OS AEROPORTOS E O PLANEJAMENTO TERRITORIAL: UMA NOVA ABORDAGEM PARA O CONTROLE E USO DO SOLO

Alexandre Romano Massignan Berejuk
Nancy Amélia Sanches Amikura
Samara Alecrim Sardinha
Especialistas em Regulação de Aviação Civil

RESUMO
A implantação de sítios aeroportuários acarreta, tradicionalmente, o surgimento de um vetor de expansão urbana orientado à ocupação do seu entorno. Tal vetor decorre, principalmente, da atratividade das novas infraestruturas implantadas e da especulação imobiliária. Observa-se, em geral, que essa ocupação ocorre de forma desordenada e irregular, cujo desenvolvimento, ao longo do tempo, passa a comprometer a sustentabilidade das atividades do aeroporto, por restrições operacionais, além de gerar insatisfação da população do entorno por causa dos incômodos provocados pelas atividades aeronáuticas. Por isso, é necessário que a metodologia de abordagem do problema de restrição ao uso do solo no entorno dos aeroportos tenha um caráter preventivo e não apenas corretivo, evitando maiores prejuízos para a população e o aeroporto.

ABSTRACT
Traditionally, building an airport creates an urban development axis towards the area around the airport. Such expansion axis is caused mainly by urban infrastructure and real estate activities. It is observed that such occupation happens irregularly and its development through time tends to put at risk airport activities' sustainability, due to operational restrictions caused by aeronautical activities. The approach methodology on the problem of land use restrictions near airports should be preventive and not corrective, in order to avoid damages to population and the airport itself.

1 INTRODUÇÃO

Aeroportos são equipamentos urbanos que podem influenciar o desenvolvimento de uma cidade ou país. Desempenham um papel muito importante no conjunto das atividades políticas, econômicas e sociais, pois concentram parte do tráfego de pessoas e cargas, sendo peças-chave no comércio internacional, também importantes como recolhedores de taxas e tributos e geradores de empregos. Além disso, ao transportar turistas são um elo fundamental na cadeia de comércio de serviços do país.

O aeroporto é um vetor natural para o crescimento urbano devido às infraestruturas que o compõe, porém, pela natureza de suas atividades, ele exige que sejam feitas restrições ao uso do solo em seu entorno. Por isso, é um equipamento urbano controverso: da mesma maneira que atrai pessoas para residirem em suas áreas próximas, gera desconforto àqueles que moram ao seu redor, podendo até ter suas operações restringidas pelo avanço de construções em suas áreas de segurança.

Surge, então, a necessidade de planejar o uso do solo ao redor dos aeroportos e adequá-lo ao convívio harmônico com outros equipamentos, pois o que a prática vem demonstrando é que a ação do Poder Público tem sido tardia e, como conseqüência, a população e a operação dos aeroportos estão sendo prejudicadas.

Ante o exposto, apresenta-se o objetivo desse trabalho: apresentar uma nova abordagem do problema de restrição ao uso do solo no entorno dos aeroportos que seja preventiva, e não apenas corretiva.

2 O AEROPORTO E O CRESCIMENTO URBANO

Pode-se afirmar ser consenso que os aeroportos são aparelhos urbanos indutores do crescimento e desenvolvimento de uma região, devido em muito às suas infraestruturas

auxiliares. São importantes mecanismos de integração regional e global e elementos marcantes de qualquer cidade devido à pressão que exercem na demanda por serviços, mercadorias e infraestrutura técnica, gerando novos vetores de crescimento urbano ou consolidando aqueles já manifestados.

De acordo com a Instrução de Aviação Civil 2328-0790, além das pistas de pouso e decolagem e dos terminais de passageiros, os sítios aeroportuários possuem sistemas de abastecimento de água, de energia, de telefonia e de tratamento de esgoto. Essa infraestrutura implantada, bem como os sistemas de acessos viários, é atrativa à comunidade que, a depender da intensidade com que ocupa o entorno do aeroporto, configura-se como um vetor de expansão urbana orientado à região.

Além dessa infraestrutura demandada, os aeroportos são pólos geradores de emprego e de comércio. Conforme apresenta Kasarda (2006), esses equipamentos urbanos têm um potencial de complexos econômicos com a agregação de vários empreendimentos comerciais ou industriais em um mesmo local, pois, por ser um pólo indutor de comércio, a região próxima de um aeroporto propicia a oferta de serviços e produtos de alto valor agregado (hotelaria, centros de negócios, lojas do tipo "*duty free*", etc).

Porém, quando não existe um controle do Poder Público sobre o crescimento urbano ao redor desses equipamentos, a situação se inverte e se torna problemática tanto para os aeroportos como para as demais atividades ao seu redor. Nas atividades aeronáuticas, o ruído é produzido pelas aeronaves, mas as queixas da população são dirigidas ao administrador aeroportuário. Outro problema originado no aeroporto são os gases emitidos pelas aeronaves, que têm sido estudados de forma mais intensa nos últimos anos após a constatação de que o volume e a composição dos gases, aliados à baixa dispersão, podem provocar sérios danos à população que reside em áreas de sobrevôo de aeronaves.

A poluição do ar e o ruído são os dois problemas que mais afetam diretamente a população vizinha, e as invasões (ocupações irregulares) nas áreas de seguranças são o que mais afetam as operações aeronáuticas. Bastos *et al* (2007) observaram que, em diversos aeroportos do Brasil, é constatada a presença de regiões densamente habitadas, e em determinados casos dentro da área patrimonial do aeródromo, contrariando as normativas nacionais. Os autores apontam ainda que as operações noturnas são as mais impactantes quanto ao nível de ruído, e que há preocupação de diversos governos em assegurar baixos níveis de ruído à noite nas vizinhanças dos aeroportos.

Nesse sentido, o Poder Municipal, como braço regional da atuação do Poder Público, configura-se como o maior colaborador na preservação do sítio aeroportuário e das condições do seu entorno e, conseqüentemente, na manutenção das atividades aeronáuticas. Contudo, cabe à autoridade de aviação civil aplicar as penalidades previstas para o caso de descumprimento das normas de controle do uso do solo e fiscalizar para que não aconteçam novas invasões ou implantações indevidas.

Finalmente, observando o que foi apresentado anteriormente, por ser o aeroporto um equipamento urbano que, por sua natureza, gera um vetor de crescimento urbano, compete ao Poder Público (aqui entendido como os diversos agentes que atuam no controle do solo) adiantar-se no enfrentamento desse problema. O que a experiência tem evidenciado é que

adiar o embargo de construções irregulares ou corrigir a estrutura urbana circundante ao sítio aeroportuário é um processo demorado ou, muitas vezes, irreversível.

3 RESTRIÇÕES AO USO DO SOLO NAS PROXIMIDADES DE AERÓDROMOS

As operações aéreas impõem uma restrição de gabarito às construções próximas de aeroportos com a finalidade de evitar obstáculos nos trajetos de aproximação, aterrissagem e decolagem das aeronaves. No Brasil essas restrições são impostas pelo Plano Básico de Zona de Proteção, estabelecido pela Portaria do Ministério da Aeronáutica nº 1.141/GM5 de 8 de Dezembro de 1987, que estabelece as superfícies imaginárias nas quais as construções sofrerão restrições de altitude e que variam conforme a dimensão da pista de pouso e do tipo de operação.

A Portaria nº 1.141/GM5 também apresenta o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, que impõe restrições ao uso do solo no entorno de aeroportos com a finalidade de limitar a exposição humana aos efeitos do ruído, pois restringe o desenvolvimento de determinadas atividades junto ao aeroporto. Ela também estabelece que compete à autoridade de aviação civil fiscalizar, em conjunto com as entidades municipais, estaduais e federais, as implantações e o desenvolvimento de atividades urbanas quanto à adequação aos Planos citados.

Assim, caberá à autoridade aeronáutica regulamentar o uso do solo no entorno de aeródromos e embargar a obra ou construção de qualquer natureza que os contrarie, ademais, é obrigação das administrações públicas locais compatibilizar o zoneamento do uso do solo às restrições especiais constantes nos Planos de Zona de Proteção de Aeródromos, de Zoneamento de Ruído e de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea, detalhados na Portaria nº 1.141/GM5. A autoridade pode também exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, por conta e risco do infrator que não poderá reclamar qualquer indenização.

O Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado pela Lei n°. 7.565, de 19 de Dezembro de 1986, em seu artigo 43 também apresenta restrições ao uso do solo ao redor dos aeroportos quando dispõe que as propriedades vizinhas aos aeródromos ou às instalações de auxílios à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais, conforme apresentado em seu parágrafo único: "as restrições [...] são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais".

Outra restrição ao uso do solo ao redor de aeroportos de grande importância, apesar de não ser originária dos órgãos do sistema de aviação civil, é a Resolução nº 004 do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), de 09 de Outubro de 1995, que estabelece a Área de Segurança Aeroportuária. Essa resolução proíbe atividades consideradas como foco de atração de pássaros (matadouros, curtumes, depósitos de lixo, etc) num raio de 20 Km a partir do centro geométrico dos aeroportos que operam vôos por instrumentos, com o intuito de evitar colisões entre aeronaves e pássaros.

4 PLANEJAMENTO TERRITORIAL

Planejar é interferir na realidade com o propósito de transformar uma situação conhecida em outra idealizada. O planejamento é a ferramenta utilizada para transformar uma realidade ou controlar o desenvolvimento de determinado processo. O planejamento pressupõe o alcance

de um objetivo e, também, é o resultado de uma decisão. Quanto mais participativo o processo de planejamento, maiores são suas chances de sucesso, pois, quanto mais atores estiverem envolvidos, mais ampla será a análise e mais variáveis serão consideradas (Maximiano, 1995).

Para planejar o território é necessário considerar alternativas de usos possíveis e aceitáveis e eleger aquelas mais adequadas. Exige também o conhecimento dos agentes públicos e privados que atuam nesse território, de seus interesses e suas práticas de ocupação. O ideal é que o planejamento territorial integre critérios de adequabilidade ambientais, territoriais, econômicos, sociais e técnicos, e que reflita as principais preocupações doutrinárias do ordenamento territorial: o desenvolvimento econômico, a qualidade de vida, a preservação do meio ambiente. Se o processo de planejamento reconhece como legítimas essas causas, elas servirão como balizadores para hierarquizar e escolher alternativas aceitáveis e desejáveis para todos (Santos, 2003).

A Constituição Federal de 1988 apresenta como competência da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios legislar concorrentemente sobre o direito urbanístico. E delega aos Municípios a função de legislar sobre assuntos de interesse local e promover adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Municipal, tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, especificando, assim, as atribuições quanto às políticas locais de uso e ocupação do solo.

Além disso, a Carta Magna, em seu artigo 21, atribui à União a competência para legislar sobre o planejamento territorial, passando-lhe poderes para elaborar e executar os planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social. Em seu artigo 23, diz caber ao Governo Federal a fixação de normas para a cooperação entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios em prol do equilíbrio do desenvolvimento e bem-estar em âmbito nacional. Sendo assim, o Governo Federal ganha papel de realce como coordenador, indicador e orientador dos agentes sociais para o desenvolvimento sustentável de cidades e regiões.

Porém, somente com a publicação da Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho 2001 (Estatuto da Cidade) foram estabelecidas normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Em seu artigo 2º são apresentadas tais diretrizes, dentre as quais são elencadas [grifo nosso]:

- Garantir o direito a **cidades sustentáveis**, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as gerações presentes e futuras;

- Gerir democraticamente por meio da **participação da população e de associações representativas** dos vários segmentos da comunidade a formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

- Cooperar com governos, iniciativa privada e demais setores da sociedade no processo de urbanização, em **atendimento ao interesse social**;

- Planejar o desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a **evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano** e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

- Ofertar equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

- **Ordenar e controlar o uso do solo.**

Essas diretrizes criam um vínculo para o planejamento territorial de Estados e Municípios e estabelecem um padrão mínimo para o ordenamento urbano do país, o que possibilita um planejamento territorial integrado e com responsabilidade social e ambiental.

Essa é, afinal, a grande importância do planejamento territorial: realizar uma proposta de ordenamento que esteja em acordo com os anseios da sociedade e que tenha a preocupação de ser auto-sustentável. Por outro lado, é importante destacar que esse planejamento não deve ser uma proposta feita por burocratas sem envolvimento dos demais atores sociais. A idéia desse planejamento é que ele seja integrado e que siga um princípio único para todos os estados da Federação. Além disso, visa à descentralização do planejamento, levando-o para as demais esferas públicas.

5 CONTROLE INTEGRADO DO USO DO SOLO

Historicamente, o controle do uso do solo esteve concentrado com a Administração Pública Federal, conforme demonstra Barcellos (2001) em seu levantamento histórico das legislações aeronáuticas brasileiras a respeito das restrições de uso do solo ao redor de aeroportos. Ele verificou que apenas os órgãos da administração federal estavam envolvidos com a elaboração dos planos de zona de proteção e de ruído; ficando as administrações municipais com um papel secundário de fazer cumprir as restrições impostas. De acordo com o autor, desde os primeiros campos de pouso surgido no Brasil nos anos de 1920, houve uma defasagem na integração da infraestrutura aeroportuária e a legislação urbana dos municípios, isso porque as primeiras leis dispondo sobre restrições em áreas circunvizinhas a aeroportos foram editadas nos anos de 1930 e 1940. Aliás, a política do Governo Federal para o Planejamento Territorial e de Uso do Solo sempre foi de centralizar as decisões, dando aos demais atores políticos pouco espaço para a participação nas decisões.

Porém, ações governamentais atuais têm demonstrado uma tendência nacional de realizar o planejamento territorial de forma integrada, privilegiando a inclusão de todos os participantes, pois a ação conjunta tem apresentado resultados efetivos e melhor controlados. Visto que cabe ao município a gestão e uso do seu solo, partindo do pressuposto que o governo local é quem melhor conhece sua realidade, toda política pública com esta finalidade atinge melhor os seus fins e pode ser acompanhada com mais precisão quando o trabalho estiver descentralizado e integrado com as diretrizes nacionais do Governo Federal.

Algo fundamental para a descentralização do planejamento territorial foi a criação do Estatuto das Cidades. Ele impôs a aprovação, por lei municipal, dos Planos Diretores como instrumentos de política urbana para ordenação do território e desenvolvimento econômico e social, sendo obrigatórios para as cidades com mais de vinte mil habitantes, as cidades integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, as cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico, entre outras. O Plano Diretor Municipal procura agregar ao seu processo de consolidação a participação efetiva dos diferentes segmentos sociais ao processo de planejamento por meio das audiências públicas e da divulgação dos estudos técnicos das avaliações de impactos de vizinhança. Outro ponto importante desse estatuto é que ele imputa responsabilidades aos gestores que descumpram os compromissos estabelecidos pelos Planos Diretores Municipais.

Nessa mesma linha de planejamento participativo, foi apresentado um estudo realizado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão que apresentou um plano de desenvolvimento territorial com o objetivo de subsidiar os investimentos governamentais do Governo Federal para o Plano Plurianual dos anos de 2008 a 2011. Nesse estudo, construiu-se uma metodologia de planejamento territorial que privilegiasse a coordenação política entre as várias esferas do poder governamental, incluindo a participação de Estados, Municípios e demais envolvidos no processo de planejamento. O objetivo foi tornar as ações do Plano Plurianual efetivas por estarem mais conectadas com a realidade local e as necessidades da população afetada.

Apesar de existir uma norma federal que trata da realização de um planejamento aeroportuário com o propósito de preservar o sítio e garantir a eficiência das operações (NSMA 58-146), o que se observa é que esse planejamento não tem alcançado os governos locais. É importante observar que essa norma preconiza que os aspectos urbanos, ambientais e de acessibilidade deverão ser considerados na elaboração do Plano Diretor Aeroportuário desde o início do processo de planejamento, assim, evitando ou minimizando alguns dos impactos, mas também desenvolvendo análises e soluções para a compatibilização do planejamento do aeroporto com o planejamento urbano.

A NSMA 58-146 estabelece como responsabilidade dos administradores de aeroportos, além de elaborar, implementar e revisar os planos diretores, estabelecer ligação com órgãos, civis ou militares, e instituições locais para solucionar questões técnicas ou legais e manter sempre entendimentos com as partes interessadas. Ademais, para efeito do planejamento aeroportuário, é considerado, além dos Planos citados, de restrições ao uso e ocupação do solo, o Plano de Vias de Acesso (PVA), prevendo que seja apresentado como proposta ao órgão setorial de transporte competente para fins de apreciação e incorporação ao planejamento viário local. Já o RBAC 139, de acordo com a subparte E, prevê que o operador do aeródromo deverá elaborar os programas de controle de obstáculos, de controle do uso do solo no entorno, e de proteção dos sítios de radar e de auxílios à navegação aérea, sob a sua responsabilidade. Nesse sentido, a Administração Aeroportuária é obrigada a conhecer e avaliar o entorno do aeródromo.

Observa-se, então que, embora haja definição de competências e atribuições, de acordo com os aspectos legais, os sítios aeroportuários mantêm-se ameaçados quanto à preservação de sua área patrimonial e das características apropriadas do entorno do aeródromo, uma vez que ou as competências designadas não são efetivamente realizadas, ou, embora haja interesse das

partes envolvidas na solução das questões, não há consenso quanto aos parâmetros existentes e planejamentos previstos.

Em trabalho apresentado no VII Simpósio de Transporte Aéreo, Tânia Caldas (2008) discute o problema da integração urbana dos aeroportos. A autora entende que o planejamento aeroportuário deve estar integrado com o planejamento urbano do município, porque, somente assim, serão adotadas ações concretas para o controle do uso do solo, evitando que seja comprometida a infraestrutura aeroportuária e todos os investimentos nela realizados. A dificuldade existente atualmente é a falta de uma regulamentação que vincule o planejamento urbano e o planejamento aeroportuário, de tal forma que, se não houver uma cooperação técnica espontânea entre administradores aeroportuários e gestores municipais para a determinação de uma lógica de ação única, será inevitável o surgimento de problemas em médio e longo prazo.

A proposta de um controle integrado de uso do solo se dá pela possibilidade de discussão e descentralização que o Governo Federal tem apontado. Percebe-se cada vez mais na Administração Pública a necessidade de que as decisões sejam tomadas em conjunto e que sejam planejadas, especialmente quando se fala em uma infraesturtura onerosa e tão importante para o país. O Estatuto das Cidades institucionalizou esse planejamento, além de responsabilizar os administradores que não cumprirem o que for estipulado no Plano Diretor do Município.

6 PROPOSTA DE TRABALHO

Está em vigor a Portaria DAC nº 1598/DGAC de 13 de Novembro de 2002. Tal portaria obriga os aeroportos internacionais operando serviço de transporte aéreo regular internacional e os aeroportos domésticos que sejam considerados importantes para o desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil ou que operem serviço de transporte aéreo regular com emprego de aeronaves acima de 60 (sessenta) assentos a elaborar seus Planos Diretores Aeroportuários. Também prevê que o Administrador Aeroportuário deverá submeter os respectivos planos diretores atualizados ao órgão regulador da aviação civil brasileira para que sejam aprovados.

O objetivo dessa portaria é selecionar aqueles aeroportos com um maior potencial de operações, consequentemente, os que poderiam sofrer maiores restrições operacionais caso afetados adversamente pela malha urbana. Essencialmente, esses aeroportos são aqueles situados em grandes cidades, regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou em áreas de especial interesse turístico, ou seja, coincidentemente às cidades em que, segundo o artigo 41 da Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, é obrigatória a elaboração dos Planos Diretores Municipais.

Além disso, o Estatuto das Cidades prevê a incorporação de outros planos nacionais ou municipais relacionados ao uso e ocupação do solo no planejamento municipal, de forma a tornar o Plano Diretor da cidade mais integrado com as demais normas que tratam do assunto. Sendo assim, poder-se-ia inferir que a Portaria nº 1.141/GM5 também deverá ser consultada quando da elaboração desses planos.

Porém, como já foi previamente exposto, essas normas não estão alinhadas. Mesmo que todas tenham, de uma forma ou de outra, o objetivo comum de regulamentar o uso do solo, elas não

se alinham expressamente no planejamento do uso do solo ao redor de aeroportos. Há carência de uma união formal dessas normas.

Sendo assim, os autores apresentam uma proposta de controle do uso do solo que seja preventiva e participativa. Porque, uma vez que as normas de aviação civil consigam incluir o planejamento aeroportuário no planejamento urbano e territorial dos municípios, atentando às suas necessidades e às necessidades do aeroporto, esse controle será mais eficiente.

Esse controle configura-se como eficiente porque: terá a participação popular e dos representantes sociais, definindo prioridades para a população; será articulado com os governos locais e estará formalizado em lei, o Plano Diretor Municipal, podendo seus infratores ser responsabilizados quando do seu não cumprimento; será preventivo, ou seja, evitará que sejam construídas edificações ou outras instalações de natureza perigosa nas áreas de proteção do aeródromo, uma vez que terá o controle direto do município sobre as edificações que poderão ser ali construídas; e, finalmente, integrará todos os interessados no desenvolvimento do aeroporto, em detalhe, a administração aeroportuária, governo local e autoridade de aviação civil.

Havendo uma norma de aviação civil que se vincule ao planejamento urbano, a possibilidade de melhores resultados será certa, pois as ações poderão acontecer antes do seu descumprimento. Ou seja, desde o início de uma nova obra haverá o controle do município, evitando que o problema vá parar na justiça e que se arraste por anos, evitando que as operações do aeroporto sejam prejudicadas, e evitando que pessoas sofram incômodos por residirem em área com incidência de ruído e poluição.

Assim é possível minimizar os efeitos negativos da atração do crescimento urbano em torno dos aeroportos: por meio da ação conjunta e do planejamento urbano. Porém, para que essa idéia seja aplicada, é necessário que haja uma norma de aviação civil que contemple a possibilidade dessa integração e que institucionalize a importância do planejamento aeroportuário dentro do planejamento urbano do município.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARCELLOS, João Alfredo. Aeroporto e Meio Urbano: uma análise das legislações aeronáutica e urbanística em relação aos municípios de Campinas e Ribeirão Preto. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil, na Área de Concentração em Transportes) – Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

BASTOS, Alexandre Luiz Dutra, et al (2007) Ruídos e Emissões no Transporte Aéreo. Documento de Trabalho N. 016 – Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, SP. Disponível em www.nectar.ita.br. Acessado em: Maio de 2009.

BRASIL. Constituição (1988). Presidência da República, Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm. Acessado em: Maio de 2009.

BRASIL. Lei nº. 10.257 de 10 de julho 2001. Presidência da República, Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acessado em: Maio de 2009.

BRASIL. Lei nº 11.182 de 27 de Setembro de 2005. Presidência da República, Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm. Acessado em: Maio de 2009.

BRASIL. Portaria do Ministério da Aeronáutica n° 1.141/GM5, de 8 de Dezembro de 1987. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], v. 125, n° 233, p. 21190-8. Seção 1. Brasília, 9 Dez. 1987.

BRASIL. Portaria do Ministério da Aeronáutica n° 1598/DGAC, de 13 de Novembro de 2002. Disponível em: http://www.anac.gov.br/portal/media/port1598DGAC.pdf. Acessado em: Agosto de 2009.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos e Centro de Gestão e Estudos Estratégicos. Estudo da dimensão territorial do PPA. Secretaria

de Planejamento e Investimentos Estratégicos e Centro de Gestão e Estudos Estratégicos. – Brasília: SPI/MP, 2006.

CALDAS, Tânia Cristina Menezes. Integração urbana de aeroportos, um desafio para o planejamento. In: Anais do V SITRAER- Simpósio Internacional de Transporte Aéreo. Rio de Janeiro, 2008.

DAC. Instrução de Aviação Civil – IAC 2328-0790. Ministério da Aeronáutica, Brasília, 1990.

DAC. NSMA 58-146: Norma para Elaboração de Planos Diretores de Aeroportos. Ministério da Aeronáutica, Brasília. Disponível em: http://www.anac.gov.br/biblioteca/publicacoes.asp, Acessado em: Maio de 2009.

MAXIMIANO, Antônio César Amaru. Introdução à Administração. São Paulo: Atlas, 1995.

KASARDA, J. New Urban Development At and Around Airports. In: Liveraging Airports for Economic Development. Atlanta, USA, 2006.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Ordenamento Territorial: uma conceituação para o planejamento estratégico. In: Anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial. Brasília, 2003.

SANTOS, Thereza Carvalho. Algumas considerações preliminares sobre Ordenamento Territorial In: Anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial. Brasília, 2003.