pelas alterações na taxa de câmbio? Poderia acontecer um fenômeno similar ao que sucede em Florianópolis, pois quando a taxa de câmbio é favorável para os turistas argentinos (e uruguaios), estes “invadem” as praias e hotéis do litoral daquele estado do Sul, enquanto nos momentos em que o real fica valorizado em relação às moedas desses países vizinhos, o fluxo de turistas para Florianópolis cai bruscamente, diminuindo a atividade turística seriamente.

Isto aponta para uma debilidade e fraqueza latentes da nova rota. Por outro lado, o contrafluxo dos passageiros com origem no Brasil e com destino à Argentina poderia compensar a ocupação da aeronave, o qual é igualmente conveniente para a empresa aérea. Entretanto, a intenção precípua é de que os fluxos de passageiros sejam, em princípio, equilibrados em ambos os sentidos. O interesse maior da Paraíba é na ocupação sempre alta das aeronaves, para evitar uma possível queda brusca no

fluxo de passageiros, o que poderia conduzir a uma eventual desativação do voo G3-7702, o qual seria um golpe catastrófico para o desenvolvimento do turismo na Paraíba, já que uma recuperação seria dificultada por tal fato.

Muitas são as incógnitas em relação ao futuro do voo G3-7702 e do próprio desenvolvimento do turismo na Paraíba. Mas isto é próprio da economia e de seu movimento espontâneo, dado pelos interesses que movem o setor privado da economia.

Finalmente, uma história de sucesso bem contada, como a que traz este livro, indiscutivelmente também constitui um forte argumento para poder empreender com sucesso novas tratativas para a construção de uma rede mais ampla de voos internacionais de/para o aeroporto internacional de João Pessoa. Assim visto, o presente texto espera constituir, também, uma contribuição real para a política de desenvolvimento socioeconômico, turístico em particular, da Paraíba, do qual o voo da GOL G3-7702 representa um marco significativo no turismo paraibano

REFERÊNCIAS

AEROJOAOPESSOA (Aviação Paraibana e Nacional). **A Gol fez ajuste na solicitação, com relação aos voos internacionais no Aeroporto de João Pessoa.** 05/04/2017. Disponível em: <<http://www.aerojoaopessoa.com.br/2017/05/aeroporto-de-joao-pessoa-gol-refaz.html>> Acesso em: 28 mai. 2017.

AEROJOAOPESSOA (Aviação Paraibana e Nacional). **Aeroporto de João Pessoa - Imagens Históricas.** Disponível em: <<http://www.aerojoaopessoa.com.br/p/aeroporto-de-joao-pessoa-imagens.html>> Acesso em: 18 set. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)** Disponível em: <http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/1111acordos-de-servicos-aereos-1/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza> Acesso em: 05 mai. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Histórico da Aviação Civil Brasileira.** Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/imprensa/historicoaviacaocivil.asp>> Acesso em: 05 mai. 2018.

AGENDA METAL. **Scorpions em João Pessoa / PB.** Publicado em 15/09/2010. Disponível em: <http://agendametal.com.br/Resenha/2299> Acesso em: 01 abr. 2018.

A UNIÃO. **Assinatura de convênio entre Governo e a Gol Linhas Aéreas.jpg.** <http://auniao.pb.gov.br/noticias/caderno_politicas/ricardo-coutinho-assina-convenio-que-viabiliza-voos-direto-de-joao-pessoa-a-buenos-aires/assinatura-de-convenio-entr-governo-ea-gol-linha-aereas.jpg/view> Acesso em: 10 out. 2017.

ARAÚJO, Jyn. **“GOL Voo 7702, embarque imediato!” Um estudo das circunstâncias e consequências da implantação do primeiro voo internacional regular de João Pessoa para o turismo da Paraíba (Brasil).** João Pessoa, UFPB, 2018. (Trabalho de Conclusão de Curso).

ARAÚJO, Jyn; PAKMAN, Elbio T. **Apontamentos em torno do primeiro voo regular internacional da Paraíba em 2017, o GOL 7702 – marco no desenvolvimento turístico estadual.** Trabalho enviado para

o XV Seminário ANPTUR 2018, em 19-21/Setembro/2018, na Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo.

ARAÚJO, Jyn; PAKMAN, Elbio T. **Paraíba Julho/2017: decolagem do voo internacional regular GOL 7702 – início de nova etapa do turismo local.** Trabalho enviado ao XV ENTBL – Encontro Nacional de Turismo com Base Local, realizado em 10-12/Setembro/2018, na Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, Recife/PE.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto Nº 3.045, de 5 de maio de 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3045.htm> Acesso em: 06 mai. 2018.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. CASA CIVIL. Lei Nº 12.970, de 8 de maio de 2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm> Acesso em: 17 mai. 2018.

CARDOSO, Fábio. **Aeroporto de João Pessoa tem combustível e volta à normalidade.** 28 maio 2018. Publicado em: Turismo em Foco. Disponível em: <<http://www.turismoemfoco.com.br/v2017/2018/05/28/aeroporto-de-joao-pessoa-tem-combustivel-e-volta-a-normalidade/>> Acesso em: 18 set. 2018.

CARDOSO, Fábio. **EMBRATUR agiliza voo entre JP e Buenos Aires.** 06 abril 2017. Publicado em: Correio da Paraíba. Disponível em: <<https://correiodaparaiba.com.br/colunas/embratur-agiliza-voo-entre-jp-e-buenos-aires/>> Acesso em: 28 out. 2018.

CARDOSO, Fábio. **Grife argentina Markova divulga belezas da Paraíba.** 17 out. 2018. Publicado em: Turismo em Foco. Disponível em: <<http://www.turismoemfoco.com.br/v2017/2017/10/19/grife-argentina-markova-divulga-belezas-da-paraiba/>> Acesso em: 19 set. 2018.

CARDOSO, Fábio. **Paraíba analisa negociar novos voos internacionais em 2018.** Site Turismo em Foco, 31/01/2018. Disponível em: <<http://www.turismoemfoco.com.br/v2017/2018/01/31/paraiba-analisa-negociar-novos-voos-internacionais-em-2018/>> Acesso em: 07 jul. 2018.

CEDEÑO, Karina Cedeño. Voo João Pessoa-Buenos Aires tem início amanhã. **PANROTAS CORPORATIVO** 30 jun. 2017. Disponível em: <http://www.panrotas.com.br/viagens-corporativas/aviacao/2017/06/voo-joao-pessoa-buenos-aires-tem-inicio-amanha_147574.html> Acesso em: 18 ago. 2017.

CLICKPB. **Aeroporto está concluindo alfandegamento para operar voo da TACV.** 11/11/2015. Disponível em: <<https://www.clickpb.com.br/paraiba/aeroporto-esta-concluindo-alfandegamento-para-operar-voos-da-tacv-194125.html>> Acesso em: 17 abr. 2018.

COOPER, Chris; FLETCHER, John; WANHILL, Stephen et alli. **Turismo, princípios e prática.** Porto Alegre: Bookman, 2001.

COOPER, Chris; HALL, C. Michael & TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo contemporâneo.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

DESPEGAR. **Paquetes a Brasil. Paquetes turísticos a Natal.** Disponível em: <<https://www.despegar.com.ar/paquetes/nat/paquetes-a-natal>> Acesso em: 02 jun.2018.

EMBAJADA DEL BRASIL EN BUENOS AIRES. MINISTERIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Sítio oficial. Disponível em:<http://buenosaires.itamaraty.gov.br/es-es/comite_visite_brasil.xml> Acesso em: 18 out. 2018.

EMBRATUR (Instituto Brasileiro de Turismo). **Número de voos internacionais para o Brasil volta a crescer.** 07/10/2017. Disponível em: <http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salaImprensa/noticias/arquivos/Numero_de_voos_internacionais_para_o_Brasil_volta_a_crescer.html> Acesso em: 20 out. 2017.

EMBRATUR (Instituto Brasileiro de Turismo). **Site oficial da EMBRATUR.** Disponível em: < <http://www.visitbrasil.com/pt/sobre/index.html> > Acesso em: 18 out. 2018.

EMBRATUR (Instituto Brasileiro de Turismo). **Plano Aquarela 2020. Marketing Turístico Internacional do Brasil.** Disponível em: <http://www.embratur.gov.br/lai_embratur_secom/export/sites/lai/galerias/download/Plano_Aquarela_2020.pdf> Acesso em: 26 out. 2018.

ENDRES, Ana Valéria & PAKMAN, Elbio Troccoli. A governança das políticas de turismo: o papel dos espaços de participação na perspectiva da análise de redes e da teoria institucional. **RBTur**. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, v.13 p. 1-18

ESTADO DA PARAÍBA. GABINETE DO GOVERNADOR. **Protocolo de Intenções firmado entre o Governo do Estado da Paraíba e a empresa GOL Linhas Aéreas S.A., para adoção de Regime Especial de Tributação de que trata o Art. 158 da Lei nº 6.379/1996 e Art. 788 do Decreto nº 18.930/1997**. João Pessoa, 03 de março de 2017.

FOLHA DE S. PAULO. **Avião russo faz pouso forçado em Recife**. 04/01/1999. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff04019910.htm>> Acesso em: 23 out. 2017.

G1-PB. **João Pessoa vai ter em julho primeiro voo internacional regular em 15 anos** 08/03/2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2017/03/joao-pessoa-vai-ter-em-julho-primeiro-voo-internacional-regular-em-15-anos.html>> Acesso em: 10 out. 2017.

G1-PB. **Voo inaugural entre Paraíba e Argentina acontece neste sábado (1º)** 01/07/2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/voo-inaugural-entre-paraiba-e-argentina-acontece-neste-sabado-1.ghtml>> Acesso em: 11 out. 2017.

G1-SE. **Voo de Aracaju para Buenos Aires começa no dia quatro de novembro. Expectativa é que iniciativa atraia uma média de 600 argentinos mensalmente para Sergipe**. 05/07/2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/voo-de-aracaju-para-buenos-aires-comeca-no-dia-quatro-de-novembro.ghtml>> Acesso em: 05 jun. 2018.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOELDNER, Charles R.; RITCHIE, J. R. B. & MCINTOSH, Robert W. **Turismo: princípios, práticas e filosofias**. Porto Alegre: Bookman, 2002.

GOL TRANSPORTES AÉREOS INTELIGENTES. Revista Gol Linhas Aéreas Inteligentes. Número 185. Agosto/2017.

GOL TRANSPORTES AÉREOS INTELIGENTES. Sítio oficial. Disponível em <<https://www.voegol.com/>> Acesso: diversas datas em 2017 e 2018.

GOVERNO DA PARAÍBA. **Ricardo assina convênio que viabiliza primeiro voo regular internacional para a Argentina.** 7/03/2017. Disponível em: <<http://paraiba.pb.gov.br/ricardo-assina-convenio-que-viabiliza-primeiro-voo-regular-internacional-para-a-argentina/>> Acesso em: 13 ago. 2017.

GOVERNO DA PARAÍBA. **Ricardo lança voo entre Buenos Aires e João Pessoa em evento na Embaixada do Brasil na Argentina.** 14/06/2017. Disponível em: <<http://paraiba.pb.gov.br/ricardo-lanca-voo-entre-buenos-aires-e-joao-pessoa-em-evento-na-embaixada-do-brasil-na-argentina/>> Acesso em: 18 out. 2017.

GOVERNO DA PARAÍBA. **Voo entre João Pessoa e Buenos Aires.** Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=p-d7uSNrdKo>> Acesso em: 03 out. 2017.

GOVERNO DA PARAÍBA / PARAÍBATV. **Primeiro voo direto de Buenos Aires a João Pessoa.** 04/07/2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=wNVnsjettKU>> Acesso em: 18 mar. 2018.

GOVERNO DA PARAÍBA. **Voo inaugural entre João Pessoa e Buenos Aires já atrai mil turistas argentinos.** 07/06/2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/voo-inaugural-entre-paraiba-e-argentina-acontece-neste-sabado-1.ghtml>> Acesso em: 05 out. 2017.

GOVERNO DO BRASIL. **Brasil passará a ter 98 novas frequências semanais de voos internacionais.** 24/10/2018. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/noticias/turismo/2018/10/brasil-passara-a-ter-98-novas-frequencias-semanais-de-voos-internacionais>> Acesso em: 27 out. 2018.

GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA. SECRETARIA DE ESTADO DA RECEITA. **Decreto Nº 18.930, de 19/06/1997**. Regulamento do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – RICMS. (Atualizados em 26.11.2015 até o Decreto Nº 36.393, de 25/11/2015.)

GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA. **Lei Nº 6379 de 02/12/1996**. Trata do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, e dá outras providências. Disponível em: < <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=145106>> Acesso em: 07 jul. 2018.

GOVERNO DO ESTADO DE SERGIPE. SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO. **Apresentação de voo regular internacional de Sergipe**. 24/10;2017. Disponível em: <http://nenoticias.com.br/104966_apresentacao-de-voo-regular-internacional-de-sergipe.html> Acesso em: 10 jun. 2018.

GUIZAR Ponce, Luis. **Factibilidad de una aerolínea de vuelos entre Barcelona y América Latina**. Barcelona: ETSECCPB-UPC, 2004. Disponível em: <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/6638> Acesso: 01 nov. 2017.

INFRAERO. **Ouvidoria Infraero**. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/aplicacoes/prouvi/>> Acesso em: 13 jun.2018.

INFRAERO AEROPORTOS. **Aeroporto Castro Pinto - PB – HISTÓRICO**. Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-joao-pessoa-presidente-castro-pinto/sobre-o-aeroporto/historico/>> Acesso em: 11 out. 2017.

INFRAERO AEROPORTOS. **Anuário estatístico operacional – 2016**. Brasília, maio/2017. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/images/stories/Estatistica/anuario/anuario_2016.pdf> Acesso em: 18 out. 2017.

INFRAERO AEROPORTOS. **Declaração de Capacidade – Temporada W18. 25/10/2018 a 24/03/2019.** (material fornecido pela INFRAERO-PB).

INFRAERO AEROPORTOS. **Estatísticas.** Janeiro/2017-Junho/2018. Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/aceso-a-informacao/institucional/estatisticas/>> Acesso em: 04 ago. 2018.

INFRAERO AEROPORTOS. **Movimento mensal de aeronaves.** Janeiro-Junho/2017. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatisticas/estatisticas.html>> Acesso em: 20 out. 2017.

INFRAERO AEROPORTOS. **Sobre a Ouvidoria.** Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/aceso-a-informacao/perguntas-frequentes/sobre-a-ouvidoria/>> Acesso em: 15 abr. 2018.

INFRAERO AEROPORTOS. **Tarifário.** (Atualizado em jan/2018). Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/media/642610/1_tarifario_port_2018_jan.pdf> Acesso em: 10 mar. 2018.

INFRAERO AEROPORTOS. **Tarifas aeroportuárias aplicadas nos aeroportos da Infraero.** (Atualizado em jan/2018). Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/media/642610/1_tarifario_port_2018_jan.pdf> Acesso em: 10 mar. 2018.

JACOB, Caio Sergio Calfat. **O desenvolvimento de um destino turístico brasileiro: o caso da Costa dos Coqueiros, na Bahia.** Disponível em: <<http://lares.org.br/Anais2004/trabalhos/A/Costa%20dos%20Coqueiros%20-%20LARES.04.pdf>> Acesso em: 19 nov. 2017.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LIMA, Simone Barbalho Ramalho de. **A gestão estratégica na segurança pública no turismo nas praias de Cabo Branco e Tambaú.** João Pessoa: UEPB, 2016. (Monografia de Especialização.) Disponível em <http://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/bitstream/123456789/17130/1/PDF%20-%20Simone%20Barbalho%20Ramalho%20de%20Lima.pdf> Acesso em: 13 ago. 2018.

LÜDKE, Menga; ANDRÉ, Marli E. D. A. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. São Paulo: EPU, 1986.

LOHMANN, Guilherme; FRAGA, Carla & CASTRO, Rafael. **Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013. (Apresentação de Eduardo Sanovicz, 2011)

MASINA, Renato. **Introdução ao estudo do turismo**. Conceitos básicos. Porto Alegre: Mercado Aberto, 2002.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO. **Vigilância Agropecuária Internacional – Vigiagro**. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/vigilancia-agropecuaria>> Acesso em: 21 out. 2017.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Aeroporto de João Pessoa passa a operar voos internacionais a partir deste sábado**. 28/Junho/2017. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/o-que-e-rss/17-ultimas-noticias/4896-aeroporto-de-jo%C3%A3o-pessoa-recebe-primeiro-voe-internacional-a-partir-deste-s%C3%A1bado.html>> Acesso em: 14 out. 2017.

MINISTERIO DO TURISMO. SECRETARIA NACIONAL DE POLÍTICAS DE TURISMO. **Programa de Regionalização do Turismo. Diretrizes**. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/images/programas_acoes_home/PROGRAMA_DE_REGIONALIZACAO_DO_TURISMO_-_DIRETRIZES.pdf> Acesso em: 13 nov. 2017.

NACIONES UNIDAS / ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Cuenta satélite de turismo: Recomendaciones sobre el marco conceptual, 2008**. Luxemburgo/Madrid/Nueva York/Paris: OMT, 2010. Disponível em: <https://unstats.un.org/unsd/publication/Seriesf/SeriesF_80rev1s.pdf> Acesso em: 18 fev. 2018.

ONU / OMT. **Mise à jour des Recommendations sur les Statistiques du Tourisme ONU-WTO 1994. Série M, N° 83**. 1999. (Recomendações da ONU e da OMT). Disponível em: <<https://unstats.un.org/unsd/statcom/doc00/m83note-f.pdf>> Acesso em: 14 fev. 2018.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. **Compilación de las estadísticas del gasto turístico.** (Manual Técnico No. 2). OMT, 1995b.

PAKMAN, Elbio T. Sobre as definições de turismo da OMT: uma contribuição à História do Pensamento Turístico. (Trabalho apresentado no Seminário Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, da AN-PTUR, 2014) Disponível em: <<https://www.anptur.org.br/anais/anais/sumario.php?versao=11>> Acesso em: 27 dez. 2017.

PANROTAS. **Gol terá 1º voo internacional de Aracaju, a Buenos Aires.** 26/10/2017. Disponível em: <https://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/aviacao/2017/10/gol-tera-1o-voo-internacional-de-aracaju-a-buenos-aires_150794.html> Acesso em: 24 Dez. 2017.

PANROTAS. **TACV estreia voo entre Recife e Cabo Verde (África).** 07/06/2015. Disponível em: <<http://spotterinjpa.blogspot.com.br/2015/06/tacv-estreia-voo-entre-recife-e-cabo.html>> Acesso em: 20 Abr. 2018.

PARAÍBA ONLINE. **Gol inicia vendas de passagens do vôo entre João Pessoa e Buenos Aires.** 18/05/2017. Disponível em: <<https://paraibaonline.com.br/2017/05/gol-inicia-vendas-de-passagens-do-voo-entre-joao-pessoa-e-buenos-aires/>> Acesso em: 01 out. 2017.

PORTAL CORREIO. **Passagem do voo entre João Pessoa e Buenos Aires poderá custar cerca de R\$ 913.** 07/03/2017. Disponível em: <<http://portalcorreio.com.br/noticias/economia/turismo/2017/03/07/NWS,293239,10,188,NOTICIAS,2190-PASSAGEM-VOO-ENTRE-JOAO-PESSOA-BUENOS-AIRES-CUSTARA-CERCA-MIL.aspx>> Acesso em: 16 out. 2017.

PREFEITURA DE SÃO CRISTOVÃO. **Projetos do Governo do Estado beneficiarão São Cristóvão na área do turismo.** 14/09/2017. Disponível em: <<https://www.saocristovao.se.gov.br/page.php?sa=0&pgref=noticia-detalle&cod=518>> Acesso em: 08 jun. 2018.

PRESSTUR. AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DE VIAGENS E TURISMO. **TACV já tem horários dos novos voos para Salvador.**

06/04/2018. Disponível em: <<http://presstur.com/empresas---negocios/tacv-ja-tem-horarios-dos-novos-voos-para-salvador-2/>> Acesso em: 23 abr. 2018.

PRESSTUR. AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DE VIAGENS E TURISMO. **TACV vai ter mais um voo semanal para Fortaleza.** 24/01/2018. Disponível em: < <http://presstur.com/empresas---negocios/aviacao/tacv-va-ter-mais-um-voo-semanal-para-fortaleza/>> Acesso em: 23 abr. 2018.

PROAIR – Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo LTDA. **PROAIR.** Disponível em: <<http://www.proairaviacao.com.br/>> Acesso em: 18 Set. 2018.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Portaria RFB N° 3518, de 30 de Setembro de 2011. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=36460&visao=anotado>> Acesso em: 12 ago. 2018.

SAMPIERI, Roberto Hernandez; COLLADO, Carlos Fernández; LUCIO, María del Pilar Baptista. *Metodologia de Pesquisa*. São Paulo: McGraw-Hill, 2006.

SANCHO, Amparo. **Introdução ao turismo**. São Paulo: OMT/Roca, 2001.

SENADO FEDERAL. Projeto de Resolução do Senado N° 55, de 2015. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?q=Projeto+de+Resolu%C3%A7%C3%A3o+do+Senado+n%C2%B0+55%2C+de+2015&rlz=1C1AVFC_enBR791BR791&oq=Projeto+de+Resolu%C3%A7%C3%A3o+do+Sena+do+n%C2%B0+55%2C+de+2015&aqs=chrome..69i57j69i60j0.1169j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8> Acesso em: 22 Set. 2018.

SETUR. (Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de João Pessoa). **Argentinos são recebidos com festa no voo inaugural de Buenos Aires à João Pessoa.** 28/06/2017. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/argentinos-sao-recebidos-com->

festa-no-vo-inaugural-de-buenos-aires-a-joao-pessoa/> Acesso em: 18 abr. 2018.

SETUR. (Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de João Pessoa). **Operadores de turismo da Argentina conhecem roteiros da Capital.** 27/04/2012. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/operadores-de-turismo-da-argentina-conhecem-roteiros-da-capital/>> Acesso em: 19 abr. 2018.

SETUR. (Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de João Pessoa). **Setur disponibiliza kit com informações de João Pessoa para turistas da Argentina.** 02/07/2017. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/setur-disponibiliza-kit-com-informacoes-de-joao-pessoa-para-turistas-da-argentina/>> Acesso em: 18 abr. 2018.

SPOTTER IN JPA. **A grande estreia do 1º voo internacional regular da Paraíba (fotos e vídeos).** 03/07/2017. Disponível em: <<http://spotterinjpa.blogspot.com/2017/07/>> Acesso em: 30 mar. 2018.

TACV (Transportes Aéreos Cabo Verde). Sítio oficial. Disponível em: <<http://flytacv.com/>> Acesso em: 24 abr. 2018.

TURISMO EM FOCO. **Paraíba já negocia segundo voo entre João Pessoa e Buenos Aires.** 13/09/2017. Disponível em: <<http://www.turismoemfoco.com.br/v2017/2017/09/13/paraiba-ja-negocia-segundo-vo-entre-joao-pessoa-e-buenos-aires/>> Acesso em: 08 out. 2017.

TURISMO EM FOCO. **Argentinos trocam tango pelo forró na Paraíba.** 02/07/2017. Disponível em: <<http://www.turismoemfoco.com.br/v2017/2017/07/02/argentinos-trocam-tango-pelo-forro-na-paraiba/>> Acesso em: 13 out. 2017.

TV ARAPUAN. **Governador e Gol assinam convênio para voo entre João Pessoa e Buenos Aires.** 8/03/2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=bEmaaISsG-0>> Acesso em: 08 Jul. 2017.

YOUTUBE. **Evangelina Etchebest primeiro voo internacional da Paraíba unindo João Pessoa e Buenos Aires** Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=3iAGJ2vjAzM>> Acesso em : 01 nov. 2018.

WIKIPÉDIA. **Aeroporto Internacional de João Pessoa-Bayeux.** Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_Internacional_de_Jo%C3%A3o_Pessoa-Bayeux> Acesso em: 10 jun. 2017.

WIKIPÉDIA. **Agência Nacional de Aviação Civil.** Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ag%C3%A2ncia_Nacional_de_Avia%C3%A7%C3%A3o_Civil> Acesso em: 05 mai. 2018.

WIKIPÉDIA. **Departamento de Aviação Civil.** Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Departamento_de_Avia%C3%A7%C3%A3o_Civil> Acesso em: 26 nov. 2017 e 05 mai. 2018.

WIKIPÉDIA. **Icelandair.** Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Icelandair>> Acesso em 23 Abr. 20187.

WSCOM. **Cássio e presidente da Infraero inauguram nesta 4ª reforma do Castro Pinto.** 22/07/2008. Disponível em: <<http://www.wscom.com.br/mobile/noticias/paraiba/cassio+e+presidente+da+infraero+inauguram+nesta+4+reforma+do+castro+pinto-27498>> Acesso em: 30 set. 2017.

ANEXOS

ANEXO A

Portaria No 468/GC-5, de 02 de Agosto de 2000, que inclui o aeroporto Castro Pinto entre os aeroportos internacionais do Brasil

AUG- 7-00 MON 4:06 PM S. COM. GAB. MIN. AER.

FAX NO. 061 223 0930

P. 1

(02)



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
COMANDO DA AERONÁUTICA

COMANDO DA AERONÁUTICA GABINETE DO COMANDANTE SECRETARIA Publicado no Diário Oficial de 03 AGO 2000 149 2/11 Pág. 7
--

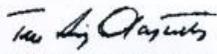
PORTARIA Nº 468/GC-5, DE 02 DE AGOSTO DE 2000.

Inclui o Aeroporto de João Pessoa/Castro Pinto, Estado da Paraíba, entre os Aeroportos Internacionais do Brasil.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, com fundamento nos arts. 18 e 19 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, e no uso das atribuições que lhe confere o art. 2º e o Parágrafo Único do art. 22 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, resolve:

Art. 1º Incluir, entre os aeroportos internacionais do Brasil, o Aeroporto de João Pessoa/Castro Pinto, situado no Estado da Paraíba.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor dentro de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua publicação.


CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

ANEXO B

Protocolo de intenções firmado no dia 3/03/2017 entre o Governo do Estado da Paraíba e a GOL Linhas Aéreas S/A.



ESTADO DA PARAÍBA
GABINETE DO GOVERNADOR

Protocolo de Intenções firmado entre o GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA e a Empresa GOL LINHAS AÉREAS S.A., para adoção de Regime Especial de Tributação de que trata o Art. 158 da Lei nº 6.379/1996 e Art. 788 do Decreto nº 18.930/1997.

O GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA, doravante denominado ESTADO, neste ato representado pelo Governador do Estado, **RICARDO VIEIRA COUTINHO**, brasileiro, divorciado, portador do CPF nº 218.713.534-91 e do RG nº 518.331 SSP/PB, residente e domiciliado nesta Capital, e a Empresa **GOL LINHAS AÉREAS S.A.**, doravante denominada **EMPRESA**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 07.575.651/0001-59, sediada na Cidade do Rio de Janeiro/ RJ, na Praça Senador Salgado Filho, s/nº, Aeroporto Santos Dumont, térreo, área pública, entre os eixos 46-48/O-P, Sala de Gerência – Back Office, CEP: 20021-340, com filial no Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, S/N, Sala A, Aeroporto, CEP 58.308-901, Município de Bayeux/PB, inscrita no CNPJ sob nº 07.575.651/0035-08, neste ato representada pelo seus diretores o Sr. **PAULO SÉRGIO KAKINOFF**, brasileiro, casado, administrador de empresas, portador da Cédula de Identidade R.G. nº 25.465.930-1 e inscrito no CPF/MF sob nº 194.344.518-41 e Sr. **EDUARDO JOSÉ BERNARDES NETO**, brasileiro, casado, administrador de empresas, portador da Cédula de Identidade RG nº 204273341, expedida pela SSP/SP, e inscrito no CPF/MF sob o nº 165.610.978-66, ambos estabelecidos no endereço Praça Comandante Lineu Gomes, s/n, Jardim Aeroporto, São Paulo/ SP, decidem firmar o presente **Protocolo de Intenções**, de acordo com as cláusulas seguintes:



**ESTADO DA PARAÍBA
GABINETE DO GOVERNADOR**

CLÁUSULA PRIMEIRA – O presente Protocolo de Intenções tem por objetivo a definição de compromissos e condições a serem assumidos pelo **ESTADO** e pela **EMPRESA**, visando o desenvolvimento econômico e social do Estado da Paraíba, bem como sua promoção como destino turístico nacional e internacional, com a consequente concessão de benefícios fiscais por parte do **ESTADO**, com fulcro no que dispõe o Art. 158 da Lei nº 6.379/1996 e Art. 788 do Decreto nº 18.930/1997, tendo em vista a concessão de benefícios similares por parte de outras unidades da Federação.

PARÁGRAFO ÚNICO – Caso a **EMPRESA** ou o **ESTADO** descumpram o estabelecido no presente Protocolo de Intenções, torna-se sem efeito o pactuado.

CLÁUSULA SEGUNDA – Em substituição à sistemática normal de apuração do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e de Comunicação (ICMS), fica concedido à **EMPRESA** a redução de base de cálculo do imposto, de forma que a carga tributária resulte no percentual de 6% (seis por cento) sobre o valor das operações de aquisição de Querosene de Aviação (QAV) de distribuidora de combustíveis localizada neste Estado.

CLÁUSULA TERCEIRA – Desde que atendidos os benefícios fiscais a serem concedidos por parte do **ESTADO**, previstos neste Protocolo, a **EMPRESA** se compromete:

I – operacionalizar a criação de um voo internacional semanal ligando as cidades de Buenos Aires (Argentina) a João Pessoa (Brasil), com vinda direta à Capital da Paraíba e retorno com conexão em outra cidade do Brasil, com previsão de efetivação do referido voo internacional até JULHO de 2017;

II – manter no mínimo a mesma quantidade de voos nacionais operacionalizados em 2016 na capital do **ESTADO**;

III – operacionalizar voos extras para este **ESTADO** no período de alta estação, mediante aumento de demanda;



**ESTADO DA PARAÍBA
GABINETE DO GOVERNADOR**

IV – analisar a possibilidade de implantar um voo noturno de Brasília a João Pessoa;

V – ofertar à Empresa Paraibana de Turismo (PBTUR) 30 (trinta) passagens aéreas por ano para participação da "FAMTOUR" ou "FAMPRESS", preferencialmente na ligação entre a cidade de Buenos Aires e João Pessoa;

VI – publicar matéria na Revista GOL, com tiragem mínima de 170 mil exemplares, com duas páginas simples de anúncio deste **ESTADO**;

VII – criar um projeto especial com um personagem da Paraíba; um desafio GØL no Instagram, dois posts no blog da GOL, dois posts Facebook e inserção da Paraíba em newsletter durante o ano.

PARÁGRAFO ÚNICO – A realização pela **EMPRESA** das ações mencionadas nesta Cláusula está condicionada ao atendimento da contrapartida por parte do **ESTADO**, nos termos deste Protocolo de Intenções.

CLÁUSULA QUARTA – Qualquer alteração nos benefícios fiscais a serem concedidos por parte do **ESTADO**, previstos neste Protocolo, deverá ser informada previamente para a **EMPRESA** com antecedência mínima de 90 (noventa) dias.

CLÁUSULA QUINTA – A **EMPRESA PARAIBANA DE TURISMO (PBTUR)** deverá acompanhar as contrapartidas pactuadas pela **EMPRESA**, e encaminhar trimestralmente à **SECRETARIA DE ESTADO DA RECEITA – SER** declaração que ateste o cumprimento das obrigações assumidas pela **EMPRESA**.

CLÁUSULA SEXTA – A redução de base de cálculo de que trata a Cláusula Segunda será autorizada mediante Regime Especial de Tributação concedido pela **SECRETARIA DE ESTADO DA RECEITA – SER**, que estabelecerá as condições para fruição do benefício, visando detalhar a forma de sua implementação, os procedimentos fiscais e contábeis a



**ESTADO DA PARAÍBA
GABINETE DO GOVERNADOR**

serem seguidos e outros aspectos não tratados neste documento, com fundamento na legislação tributária estadual.

CLÁUSULA SÉTIMA – Para plena consecução do estabelecimento neste Protocolo de Intenções, as partes se obrigam:

I - **EMPRESA** – A acatar as normas e os regulamentos administrativos municipais, estaduais e federais;

II - **ESTADO** – A adotar as medidas de caráter legal que assegurem a efetivação do contido neste Protocolo,

CLÁUSULA OITAVA – O presente Protocolo de Intenções poderá ser rescindido nos seguintes casos:

I - pela inexecução do objeto do presente instrumento;

II - pelo descumprimento de quaisquer condições nele estabelecidas;

III - por sua substituição pelos instrumentos jurídicos hábeis à formalização das obrigações aqui pactuadas.

CLÁUSULA NONA – O presente protocolo terá sua eficácia com a assinatura dos seus termos, produzindo efeitos até 31 de março de 2019, podendo ser prorrogado por acordo entre as partes.

PARÁGRAFO ÚNICO – A concessão de Regime Especial pela SECRETARIA DE ESTADO DA RECEITA, previsto na Cláusula Sexta, fica condicionada a situação de adimplência da **EMPRESA** no que concerne aos tributos estaduais, sendo vedado a concessão de quaisquer benefícios caso a **EMPRESA** esteja inadimplente, bem como se da mesma fizerem parte do seu quadro societário pessoas físicas ou jurídicas na mesma situação.

E por estarem de pleno acordo com o aqui estabelecido, firmam as partes o presente



**ESTADO DA PARAÍBA
GABINETE DO GOVERNADOR**

Protocolo de Intenções, em 03 (três) vias, na presença das testemunhas abaixo.

João Pessoa-PB, 03 de março de 2017.

RICARDO VIEIRA COUTINHO

Governador do Estado da Paraíba

P/ **PAULO SÉRGIO KAKINOFF**
Gol Linhas Aéreas S.A.

EDUARDO JOSÉ BERNARDES NETO

Gol Linhas Aéreas S.A.

Testemunhas:

MARCONI MARQUES FRAZÃO
Secretário de Estado da Receita
LINDOLFO PIRES
Secretário de Estado do Turismo e
Desenvolvimento Econômico
WALDSON DIAS DE SOUZA
Secretaria de Estado do Planejamento e
Gestão
RUTH AVELINO
Presidente da Empresa Paraibana de
Turismo-PBTUR

ANEXO C

Tarifas de ida e de volta no primeiro voo direto internacional Gol G3-7702, dias 1 e 8/07/2017, dia inicial da operação.

VOO DE IDA João Pessoa (JPA) ✈️ Buenos Aires-Ezeiza (EZE)
 ATENÇÃO: Agora as nossas tarifas incluem o valor da taxa de embarque.

TEMPO DE SESSÃO 8m 13s

SUA COMPRA

JPA → EZE
 01 jul - 18h15 02 jul - 09h50
 1 adulto + taxas R\$ 438,80

EZE → JPA
 08 jul - 12h30 09 jul - 17h30
 1 adulto + taxas R\$ 567,48

Fazer nova busca

Subtotal R\$ 1.006,²⁸

8 opções de voos de IDA

Organizar por	GOL PREMIUM	FLEXÍVEL	PROGRAMADA	PROMOCIONAL
decolagem mais	Mais espaço e privacidade	Altere seu voo com facilidade	Voe pagando menos	Oportunidade única
	Conheça	Conheça	Conheça	Conheça
G3-7702 por GOL				MENOR PREÇO DO DIA
18:15 João Pessoa (JPA) Duração: 6:35 1 Escala	R\$ 764,94	R\$ 536,64	R\$ 471,41	R\$ 438,80
00:50 Buenos Aires-Ezeiza (EZE)				

Receber Jodas na viagem

VOO DE VOLTA Buenos Aires-Ezeiza (EZE) ✈️ João Pessoa (JPA)
 ATENÇÃO: Agora as nossas tarifas incluem o valor da taxa de embarque.

TEMPO DE SESSÃO 7m 28s

SUA COMPRA

JPA → EZE
 01 jul - 18h15 02 jul - 09h50
 1 adulto + taxas R\$ 438,80

EZE → JPA
 08 jul - 12h30 09 jul - 17h30
 1 adulto + taxas R\$ 567,48

Fazer nova busca

Subtotal R\$ 1.006,²⁸

6 opções de voos de VOLTA

Organizar por	GOL PREMIUM	FLEXÍVEL	PROGRAMADA	PROMOCIONAL
decolagem mais	Mais espaço e privacidade	Altere seu voo com facilidade	Voe pagando menos	Oportunidade única
	Conheça	Conheça	Conheça	Conheça
G3-7702 por GOL				MENOR PREÇO DO DIA
12:35 Buenos Aires-Ezeiza (EZE) Duração: 5:00 Voo Direto	R\$ 1.888,34	R\$ 665,32	R\$ 600,09	R\$ 567,48
17:35 João Pessoa (JPA)				

Receber Jodas na viagem

Fonte: PARAÍBA EM MINUTO. Passagens do voo direto entre João Pessoa e Buenos Aires são vendidas por menos de R\$ 500. 28/05/2017. Disponível em: <<http://www.paraibaemminuto.com.br/2017/05/28/passagens-do-voo-direto-entre-joao-pessoa-e-buenos-aires-sao-vendidas-por-menos-de-r-500/>> Acesso em: 13 out. 2017.

ANEXO D

Publicidade do voo JPA-BUE, do Governo da Paraíba, destinada ao público do Estado. 2017. (anúncio de página inteira, formato tabloide)

Voo JOÃO PESSOA - BUENOS AIRES

MAIS UM CAMINHO ABERTO PELO GOVERNO DO ESTADO.

Só o ano todo João Pessoa
PARAÍBA - NORDESTE - BRASIL

O Governo da Paraíba alcança mais um marco histórico na sua gestão: a implementação do primeiro voo direto internacional, semanal e regular, para o nosso estado. A rota abre caminho para a chegada dos turistas argentinos e o desenvolvimento do turismo no nosso estado. Dos quase 6 milhões de turistas que visitam o Brasil anualmente, 2 milhões são argentinos. Além disso, também proporciona mais facilidade para os paraibanos que querem viajar e sonham em conhecer a Argentina. **Uma rota onde o destino final é o desenvolvimento da Paraíba.**

Praia de Itaipé **Selva** **Cachoeira de Brasília**

Paraíba
muito mais que sal e mar

GOVERNO DA PARAÍBA **viva o trabalho.**

Fonte: SECOM/PB e Antares Comunicação Ltda. 2017.

ANEXO E

Painel e banner veiculados na Argentina,
na campanha de marketing. 2017.

Sol todo el año
João Pessoa
PARAIBA • NORDESTE • BRASIL

VUELOS DIRECTOS
TODOS LOS SÁBADOS.

Picãozinho • Playa urbana de Tambau

Haga las valijas
y venga a encantarse.

GOVERNO DA PARAIBA
Paraíba
muito mais que sol e mar

Fonte: SECOM/PB e Antares Comunicação Ltda. 2017.

Sol todo el año
João Pessoa
PARAIBA • NORDESTE • BRASIL

VUELOS DIRECTOS
TODOS LOS SÁBADOS.
Haga las valijas y venga a encantarse.

GOVERNO DA PARAIBA
Paraíba
muito mais que sol e mar

Fonte: SECOM/PB e Antares Comunicação Ltda. 2017.

ANEXO F

Anúncio da campanha publicitária, na revista de bordo da GOL.



Sol todo el año
João Pessoa
PARAÍBA • NORDESTE • BRASIL

**VUELOS DIRECTOS
TODOS LOS SÁBADOS.**
Haga las valijas y venga a encantarse.



Playa urbana de Setxas

Playa urbana de Tambaú

Playa urbana de Bessa

Paraíba
muito mais que sol e mar

EMPRESA PARAIBANA DE TURISMO - PBTUR
Av. Almirante Tamandaré, 100 - Tambaú
Cep: 58.039-903 - João Pessoa - PB - Brasil
Fone: 55 83 3214-8185 | Tele/fax: 55 83 3247-7011
email: pbtur.social@gmail.com | twitter: @pbturgovpb
facebook: /destinoparaibaoficial
instagram: @destinoparaiba
www.destinoparaiba.pb.gov.br

Fonte: SECOM/PB e Antares Comunicação Ltda. 2017.

ANEXO G

Propaganda especial do hotel SolMar para atrair turistas da Argentina

RESERVAS:
83 3041.7000
83 89137.1324
0800 5558 255

www.hotelsolmar.com.br

QUALITY SOLMÄR

JOÃO PESSOA | PARAÍBA | BRASIL

QUE USTED QUIERE EN EL LUGAR QUE USTED NECESITA

Localizado en la costa del mar en la playa Cabo Branco, el Quality Hotel Solmar João Pessoa tiene acceso a los principales puntos turísticos de la ciudad: Praia de Aracema de Tamboré, Praia de Cabo Branco, Estación Cabo Branco, Centro Cultural y Artes, y Biblioteca Municipal de Sistema. Además de eso, queda a 15 minutos del Centro de Convenciones y a 20 minutos del aeropuerto.

Nuestros departamentos son estilo loft a partir de 80 m² con sala o dos cuartos, cocina, cocina americana y espacio para estacionamiento privado. Disponemos de depósito con aire acondicionado de nuestra categoría estándar, doble o triple y suite, lago techado para piscina, seguridad o más.

300 m² desde su habitación, confortablemente cinco personas. (Aquí se muestra el proyecto para su bienestar. Un hotel para toda la familia)

¡VENGA A VIVIR ESA EXPERIENCIA!

Quality Hotel Solmar João Pessoa
Av. Cabo Branco, 3891, Cabo Branco
João Pessoa - Paraíba - Brasil

Hot. CHN-IPD
Friendly

Fonte: Hotel SolMar Quality. (versão do cartaz em Espanhol: Jyn Araújo)

ANEXO H

Pacotes da agência/operadora Viagens Clube, do balneário Camboriú (SC): “Pipa sensacional” e “João Pessoa y Pipa sensacional”



PIPA SENSACIONAL



- **01 – CIUDAD DE ORIGEN / JOÃO PESSOA:** Recepción en Aeropuerto de João Pessoa. Traslado a Playa de Pipa y alojamiento en hotel. Resto del día libre.
- **02, 03, 04, 05, 06, 07 - PLAYA DE PIPA:** Días libres. Sugerimos paseo opcional a Natal com Genipabu, y otros paseos opcionales.
- **08 – PLAYA DE PIPA / AEROPUERTO DE JOÃO PESSOA / CIUDAD DE ORIGEN:** Salida para traslado al Aeropuerto de João Pessoa, para retornar a la ciudad de origen.

SALIDAS: Diarias

TIPO DE HABITACIÓN: Doble o Triple

DIARIAS HOTEL/RÉGIMEN: Hoteles *** (3 estrellas superior)

- 07 noches en Playa de Pipa + Desayuno

INCLUYE:

- Traslado IN / OUT Aeropuerto J.Pessoa - Hotel Pipa - Aeropuerto J.Pessoa

Con Guías locales y traslados regulares

NO INCLUYE:

- PASAJES AÉREOS. Los mismos pueden ser adquiridos consultando a nuestros operadores, o con la compañía aérea de su preferencia, siempre prestando atención a que tengan llegada y salida por el aeropuerto especificado en el presente programa.
- Seguros de viaje, paseos opcionales, propinas, extras de hotel, impuestos, ingresos y tasas de museos, parques nacionales, transportes no incluidos en el programa, bebidas o comidas no especificadas y nada que no esté especificado en el programa.

CONOZCA LOS HOTELES DEL PROGRAMA – EN JOÃO PESSOA



JOÃO PESSOA Y PLAYA DE PIPA SENSACIONAL



 **1 PERSONA**

 **8 DÍAS
7 NOCHES**

 **TRANSPORTE
IN/OUT**

 **DESAYUNO**

 **PASEOS**

- **01 - CIUDAD DE ORIGEN / JOÃO PESSOA:** Recepción en Aeropuerto de João Pessoa. Traslado y alojamiento en hotel. Resto del día libre.
- **02 - JOÃO PESSOA:** Tour panorámico en João Pessoa: centro histórico, Parque Solón de Lucena con su famosa laguna, Playa de Tambaú, Cabo Branco y Ponta de Seixas.
- **03 - JOÃO PESSOA / LITORAL NORTE / AREIA VERMELHA / PUESTA DEL SOL:** Desayuno y salida hacia el litoral norte, para embarcar en catamarán y navegar hacia la famosa isla de Areia Vermelha. Llegando a la Isla, se depara con un banco de arena roja, en el medio del mar donde se disfruta de un baño de aguas cálidas del océano atlántico. En horario determinado retorno hacia la costa, con tiempo libre en una muy buena estructura de playa. Por la tarde traslado al Rio Paraíba para presenciar una de las más bonitas puestas de sol del continente sudamericano, llamada "pôr-do-sol do jacaré" (puesta del sol del yacaré). Retorno a hotel.
- **04 - JOÃO PESSOA / PLAYA DA PIPA:** Salida con equipajes para Playa da Pipa. Llegada y alojamiento en hotel. Resto del día libre.
- **05, 06 - PLAYA DA PIPA:** Días libres. Sugerimos paseo opcional a Natal con Genipabu.
- **07 - PLAYA DA PIPA:** Día libre. Sugerimos paseo opcional a Porto de Galinhas.
- **08 - PLAYA DA PIPA / CIUDAD DE ORIGEN:** Salida para traslado al Aeropuerto de João Pessoa, para retornar a la ciudad de origen.

SALIDAS: Diarias

TIPO DE HABITACIÓN: Doble o Triple

DIARIAS HOTEL/RÉGIMEN: Hoteles *** (3 estrellas superior)

- 03 noches en João Pessoa + Desayuno
- 04 noches en Playa de Pipa + Desayuno

INCLUYE:

- TRF - IN Aeropuerto J.Pessoa - Hotel João Pessoa
- TRF - Hotel J.Pessoa - Hotel Playa da Pipa
- TRF OUT Hotel Playa da Pipa - Aeropuerto J.Pessoa
- City Tour en João Pessoa + Litoral Norte + Paseo Areia Vermelha + Por do Sol do Jacaré c/catamarán

Con Guías locales y traslados regulares

NO INCLUYE:

- PASAJES AÉREOS. Los mismos pueden ser adquiridos consultando a nuestros operadores, o con la compañía aérea de su preferencia, siempre prestando atención a que tengan llegada y salida por el aeropuerto especificado en el presente programa.
- Seguros de viaje, paseos opcionales, propinas, extras de hotel, impuestos, ingresos y tasas de museos, parques nacionales, transportes no incluidos en el programa, bebidas o comidas no especificadas y nada que no esté especificado en el programa.

APÊNDICES

APÊNDICE A

Roteiro de entrevistas com Ruth Avelino, diretora-presidente da **PBTur**, em 17/04/2018 e em várias oportunidades posteriores.



Histórico da operação de costura do voo internacional... Data de 2011, quando vc assumiu a PBTur? Poderia nos historiar nos principais detalhes a negociação?

A PBTUR indicou para a GOL algum jornalista para representar a ABRAJET no evento da Argentina

A campanha publicitária na Drgentina, começou no dia 14 de junho no evento na embaixada brasileira em Buenos Aires, com o lançamento lá da promoção do “Destino PB”, ou começou antes? Poderia descrever os componentes e sequência da campanha?

A campanha de divulgação, foi de responsabilidade só da PBTur, ou participaram outras instâncias? Abrajjet? Secom? SETUR? E o município de João Pessoa?

Sendo o voo para/de João Pessoa, qual o papel da PMJP nisso? Problemas políticos dificultaram a cooperação desejável entre Estado-PB e PMJP, ou a colaboração fluía normalmente? Qual foi a posição da SETUR-JP?

Estudo mensal de ocupação de hotéis da capital, antes e depois do voo? Tem especificação para turistas argentinos?

Quem organizou as apresentações no primeiro dia do voo? Forró e tango? Apresentação do conjunto de tango, no dia 01/07/2017, no aeroporto de João Pessoa. Foi só esse dia ou teve outros?

Acredita que a GOL cumpriu seus compromissos? Quais foram mesmo esses compromissos? Quais totalmente e quais só parcialmente ou nada?

Quais as instâncias da direção da GOL que participaram das negociações?

Poderia fornecer uma cópia do contrato ou protocolo de intenções entre a GOL e o Governo PB?

Poderia fundamentar com dados e argumentos seu entusiasmo a raiz da inauguração do primeiro voo internacional regular do aeroporto Castro Pinto? Acredita que esses resultados poderão trazer um segundo, e talvez mais, voos internacionais para o nosso aeroporto?

Teria fotos relacionadas ao lançamento e os eventos correlatos?

Que outros fatos e informações importantes poderia acrescentar em relação a este assunto geral?

APÊNDICE B

Roteiro de entrevistas com o executivo do Setor de Relações Institucionais da GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Sr. **Claudio Neves Borges**, Diretor do setor e Presidente do Instituto GOL, nos dias 02/05 e 12/07/2018, e com o Sr. Marcos Tognato, especialista em transportes e operação de aeroportos, na sede da GOL em Congonhas (SP).



1. A partir de que ponto acompanhou e/ou participou das negociações para o voo 7702? Para a PB decididamente não foi mais um, e sim um marco, daí a importância que estamos dedicando.
2. Que setor(es) da GOL estavam na frente das negociações? Foram tranquilas ou teve impasses, finalmente superados? Quais?
3. Por quê a GOL decidiu colocar esse voo 7702 numa capital que não tinha qualquer voo internacional regular, apenas charters esporádicos, e nem aeroporto alfandegado?
4. Tem conhecimento de algum caso similar de primeiro voo regular de outra capital ou grande cidade brasileira nos últimos anos?
5. Em 2017 o contexto nacional era favorável à expansão dos voos internacionais das empresas brasileiras? Poderia detalhar um pouco dessa política na qual se deu a expansão para novos voos para o Nordeste e para João Pessoa?
6. Poderia comentar as palavras de Vinicius Lummertz, presidente da em outubro 2017: “a ampliação de voos internacionais é um dos principais pontos da agenda governamental do Instituto e do Ministério do Turismo” (EMBRATUR, 2017) Nesse esforço, o governo espera que o país conte, em 2017, com 91 novos voos internacionais. De janeiro a outubro de 2017, já tinham recebido essas novas frequências nove cidades, entre elas João Pessoa. (Idem)

7. Se possível, dar dados comparativos, 2016 ou início de 2017, e hoje, 2018:
quantos destinos internacionais tinha a GOL em 2016 e 2018, e para quantos países?
quantas frequências internacionais tinha a GOL em 2016 e 2018 por semana?
quantos destinos internacionais tinha a GOL em 2016 e 2018?
8. Algumas pessoas acreditam que foi decisiva para a decisão da GOL de colocar o voo 7702, o fato do governo da PARAÍBA ter aceito reduzir o ICMS do querosene aéreo em JPA para 6%. Qual o peso dessa medida?
9. Qual a alíquota de ICMS para o querosene da GOL nos principais aeroportos?
10. Quais as perspectivas desse voo, a GOL está satisfeita com o desempenho? Nos planos da GOL estão outros voos internacionais, na Paraíba?
11. O fato de que de cada 3 passageiros embarcados em Buenos Aires 2 desembarcam em João Pessoa e 1 em Maceió, poderia rediagramar a rota do 7702, trocando a escala de Maceió por outra, por exemplo Aracajú?
12. Algum setor da GOL poderia nos disponibilizar alguns dados estatísticos de avaliação da rota do voo 7702? A partir de qual ocupação percentual aproximada, o voo é rentável?
13. O número 185 da revista de bordo da GOL traz a reportagem especial sobre a Paraíba e João Pessoa, nos marcos do protocolo de intenções assinado entre a GOL e o governo da Paraíba. Poderia nos disponibilizar alguns exemplares, pelo menos um, desse número?

APÊNDICE C

Roteiro de entrevista com o executivo Christiano Lapis, gerente regional para PB e PE da GOL Linhas Aéreas Inteligentes



1. Sua competência abrange a penas a Paraíba e Pernambuco, ou também Rio Grande do Norte e/ou outro estado? E algum outro estado?
2. A partir de que ponto (mês/ano, onde) o senhor acompanhou e/ou participou das negociações para o voo 7702? Para a Paraíba, decididamente, não foi mais um voo implantado e sim um marco, esse é o real motivo da tamanha importância que estou dedicando esse trabalho.
3. Quais impasses existiram nas negociações?
4. Por que a GOL decidiu colocar esse voo, 7702, numa capital que ainda não tinha nenhum voo internacional regular, apenas charters esporádicos e nem o aeroporto sendo alfandegado?
5. O senhor tem conhecimento de algum caso similar de primeiro voo regular de outra capital ou grande cidade brasileira nos últimos anos?
6. Algumas pessoas acreditam que foi decisiva para a decisão da GOL, de inserir a nova rota, o voo 7702, o fato do governo da Paraíba ter aceitado a proposta da redução do ICMS do querosene aéreo em João Pessoa para 6%. Qual o peso dessa medida?

APÊNDICE D

Roteiro de entrevista com o diretor Gilson de Andrade Lira, à frente da Diretoria de Inteligência Competitiva e Promoção Turística da EMBRATUR, nos dias 25-29/10/2018.



1. Poderia detalhar a política da EMBRATUR em relação à internacionalização do turismo do Brasil, em particular do Nordeste? Há mesmo diretriz de alavancar o turismo no NE? Em quais documentos da Embratur consta isso?
2. O que mudou a EMBRATUR com a entrada de Lummertz? Qual foi a guinada da Embratur em 2015?
3. Há agora alguma correção de rumo da EMBRATUR com a entrada de Teté Bezerra?
4. As mudanças na área de comando da aviação civil no Brasil, da DAC - Departamento de Aviação Civil, para ANAC, em 2006, que só terminaram de se efetivar uma década depois, foram importantes

para poder colocar em prática as novas diretrizes de internacionalização da EMBRATUR?

5. Qual a contribuição específica da Embratur para a manutenção dos novos voos de sábado para o Nordeste? Tem política similar para outras regiões do país?
6. Há estatísticas mais detalhadas da evolução desses novos voos e do total de voos internacionais do Brasil, desde aprox. 2016?
7. Nas negociações com a GOL para implantar o voo 7702, BUE-JPA-MCZ-BUE, a EMBRATUR esteve presente desde o início? Quando e onde foi esse “início”?
8. Que outros voos internacionais similares a EMBRATUR conseguiu apoiar no Nordeste? Em particular, além do de Aracajú, teve algum outro que fosse primeiro voo internacional regular do Estado concernido?

APÊNDICE E

Roteiro de entrevistas com o Coordenador de Tráfego INFRAERO-JP no aeroporto Castro Pinto, turismólogo Valter Pedrosa da Silva, desde 01/06/2018



VALTER PEDROSA DA SILVA

Coordenador de Tráfego – JPGP-2

Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto – João Pessoa

vp SILVA@infraero.gov.br | (83) 3041-4262

- 1) Evolução MENSAL das receitas de taxas de embarque nacional e internacional, colocando destaque para o valor das taxas de voos executivos internacionais (porque para a pesquisa interessam as taxas advindas do voo Gol 7702). Jan/2017 a Junho/2018.
- 2) Qual o volume MENSAL de abastecimento de combustível da GOL (e do conjunto de empresas aéreas)? Jan/2017 a Junho/2018.
- 3) qual o ano em que oficialmente o aeroporto JPA recebeu a denominação oficial de INTERNACIONAL? Quem outorgou essa denominação? ANAC, ICAO?
- 4) Seria possível uma descrição de todas as ações tomadas pela INFRAERO para, em 2017 e para receber o voo G3-7702, no aeroporto? Medidas físicas e administrativas! Isto é, quais medidas tomou a Infraero para adequar a infraestrutura do aeroporto à operação do voo internacional?
- 5) Quando o aeroporto foi decretado como oficialmente alfandegado?
- 6) Os voos internacionais de/para o Castro Pinto, são comerciais ou de carga? Poderia listar os poucos voos internacionais que o aeroporto teve nos últimos anos (desde 2012)?

7) Confirma que em 1985 terminou a construção do novo terminal do aeroporto, ficando o prédio anterior para terminal de cargas?

8) E que em 2005-2007 (precisar!) o aeroporto foi objeto de reformas estruturais e finalmente passou a aeroporto internacional? Ou as reformas foram em 2008?

9) quando foi que o aeroporto ficou capacitado para acolher aeronaves de grande porte, inclusive de voos internacionais?

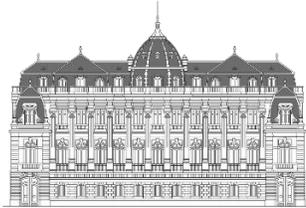
10) Foi divulgado que o aeroporto assim reformado (2008) poderia atender, anualmente, até 860 mil passageiros (só in, ou out, ou ambos?). Outras fontes indicam bem mais de 1 milhão... Qual a capacidade real do aeroporto? Pode explicar a resposta?

11) O quadro de movimento anual (pousos e decolagens) de 2012, 2013, 2014, 2015 e 2016, indicam, respectivamente, 0,4, 2, 2, 4, ou seja, duas aeronaves em 2013 e 2016, e uma em 2014 e 2015. Que voos foram esses? Charters?

12) alguém se lembra e sabe se procede a seguinte informação: “A reportagem do Turismo em Foco pesquisou e verificou que o último voo internacional operado para o Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, na Região Metropolitana de João Pessoa, havia sido em setembro de 2010, quando um avião da Avianca trouxe o grupo de rock Scorpions, que fez um show na cidade”

APÊNDICE F

Roteiro de conversa/entrevista telefônica com a assessora do Setor de Promoção Turística e Comercial, Luana Cunha Albuquerque, do Setor de Promoção Comercial (SECOM), da Embaixada do Brasil em Buenos Aires, em 17/10/2018.



EMBAJADA DEL BRASIL



1. Como descreveria o papel desempenhado pelo setor correspondente da Embaixada do Brasil em Buenos Aires e/ou Embratur, nas negociações na Argentina, principalmente com as operadoras de viagens desse país. Eventualmente, poderia mencionar outros atores que participaram desse processo?
2. Poderia mencionar se teve outras tentativas, sejam elas bem sucedidas ou não, de estabelecer voos similares (semanais) com capitais do Brasil? (período desde 2016)
3. Poderia nos dizer o nome certo do Comité Brasil-Argentina, ou denominação similar, que incentivou as negociações para esse voo da GOL ser implantado, e qual sua função?
4. Os VT's da campanha destino PB na Argentina, alguns deles foram feitos aí ou todos os exibidos foram os enviados pela SECOM-PB, feitos em agência local de publicidade?

APÊNDICE G

Roteiro de entrevista com a equipe da Receita Federal-PB, auditor Danilo Reis de Almeida, auditor Jailson Nunes de Lima e analista Ruivelano Pereira de Almeida, de plantão no aeroporto Castro Pinto no dia 11/08/2018.



1. Qual o papel mesmo da RF nos aeroportos em relação aos voos internacionais?
2. Alfandegamento? No embarque e desembarque?
3. Para a inauguração e posterior funcionamento semanal regular internacional do voo de/para Argentina, a Receita Federal teve que garantir sua presença. Já antes tinha certamente um plano para eventuais voos internacionais, mas, quais foram todas as providências adotadas pela RF?
4. Qual a diferença de estrutura para voos charter eventuais e para voos regulares internacionais?
5. É verdade que no voo inicial, 01/07/2017, e talvez em algum dos seguintes até, houve congestionamentos e demora no embarque internacional de passageiros, para verificação das bagagens desses passageiros, ocasionado pelo fato do aeroporto dispor de apenas um equipamento destinado a esse fim para ser operado pela empresa de APAC (Agência de Proteção da Aviação Civil)?
6. Que dificuldades ou problemas maiores teve a RF com esse voo 7702?

7. É verdade que a Receita Federal levou um dispositivo de 10 funcionários, que atenderam perfeitamente todas as necessidades desse voo inicial? Depois disso, qual o dispositivo de pessoal destacado para a função do desembarço?
8. Como o aeroporto não era alfandegado, a Receita Federal também teve que fazer mudanças e se adaptar aos requerimentos do voo internacional regular?
9. Como fez o tradicional encaminhamento dos passageiros para o setor “a declarar” ou para o setor “nada a declarar”, no primeiro dia do voo 1/7/17 e como ficou depois instalação permanente?
10. Poderia confirmar se a Receita Federal, devido ao problema inicial de desembarço de bagagens no embarque, deu (quem deu e a quem?) 45 dias para providenciar um 2º equipamento de raios X para despachar bagagens? E que o mesmo teria sido trazido, provavelmente, de Congonhas, e que o mesmo está no aeroporto e funcionando até hoje?

APÊNDICE H

Roteiro de entrevista com os auditores fiscais federais agropecuários, agrônomo Maurício José Guerrini e veterinário Márcio Almeida, da VIGIAGRO, no dia 11/08/2018.



(VIGIAGRO: Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional, da Secretaria de Defesa Agropecuária, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento)

- 1) Para a inauguração e posterior funcionamento semanal regular internacional do voo de/para Argentina, a VIGIAGRO teve que garantir sua presença no aeroporto. Já antes tinha certamente um plano para eventuais voos internacionais, mas, quais foram todas as providências adotadas pela VIGIAGRO para as operações internacionais no aeroporto Castro Pinto?
- 2) Quais as particularidades a serem observadas dos passageiros vindos da Argentina? Tanto brasileiros, argentinos quanto de outras nacionalidades?
- 3) É a Unidade do Vigiagro na Paraíba que atende o aeroporto de João Pessoa, e o que mais? Porto?
- 4) O que poderia observar/apontar sobre o voo 7702? Alguma coisa chamou a atenção? Algum problema reportado ou a reportar?
- 5) Quais os principais problemas com passageiros oriundos da Argentina? Algum perigo chegou a se confirmar? Quantos problemas tiveram até hoje?

APÊNDICE I

Roteiro de entrevista com o gerente de aeroporto da GOL, turismólogo João Paulo Cavalcanti Alcântara, sobre o voo BUE-JPA-MCZ- BUE.



Algumas informações afirmam que o primeiro voo jpa-eze estava previsto para dia 1/julho/2017, porém sugerem que o mesmo não saiu nessa data e que teria sido adiado para o dia 8/julho. Procede? Como foi e por quê?

A GOL teve que fazer alterações ou treinamento especial para preparar o pessoal do aeroporto Castro Pinto, o pessoal do check in em especial, para a operação internacional? Quais?

Comente o que foi feito em relação ao início de operação internacional no aeroporto Castro Pinto.

Poderia descrever como tem sido a taxa de ocupação do voo G3-7702?

Poderia nos oferecer as estatísticas disponíveis sobre o número de passageiros em cada voo, tanto de desembarque quanto de embarque, desde julho/2017?

Teria o número de passageiros por voo e a distribuição por nacionalidade dos passageiros?

A GOL, no acordo com o governo da PB, tinha se comprometido a ampliar seus voos de/para Joao Pessoa, inclusive para alimentar as conexões do voo internacional para diversos destinos do Brasil. Que mudan-

ças foram efetivamente realizadas, e quais estão previstas? Em concreto, o que foi realizado e quando?

Sabe se a GOL teve alguns problemas na sua solicitação original do voo? Quem que autorizou esse voo G3-7702 e que exigências fez? Tipo mudança de horário (atrasando todos os voos uns 40 minutos) e de aeronave (para ser obrigatoriamente Boeing 738-800.... ao invés de aeronave

A GOL tem divulgado que sua escala em MCZ (Maceió) é de apenas 40 minutos. Entretanto, seu tempo para vir de Ezeiza a João Pessoa é de 5:00 horas, enquanto o voo de retorno para Buenos Aires levaria 6:35 horas, isto é, 1:35 horas a mais, ou seja, 55 minutos além da escala dita de meros 40 minutos. Como se explica isto?

As equipes de bordo do 7702, é equipe internacional, pernoita aqui? A tripulação que vem de Argentina fica aqui e assume outra, ou faz a troca em Maceió? Por quê?

APÊNDICE J

Roteiro de entrevistas com Manuelina Hardman, presidente da seccional Paraíba da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – ABIH, em 10/08/2018, e com Lygia Tavares Toscano, secretária executiva da ABIH-PB, em 14/09/2018



1. Para a inauguração e posterior funcionamento semanal regular internacional do voo de/para Argentina, a ABIH-PB certamente tratou do tema e deve ter tomado algumas providências concretas. Quais foram todas as providências adotadas pela ABIH-PB?
2. Se a ABIHO-PB fez algum tipo de convênio (e com quem), poderia nomear o convênio e resumir seus objetivos?
3. Quais hotéis da Paraíba estavam presentes, ou representados, nos workshops realizados nos dias 13-14-15-16 de junho de 2017, e no evento do dia 14, na embaixada brasileira em Buenos Aires? Avalie o resultado dessas capacitações?
4. Poderia relacionar todas as capacitações/workshops feitas em Buenos Aires para as operadoras (e os agentes de viagens levados por essas operadoras)? Desejável a relação por dia, especificando, se possível, o nome da(s) operadora(s) cada dia e o número de participantes.

5. Poderia indicar quais hotéis da Paraíba mais se destacaram e fizeram campanha (propaganda) de seus respectivos hotéis direcionada para captar passageiros desse voo GOL?
6. Sabe que hotéis fizeram pacotes especiais para esses passageiros?
7. É fato que uma boa parcela dos turistas que desembarcam no aeroporto de João Pessoa não fica no estado, mas seguem por diversas vias (ônibus, mini-ônibus, vans, taxis, veículos locados...) para outros destinos, tais como Porto de Galinhas, Natal, Maragogi e principalmente Praia de Pipa. Isto tem suscitado preocupação nos marcos da ABIH-PB, sendo esse assunto frequente tema de suas reuniões regulares?
8. Como avalia o impacto desse voo para João Pessoa e suas perspectivas, do ponto de vista da ABIH-PB?
9. Disporiam de algumas fotos dos eventos na Argentina?

APÊNDICE K

Roteiro de entrevista com Thiago Fortes Borges, Gerente Geral do hotel Quality SolMar



Desde o início das negociações com a GOL, no começo de 2017, a ABIH esteve participando das tratativas para trazer o primeiro voo internacional regular para a Paraíba. Quando o Hotel SolMar se incorporou nas atividades para trazer turistas da Argentina?

Poderia relatar as ações das quais o SolMar participou?

Quais foram as iniciativas do SolMar para poder atrair visitantes da Argentina?

O SolMar preparou um folder especial para divulgar o hotel com as operadoras e agências de Buenos Aires e outros centros emissores eventuais. Poderia nos disponibilizar esse material?

Qual tem sido o retorno da campanha feita pelo hotel? Compensou o investimento?

O hotel tem feito convenio com operadoras da Argentina? Quais?

Teria estatísticas ou registros do número de visitantes da Argentina hospedados no hotel?

O que poderia acrescentar, como avaliação e opiniões ou sugestões em relação aos resultados do voo 7702?

APÊNDICE L

Roteiro de entrevista com Miguel Ignacio Fajardo Frachia, Diretor Comercial na Viagens Clube Turismo, agência/operadora no Balneário Camboriú, Santa Catarina. (04/06/2018)



A Viagens Clube participou dos entendimentos para pacotes, prévios ao lançamento do voo GOL 7702, Buenos Aires – João Pessoa – (Maceió)- Buenos Aires?

A Viagens Clube participou dos workshops feitos em Buenos Aires, em cooperação com a embaixada brasileira, sobre a Paraíba?

A Viagens Clube enviou agentes de viagens para participar de fantours organizados pela Paraíba, em particular pela agência Luck Receptivos?

Poderiam nos proporcionar dados, de preferência agregados mensalmente, da quantidade de pacotes vendidos desde julho/2017, destinados a “João Pessoa y Pipa sensacional” e “Pipa sensacional”?

Quem faz o receptivo da Viagens Clube em João Pessoa?

Quais hotéis a Viagens Clube usa na capital paraibana? Hardman, Netunah, Littoral... e que outros?

Que empresa faz o traslado João Pessoa – Pipa? Usam vans ou taxis?

A Viagens Clube que vende os destinos João Pessoa e Pipa, é só a filial de Buenos Aires?

A Viagens Clube estará presente no Festival João Pessoa de Turismo, 19-20/outubro/2018. Quem vem da Viagens Clube? Teremos o maior prazer em nos encontrar e, eventualmente, entrevistar pessoalmente!!

APÊNDICE M

Roteiro de questionário, respondido pela empresária **Christine** Teixeira, diretora da **Luck Receptivo** – João Pessoa, e com respostas redigidas pela coordenadora de marketing, **Iara** Furtado, em setembro 2018.



1. Qual foi o papel da Luck nas negociações para trazer o voo GOL 7702? Em outros termos, em que consiste a participação da Luck no acordo entre a GOL e o governo da PB em relação ao voo direto entre Buenos Aires e João Pessoa?
2. A Luck participou diretamente (ou através de representação) nos workshops/capacitações que foram feitas em Buenos Aires nos dias 13-14-15 e 16/Junho/2017? Caso positivo, quem da Luck se fez presente lá e qual foi seu papel?
3. A Luck tem preparado, antes e depois de 01Julho2017, diversos fam-tours na Paraíba para agentes de operadoras e de agências de viagens da Argentina. Poderia listar todas essas operações e seus participantes? Quanto participantes foram no total?
4. Como a Luck avalia os resultados dessas operações? Ficou uma boa colaboração, rende resultados financeiros? Qual sua avaliação ou comentários desta experiência com os agentes de viagens da Argentina após 1 julho 2017?
5. A Luck está recebendo turistas que vêm nesse voo? A Luck acompanha estatísticas dos turistas que vêm nesse voo?

6. Quais os passeios que esses turistas escolhem? Eles já desembarcam na Paraíba com pacotes que incluem os serviços de traslados e passeios na Paraíba e/ou são comercializados já aqui? Como está a relação com as empresas e free lancers concorrentes, que aqui oferecem também os mesmos serviços a esses clientes?

7. Para quantas e quais operadoras argentinas a Luck vem trabalhando? Tem conseguido fidelizar os clientes da Argentina ou ficam esporádicos? E quais operadoras de *incoming* do Rio de Janeiro que têm parceria com operadoras argentinas, a Luck tem cooperação?

8. A Luck presta que serviços para as operadoras argentinas, principalmente vinculadas ao voo da GOL 7702, dos sábados à tarde? Podem quantificar os pacotes vendidos para João Pessoa e os vendidos para outros destinos, fundamentalmente Pipa, e ainda Muro Alto e outros destinos em Pernambuco ou Rio Grande do Norte?

9. A Luck poderia disponibilizar algumas fotos dos famtours com os agentes/operadoras da Argentina? Favor também especificar, na medida do possível, os dados referentes às fotos, e a forma em que devemos colocar o crédito (tipo: foto cedida pela Luck Receptivo, set/2018).

10. Poderia ver se tem estatísticas que considere que possam ser importantes, ou alguma outra informação que desconhecemos e que poderia ser útil para nossa pesquisa?

Obs: o período de nosso interesse é a partir do mês de julho/2017, agrupadas mensalmente (estatísticas mensais, com agregação mensal), até o mês mais recente possível, agosto/2018 se já disponível.

APÊNDICE N

Roteiro de entrevista com a presidente da ABRAJET-PB, Messina Palmeira (3/abril/2018)



Você já estava na presidência da ABRAJET-PB desde 2016, o que pode nos contar sobre esse voo G3-7702, tanto o inaugural quanto os posteriores?

Teria alguma informação sobre a preparação das ações, no dia 01/07/2017, no aeroporto de João Pessoa, para receber os passageiros do voo procedente da Argentina e despedir os que embarcavam rumo a Buenos Aires?

A GOL tinha se comprometido a enviar a João Pessoa uma equipe de reportagem de sua revista de bordo para produzir uma matéria mostrando os principais roteiros pelo Estado.

Isto é verdade? O tal número da revista de bordo realmente apareceu? Nós (meu orientador e eu) não conseguimos detectar ATÉ HOJE essa edição, caso exista. Se tem, favor nos repassar.

Sendo o voo para/de João Pessoa, com o intuito de fomentar o turismo local, qual foi o papel da ABRAJET nisso?

Poderia fundamentar com dados e argumentos o entusiasmo a raiz da inauguração do primeiro voo internacional regular do aeroporto Castro Pinto?

Acredita que os bons resultados poderão trazer um segundo, e talvez mais, voos internacionais para o nosso aeroporto?

Teria fotos relacionadas ao lançamento e os eventos correlatos?

Poderia indicar quais jornalistas de turismo se envolveram com o voo da GOL acima referido?