



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE  
TECNOLOGIA, INFRAESTRUTURA E  
TERRITÓRIO (ILATT)**

**GEOGRAFIA – BACHARELADO**

**O TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS E O SISTEMA ADUANEIRO: O CASO  
DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU-PR**

**AGHATA INGRID DE SOUSA SAMPAIO**

Foz do Iguaçu  
2023

**O TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS E O SISTEMA ADUANEIRO: O CASO  
DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU-PR**

**AGHATA INGRID DE SOUSA SAMPAIO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia – Bacharelado.

Orientador: Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior

Foz do Iguaçu  
2023

AGHATA INGRID DE SOUSA SAMPAIO

**O TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS E O SISTEMA ADUANEIRO: O CASO  
DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU-PR**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia – Bacharelado.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Orientador: Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior  
UNILA

---

Prof. Dr. Leandro Trevisan  
UNILA

---

Prof. Dr. Sérgio Henrique de Oliveira Teixeira  
UNILA

Foz do Iguaçu, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

## TERMO DE SUBMISSÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS

Nome completo do autor(a): \_\_\_\_\_

Curso: \_\_\_\_\_

Tipo de Documento	
<input checked="" type="checkbox"/> graduação	<input type="checkbox"/> artigo
<input type="checkbox"/> especialização	<input checked="" type="checkbox"/> trabalho de conclusão de curso
<input type="checkbox"/> mestrado	<input type="checkbox"/> monografia
<input type="checkbox"/> doutorado	<input type="checkbox"/> dissertação
	<input type="checkbox"/> tese
	<input type="checkbox"/> CD/DVD – obras audiovisuais
	<input type="checkbox"/> _____

Título do trabalho acadêmico: \_\_\_\_\_

Nome do orientador(a): \_\_\_\_\_

Data da Defesa: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

### Licença não-exclusiva de Distribuição

O referido autor(a):

a) Declara que o documento entregue é seu trabalho original, e que o detém o direito de conceder os direitos contidos nesta licença. Declara também que a entrega do documento não infringe, tanto quanto lhe é possível saber, os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade.

b) Se o documento entregue contém material do qual não detém os direitos de autor, declara que obteve autorização do detentor dos direitos de autor para conceder à UNILA – Universidade Federal da Integração Latino-Americana os direitos requeridos por esta licença, e que esse material cujos direitos são de terceiros está claramente identificado e reconhecido no texto ou conteúdo do documento entregue.

Se o documento entregue é baseado em trabalho financiado ou apoiado por outra instituição que não a Universidade Federal da Integração Latino-Americana, declara que cumpriu quaisquer obrigações exigidas pelo respectivo contrato ou acordo.

Na qualidade de titular dos direitos do conteúdo supracitado, o autor autoriza a Biblioteca Latino-Americana – BIUNILA a disponibilizar a obra, gratuitamente e de acordo com a licença pública [Creative Commons Licença 3.0 Unported](#).

Foz do Iguaçu, \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de \_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Assinatura do Responsável

Dedico este trabalho a minha família, que  
me ajudou infinitamente neste momento

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, um grande agradecimento aos meus pais, que tornaram possível a realização de estudar fora de casa, pude desbravar o mundo sob meus próprios olhos e vivenciar uma gama infinita de realizações. Agradeço por todo apoio, obrigada pai por me acompanhar no desconhecido, obrigada mãe por todo suporte durante todos os anos que eu estive fora.

Um agradecimento que não cabe no peito vai para minhas irmãs. Sam, eu sei que foi um peso muito grande para você, mas sempre agradeço você ser a mais velha, minha caminhada foi muito mais fácil com o seu apoio. Lara Manoela, muito obrigada por ser minha fiel partidária, por nunca opinar negativamente nas minhas ideias, sempre me escutar chorar e me apoiar incondicionalmente.

Aos Cavaleiros do Apocalipse, Vini, Lu e Ed, obrigada por todos os abraços que serviram como casa e por todas as risadas que serviram de alento. Agradeço os amigos que a Unila pode me dar e espero levá-los para a vida, beijos Michele. Obrigada Ingrid, por ter mantido a nossa amizade por todos esses mil anos que se passaram desde o ensino médio.

Agradecimentos ao corpo docente da Geografia Unila por participar da minha formação como acadêmica, um abraço especial ao professor Roberto França pela primeira oportunidade e ao professor Samuel Adami por ser além de professor, amigo. Agradeço ao meu orientador professor Dr. Nelson Junior, obrigada pela paciência.

*Nem todo mundo vai compreender  
Isso tudo que você é  
O que não significa  
Que você deva se esconder  
Ou se calar*

**O mundo tem medo  
De mulheres extraordinárias**

**Ryane Leão**

SOUSA SAMPAIO, Aghata Ingridi de. **O transporte aéreo de passageiros e o sistema aduaneiro: o caso do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu-PR.** 2023. Págs 65. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia - Bacharelado) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2023.

## RESUMO

O transporte aéreo é um setor estratégico para o desenvolvimento do Brasil, mas teve um desenvolvimento lento no século XX, devido a tarifas e preços elevados e aos grandes investimentos no modal rodoviário. Entretanto, a partir de 2003, a aviação comercial brasileira passou por transformações relevantes, como a flexibilização das tarifas, a possibilidade de fixação do valor das passagens pelas empresas e a abertura do mercado a novas companhias aéreas, impulsionando o aumento da demanda e dos fluxos aéreos de passageiros. A democratização do transporte aéreo está diretamente relacionada ao crescimento da economia, com o emprego e a renda, com o crédito e outros. A infraestrutura e a logística são elementos fundamentais para o transporte aéreo, sobretudo com investimentos em pistas de pousos e decolagens, ampliação de terminais e melhoria das operações das companhias aéreas. O Estado brasileiro utiliza a Receita Federal do Brasil para praticar o poder aduaneiro, com o objetivo de prevenir e combater diversos atos ilegais, como sonegação fiscal, contrabando, descaminho, contrafação, pirataria, tráfico de drogas e armas, lavagem de bens, entre outros. O enfoque das atividades aduaneiras é a fiscalização, controle e tributação das operações de comércio exterior. A RFB é composta por unidades centrais e descentralizadas distribuídas pelo território nacional, com a função de controlar os fluxos que entram e saem do território nacional, mesmo aqueles irregulares, para garantir a arrecadação de tributos e coibir atividades ilegais. A Receita Federal atua em aeroportos alfandegados, que são zonas primárias, na tributação e controle de mercadorias e capital. Já os demais recintos aeroportuários são zonas secundárias, onde há controle e possível retenção de mercadorias irregulares. Os viajantes devem estar cientes das cotas permitidas para mercadorias e bagagens e, caso ultrapassem esses limites, devem fazer a Declaração Eletrônica de Bens do Viajante (e-DBV) para comprovar o pagamento de tributos. Foz do Iguaçu possui uma relevância turística significativa e atrai visitantes do Brasil e de vários outros países. Isso resulta em um aumento do fluxo de veículos terrestres e aéreos na região. Além disso, Foz do Iguaçu é um importante centro de circulação de mercadorias na região da Tríplice Fronteira e no Cone Sul. No Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas, são utilizadas diversas tecnologias, como raio-x, scanner, câmeras e sistema de reconhecimento facial, para o controle de passageiros e bagagens. No entanto, existem limitações em relação à fiscalização e controle de mercadorias na aduana de Foz do Iguaçu. É necessário expandir e modernizar a aduana da Receita Federal em Foz do Iguaçu, além de aumentar o número de profissionais responsáveis pela fiscalização e garantir o uso adequado dos equipamentos e tecnologias disponíveis. Esses gargalos dificultam o controle dos produtos que entram e saem do país, especialmente na fronteira entre o Brasil e o Paraguai.

**Palavras-chave:** Transporte Aéreo; Poder Aduaneiro; Aeroportos; Fiscalização.

SOUSA SAMPAIO, Aghata Ingridi de. **El transporte aéreo de pasajeros y el sistema aduanero: el caso del Aeropuerto Internacional de Foz do Iguaçu-PR.** 2023. Pp 65. Trabajo de Fin de Carrera (Licenciatura en Geografía) - Universidad Federal de Integración Latinoamericana, Foz do Iguaçu, 2023.

## RESUMEN

El transporte aéreo es un sector estratégico para el desarrollo del Brasil, pero tuvo un desarrollo lento en el siglo XX debido a las tarifas y precios elevados y a las grandes inversiones en el transporte por carretera. Sin embargo, a partir de 2003, la aviación comercial brasileña experimentó transformaciones relevantes, como la flexibilización de las tarifas, la posibilidad de fijar el valor de los boletos por las empresas y la apertura del mercado a nuevas compañías aéreas, lo que impulsó el aumento de la demanda y los flujos aéreos de pasajeros. La democratización del transporte aéreo está directamente relacionada con el crecimiento económico, el empleo, los ingresos, el crédito y otros aspectos. La infraestructura y la logística son elementos fundamentales para el transporte aéreo, especialmente con inversiones en pistas de aterrizaje y despegue, la ampliación de terminales y la mejora de las operaciones de las compañías aéreas. El Estado brasileño utiliza la Receita Federal do Brasil para ejercer el poder aduanero, con el objetivo de prevenir y combatir diversos actos ilegales, como la evasión fiscal, el contrabando, el descaminho, la falsificación, la piratería, el tráfico de drogas y armas, el lavado de activos, entre otros. El enfoque de las actividades aduaneras es la fiscalización, el control y la tributación de las operaciones de comercio exterior. La RFB está compuesta por unidades centrales y descentralizadas distribuidas por todo el territorio nacional, con la función de controlar los flujos que entran y salen del territorio nacional, incluso aquellos irregulares, para garantizar la recaudación de impuestos y cohibir actividades ilegales. La Receita Federal opera en aeropuertos aduaneros, que son zonas primarias, en la tributación y control de mercancías y capital. En cambio, los demás recintos aeroportuarios son zonas secundarias, donde se realiza el control y la posible retención de mercancías irregulares. Los viajeros deben estar al tanto de las cuotas permitidas para mercancías y equipaje, y en caso de exceder estos límites, deben presentar la Declaración Electrónica de Bienes del Viajero (e-DBV) para demostrar el pago de impuestos. Foz do Iguaçu tiene una relevancia turística significativa y atrae visitantes de Brasil y de varios otros países. Esto resulta en un aumento del flujo de vehículos terrestres y aéreos en la región. Además, Foz do Iguaçu es un importante centro de circulación de mercancías en la región de la Triple Frontera y el Cono Sur. En el Aeropuerto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas se utilizan diversas tecnologías, como rayos X, escáneres, cámaras y sistema de reconocimiento facial, para el control de pasajeros y equipaje. Sin embargo, existen limitaciones en cuanto a la fiscalización y control de mercancías en la aduana de Foz do Iguaçu. Es necesario expandir y modernizar la aduana de la Receita Federal en Foz do Iguaçu, además de aumentar el número de profesionales responsables de la fiscalización y garantizar el uso adecuado de los equipos y tecnologías disponibles. Estos cuellos de botella dificultan el control de los productos que entran y salen del país, especialmente en la frontera entre Brasil y Paraguay.

**Palabras clave:** Transporte Aéreo; Poder Aduanero; Aeropuertos; Fiscalización

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Turismo receptivo – Destinos mais procurados no Brasil por motivos de lazer (%).....	49
<b>Tabela 2</b> – Movimento de passageiros no modal aéreo (2010 – 2020).....	51
<b>Tabela 3</b> – Vôos internacionais no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (2018-2020).....	53
<b>Tabela 4</b> – Apreensões no Aeroporto Internaciona de Foz do Iguaçu – 2013/2017.....	58

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> – Movimentação total em aeroportos do Brasil entre 2000 e 2018.....	16
<b>Gráfico 2</b> – Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional (2005 a 2014).....	20
<b>Gráfico 3</b> – Evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real (2005 a 2014).....	21
<b>Gráfico 4</b> – Tarifa Aérea Média Nominal por Continente.....	21
<b>Gráfico 5</b> – Variação da Tarifa Aérea Média Nominal por Continente.....	22
<b>Gráfico 6</b> – Chegada de turistas ao Brasil por modal.....	48
<b>Gráfico 7</b> – Movimentação de passageiros em aeroportos – Brasil x Foz do Iguaçu....	51

## LISTA DE IMAGENS

<b>Imagem 1</b> – Ligações aéreas de passageiros (2000).....	18
<b>Imagem 2</b> – Ligações aéreas de passageiros (2010).....	19
<b>Imagem 3</b> – Fluxos aéreos de passageiros e principais pontos nodais no Brasil (1972-2010).....	24
<b>Imagem 4</b> – Densidade de passageiros embarcados nos aeroportos da Infraero e concedidos (2015).....	25
<b>Imagem 5</b> – Painel de indicadores do Transporte Aéreo 2019- Mercado Doméstico....	28
<b>Imagem 6</b> – Instalações da Receita Federal no território brasileiro.....	35
<b>Imagem 7</b> – Aeroportos alfandegados no território brasileiro.....	39
<b>Imagem 8</b> – Bens que precisam e que não precisam ser declarados.....	41
<b>Imagem 9</b> – Isenções da bagagem.....	42
<b>Imagem 10</b> – Tríplice Fronteira e municípios.....	46
<b>Imagem 11</b> – Painel de indicadores do Transporte Aéreo 2019- Mercado internacional.....	48
<b>Imagem 12</b> – Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu- Cataratas.....	50
<b>Imagem 13</b> – Ligações aéreas de passageiros fluxo origem-destino.....	52
<b>Imagem 14</b> – Comércio intenso de Ciudad del Este.....	54

<b>Imagem 15</b> – Banner da Receita Federal no Aeroporto de Foz do Iguaçu.....	56
<b>Imagem 16</b> – Declaração de Bens de Viajantes.....	57

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

<b>ANAC</b>	Agência Nacional de Aviação Civil
<b>ABEAR</b>	Associação Brasileira das Empresas Aéreas
<b>CNT</b>	Confederação Nacional do Transporte
<b>DECEA</b>	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>INFRAERO</b>	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>RFB</b>	Receita Federal do Brasil

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>CAPÍTULO 1 .....</b>	<b>15</b>
<b>O TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS NO BRASIL .....</b>	<b>15</b>
1.1. Um breve histórico do transporte aéreo de passageiros no Brasil .....	15
1.2. A dinâmica da economia brasileira na última década e os reflexos no transporte aéreo de passageiros .....	17
1.3. Infraestruturas, transporte aéreo e desenvolvimento econômico .....	22
<b>CAPÍTULO 2 .....</b>	<b>30</b>
<b>A RECEITA FEDERAL DO BRASIL E O SETOR AÉREO .....</b>	<b>30</b>
2.1. Sistemas de objetos técnicos e de normas .....	30
2.2. A Receita Federal do Brasil e suas funções .....	32
2.3. A atuação da Receita Federal do Brasil nos aeroportos .....	39
<b>CAPÍTULO 3 .....</b>	<b>45</b>
<b>O AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU/CATARATAS E A ATUAÇÃO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL .....</b>	<b>45</b>
3.1. O modal aéreo em Foz do Iguaçu e as demandas turísticas .....	45
3.2. O transporte aéreo em Foz do Iguaçu e sua relação com o comércio .....	53
3.3. As tecnologias e as limitações na fiscalização das mercadorias e na atuação da Receita Federal no aeroporto de Foz do Iguaçu .....	54
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>59</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>60</b>

## INTRODUÇÃO

Este trabalho de conclusão de curso é um prosseguimento do projeto de “Iniciação Científica UNILA 2017 - A Caracterização da situação geográfica do nodal aduaneiro de Foz do Iguaçu-PR”, realizado com bolsa-IC e orientado pelo professor Dr. Roberto França. Posteriormente, houve um avanço da pesquisa durante a elaboração do TCC, sob orientação do professor Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior.

O objeto de pesquisa foi delimitado em seus recortes temático (o transporte aéreo de passageiros e o sistema aduaneiro); espacial (o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas); e temporal (a última década). A questão central é: Quais são os avanços e as limitações na fiscalização de mercadorias no aeroporto de Foz do Iguaçu nos últimos anos?

O objetivo geral é: analisar a atuação da Receita Federal do Brasil no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas. Os objetivos específicos são: a) relacionar a dinâmica econômica brasileira com os fluxos aéreos de passageiros; b) compreender as funções da Receita Federal do Brasil nos aeroportos alfandegados do país; e c) analisar a atuação da Receita Federal do Brasil no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas, especialmente no controle de mercadorias dos passageiros.

Os procedimentos metodológicos adotados para alcançar os objetivos elencados foram: a) pesquisa bibliográfica: revisão da literatura referente à Geografia Econômica e, mais precisamente, ao transporte aéreo, juntamente com pesquisas em *sites*, revistas, jornais etc.; b) coleta de dados: obtidos em publicações oficiais divulgadas nas plataformas digitais de diversos órgãos públicos e instituições, como a Infraero, o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas, Anac, Anuários Estatísticos de Turismo, Associação Brasileira das Empresas Aéreas - Abear e, principalmente, informações disponibilizadas pela Receita Federal do Brasil; c) trabalhos de campo e entrevistas: investigação de caráter exploratória e analítica, a fim de compreender a atuação da Receita Federal no Aeroporto de Foz do Iguaçu; d) elaboração de matrizes (tabelas), diagramas (gráficos) e cartogramas (mapas) a partir dos dados estatísticos coletados; e) sistematização do texto (teoria, dados e empírico); f) apresentação dos resultados: após a elaboração do projeto, a realização da pesquisa e a produção do trabalho textual.

Este trabalho de conclusão de curso foi dividido em três capítulos: “Capítulo 1 – O transporte aéreo de passageiros no Brasil”, em que analisa-se a dinâmica da economia brasileira na última década e os reflexos no transporte aéreo de passageiros, bem como a relação existente entre as infraestruturas, o transporte aéreo e o desenvolvimento econômico; “Capítulo 2 – A Receita Federal do Brasil e o Setor Aéreo”, em que realiza-se uma discussão sobre as diretrizes desempenhadas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, popularmente conhecida como Receita Federal do Brasil (RFB), as

normativas da sua atuação, assim como sua atuação nos aeroportos nacionais; e o “Capítulo 3 – O Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas e a atuação da Receita Federal do Brasil”, em que se destacam as funções desempenhadas pela Receita Federal do Brasil (RFB) no aeroporto iguaçuense, assim como as tecnologias e as limitações na fiscalização das mercadorias pela Receita Federal.

## CAPÍTULO 1

### O TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS NO BRASIL

O objetivo principal desse capítulo é analisar a dinâmica da economia brasileira na última década e os reflexos no transporte aéreo de passageiros, bem como a relação existente entre as infraestruturas, o transporte aéreo e o desenvolvimento econômico.

#### 1.1. Um breve histórico do transporte aéreo de passageiros no Brasil

Desde o início do século XX, observa-se o interesse do Estado (motivos militares) e do capital privado (lógica corporativa) pelo transporte aéreo. Este modal tem experimentado, desde o pós-segunda guerra mundial, uma evolução importante no mundo. O surgimento de novas tecnologias e o aprimoramento de outras já conhecidas, tornaram a aviação um segmento estratégico para o desenvolvimento de um país devido à sua capacidade de estimular a integração nacional, viabilizando negócios e facilitando a mobilidade de pessoas e cargas (PANROTAS, 2019).

No Brasil, a história do modal aéreo remonta ao primeiro quarto do século passado. O primeiro pedido de exploração do setor ocorreu em 1912, contudo, se referia apenas ao transporte de cargas e correspondências. A autorização pretendida, no entanto, somente foi concedida seis anos depois, em 1918. O transporte de passageiros, por sua vez, esperaria ainda nove anos, somente vindo a ocorrer em 1927, com o surgimento da primeira companhia aérea nacional: a Varig. Em 1927, a empresa recebeu registro do governo do estado do Rio Grande do Sul e se tornou a primeira companhia aérea com autorização para operar no território brasileiro (CNT, 2015).

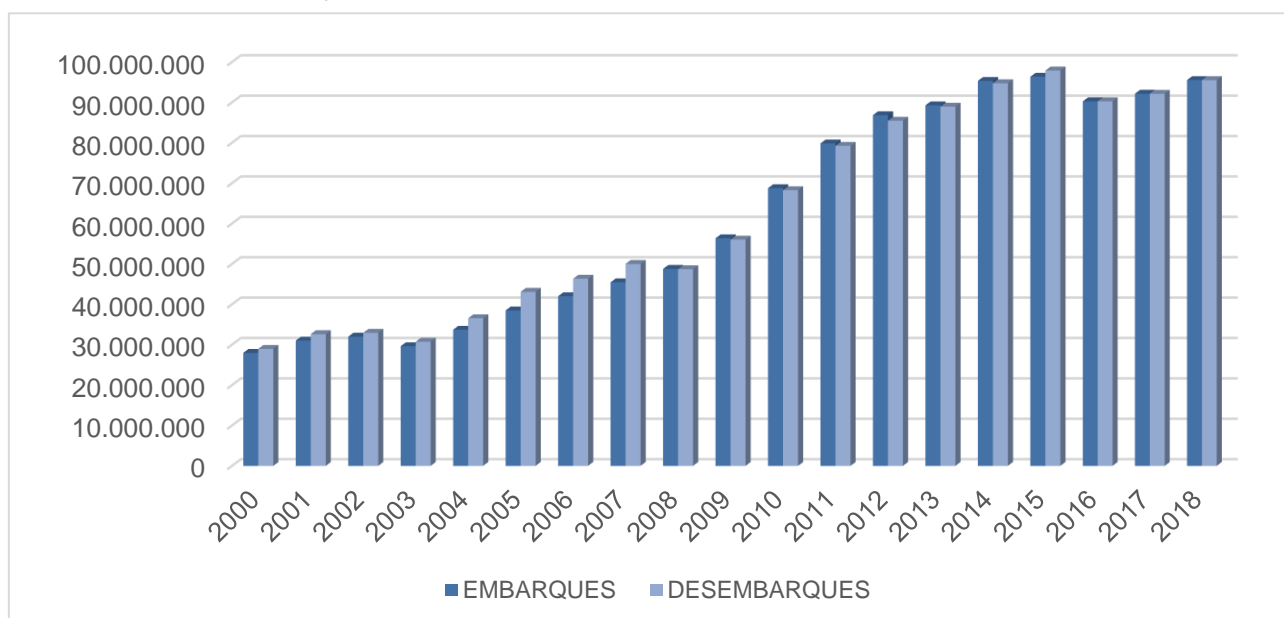
Embora seja uma das pioneiras no mundo, a aviação comercial brasileira apresentou uma evolução lenta no século passado comparada com outros países. As tarifas e preços elevados limitavam o transporte aéreo a poucos privilegiados economicamente (OLIVERIA, 2009). Soma-se a isso, que o modal rodoviário recebeu grandes incentivos e investimentos que o transformaram na base do transporte de cargas e pessoas no Brasil.

O setor passou por transformações relevantes no Brasil no início dos anos 2000, pois a partir desse momento a aviação comercial brasileira apresentava alterações, inclusive normativas e regulatórias. O regime de desregulamentação do transporte aéreo significou a

flexibilização das tarifas, a possibilidade de fixação do valor das passagens pelas próprias empresas, a abertura do mercado a novas companhias aéreas, entre outros. Todavia, isso não é explicado apenas por fatores internos do setor, pois o incremento da demanda e dos fluxos aéreos de passageiros, sobretudo entre 2004 e 2015 (gráfico 1), foram influenciados pela retomada do crescimento econômico brasileiro a partir de 2003, especialmente pela geração de empregos formais e renda e pela expansão do crédito.

Muitos brasileiros passaram a não preferir viajar de ônibus nas longas distâncias dentro do país, preferindo fazê-las de avião. O turismo nacional e internacional cresceu, e o que parecia impossível para algumas gerações, tornou-se uma possibilidade (PANROTAS, 2019).

**Gráfico 1:** Movimentação total<sup>1</sup> em aeroportos do Brasil entre 2000 e 2018



**Fonte:** Anuário Estatístico do Turismo – 2012, 2014, 2016, 2018.

**Elaboração:** Sousa Sampaio, 2022.

A democratização do transporte aéreo está diretamente relacionada com o crescimento da economia, com o incremento dos empregos e da renda, com a ampliação do crédito e outros. Mesmo com a crise econômica de 2008/2009, o modal aéreo brasileiro manteve-se em crescimento por vários anos. De acordo com a ANAC, mesmo com o aumento dos custos operacionais - a elevação do preço do combustível de aviação, por exemplo - o

<sup>1</sup> Embarques e desembarques.

mercado doméstico manteve a tendência de crescimento e o faturamento nas operações domésticas cresceu 30% em 2008, em relação a 2007.

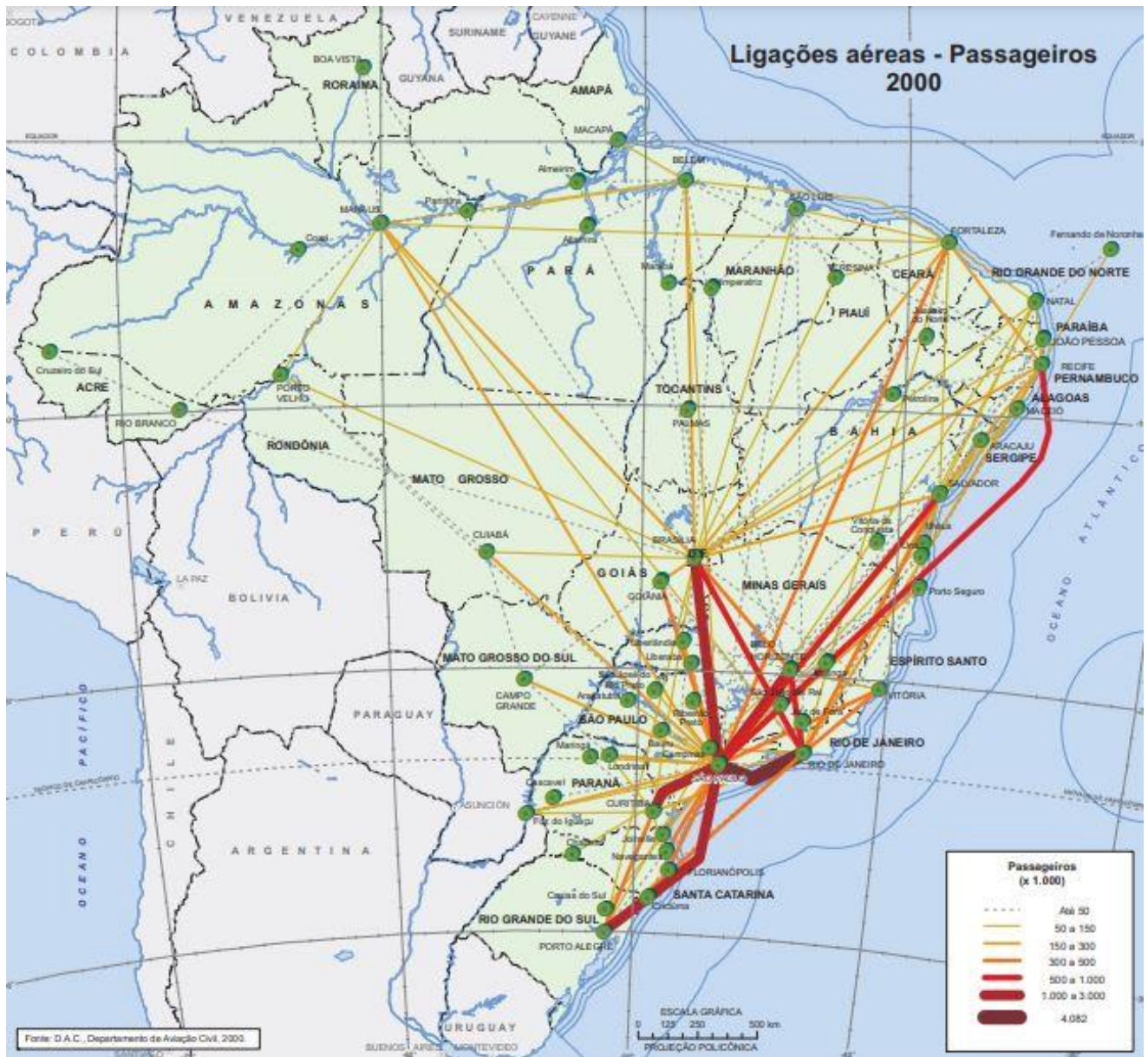
## **1.2. A dinâmica da economia brasileira na última década e os reflexos no transporte aéreo de passageiros**

A expansão do modal aéreo e dos fluxos de passageiros ocorreu, especialmente, entre 2004 e 2015 no Brasil, mas depois de uma década de incremento do binômio demanda/oferta e redução no valor das tarifas domésticas, o setor começou a dar sinais de desaceleração a partir de 2016. Há uma relação direta entre o Produto Interno Bruto (PIB) total da economia e o PIB do setor de transportes. Nessa dinâmica, o desempenho do PIB do transporte aéreo é ainda mais sensível ao movimento da economia. Se o PIB total cresce, o do transporte aéreo tende a aumentar um pouco mais. Do contrário, quando o PIB geral reduz, o PIB do setor aéreo diminui ainda mais (COPPIO *et al.*, 2017).

Essa relação foi comprovada pela retomada do crescimento econômico brasileiro a partir de 2003. Um período com investimento em infraestrutura, melhoria real do poder de compra da população e diminuição da taxa de desemprego. Isso refletiu no transporte aéreo: “entre 2000 e 2014, o número de passageiros transportados por voos domésticos e internacionais, teve um incremento real de 210,8%” (CNT, 2015).

O aumento da renda e do poder de compra das pessoas, aliado a perspectivas de crescimento econômico, criaram oportunidades para a expansão do transporte aéreo nacional (imagens 1 e 2). Houve uma popularização do transporte aéreo de passageiros, principalmente entre 2003 e 2015. O modal passa a ganhar maior destaque nos deslocamentos a grandes distâncias no Brasil.

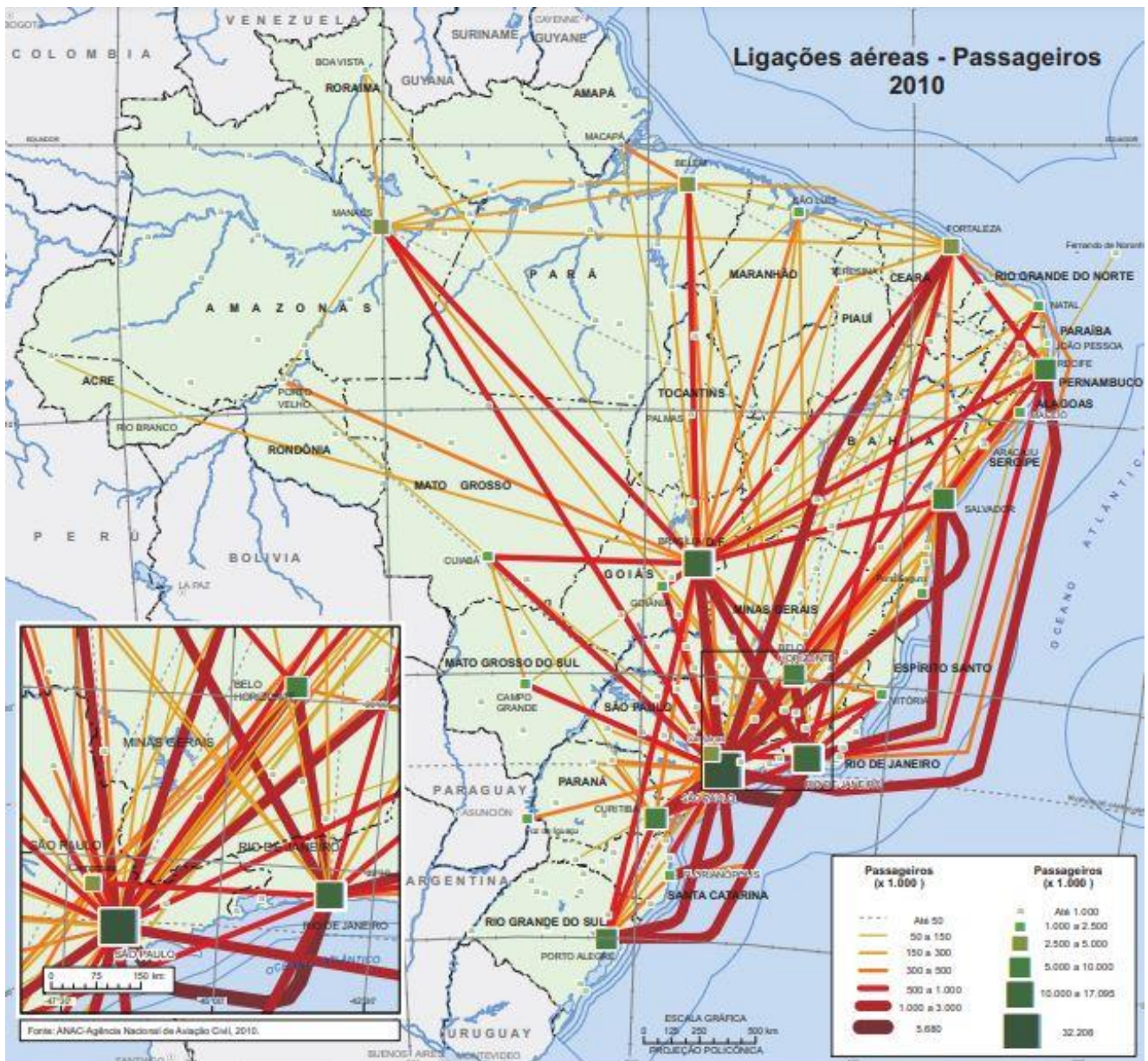
**Imagem 1:** Ligações aéreas de passageiros (2000)



**Fonte:** IBGE. Redes e fluxos geográficos, Ligações Aéreas, 2010.

As ligações aéreas domésticas representam não só um importante meio clássico de interconexão entre cidades, mas também o braço, em escala nacional, da conectividade do território com os fluxos internacionais, sobretudo de pessoas. Elas agregam a movimentação de caráter doméstico com aquela oriunda do sistema internacional, desde que realizem uma conexão nos aeroportos brasileiros (IBGE - REDES E FLUXOS DO TERRITÓRIO, LIGAÇÕES AÉREAS 2010, p.12).

**Imagem 2:** Ligações aéreas de passageiros (2010)



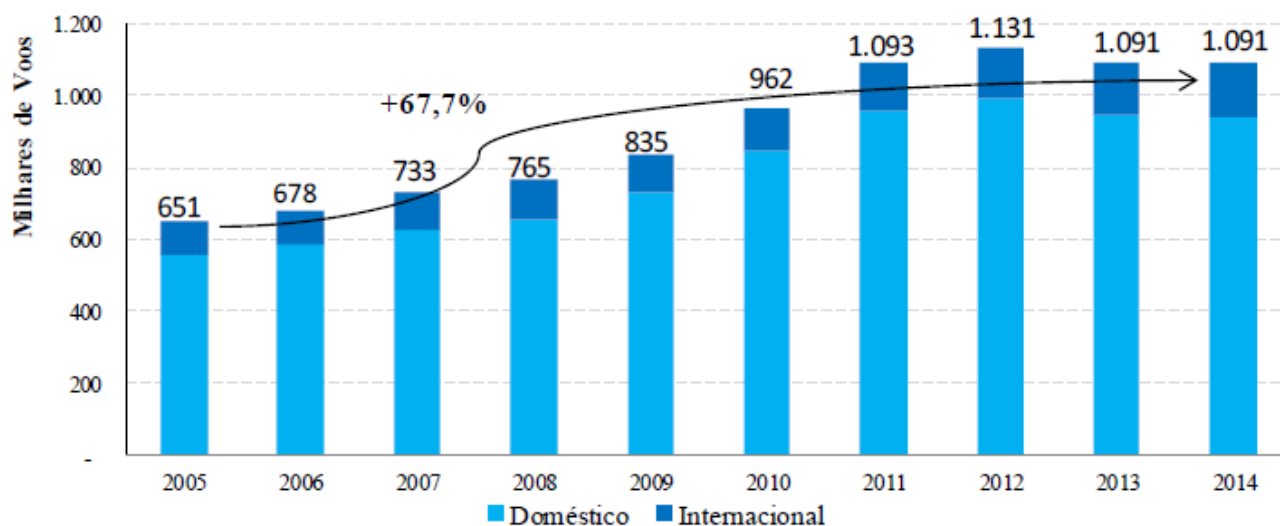
**Fonte:** IBGE. Redes e fluxos geográficos, Ligações Aéreas, 2010.

Cabe salientar que o mero fato de uma cidade ser servida por um aeroporto já constitui uma manifestação de sua centralidade. Dos 5.565 municípios existentes no País em 2010, apenas 135 possuíam um aeroporto, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC. Cada um desses aeroportos, então, conta com uma considerável área de influência, atraindo os usuários dispersos em seu entorno (IBGE - REDES E FLUXOS DO TERRITÓRIO, LIGAÇÕES AÉREAS 2010, p.13).

Além de fatores macroeconômicos (empregos, renda, consumo, crédito,

investimentos etc.), o movimento ascendente da aviação nacional (gráfico 2) esteve também ligado ao preço das passagens, visto que o valor das tarifas reduziu, principalmente entre 2003 e 2014.

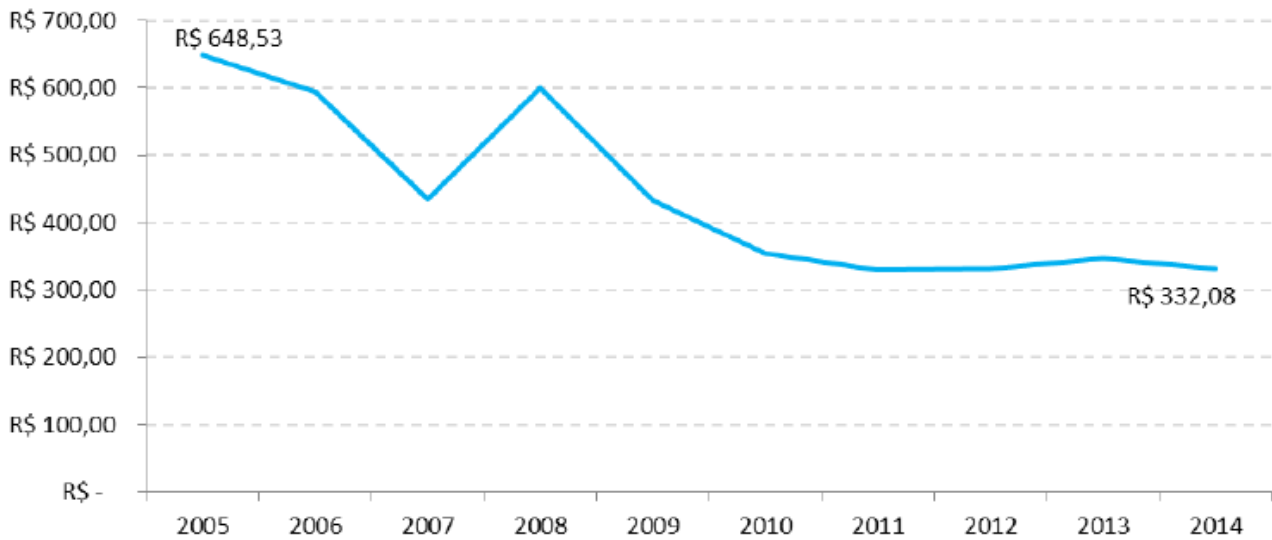
**Gráfico 2:** Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional (2005 a 2014)



**Fonte:** ANAC. Anuário do Transporte Aéreo, 2014.

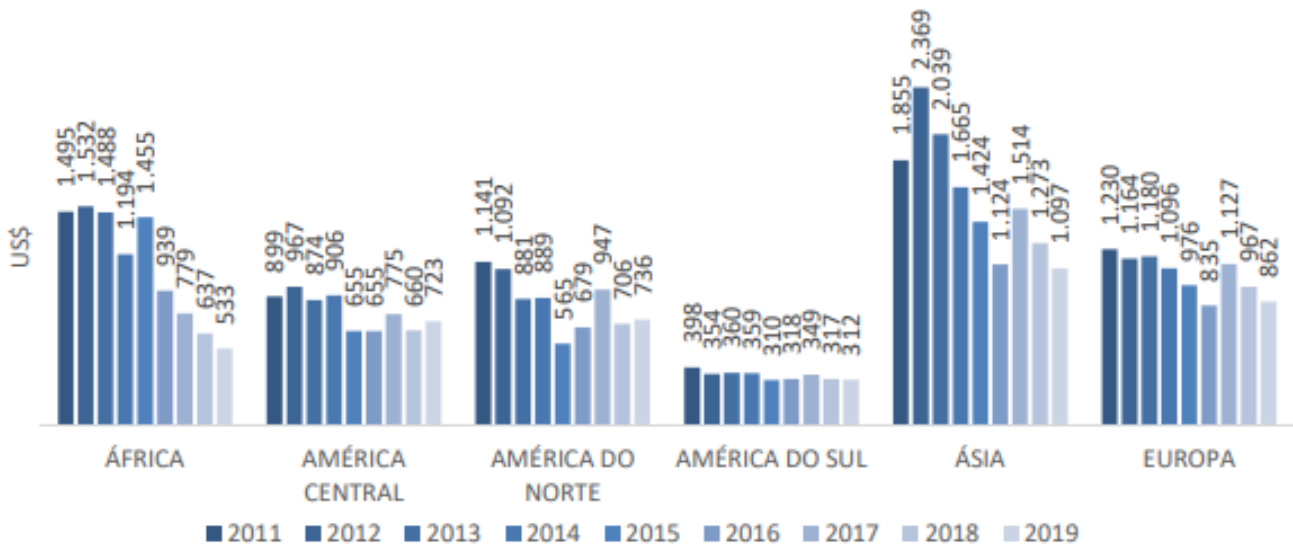
Em 2014 (ano da Copa do Mundo no Brasil), a evolução do binômio demanda-oferta de assentos domésticos mais que dobrou e o número de passageiros pagos transportados (RPK) chegou a 95,9 milhões, o maior desde o início da série histórica inaugurada em 2002, o que representou uma alta de 11,3% ao ano em média (ANAC 2014).

Os voos internacionais, da mesma forma que os voos domésticos, apresentaram crescimento e o número de passageiros pagos transportados em viagens com origem ou destino no Brasil cresceu 8% ao ano no mesmo período (entre 2002 e 2014). Contabilizando os voos domésticos e internacionais, as empresas brasileiras e estrangeiras transportaram 117,2 milhões de passageiros pagos em 2014 e, no mesmo ano, o valor das tarifas domésticas era 48% menor que em 2002 (ANAC 2014). A redução das tarifas ocorreu no Brasil e na América do Sul (gráficos 3, 4, 5), com reflexos nos fluxos de passageiros.

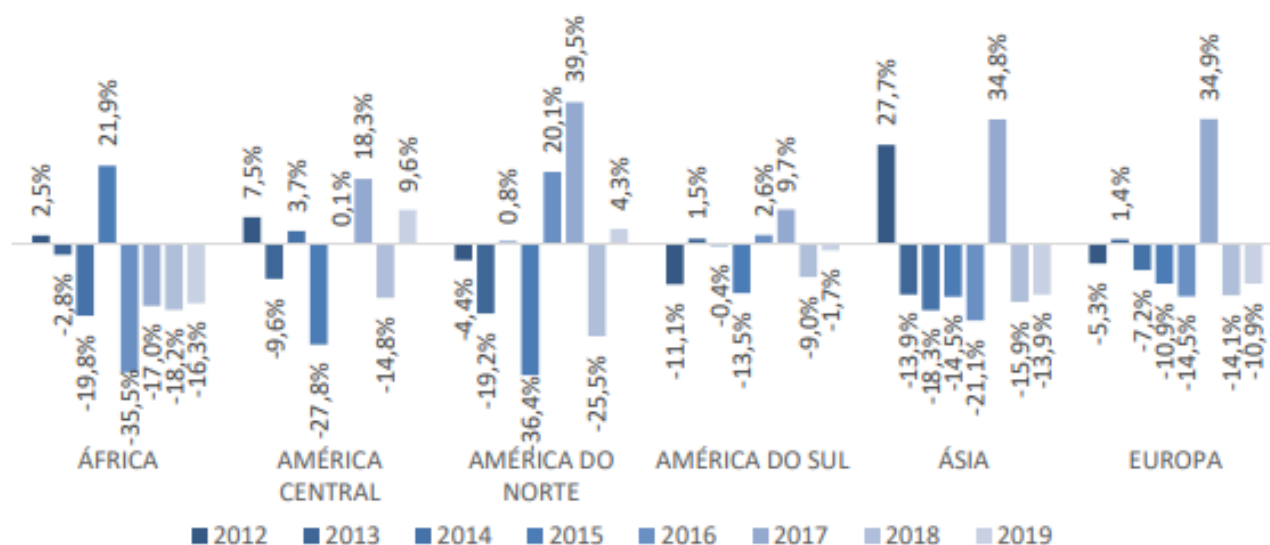
**Gráfico 3:** Evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real (2005 a 2014)

**Fonte:** ANAC. Anuário do Transporte Aéreo, 2014.

Segundo os dados da ANAC, houve crescimento médio de 3,8% ao ano no número de passageiros pagos transportados no período de 2011 a 2019 nas viagens internacionais. Nesse sentido, destaca-se a redução nos preços das passagens com origem no Brasil, principalmente até 2014.

**Gráfico 4:** Tarifa Aérea Média Nominal por Continente

**Fonte:** ANAC. Tarifas Aéreas Internacionais, 2011 a 2019.

**Gráfico 5:** Variação da Tarifa Aérea Média Nominal por Continente

**Fonte:** ANAC. Tarifas Aéreas Internacionais, 2011 a 2019.

Considerando o período entre 2011 e 2019, verifica-se que houve diminuição da tarifa aérea em todos os continentes destacados no gráfico. Contudo, no Brasil, como resultado da crise econômica e social, houve redução da compra de passagens aéreas a partir de 2016, bem como uma elevação dos preços e das tarifas.

Outro aspecto relevante foi que, a partir de 2003, o Brasil apresentou um incremento do transporte aéreo regional, movimentando aeroportos do interior do país, como resultado da dinâmica econômica brasileira – expansão dos negócios (incluindo aqueles relacionados ao agronegócio), aumento das importações e exportações, elevação relativa da renda, expansão do crédito e do consumo, entre outros. Com esse contexto, as empresas Gol, Azul e Tam passaram a fazer operações em aeroportos não-metropolitanos. Entretanto, esse quadro muda, sobretudo a partir de 2016, com a recessão, a queda na demanda e o fim das operações de companhias aéreas em vários aeroportos, impactando a aviação regional.

### 1.3. Infraestruturas, transporte aéreo e desenvolvimento econômico

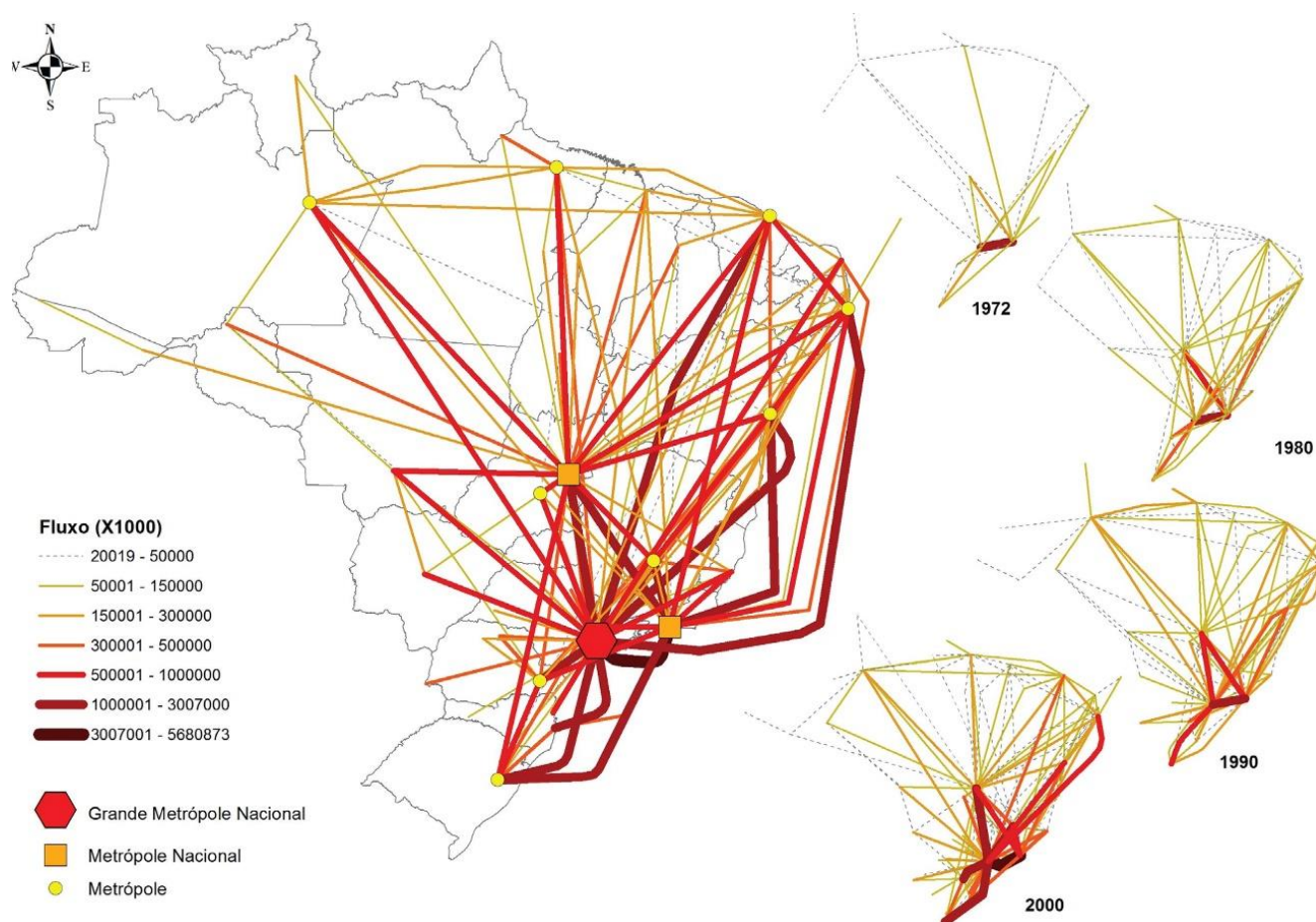
A infraestrutura e a logística são importantes para o fomento do transporte aéreo, principalmente com investimentos em pistas de pousos e decolagens, ampliação de terminais, melhoria das operações por parte das companhias aéreas, entre outros. A modernização e a expansão das infraestruturas geram reflexos diretos na economia brasileira.

A logística representa as estratégias, o planejamento e a gestão de transportes e armazenamento. Seja feita por uma pessoa comum (logística das pessoas comuns), por uma empresa (logística empresarial ou corporativa – relacionada ao porte da empresa e sua atuação no mercado) e pelo Estado (logística de Estado, por atender as demandas do Estado independentemente dos interesses que esse venha a assumir) SILVEIRA, 2013.

A aviação comercial contribuiu com 1,4% do PIB nacional, gerando R\$ 103,4 bilhões em receita para a economia brasileira, em 2019 (ABEAR, 2020). Além de favorecer a integração nacional e as interações espaciais, o modal aéreo fomenta o desenvolvimento econômico do país. Ademais, as redes aéreas são apoiadas pelos *hubs* no território (imagens 3, 4), ou seja, os aeroportos onde se concentram as principais operações e conexões das companhias. Assim:

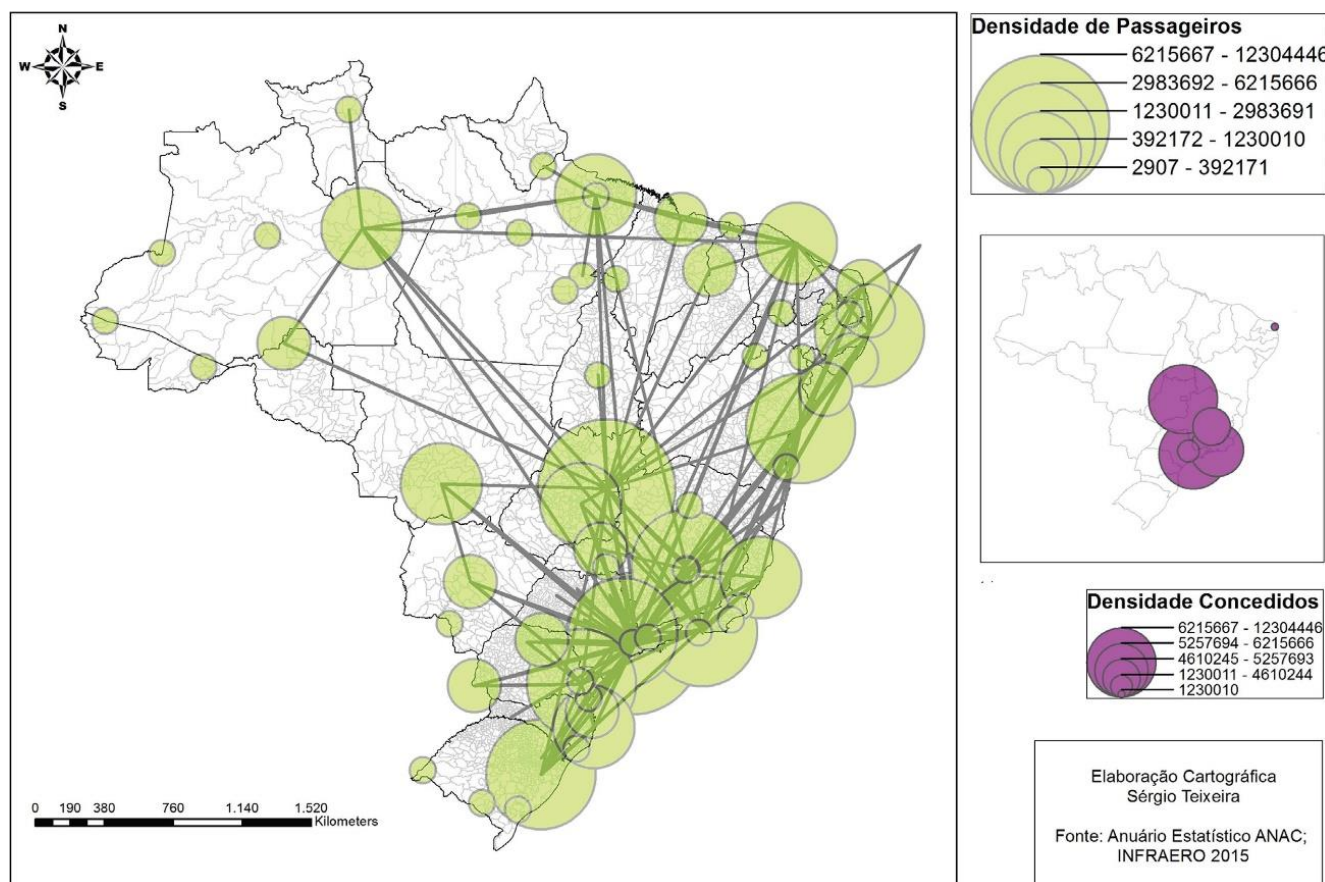
Ao considerar o transporte aéreo e a base de seu desenvolvimento a partir da lógica capitalista e de sua nova estruturação consubstanciada no processo de globalização econômica, é imposta ao Brasil uma conjuntura técnico-científica que requer o constante aperfeiçoamento das técnicas e das normas estabelecidas nos grandes centros globais (PEREIRA, 2010, p. 45).

**Imagem 3:** Fluxos aéreos de passageiros e principais pontos nodais no Brasil (1972-2010)



**Fonte:** TEIXEIRA, Sérgio Henrique de Oliveira. Planejamento corporativo e concessão aeroportuária no Brasil. Mercator, v. 17, 2018.

**Imagem 4:** Densidade de passageiros embarcados nos aeroportos da Infraero e concedidos (2015)



**Fonte:** TEIXEIRA, Sérgio Henrique de Oliveira. Planejamento corporativo e concessão aeroportuária no Brasil. Mercator, v. 17, 2018.

Pode-se notar pelos mapas a concentração dos fluxos aéreos de passageiros nos aeroportos nacionais. Os principais *hubs* são: Congonhas e Guarulhos (os dois principais aeroportos do Brasil em número de voos por ano); Viracopos (em Campinas), como *hub* da Azul Linhas Aéreas; Aeroporto Internacional de Brasília (maior da região Centro-Oeste e *hub* para as regiões Norte e Nordeste); Galeão e Santos Dumont (no Rio de Janeiro); e Confins (na Região Metropolitana de Belo Horizonte).

Existe uma relação importante entre o transporte aéreo e o turismo, como em Foz do Iguaçu. Principalmente nos momentos de crescimento econômico, expansão dos empregos formais e do crédito, tem-se um aumento nos fluxos aéreos e nas atividades turísticas no Brasil, como ocorreu entre 2003 e 2014. Nesse sentido:

O avanço da atividade turística pelo mundo e, em específico, no Brasil gerou a necessidade de desenvolver novas modalidades de transportes

e de inovação dentro dos modais. No transporte aéreo, uma das formas foi à implementação dos voos charter e fretamentos. Essa modalidade de voo não regular se caracteriza pelo menor custo para empresa e passageiro por ter maior taxa de ocupação e se realizar fora de horários de pico da infraestrutura aeronáutica, dentre outras características. Nesse sentido, esses voos contribuem para dinamizar os fluxos turísticos. Esse novo contexto sociopolítico que se desenhou nos últimos dez anos no Brasil, ou seja, um quadro de inclusão de mais pessoas ao circuito de consumo, também gerou para o Estado novas demandas sociais, dentre as quais as demandas por transporte de forma geral e de transporte aéreo em particular (AREDES, 2012, p. 119).

Além disso:

Um exemplo dessa situação é o atual contexto político e econômico do Brasil em que a população das classes de renda C e D podem consumir viagens aéreas, mas, que ainda existem preconceitos quanto a presença de “pobres” nos aeroportos. Esse fixo seria até então espaço de consumo de classes mais abastadas e o transporte aéreo um serviço elitizado. Mas isso mudou radicalmente. Mais pessoas da classe trabalhadora viajam de avião e popularizam esse meio de transporte. Há críticos que propalam o discurso de que “o avião virou ônibus” e que “aeroporto virou estação rodoviária”, atestando que o preconceito com relação a quem viaja de avião e se utiliza das instalações aeroportuárias ainda é grande está longe de acabar. As salas VIPs ainda atendem um público selecionado (geralmente empresários e pessoas que viajam à negócios ou ainda, turistas que contam com os benefícios de programas de fidelidade concedidos pelas companhias aéreas). Mas, os aeroportos deveriam ser, em seu todo, espaços modernos e que acolhessem seus usuários sem distinção ou barreiras territoriais e ideológicas. Uma contribuição a essa ruptura está na inauguração de lanchonetes populares nos aeroportos das 14 sedes da Copa do Mundo de Futebol - 2014. Os concessionários deverão praticar preços abaixo dos já cobrados nas lanchonetes já estabelecidas nos terminais (AREDES, 2012, p. 169, 170).

No Brasil, apesar de algumas melhorias nas infraestruturas, principalmente com os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), ainda existem vários gargalos que prejudicam o desenvolvimento do setor aéreo brasileiro. Os investimentos em fixos são relevantes, pois fomentam a geração de empregos e renda à população.

O setor privado e o Estado são importantes nesse processo, com destaque aos investimentos, financiamentos, adequadas parcerias público-privadas (PPPs), concessões baseadas no Estado regulador (diferentemente do modelo neoliberal predominante no país), melhorias nas infraestruturas aeroportuárias (ampliação da capacidade dos pátios e dos terminais de passageiros, por exemplo), otimização da logística, adequação do sistema

normativo, entre outros.

O transporte aéreo brasileiro tem passado por profundas mudanças, sobretudo tecnológicas, institucionais, regulatórias, normativas, logísticas e outros. A partir de 2015, os fluxos aéreos apresentaram maior oscilação, em decorrência da crise econômica brasileira, do aumento do desemprego, da queda na renda, da redução e encarecimento do crédito e do aumento nos preços das passagens.

O avanço tecnológico (equipamentos, sistemas informatizados etc.) do setor permitiu qualificar as operações, disponibilizou às companhias aeronaves com motores mais eficientes, reduziu o gasto de combustível nos deslocamentos e elevou a capacidade de transporte. Essas mudanças impactaram na redução de custos de insumos das empresas.

Para além de tecnologias específicas do modal, o avanço das telecomunicações e da informática também contribuiu. O uso da internet favoreceu a organização e o controle dos dados sobre o mercado pelas empresas, e facilitou o acesso do público diretamente aos produtos oferecidos pelas companhias aéreas. Nesse sentido:

Estes refletiram significativamente no turismo através do marketing, da informatização dos serviços, das novas gerações de motores, veículos, enfim, de inovações que deram maior fluidez ao território e, ao mesmo tempo, maior mobilidade para a circulação e reprodução do capital. Nesse contexto de busca de maior fluidez no território, o transporte aéreo ganhou significativa expressão, já que dos diferentes modais é ele quem incorporou grandes e recentes inovações, além de mobilidade e velocidade de deslocamento (AREDES, 2012, p. 58).

Dessa forma, a informatização das operações e o uso da internet contribuíram para aumentar a eficiência e reduzir os custos operacionais das empresas, permitindo a estas otimizarem suas projeções de demanda a partir de informações sobre a preferência do consumidor, os destinos mais procurados, controle sobre o volume de vendas em determinada rota e a necessidade ou não de ampliação da oferta de voos, entre outros.

Com a Gol, inaugura-se no Brasil o sistema de “baixo custo, baixa tarifa” (*low cost, low fare*), sendo iniciado em 2001, cuja "estrutura de custos operacionais permitiria oferecer passagens aéreas a preços inferiores do que os das empresas tradicionais" (CNT, 2015). Em 2008, é criada a Azul Linhas Aéreas, com foco no transporte aéreo regional e usando o Aeroporto de Viracopos (Campinas) como *hub*. Ganhou notoriedade como sendo a primeira companhia aérea brasileira a operar com os novos E-jets da Embraer (VIANA, 2018). Dessa maneira:

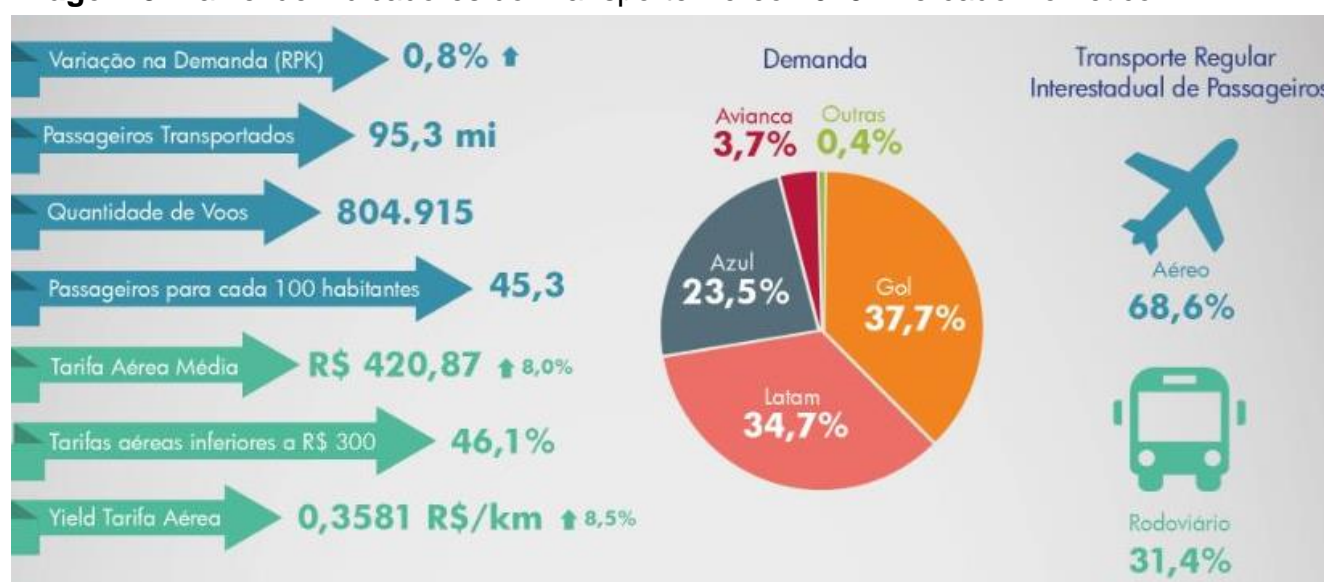
No caso do transporte aéreo, o século XXI é marcado pela crescente competitividade, principalmente em mercados considerados emergentes, cuja demanda por esse modal aumenta significativamente. A facilitação de se atingir longas distâncias em menor tempo contribuiu significativamente para o conhecimento de novos espaços e conseqüentemente para o desenvolvimento do turismo (AREDES, 2012, p. 59).

Além disso:

A partir do ano de 2005 verificou-se um processo de fusão de pequenas e médias empresas junto às empresas TAM e Gol, que têm proporcionado a centralização do setor aéreo. Desta forma, nota-se, atualmente, o transporte aéreo delegado a essas duas empresas, que coordenam e determinam o transporte aéreo brasileiro ao âmbito de um duopólio, que tem caracterizado suas diretrizes e perspectivas (PEREIRA, 2010, p. 78).

Nos últimos vinte anos ocorreram importantes reformulações estratégicas, com destaque para a Gol (*low cost, low fare*), para a Tam (fusão da empresa com a Lan) e a entrada da Azul no mercado brasileiro, sobretudo na aviação regional. Isso conduziu ao surgimento de um grande conglomerado na aviação na América Latina: a Latam (AEROFLAP, 2019). Ademais, o setor aéreo brasileiro se caracteriza pela existência de um oligopólio formado pela Latam, Gol e Azul (imagem 5).

**Imagem 5:** Painel de indicadores do Transporte Aéreo 2019- Mercado Doméstico



Fonte: ANAC, 2019.

As companhias aéreas buscam maior eficiência e menor custo, através de estratégias competitivas e organizacionais e com a incorporação de inovações tecnológicas. O movimento nessa direção reflete a pressão competitiva provocada pela entrada efetiva ou potencial de novos concorrentes nacionais e internacionais.

Nessa revisão histórica sobre o desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro, nota-se que o setor, irreversivelmente, confrontou-se com momentos de pleno crescimento e outros de estagnação, oriundos e resultantes dos ciclos econômicos externos e internos, mas que, simultaneamente, foram convergindo para o crescimento de algumas companhias e a falência de outras (PEREIRA, 2010, p.79).

A partir de 2003, com o crescimento na demanda de passageiros, novas rotas e aeronaves foram incorporadas pelas companhias aéreas no Brasil. Todavia, se, por um lado, a aviação comercial brasileira apresentava crescimento e recuperação neste período, por outro, encontrava as infraestruturas presentes no país defasadas e algumas precárias, principalmente nos aeroportos regionais, como resultado dos baixos investimentos na década de 1990.

Diante disso, os investimentos do PAC-aeroportos (a partir de 2007) resultaram em melhorias em vários aeroportos, sobretudo nas capitais e regiões metropolitanas, e ocorreram as concessões dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília à iniciativa privada em 2012, com base em um modelo que limita as ações do Estado em relação às empresas concessionárias. Em seguida, os aeroportos do Galeão e Confins também foram concedidos ao capital privado. Guarulhos e Brasília tiveram novos terminais inaugurados em 2014, para a Copa do Mundo. Outros aeroportos, como Salvador, Vitória, Porto Alegre, Florianópolis e Natal também tiveram obras de modernização e construção de novos terminais.

## CAPÍTULO 2

### A RECEITA FEDERAL DO BRASIL E O SETOR AÉREO

O objetivo principal desse capítulo é fazer uma discussão sobre as diretrizes desempenhadas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, mais conhecida como Receita Federal do Brasil (RFB), considerando suas normativas e atuação nos aeroportos nacionais.

#### 2.1. Sistemas de objetos técnicos e de normas

Segundo Antas Junior (2017), a norma não é apenas “a forma jurídica da lei”, e destaca as dimensões normativas do espaço geográfico. A relação entre espaço e norma é constante e, de acordo com Santos (2006), “os sistemas de normas, formais ou informais, são o reflexo das estruturas sociais que moldam o espaço”. Para o autor, a percepção do espaço geográfico exige o conhecimento de que “como as ações, as normas também se classificam em função da escala de sua atuação e pertinência”, pois:

Num mundo globalizado, isso supõe, para entender o espaço, a necessidade de ir além da função localmente exercida [pela norma] e de também considerar suas motivações, que podem ser distantes e ter até mesmo um fundamento planetário (SANTOS, 2006, p.152).

Segundo Santos (2016), modernamente a “organização das ‘coisas’” – para além de objetos técnicos capazes de serem ordenados – exige “regras de ação e de comportamento a que se subordinem todos os domínios da ação instrumental”, em nome da uniformização do conjunto de dinâmicas sociais. O autor enfatiza a importância dos sistemas normativos na organização social. As normas refletem estruturas sociais e desempenham um papel relevante na manutenção da ordem espacial. Assim:

O Mundo, porém, é apenas um conjunto de possibilidades, cuja efetivação depende das oportunidades oferecidas pelos lugares. Esse dado é, hoje, fundamental, já que o imperativo da competitividade exige que os lugares da ação sejam global e previamente escolhidos entre aqueles capazes de atribuir a uma dada produção uma produtividade maior. Nesse sentido, o exercício desta ou daquela ação passa a depender da existência, neste ou naquele lugar, das condições locais que

garantam eficácia aos respectivos processos. Mas o território termina por ser a grande mediação entre o Mundo e a sociedade nacional e local, já que, em sua funcionalização, o "Mundo" necessita da mediação dos lugares, segundo as virtualidades destes para usos específicos. Num dado momento, o "Mundo" escolhe alguns lugares e rejeita outros e, nesse movimento, modifica o conjunto dos lugares, o espaço como um todo. É o lugar que oferece ao movimento do mundo a possibilidade de sua realização mais eficaz. Para se tornar espaço, o Mundo depende das virtualidades do Lugar. Nesse sentido pode-se dizer que, localmente, o espaço territorial age como norma. As situações extremas a que inicialmente nos referimos são, pois: uma norma global desterritorializada e um território local normativo (SANTOS, 2006, p. 230).

Os avanços da ciência e da técnica se manifestaram/manifestam no sistema de transportes e telecomunicações, em especial, no modal aéreo, com ganhos em velocidade, segurança, capacidade, menor consumo de combustível e outros. Tudo isso, conseqüentemente, favorece a redução do tempo e custo de circulação e a competitividade das corporações, e ainda produz reflexos importantes nos territórios. Dessa maneira:

As características da sociedade e do espaço geográfico, em um dado momento de sua evolução, estão em relação com um determinado estado das técnicas. Desse modo, o conhecimento dos sistemas técnicos sucessivos é essencial para o entendimento das diversas formas históricas de estruturação, funcionamento e articulação dos territórios, desde os albos da história até a época atual. Cada período é portador de um sentido, partilhado pelo espaço e pela sociedade, representativo da forma como a história realiza as promessas da técnica (SANTOS, 2006, p. 111).

Além disso:

A artificialidade do objeto técnico é a garantia de sua eficácia para as tarefas para que foi concebido. É assim que ele se torna concreto, no dizer de G. Simondon (1958), isto é, portador de virtualidades precisas que o distinguem e distanciam das incertezas da natureza, mediante especializações cada vez mais estritamente funcionais. Isso é devido a extrema intencionalidade do objeto técnico atual. [...] Os sistemas técnicos são, cada vez mais, exigentes de um controle coordenado. De uma multiplicidade de instalações e uma pluralidade de comandos, encaminhamo-nos para um comando único, ou, ao menos, unificado. Essa tendência não é exclusiva de apenas um sistema técnico, como o da eletricidade, por exemplo, mas abarca a totalidade dos sistemas técnicos. Como os sistemas técnicos funcionam em uníssono com os sistemas de ações, isso pode ajudar a entender a importância atual do processo de informação (SANTOS, 2006, p. 119).

Para França (2017), o Estado constitui "territorialidades em rede de nós

aduaneiros considerando a intensidade dos fluxos e o volume de capitais envolvidos na circulação". Entretanto, no caso brasileiro, o controle normativo não é acompanhado pela disponibilidade técnico-operacional, como no caso de Foz do Iguaçu. Nesse sentido:

Mas o que é uma rede? As definições e conceituações se multiplicam, mas pode-se admitir que se enquadram em duas grandes matrizes: a que apenas considera o seu aspecto, a sua realidade material, e uma outra, onde é também levado em conta o dado social. A primeira atitude leva a uma definição formal, que N. Curien (1988, p, 212) assim retrata: "toda infra-estrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, e que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação" (SANTOS, 2006, p. 176).

As redes e os fluxos de transportes – como no caso do modal aéreo de passageiros e cargas – necessitam de infraestruturas e de sistemas de controle e de normas para seu funcionamento. Soma-se, ainda, a relevância da logística de Estado/territorial e da logística privada/corporativa, pois favorecem as atividades de transporte e armazenamento (SILVEIRA, 2009). Para Santos (2006, p. 177), "Em suas relações com o território, as redes podem ser examinadas segundo um enfoque genético e segundo um enfoque atual. No primeiro caso, são vistas como um processo e no segundo como um dado da realidade atual".

## **2.2. A Receita Federal do Brasil e suas funções**

O controle aduaneiro é parte do sistema fiscal e tributário dos territórios nacionais (FRANÇA, 2017), e se têm vestígios da aplicação da atividade aduaneira desde as antigas civilizações, como o Egito Antigo e o Império Romano; no Brasil desde as Capitânicas Hereditárias. A vigilância das fronteiras do território (cidade-estado, reino, império, feudo, tribo), com o controle do tráfego externo de mercadorias, refletia o poder no território e era exercido por alguma espécie de autoridade aduaneira (FERNANDES, 2015).

O Estado exerce o monopólio sobre a tributação. Portanto, o território nacional é um território da tributação, do controle dos fluxos produtivos e de serviços. Conseqüentemente, fiscalizar e tributar são exercícios de poder que fundamentam os Estados desde o século XVIII (FRANÇA, 2017, p. 242).

O Estado brasileiro pratica o poder aduaneiro através da Secretaria Especial da

Receita Federal do Brasil, também conhecida como Receita Federal do Brasil (RFB), órgão subordinado ao Ministério da Fazenda, e que teve novo regimento aprovado em julho de 2020.

A Receita Federal do Brasil (RFB) é responsável pela administração dos tributos de competência da União, inclusive os previdenciários, e aqueles incidentes sobre o comércio exterior, abrangendo parte significativa das contribuições sociais do país. Além de assuntos relativos à fiscalização, arrecadação de tributos, contribuições à política e administração tributária e aduaneira, compete à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil subsidiar o poder Executivo Federal na formulação da política tributária brasileira (PORTARIA ME Nº 284, DE 27 DE JULHO DE 2020).

A RFB tem como objetivo prevenir e combater o ato ilegal da não declaração de bens, por parte do contribuinte, para assim pagar menos impostos (sonegação fiscal), importação ou exportação de mercadoria proibida em território nacional (contrabando), permanência indevida de mercadoria que não foi recolhido imposto no ato da entrada no território aduaneiro (descaminho), a falsificação de produtos (contrafação), a pirataria, o tráfico ilícito de entorpecentes (exemplo: crack, cocaína, heroína) e de drogas afins, o tráfico internacional de armas de fogo e munições, a lavagem ou ocultação de bens (PORTARIA Nº 284, DE 27 DE JULHO DE 2020).

O Regimento Interno da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil prevê em 24 incisos: planejamento, coordenação, supervisão, execução e controle de atividades de administração tributária e aduaneira, bem como o processamento e julgamento com aplicação de pena em processos administrativos em instância única, o que demonstra a singularidade deste órgão. Dando ênfase em três aspectos:

- VI- Preparar e julgar, em instância única, processos administrativos de aplicação de pena de perdimento de mercadorias e valores e de multa a transportador de passageiros ou de carga em viagem doméstica ou internacional que transportar mercadoria sujeita à pena de perdimento;
- XVII - Dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar os serviços de administração, fiscalização e controle aduaneiros, inclusive quanto ao alfandegamento de áreas e recintos;
- XX - Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão aos ilícitos tributários e aduaneiros, inclusive contrafação, pirataria, entorpecentes e drogas afins, armas de fogo, lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência específica de outros órgãos (PORTARIA Nº 284, DE 27 DE JULHO DE 2020).

Para efetivação de suas funções, a Secretaria Especial da Receita Federal do

Brasil conta com uma organização institucional, tendo em vista a necessidade de fiscalização de uma área de 8,5 milhões de quilômetros quadrados. Sendo assim, é composto por unidades centrais e unidades descentralizadas, distribuídas por todo o território nacional (imagem 6). Sua distribuição pelo território nacional é ampla: são 89 delegacias, incluindo as de julgamento e as especializadas, 29 alfândegas, 43 inspetorias, 266 agências e 57 postos de atendimento (RECEITA FEDERAL, 2023).

A distribuição espacial da estrutura da Receita Federal acompanha, grosso modo, a rede urbana brasileira. Ela é bastante desconcentrada nas Regiões Sudeste e Sul, especialmente no Estado de São Paulo e, em menor medida, nos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais (porção sul) e Rio Grande do Sul. Nestes estados, ela apresenta várias unidades de seus diferentes níveis institucionais. Ressalta-se o adensamento localizado na faixa fronteiriça do oeste meridional brasileiro, estendendo-se do Paraná ao Rio Grande do Sul. A Região Nordeste concentra suas unidades da Receita Federal junto ao litoral e na divisa dos Estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. São poucas as unidades no interior do Nordeste e estas se limitam a Agências. O mesmo pode ser dito da porção norte do Estado de Minas Gerais, onde a Delegacia de Montes Claros é a exceção. Os Estados de Mato Grosso do Sul e Goiás, nas porções próximas às Regiões Sudeste e Sul, possuem uma rede um pouco mais estruturada de Agências e Delegacias. Em sua distribuição, eles estão em concordância com as Regiões Ampliadas de Articulação Urbana definidas na Divisão Urbano-Regional (DIVISÃO..., 2013). A esses estados se pode acrescentar Brasília (DF), que, por abrigar a sede da Secretaria da Receita Federal, exerce forte influência em todo o Território Nacional e comanda a rede de cidades que possuem unidades da Receita Federal (IBGE. REDES E FLUXOS DO TERRITÓRIO. GESTÃO DO TERRITÓRIO, 2014).



A fiscalização tributária tem o objetivo de controlar a circulação de produtos proibidos no território e reprimir o crime de contrabando. O principal enfoque das atividades aduaneiras é a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Sua função é justamente essa: controlar os fluxos que entram e saem do território nacional (as importações e exportações).

O território aduaneiro compreende todo o território nacional, mas não se confunde com ele. É compreendido de duas formas, zona primária e zona secundária. Zona primária é a “área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados; a área terrestre, nos aeroportos alfandegados; e área terrestre, que compreende os pontos de fronteira alfandegados”; e zona secundária, “que compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo” (REGULAMENTO ADUANEIRO, DECRETO Nº 6.759, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2009). Assim, destacam-se como zona primária os aeroportos internacionais, os portos marítimos e os portos secos de fronteira. Na zona secundária, muitas vezes existe uma estrutura de apoio aos portos e aeroportos, especialmente os de maior porte e movimentação, como centros de armazenamento, empresas de transporte, estaleiros e outros.

A questão central reside em realizar o controle aduaneiro e evidenciar o território como instrumento legítimo do poder do Estado. Contudo, geograficamente, é fundamental reconhecer que o território nacional não é um todo aduaneiro, mas está representada na rede aduaneira, um tipo de rede geográfica, responsável pela formação de territorialidades fiscalizadas e vigiadas, estrategicamente selecionadas (FRANÇA, 2017, p. 241).

O território aduaneiro representa a área juridicamente definida, dentro da qual subsiste uma única ordem aduaneira, independente de quaisquer discussões sobre os limites geográficos nacionais. A concepção de território para o direito aduaneiro é diferente da geografia (FERNANDES, 2015). Segundo França (2017, p. 241), “Mostra-se aqui a tentativa de ter, no território, a expressão máxima de poder legítimo (e monopólico) sobre a fiscalização e obtenção de dividendos provenientes da circulação do capital em todas as suas formas.

Pelo Regulamento Aduaneiro, os únicos locais de todo o território aduaneiro nos quais são permitidas transações de comércio internacional são as zonas primárias, uma vez que, conforme o art. 8º do regulamento “somente nos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados poderá efetuar-se a entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior

ou a ele destinadas”.

Embora tenha se popularizado o termo aduana (ou alfândega) para designar os locais de controle do movimento de entrada e saída de mercadorias, bens e pessoas para o exterior ou dele provenientes, a legislação a eles se refere tecnicamente como recintos alfandegados. “A aduana é uma das infraestruturas responsáveis pelo controle estatal dos fluxos. No processo de interiorização portuária, a fronteira foi um dos territórios pensados estrategicamente para o estabelecimento de portos secos (SILVA JUNIOR, 2015).

De acordo com o Regulamento Aduaneiro Brasileiro - Decreto Nº 6.759 de 2009, os recintos alfandegados são áreas declaradas pela autoridade aduaneira competente, na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possam ocorrer, sob controle aduaneiro, além das remessas postais internacionais, a movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial.

Desde o início da colonização portuguesa os recintos alfandegados brasileiros foram estabelecidos estrategicamente ao longo da costa para controlar os produtos provenientes de além-mar (FRANÇA, 2017). Naquela realidade, no entanto, o trabalho era simplificado, uma vez que somente mercadorias provindas de Portugal podiam entrar na colônia, o que retirava desta a competência para a cobrança da maioria dos tributos aduaneiros. As alfândegas brasileiras recolhiam apenas os impostos sobre as exportações para fora do reino e sobre as importações realizadas por comerciantes estrangeiros autorizados pela coroa (GODOY; RECEITA FEDERAL, 2023).

Essa estratégia ainda é repetida e atualmente os recintos alfandegados continuam sendo estabelecidos ao longo da costa atlântica e da faixa terrestre que faz divisa com diversos países sul-americanos. Os nós aduaneiros vão sendo distribuídos racionalmente pelo território, a fim de operacionalizar o controle dos fluxos de mercadorias (FRANÇA, 2017).

Contudo, atualmente a situação é mais complexa, tendo em vista a emergência das trocas sociais, a necessidade de fluidez no comércio internacional e em razão da intensidade do comércio exterior. Essa realidade muito mais dinâmica também exige mais do Estado. Como não é possível controlar cada ponto da extensa faixa de fronteira brasileira (marítima e terrestre), o poder público estabelece as áreas nas quais as operações de comércio exterior podem ocorrer legitimamente, ou seja, com o controle aduaneiro. Assim:

Este controle traz, a reboque, o anseio por mais fluidez territorial, pois

normas são produzidas associadas às novas técnicas. A ideia é controlar sem perder a velocidade nas operações, pois trata-se de demanda capitalista, ao mesmo tempo em que o estado estabelece o poder na formação de territorialidades aduaneiras nos circuitos capitais (FRANÇA, 2017, p. 241).

Para demarcação das áreas de alfândega e implementação dessa complexa estrutura de exercício de poder, o primeiro passo do Estado é de natureza técnico-normativa (política legislativa) para viabilizar a descentralização da administração aduaneira. Essas áreas serão previamente estabelecidas, de modo que nelas a autoridade aduaneira possa encontrar a infraestrutura necessária para o exercício de seu poder de fiscalização, controle e tributação das relações comerciais internacionais.

Cabe salientar, todavia, que a regra geral comporta e aceita exceções, devidamente precedidas de ato normativo da RFB, autoridade competente para declarar o alfandegamento de recintos na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possam ocorrer, sob controle aduaneiro (e pagamento de tributos), operações de comércio exterior.

Nos locais onde estão autorizadas as movimentações internacionais, tanto em zona primária, quanto em zona secundária, a presença da Receita Federal do Brasil tem precedência sobre as demais autoridades que ali exerçam suas atribuições. Essenciais ao funcionamento do Estado, as atividades que têm relação com a administração tributária e aduaneira são responsabilidade dos servidores da Receita Federal, cuja função não pode ser transferida a outros órgãos da administração pública, seja federal ou não, de acordo com o Decreto Nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.

A atuação da RFB, sempre exercida no interesse da Fazenda Nacional, significa o monopólio sobre o controle aduaneiro e tratamento tributário dele decorrente. Além de sua competência para disciplinar todos os movimentos de entrada, permanência e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias nos recintos alfandegados que vincula toda a cadeia administrativa, há uma obrigatoriedade, por parte das demais autoridades, de prestar auxílio imediato, disponibilizando pessoas, equipamentos ou instalações necessários à ação fiscal (DECRETO Nº 6.759, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2009).



Os aeroportos alfandegados são fixos no território nacional que estão sob atuação da Secretaria Especial da Receita Federal. Eles são configurados como zona primária, ou seja, recintos específicos em que a lei aduaneira atua no recebimento, controle e tributação de viajantes, mercadorias e capital. Nos demais recintos aeroportuários, configura-se como zona secundária, onde a normativa não mais é a tributação, e sim, o controle e possível retenção de mercadorias que não estejam regulares em território nacional.

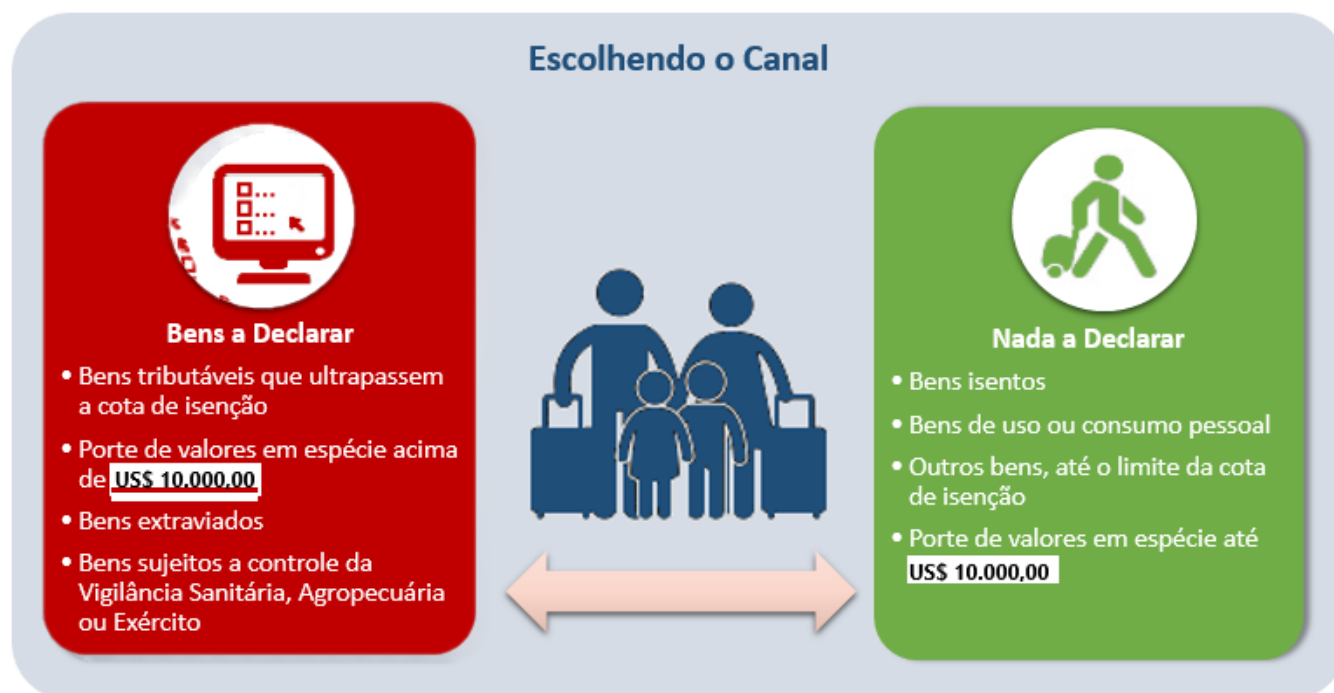
O transporte aéreo deve ser tratado como uma atividade econômica que se integra às atividades características do turismo (ABEAR, 2019). Diante disso, na chegada de voos internacionais, viajantes do exterior ou nacionais que estão de retorno ao Brasil, estão sujeitos à fiscalização de bagagens e caso ultrapasse a cota aérea permitida \$1.000,00 (mil dólares), ainda existe a possibilidade do viajante de fazer declaração de bens portados em sua bagagem, pois o recinto específico que ele se encontra no aeroporto é área alfandegada, consiste-se em zona primária.

No embarque e desembarque em voos domésticos, para viajantes nacionais ou estrangeiros que já estão no território nacional, e no embarque em voos internacionais, conforma-se como zona secundária. O viajante precisa estar de ciente de portar a cota terrestre de até \$500,00 (quinhentos dólares) em mercadorias e bagagens, e se caso ultrapasse esse valor, portar a Declaração Eletrônica de Bens do Viajante (e-DBV) que comprove que houve recolhimento de tributo no valor que ultrapassou a cota, caso o viajante não tenha, a Receita Federal do Brasil, com seus poderes incumbidos reterá a mercadoria excedente (INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1059, DE 02 DE AGOSTO DE 2010).

São vistoriados os bens trazidos pelo viajante da sua viagem internacional, como bagagem de mão, bagagem despachada ou produtos enviados ao Brasil separadamente. A Receita Federal do Brasil considera a natureza da viagem (turismo ou trabalho), o tempo de duração, o destino escolhido e o histórico de viagens do passageiro, portanto, o total de mercadorias na bagagem do viajante deve ser condizente com o histórico apresentado (RECEITA FEDERAL, 2023).

A Secretaria Especial da Receita Federal compreende bagagem como “bens novos ou usados destinados ao uso ou consumo pessoal, desde que compatíveis com as circunstâncias da viagem” e “bens para presentear, desde que não ultrapassem os limites quantitativos, e não caracterizem destinação comercial e/ou industrial” (imagens 8, 9).

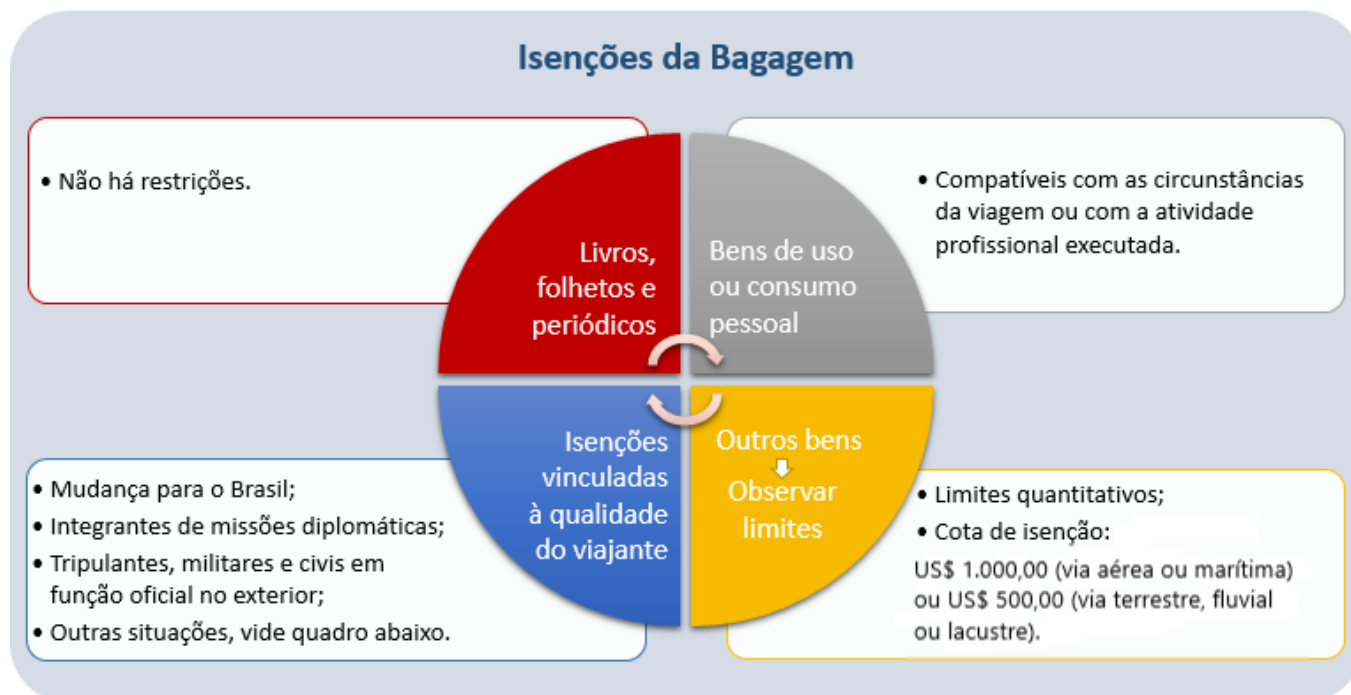
**Imagem 8:** Bens que precisam e que não precisam ser declarados



**Fonte:** Receita Federal. Bens a Declarar, Cálculo do Imposto e Pagamento. Atualizado em 30/10/2021.

São permitidos aos viajantes os bens de uso e consumo pessoal, sem haver cobrança de tributo, assim, o viajante não precisa declarar artigos de higiene e vestuário que sejam compatíveis com as circunstâncias da viagem. Em relação aos objetos eletrônicos, são permitidos: máquina fotográfica usada, relógio de pulso usado e um telefone celular. Deixando claro, o viajante só pode trazer bens para uso ou consumo pessoal, sendo vetada a destinação comercial ou industrial. Aos viajantes é permitido por decreto aduaneiro cota de isenção de bagagem acompanhada. De acordo com a RFB:

Os bens sujeitos ao pagamento do imposto e que não se enquadrem como de uso ou consumo pessoal, conforme as condições acima, apenas serão isentos caso estejam dentro do conceito de bagagem acompanhada e até o limite da cota de US\$ 1.000,00 (chegada ao país por via aérea ou marítima) ou US\$ 500,00 (chegada ao país por outras vias de transporte internacional). As isenções de impostos sobre a importação da bagagem de viajantes são individuais e intransferíveis, ou seja, não se pode somar as cotas para se beneficiar da isenção, ainda que entre familiares. Bebida alcoólica, produtos de tabacaria ou outros produtos cujos componentes possam causar dependência física ou química não poderão integrar a bagagem de crianças ou adolescentes, mesmo quando acompanhados de seus representantes legais (RECEITA FEDERAL, 2022).

**Imagem 9:** Isenções da bagagem

**Fonte:** Receita Federal. Isenções, Cotas, Limites Quantitativos e *Free Shop*. Atualizado em 21/06/2022.

O viajante que tenha consigo mais de 1.000 dólares em mercadorias, em caso de viagens aéreas ou marítimas, o equivalente a 4.986,80 reais (valor referente ao mês de abril de 2023), ou 500 dólares, em caso de viagens por via terrestre, que seria 2.493,40 (abril de 2023), deve declarar o valor excedente à cota.

Ou seja, tudo aquilo acima da cota a Receita Federal aplicará a cobrança, sendo realizada por meio do Documento de Arrecadação de Receitas Federais (DARF), gerado pelo sistema Declaração Eletrônica de Bens do Viajante (e-DBV). O pagamento pode ser feito em dinheiro, *home banking* e terminais de autoatendimento.

Além da cota monetária, o viajante precisa ficar atento aos limites quantitativos de mercadorias. São permitidos até 12 litros de bebidas alcólicas; 10 maços de cigarros de fabricação estrangeira; 25 unidades de charutos etc. Se exceder os limites quantitativos, desde que a quantidade não revele finalidades comerciais ou industriais, os bens serão tratados normalmente como bagagem, entretanto, não haverá isenção dos tributos. Assim, é obrigatório declarar: a) valores que ultrapassem a cota aduaneira; e b) bens que ultrapassaram o limite quantitativo (RECEITA FEDERAL, 2022).

A Receita Federal do Brasil pratica o controle aduaneiro nos aeroportos de maneira específica, primeiramente com a identificação do viajante que se dá mediante apresentação de passaporte ou documento de identidade. Por conseguinte, a verificação de seus bens tem a função de qualificá-los, quantificá-los e valorá-los, para determinar o tratamento aduaneiro e tributário aplicável e confirmar o atendimento à legislação vigente.

Num primeiro momento, realiza-se a conferência aduaneira, em zona primária ou secundária. Conferência aduaneira é o procedimento que tem por finalidade identificar o viajante e verificar seus bens, assim como o importador e a mercadoria importada, bem como a correção das informações relativas a sua natureza, classificação fiscal, quantificação e valor, e confirmar o cumprimento de todas as obrigações fiscais exigíveis em razão da importação, de acordo com o Decreto, Subseção II, Da Conferência para Trânsito, arts. 331 e 332 e 334.

Caso a RFB, após conferência dos bens do viajante, verificar alguma inverdade ou divergência com a Declaração Eletrônica de Bens do Viajante (e-DBV), ou com a declaração de importação, este será responsabilizado por infração correspondente a declaração falsa, punida com multa equivalente a cinquenta por cento do valor excedente ao limite de isenção estabelecido para os bens, de acordo com a via de transporte utilizada, sem prejuízo do pagamento do imposto devido (INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1059, DE 02 DE AGOSTO DE 2010).

A mesma pena será aplicada quando a fiscalização aduaneira constatar divergência entre o imposto pago pelo viajante e o apurado como devido, exigida ainda a diferença. Nesse caso a declaração será reputada como inexata, de acordo com a previsão contida no § 5º, do Art. 6º da Instrução Normativa da RFB Nº 1059/2010.

Os bens ficarão retidos pela fiscalização até a apresentação do comprovante de pagamento caso este seja realizado em momento posterior à entrada do viajante no País (por sua opção ou por indisponibilidade bancária). O mesmo se aplica aos bens pendentes de anuência por outros órgãos (RECEITA FEDERAL, 2022).

A retirada de bens retidos poderá ser realizada em até 45 (quarenta e cinco) dias, diretamente pelo viajante, ou por representante por ele autorizado, na unidade aduaneira que jurisdicione o local onde se encontrem os bens. Informe-se, antes de dirigir-se ao local, dos horários de atendimento e documentos necessários (RECEITA FEDERAL, 2022).

No entanto, apesar dos sistemas e normas de controle de circulação de mercadorias no território brasileiro, os fluxos de cargas ilícitas ou sonegadas são significativos,

sendo produtos movimentados em aeroportos, portos/terminais, rodovias e ferrovias do país, como armamentos, drogas, brinquedos, roupas, eletrônicos, informática, celulares, cigarros e outros. Como exemplos, têm-se as apreensões de drogas pela Polícia Federal (maconha, cocaína, *ecstasy* etc.) nos portos e aeroportos brasileiros, bem como nas áreas de fronteira (caso de Foz do Iguaçu).

## CAPÍTULO 3

### O AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU/CATARATAS E A ATUAÇÃO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL

O objetivo principal desse capítulo é destacar as funções desempenhadas pela Receita Federal do Brasil (RFB) no aeroporto iguaçuense, assim como as tecnologias e as limitações na fiscalização das mercadorias pela Receita Federal.

#### 3.1. O modal aéreo em Foz do Iguaçu e as demandas turísticas

As redes aéreas são responsáveis, pelo menos em parte, pela redução das barreiras impostas pela distância. Isso é fundamental para a economia atual, que se baseia na criação, processamento e transmissão de informações e conhecimento (IBGE, 2013).

As ligações aéreas domésticas representam não só um importante meio clássico de interconexão entre cidades, mas também o braço, em escala nacional, da conectividade do território com os fluxos internacionais, sobretudo de pessoas. Elas agregam a movimentação de caráter doméstico com aquela oriunda do sistema internacional, desde que realizem uma conexão nos aeroportos brasileiros (IBGE, 2013, p. 12).

Os fluxos gerados pelo transporte aéreo contribuem para a formação da geografia da rede urbana, principalmente por serem um meio de realizar interações espaciais entre as cidades, especialmente no que se refere a funções de alto nível, como a gestão de empresas, a sede de companhias, os prestadores de serviços avançados, os representantes do aparelho do Estado, entre outros (IBGE, 2021).

Devido ao alto custo de instalação e operação e à alta intensidade tecnológica, o transporte aéreo é seletivo em relação aos locais onde atua, privilegiando cidades com grandes contingentes populacionais e atividade econômica significativa (IBGE, 2021).

Parte daí a diferenciação entre transportes como simples meios (veículos) e vias (infraestruturas de transportes) e a circulação como movimento de mercadorias, pessoas e informações transformadoras do espaço, ou seja, este último levava mais em consideração o sistema como um todo (SILVEIRA, 2013, p. 10).

Além disso:

Os sistemas de movimento são retratados aqui nos aeroportos como fixos, infraestruturas de embarque e desembarque de passageiros, assim como todo sistema de rádio navegação necessário para táxi, decolagem, cruzeiro e pouso das aeronaves como também as próprias aeronaves. Os fluxos seriam o resultado do movimento da demanda de seu ponto de partida até o destino e vice-versa, ou seja, os fluxos são os meios pelo qual a demanda se desloca (AREDES, SILVEIRA, 2013, p.214).

Foz do Iguaçu tem relevância em âmbito internacional como um polo turístico, atraindo pessoas do Brasil e de outros países. Isso, por conseguinte, eleva os fluxos terrestres (veículos) e aéreos (aviões). Como também, é um ponto nodal de circulação de mercadorias na região da Tríplice Fronteira e no Cone Sul (imagem 10), com destaque ao Porto Seco. Além de fazer parte do mais complexo arranjo transfronteiriço/trifronteiriço de toda a linha de fronteira do país, formado por Foz do Iguaçu, Santa Terezinha de Itaipu, Ciudad del Este, Hernandarias, Minga Guazú, Presidente Franco e Puerto Iguazú (MOURA, OLIVEIRA, 2018).

**Imagem 10:** Tríplice Fronteira e municípios



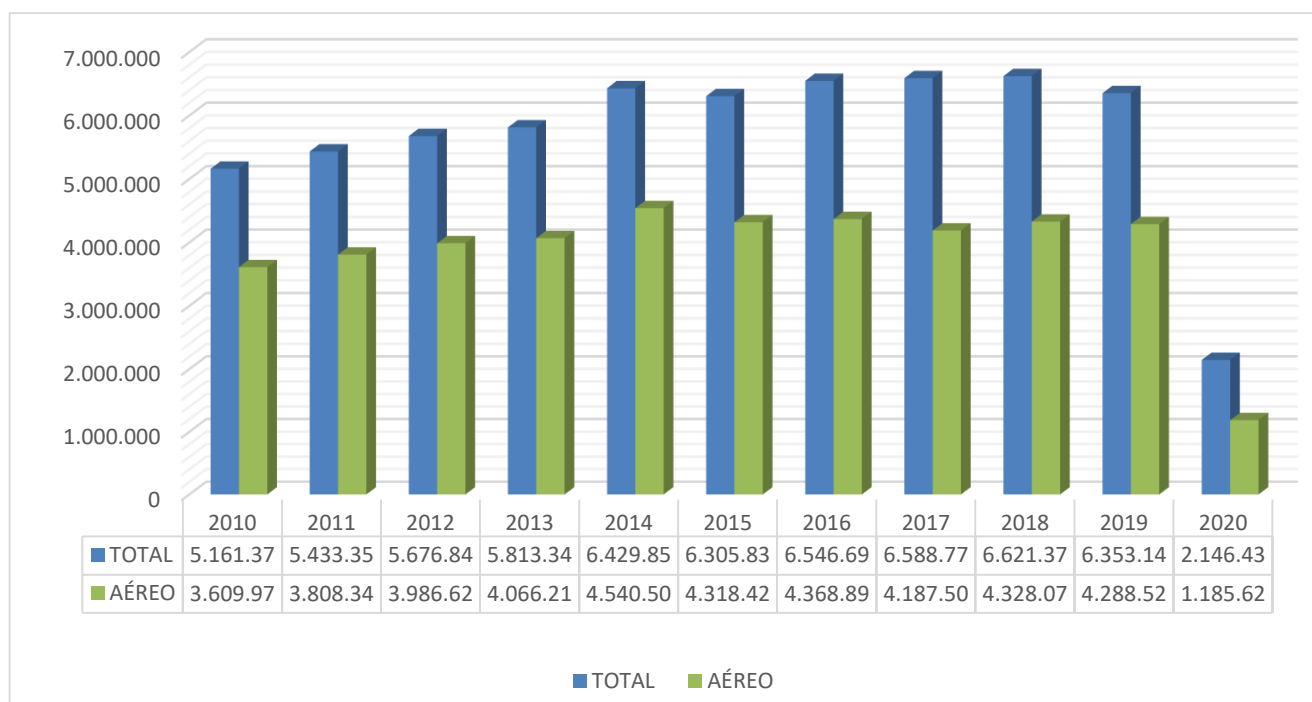
**Fonte:** Google Maps, 2023.

A cidade de Foz do Iguaçu tem notoriedade pela Usina Hidrelétrica de Itaipu (Binacional – Brasil e Paraguai) e pelas características naturais, principalmente as Cataratas do Iguaçu. Todas essas atrações foram favoráveis para que o setor de turismo começasse a expandir na cidade. Segundo dados do Ministério do Turismo, Foz do Iguaçu é o terceiro município mais visitado no Brasil, ficando atrás somente do Rio de Janeiro e Florianópolis, recebendo 13,2% do fluxo total de turistas em 2016, e 12,9% em 2018. Em relação ao turismo de negócios, em 2017, Curitiba ocupou o terceiro lugar, ficando atrás de São Paulo e Rio de Janeiro (PARANÁ TURISMO, 2018).

A principal atração na cidade de Foz do Iguaçu é o Parque Nacional do Iguaçu, que todos os anos atrai milhares de turistas. Segundo dados do Governo do Estado do Paraná, o Parque Nacional do Iguaçu recebeu 2 milhões de turistas em 2019, sendo um recorde de visitas até então. Os brasileiros são os que mais visitam o parque (53%), principalmente dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. O Parque Nacional é considerado uma das atrações principais do país, ficando somente atrás do Cristo Redentor, no Rio de Janeiro, segundo o Governo do Estado do Paraná (2020). A principal motivação para visitar Foz do Iguaçu é o turismo de lazer. O turismo movimenta, por conseguinte, a rede hoteleira da cidade, os restaurantes, os bares, o aeroporto e outros.

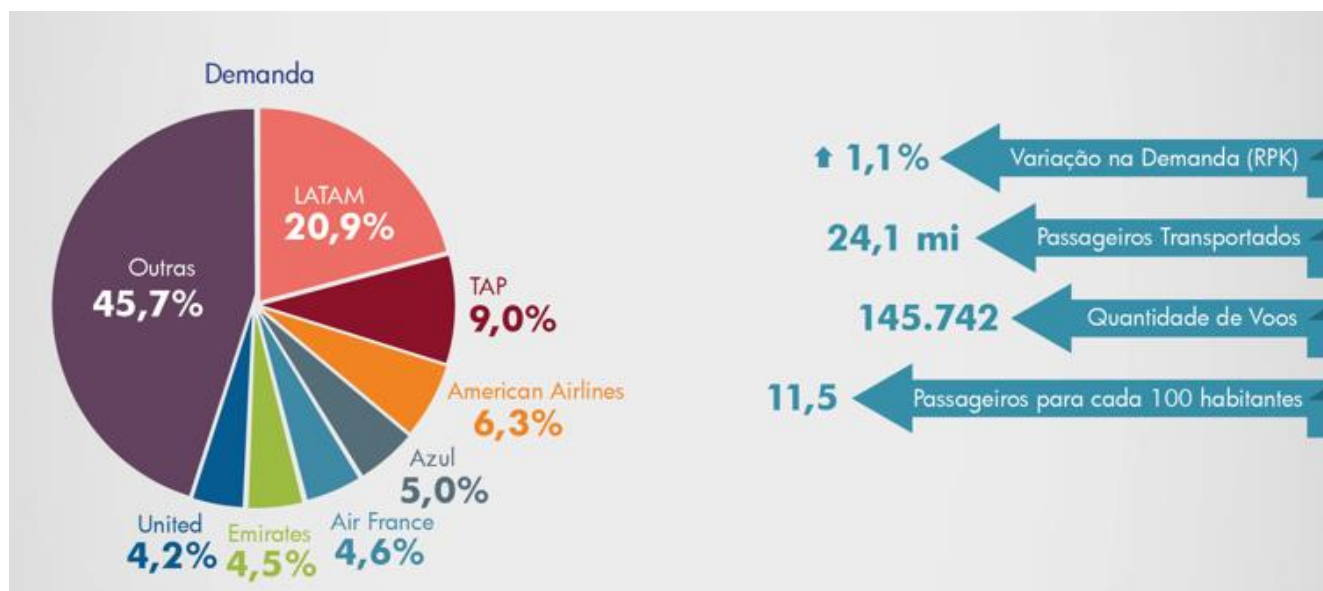
Sendo o Brasil um país de "dimensões continentais" necessita de uma rede de transportes que contemple este diferencial. Minimamente são exigidas dos transportes turísticos satisfação e boa relação de distância, tempo e custo. O transporte aéreo consegue reunir as referidas características criando uma condição em que as companhias aéreas que operam ou operaram nos aeródromos/aeroportos, em função da circulação de passageiros/turistas e dos fluxos aéreos, produzam/exerçam algum tipo de poder, ou seja, territorialização (AREDES, SILVEIRA, 2011, p.207).

O aumento da renda e do poder de compra das pessoas, aliado a perspectivas de crescimento econômico, criaram oportunidades para a expansão do transporte aéreo nacional, houve uma popularização do transporte aéreo de passageiros. O modal passa a ganhar maior destaque nos deslocamentos a grandes distâncias no Brasil. E passa a ser a principal escolha dos viajantes internacionais que buscam conhecer o país, desempenhando quase a totalidade dos outros modais (gráfico 6 e imagem 11).

**Gráfico 6:** Chegada de turistas ao Brasil por modal

**Fonte:** Anuário Estatístico do Turismo – 2012, 2014, 2016 e 2020.

**Elaboração:** Sousa Sampaio, 2022.

**Imagem 11:** Painel de indicadores do Transporte Aéreo 2019- Mercado internacional

Fonte: ANAC, 2019.

Em 11 de março de 2020, o Diretor-Geral da Organização Mundial de Saúde -OMS (World Health Organization - WHO) declarou pandemia da COVID-19, clamando a todos os países para preparação em caso de

aumento dos casos. (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2020). A aviação comercial foi imediatamente afetada com a redução das viagens, primeiro com os voos internacionais e, depois, com a redução dos voos nacionais. O transporte de passageiros fora o mais afetado, tendo uma redução no País da ordem de 53% (IBGE 2021, p.40).

No estado do Paraná, em 2015, o transporte aéreo gerou 234 mil empregos diretos e indiretos e uma receita de 11,2 bilhões de reais (ABEAR, 2016). No que diz respeito aos fluxos aeroportuários, Foz do Iguaçu recebe um grande número de visitantes, especialmente durante a alta temporada de turismo (tabela 1), que ocorre de dezembro a março. Durante esse período, o aeroporto registra um grande volume de voos e passageiros, o que exige uma infraestrutura aeroportuária eficiente e uma rede de transporte terrestre bem organizada para garantir a segurança e o conforto dos visitantes.

**Tabela 1:** Turismo receptivo - Destinos mais procurados no Brasil por motivos de lazer (%)

<b>Cidades</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Rio de Janeiro –RJ	32,6	32,2	27,0	29,7	33,3
Florianópolis – SC	18,8	17,9	19,6	17,1	17,0
Foz do Iguaçu –PR	13,5	13,2	12,5	12,9	16,2
São Paulo – SP	9,7	9,1	7,8	7,9	9,4
Armação dos Búzios- RJ	9,1	8,1	7,5	8,2	8,0

**Fonte:** Anuário Estatístico de Turismo 2020 - Volume 47 - Ano Base 2019 - 2ª Edição.

**Elaboração:** Sousa Sampaio, 2023.

O aeroporto de Foz do Iguaçu (imagem 12) foi concedido<sup>3</sup>, em leilões do governo federal, no ano de 2021, à iniciativa privada, com contrato previsto para 30 anos. Passou a ser gerido pelo grupo CCR em março de 2022. O interesse do grupo no aeroporto é, sobretudo, pelos fluxos a partir das demandas turísticas (PORTAL DA CIDADE, 2022). Foz do Iguaçu é o segundo destino mais procurado para o Turismo de Natureza no Brasil, de acordo com levantamento do Ministério do Turismo em 2021. Dentre as principais atrações na região estão: as Cataratas do Iguaçu, a Usina de Itaipu e o Parque das Aves.

<sup>3</sup> Existe o falho entendimento que aeroportos concedidos foram primatizados, a concessão é por definição “transferência de um bem público ao capital privado por tempo determinado em contrato (25 anos, 30 anos)” e privatização é “a venda de um bem público ao capital privado”.

**Imagem 12:** Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas



**Fonte:** Clic Foz do Iguaçu, 2022.

Considerando os fluxos significativos de passageiros e bagagens no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas (tabela 2 e gráfico 7), somado à condição de ser um aeroporto localizado em uma região de fronteira, o controle e a fiscalização devem ser eficientes, sobretudo em relação às mercadorias ilícitas.

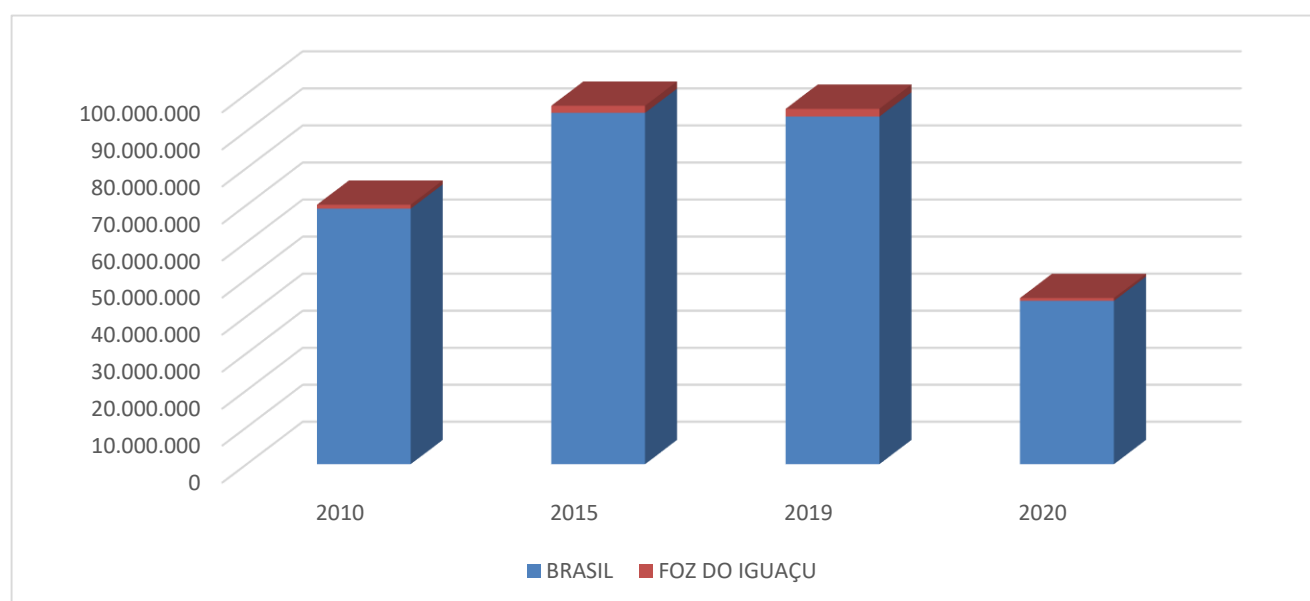
O Aeroporto Internacional de Foz de Iguaçu/Cataratas movimentou diariamente, uma média de 60 voos; 96,3% dos movimentos tiveram origem e destino nacionais. Finalizou o ano de 2019 com 21.956 movimentos, tendo queda de 2,1%, em relação ao ano anterior. Na alta temporada, quando o aeroporto registra os seus maiores números de movimentos, que se dá no mês de janeiro, o aeroporto registrou 2.251 movimentos (DECEA, 2019).

**Tabela 2:** Movimentação<sup>4</sup> de passageiros em aeroportos (2010-2020).

Anos	Brasil	Foz do Iguaçu
2010	69.025.755	1.060.721
2015	94.871.990	1.916.613
2019	93.878.057	2.082.809
2020	44.148.597	750.737

**Fonte:** IBGE, 2021.

**Elaboração:** Sousa Sampaio, 2023.

**Gráfico 7:** Movimentação<sup>5</sup> de passageiros em aeroportos – Brasil x Foz do Iguaçu

**Fonte:** IBGE, 2021.

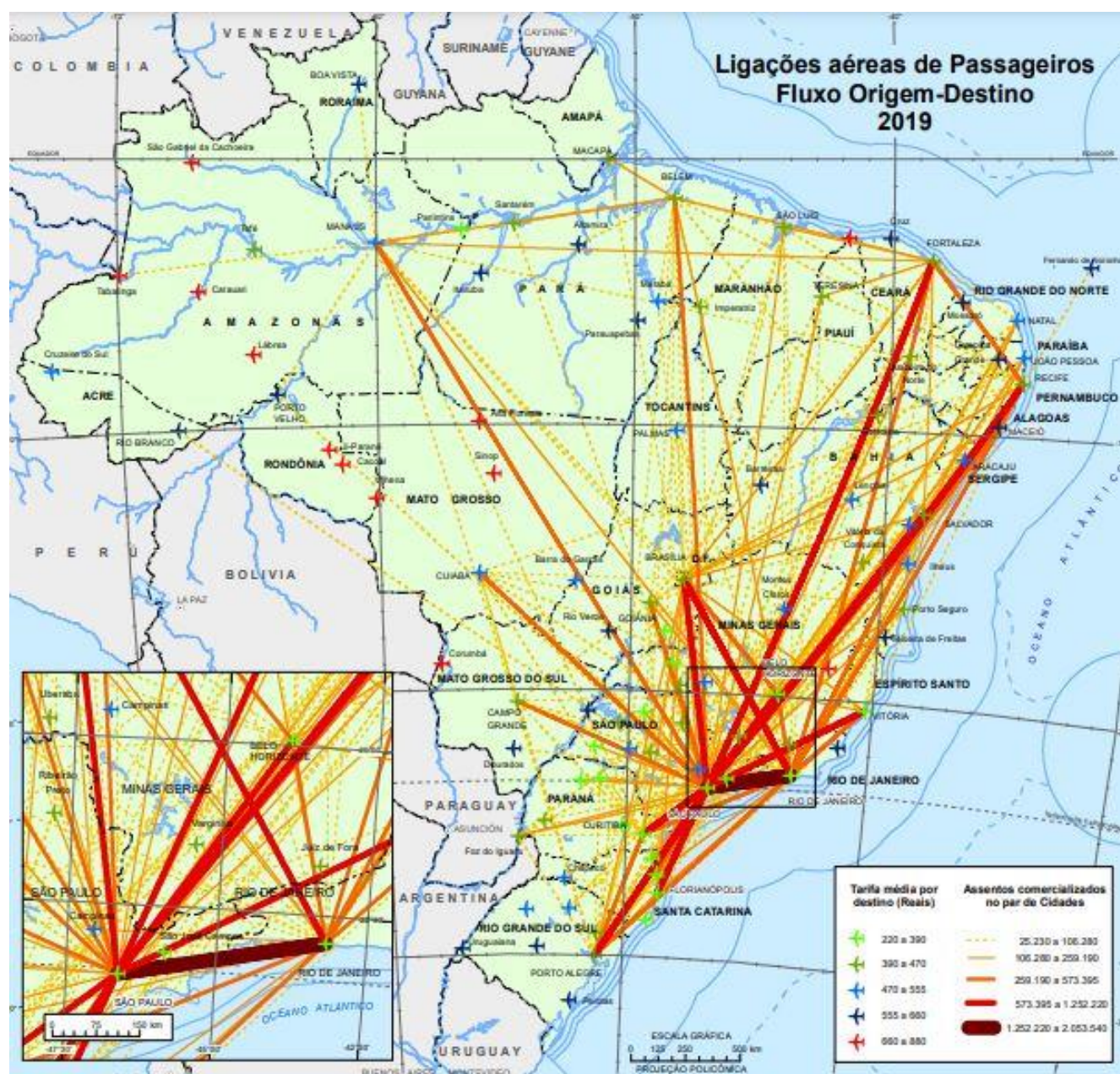
**Elaboração:** Sousa Sampaio, 2023.

Os maiores fluxos nacionais com o aeroporto de Foz do Iguaçu foi a região sudeste, com 74,8% de participação (DECEA, 2019). São apresentadas as ligações aéreas regulares de passageiros que somam 50% do total de movimentação do país, Foz está na 15ª posição de 23 colocações. Sua principal ligação aérea é com a cidade de São Paulo (imagem 13), totalizando mais de 1.129.890 movimento de passageiros (IBGE, 2021).

<sup>4</sup> Embarques e desembarques.

<sup>5</sup> Embarques e desembarques.

**Imagem 13:** Ligações aéreas de passageiros fluxo origem-destino



**Fonte:** IBGE. Redes e fluxos geográficos, Ligações Aéreas, 2019.

Em relação aos fluxos internacionais no aeroporto iguaçuense (tabela 3), destaca-se vôos diretos com a América do Sul e, em especial, os países do Mercosul. Em 2020, todos os fluxos e conexões internacionais do Aeroporto Internacional de Foz do Iguçu foram com os aeroportos de: Aeroporto Internacional de Viru Viru - SLVR, localizado em Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia; o Aeroporto Internacional de Arturo Merino Benítez – SCEL, principal

aeroporto do Chile; o Aeroporto Internacional Silvio Pettirossi, mais movimentado do Paraguai (DECEA, 2020). Muitos turistas desses países visitam Foz do Iguaçu atraídos, sobretudo, pelo turismo de lazer.

**Tabela 3:** Vôos internacionais no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (2018-2020)

<b>Destinos</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
América do Sul	586	47	131
América Central	1	2	0
América do Norte	0	1	0
Europa	3	0	0

**Fonte:** Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo, 2020.

**Elaboração:** Sousa Sampaio, 2023.

### 3.2. O transporte aéreo em Foz do Iguaçu e sua relação com o comércio

Ciudad del Este se destaca pelo intenso comércio. Os produtos mais procurados são: eletroeletrônicos, informática, brinquedos, bebidas, joias e perfumes, sendo vendidos em lojas, *shoppings* e pelo comércio informal. O turista brasileiro, voltado mais para o turismo de compras, ao visitar Foz do Iguaçu, aproveita para “atravessar a fronteira” e fazer compras no Paraguai. O comércio se concentra próximo à Aduana e à Ponte da Amizade, existindo muitos camelôs, lojas e centros de compras, como os *shoppings* Monalisa, Madri, China e outros.

Para compreendermos a complexidade da relação existente entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este temos que, primeiramente, voltar nossa atenção às interações espaciais capazes de realizar transformações no espaço. As cidades gêmeas são um perfeito exemplo de alta interação espacial, base das relações de troca em um território (Corrêa, 1997), capaz de produzir alterações no espaço em um período relativamente curto de tempo. São fluxos incomensuráveis de pessoas, mercadorias e capitais que se dirigem às principais capitais do Sudeste e Sul (MARQUEZINI, 2009).

O Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas (imagem 13) é um “nó” no território, pois se destaca nos fluxos de brasileiros e estrangeiros na região da Tríplice Fronteira. O transporte aéreo atende parte das demandas sociais e econômicas, assim, o

aeroporto iguaçuense permite a circulação de pessoas que buscam, principalmente, o turismo no município, além do comércio em Ciudad del Este (Paraguai) (imagem 14) e o comércio e turismo em Puerto Iguazú (Argentina).

Desse modo, a fiscalização na fronteira, na aduana e no aeroporto de Foz do Iguaçu devem ser eficazes, como no caso do tráfico de armamentos. Isso requer ações conjuntas, planejamento e tecnologias por parte dos órgãos envolvidos.

**Imagem 14:** Comércio intenso de Ciudad del Este



Fonte: VIAGENS E CAMINHOS, 2021.

### 3.3. As tecnologias e as limitações na fiscalização das mercadorias e na atuação da Receita Federal no aeroporto de Foz do Iguaçu

No Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas são utilizadas várias tecnologias para controle dos passageiros e bagagens, como raio-x, *scanner*, câmeras e outros. A Receita Federal, nos últimos anos, implantou um sistema de reconhecimento facial, que auxilia

na identificação de suspeitos e de procurados, inclusive pela Interpol (Polícia Internacional). Essa tecnologia faz a identificação pela geometria da face, uma combinação de traços e proporções que formam uma “espécie de digital”. Em Foz do Iguaçu, o sistema foi instalado na área de embarque. Sem essa tecnologia, a fiscalização era muitas vezes aleatória e por amostragem, dependente quase que exclusivamente da experiência dos fiscais e policiais. O sistema identifica de forma automática inclusive pessoas que estejam disfarçadas ou que tenham mudado a aparência (PORTAL DA CIDADE, 2018).

O monitoramento na Ponte da Amizade, na aduana e nas suas proximidades é feito por mais de 100 câmeras, com tecnologia de reconhecimento facial e identificação de placas de veículos suspeitos. Contudo, para operar o sistema, são poucas pessoas, o que prejudica a fiscalização e controle da circulação de pessoas, bens, veículos e outros. Ademais, há a reivindicação dos profissionais da Receita Federal pela contratação de mais trabalhadores e maiores investimentos, o que resultou na greve dos servidores em 2021 e 2022. No Aeroporto de Foz do Iguaçu, a Receita Federal (imagem 15) não tem equipe fixa para fiscalizar as mercadorias dos passageiros, o que prejudica as operações e a fiscalização. Os passageiros podem tentar ocultar produtos proibidos ou sujeitos a tributação, o que exige uma abordagem estratégica por parte dos agentes da Receita Federal.

**Imagem 15:** Banner da Receita Federal no Aeroporto de Foz do Iguaçu



**Fonte:** Falando em Viagem. Alfândega no Aeroporto de Foz do Iguaçu para voos nacionais, 2017.

Existem limitações em relação à fiscalização e controle de passagem das mercadorias na aduana de Foz do Iguaçu. A aduana da Receita Federal em Foz do Iguaçu necessita de ampliação, modernização e mais profissionais para realizarem a fiscalização. Além disso, verifica-se muitas vezes uma desorganização das atividades, pois, ainda que haja gargalos na infraestrutura, alguns recursos são subutilizados, como as vans com raio-x que frequentemente ficam paradas por falta de manutenção, caminhões com tecnologia de ponta que não são utilizados, entre outros. Isso prejudica o controle dos produtos que entram e saem do país, especialmente pela fronteira entre o Brasil e o Paraguai.

A Receita Federal do Brasil também vem enfrentando, no aeroporto de Foz do Iguaçu, a falta de integração com outros órgãos de segurança, como a Polícia Federal e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). A colaboração entre esses órgãos é fundamental para combater o tráfico de drogas, armas e mercadorias ilegais.

O caso de Foz do Iguaçu é especial, o viajante que tenha interesse em

atravessar a fronteira ao Paraguai para comprar mercadorias em Ciudad de Este, deve se atentar que a cota aduaneira terrestre é de \$500,00 (estimado em R\$2.493,60, abril de 2023). Logo, o que o viajante estiver portando de mercadorias acima desse valor, deve ser declarado na aduana da Receita Federal do Brasil, que fica logo em seguida a ponte da Amizade.

Os viajantes de voos internacionais registraram espontaneamente 22.442 declarações eletrônicas de bens de viajantes (e-DBV) no ano de 2019, as quais representaram um valor total de mercadorias na ordem de R\$ 672.327.127, uma diminuição em relação ao valor dos bens declarados espontaneamente em 2018. Essas declarações serviram de base para o recolhimento do crédito tributário de R\$ 26.116.978 no ano de 2019 (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2019).

**Imagem 16:** Declaração de Bens de Viajantes<sup>6</sup>

	Declarações					Ocorrências				
	Qtde.	Valor Total dos Bens	Valor do Imposto Pago	Valor da Multa Paga	Valor Total em Termos de Retenção	Qtde.	Valor Total dos Bens	Valor do Imposto Pago	Valor da Multa Paga	Valor Total em Termos de Retenção
2018	22.824	678.879.897	27.300.888	824.962	12.379.541	28.567	1.413.880.712	29.028.790	13.324.524	115.972.724
2019	22.442	672.327.127	26.116.978	638.799	12.405.738	34.137	1.067.424.523	39.438.224	18.608.859	58.236.796

**Fonte:** RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2019

Fato recorrente no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu – Cataratas é o perdimento de mercadoria (tabela 4) por parte dos viajantes, que alegam “ignorância quanto a tributação aduaneira” ou alegam “que não foram parados pelos agentes da Receita ao atravessar a aduana”, e no momento que são parados no raio –x da Receita Federal dentro do aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, tentam fazer o pagamento do tributo. O que é impossível, pois se encontram em zona secundária do território nacional, não há mais como fazer o recolhimento do tributo para aquela mercadoria.

<sup>6</sup> “O termo “Ocorrências” na tabela refere-se à verificação pela fiscalização aduaneira de passageiros entrando no país e portando mercadoria estrangeira em valores ou quantidades que superaram os limites para a fruição da isenção, sem apresentar a correspondente e-DBV, ou seja, o passageiro fez a opção indevida pelo canal “Nada a Declarar” ou declarou na e-DBV valores ou quantidades inferiores ao que efetivamente portava (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2019).

O viajante que não quiser perder suas mercadorias, pode ser notificado pela Receita Federal do Brasil, gerado darf com o valor da cota, o valor excedente que a mercadoria passou a cota e a multa de 50% por não declaração. Enquanto o viajante estiver esperando o processo de tributação da Receita Federal, a mercadoria apreendida vai para os galpões da Receita Federal. Muitos viajantes não tiveram interesse em pagar a multa e buscar suas mercadorias na delegacia regional de Foz (tabela 4), principalmente por razão da viagem até Foz do Iguaçu ter sido a turismo e não o local de residência desses viajantes. As mercadorias que apreendidas que ficam nos galpões da Receita, acabam por ser leiloadas pela órgão.

**Tabela 4:** Apreensões no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu – 2013/2017

<b>Descrição</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Bebidas	8.198,00	10.069,00	4.173,00	9.075,00	19.403,00
Brinquedos	22.253,00	30.918,00	29.834,00	3.553,00	14.442,00
Cigarros	1.782,00	2.062,00	2.515,00	551,00	7.421,00
Eletrônicos	687.565,00	591.168,00	246.440,00	281.881,00	900.242,00
Informática	176.746,00	122.926,00	43.017,00	40.365,00	191.090,00
Medicamentos	35.185,00	40.665,00	11.731,00	3.659,00	6.602,00
Mídia Ótica Gravada	1.737,00	19.416,00	759,00	507,00	2.758,00
Mídia Ótica Virgem	20,00	0,00	52,00	0,00	10,00
Perfumes	357.048,00	442.675,00	167.467,00	109.086,00	257.104,00
Relógios	124.815,00	170.732,00	51.001,00	17.938,00	72.029,00
Vestuário	191.906,00	212.785,00	48.103,00	22.034,00	52.656,00
Outras Mercadorias	211.502,00	400.591	156.816	134.178	223.376
<b>TOTAL<sup>7</sup></b>	<b>1.818.757</b>	<b>2.044.007,00</b>	<b>761.908,00</b>	<b>622.827,00</b>	<b>1.747.133,0</b>

**Fonte:** Receita Federal.

Até dezembro de 2022, a Receita Federal do Brasil vistoriava 100% das bagagens no aeroporto de Foz do Iguaçu, pois o raio –x se encontrava antes do embarque dos passageiros nos guichês das companhias aéreas. A partir de janeiro de 2023, a fiscalização de bagagens dos passageiros pela Receita com raio-x passou a ser quando os agentes das companhias aéreas colocam as bagagens dentro das aeronaves, política semelhante usada em outros aeroportos internacionais como Congonhas –SP.

<sup>7</sup> Valores em Dólares (US\$).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Estado brasileiro pratica o poder aduaneiro por meio da Receita Federal do Brasil (RFB). A RFB tem como objetivo prevenir e combater o ato ilegal da não declaração de bens, por parte do contribuinte, para assim pagar menos impostos (sonegação fiscal), importação ou exportação de mercadoria proibida em território nacional (contrabando), permanência indevida de mercadoria que não foi recolhido imposto no ato da entrada no território aduaneiro (descaminho), a falsificação de produtos (contrafação), a pirataria, o tráfico ilícito de entorpecentes (crack, cocaína, heroína) e de drogas afins, o tráfico internacional de armas de fogo e munições, a lavagem ou ocultação de bens.

A fiscalização tributária tem como objetivo controlar a circulação de produtos proibidos no território e reprimir o crime de contrabando. O enfoque das atividades aduaneiras é a fiscalização, controle e tributação das operações de comércio exterior. O território aduaneiro compreende todo o território nacional, mas é dividido em zona primária e zona secundária. A Receita Federal atua em aeroportos alfandegados, que são zonas primárias, na tributação e controle de mercadorias e capital. Já os demais recintos aeroportuários são zonas secundárias, onde há controle e possível retenção de mercadorias irregulares.

Foz do Iguaçu tem relevância no turístico e atrai pessoas do Brasil e de muitos outros países. Isso, por conseguinte, eleva os fluxos terrestres (veículos) e aéreos (aviões). Além disso, é um ponto nodal de circulação de mercadorias na região da Tríplice Fronteira e no Cone Sul.

No Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas são utilizadas várias tecnologias para controle dos passageiros e bagagens, como raio-x, *scanner*, câmeras, sistema de reconhecimento facial e outros. Além disso, o monitoramento na Ponte da Amizade, na aduana e nas suas proximidades é feito por mais de 100 câmeras, com tecnologia de reconhecimento facial e identificação de placas de veículos suspeitos. Contudo, para operar o sistema, são poucas pessoas, o que prejudica a fiscalização e controle da circulação de pessoas, bens, veículos e outros. No Aeroporto de Foz do Iguaçu, a Receita Federal não tem equipe fixa para fiscalizar as mercadorias dos passageiros, e o terminal nos últimos anos vem apresentando redução das atividades desse órgão.

Há limitações em relação à fiscalização e controle de passagem das mercadorias na aduana de Foz do Iguaçu. A aduana da Receita Federal em Foz do Iguaçu necessita de ampliação, modernização e mais profissionais para realizarem a fiscalização, além da utilização adequada dos equipamentos e tecnologias disponíveis. Esses pontos de estrangulamento prejudicam o controle dos produtos que entram e saem do país, mais precisamente, pela fronteira entre o Brasil e o Paraguai.

## REFERÊNCIAS

- ABEAR. **Os benefícios da aviação nos estados.** Disponível em: <[https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2019/03/ABEAR\\_VoarPorMaisBrasil\\_2016.pdf](https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2019/03/ABEAR_VoarPorMaisBrasil_2016.pdf)>. Acesso em: 12 de maio 2023.
- \_\_\_\_\_. **Panorama 2019 – O Setor Aéreo em dados e análises.** Disponível em: <<https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2020/10/Panorama2019.pdf>> Acesso em: 12 de maio 2023.
- \_\_\_\_\_. **Panorama 2020 – O Setor Aéreo em dados e análises.** Disponível em: <<https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2021/08/Panorama2020-vf.pdf>>. Acesso em: 12 de maio 2023.
- AEROFLAP. **2010-2019: Uma década na aviação comercial.** Disponível em: <<https://www.aeroflap.com.br/2010-2019-uma-decada-na-aviacao-comercial/>>. Acesso em: 12 de maio 2023.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Anuário do Transporte Aéreo 2008 – Vol II- Dados Econômicos.** Brasília, DF: ANAC, 2009.
- \_\_\_\_\_. **Anuário do Transporte Aéreo, 2014.** Brasília, DF: ANAC, 2015. 345 p.
- \_\_\_\_\_. **Anuário do Transporte Aéreo, 2019.** Brasília, DF: ANAC, 2020. 357 p.
- \_\_\_\_\_. **Tarifas Aéreas Internacionais, 2011 a 2019.** Disponível em: <[https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/Instrucoes-para-a-elaboracao-e-apresentacao-das-demonstracoes-contabeis/tarifas-aereas-internacionais/Relatorio\\_Tarifas\\_Internacionais\\_2019.pdf](https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/Instrucoes-para-a-elaboracao-e-apresentacao-das-demonstracoes-contabeis/tarifas-aereas-internacionais/Relatorio_Tarifas_Internacionais_2019.pdf)>. Acesso em: 12 de maio 2023.
- \_\_\_\_\_. **Requisitos operacionais: operação com aeronaves estrangeiras e/ou brasileiras em área internacional.** Recuperado em 12 de maio de 2023, de <[https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por\\_ing/tr1294.htm](https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_ing/tr1294.htm)>.
- ANTAS JR., Ricardo Mendes. **ESPAÇO GEOGRÁFICO E DIREITO: A REGULAÇÃO CORPORATIVA DO TERRITÓRIO NO PERÍODO DA GLOBALIZAÇÃO.** In: **Norma e território: contribuições multidisciplinares** / Rogério Leandro Lima da Silveira, Mariana Barbosa de Souza, organizadores. 1. ed. – Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2017.
- AREDES, Airton; SILVEIRA, Márcio Rogério. **Transporte aéreo e produção de novas territorializações na disputa pela demanda turística.** In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas.** 1ª edição. Editora Expressão Popular, São Paulo, 2013.
- BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das**

**atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.** Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 6 fev. 2009.

Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm)>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007.** Diário Oficial da União, Brasília, DF, 19 mar. 2007. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11457.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11457.htm)> . Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico do Turismo – 2012.** Brasília: MTur, 2013.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico do Turismo – 2014.** Brasília: MTur, 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico do Turismo – 2016.** Brasília: MTur, 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico do Turismo – 2018.** Brasília: MTur, 2019.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo 2020 - Volume 47 - Ano Base 2019 - 2ª Edição.**

\_\_\_\_\_. Receita Federal. **Aeroportos - terminais de passageiros alfandegados.** [s.d.]. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/aeroportos-terminais-de-passageiros-alfandegados>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Bagagem- Tratamento tributário de bagagem.** 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/servicos/aduana/viajante/tratamento-tributario-bagagem>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Bagagem Acompanhada - Cálculo do Imposto e emissão do DARF.** 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/servicos/aduana/viajante/calculo-e-emissao-do-darf-bagagem-acompanhada>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Balanço Aduaneiro 2019 – Janeiro a Dezembro.** Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios/aduana/2019-balanco-aduaneiro.pdf>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Bens a Declarar, Cálculo do Imposto e Pagamento.** 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/viagens-internacionais/guia-do-viajante/entrada-no-brasil/bens-a-declarar-tributacao-e-calculo-do-imposto>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Bens do Viajante.** 2019. Disponível em:

<<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/viagens-internacionais/guia-do-viajante/entrada-no-brasil/bens-do-viajante>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Dinheiro em Espécie na Saída do Brasil**. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/viagens-internacionais/guia-do-viajante/saida-do-brasil/dinheiro-em-especie-na-saida-do-brasil>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **e-DBV - Declaração Eletrônica de Bens do Viajante**. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/servicos/aduana/viajante/e-dbv>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Estrutura da Receita Federal**. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/estrutura-organizacional>>. Acesso em: Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa RFB nº 1.564, de 9 de maio de 2015. Dispõe sobre a aplicação dos regimes aduaneiros especiais de admissão temporária e exportação temporária**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 maio 2015. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=15618>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa RFB nº 1059, de 02 de agosto de 2010**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 03 ago. 2010. Seção 1, p. 28. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=16026>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Isenções, Cotas, Limites Quantitativos e Free Shop**. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/viagens-internacionais/guia-do-viajante/entrada-no-brasil/cota-de-isencao-duty-free-e-bagagem-tributavel>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Pontos de Fronteira**. Disponível em: <[\\_\\_\\_\\_\\_. Receita Federal do Brasil. \*\*Portaria nº 284, de 27 de julho de 2020\*\*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 28 jul. 2020. Seção 1, p. 32. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=111265>>](https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/pontos-de-fronteiras-alfandegados#:~:text=A%20zona%20prim%C3%A1ria%20%C3%A9%20constitu%C3%ADda,%20restante%20do%20territ%C3%B3rio%20nacional.&text=Il%20%2D%20a%20zona%20secund%C3%A1ria%2C%20que,territoriais%20e%20o%20espa%C3%A7o%20a%C3%A9reo%E2%80%9D.>. Acesso em: 12 de maio 2023.</p></div><div data-bbox=)

>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Receita Federal do Brasil. **Proibições e Restrições**. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/viagens-internacionais/guia-do-viajante/entrada-no-brasil/proibicoes-restricoes>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

CCR AEROPORTOS. **Foz do Iguaçu - PR**. Disponível em: <<https://www.ccr aeroportos.com.br/foz-do-iguacu-pr>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. **Sobre o Aeroporto**. Disponível em: <<https://www.ccr aeroportos.com.br/foz-do-iguacu-pr/sobre-o-aeroporto>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

CLICK FOZ DO IGUAÇU. **Voo direto para Santiago é retomado no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu**. Click Foz do Iguaçu, 16 de novembro de 2021. Disponível em: <<https://www.clickfozdoiguacu.com.br/voo-direto-para-santiago-e-retomado-no-aeroporto-internacional-de-foz-do-iguacu/#:~:text=No%20Aeroporto%20de%20Foz%20do,parceria%20com%20a%20CCR%20Aeroportos>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte e economia – transporte aéreo de passageiros**. – Brasília: CNT, 2015.

COPPIO, Gustavo J. L.; CAETANO, Mauro; ALVES, Cláudio J. P.; CIVIDANES, Luciana S.; LIMA, Maryangela G. Impacto da crise econômica brasileira no transporte aéreo no país: uma análise da influência do PIB e da inflação. **Transportes**, v. 25, n. 2, p. 1-11, 2017.

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO. **Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo, 2019**. Disponível em: <[http://portal.cgna.decea.mil.br/files/uploads/anuario\\_estatistico/anuario\\_estatistico\\_2019.pdf](http://portal.cgna.decea.mil.br/files/uploads/anuario_estatistico/anuario_estatistico_2019.pdf)>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo, 2020**. Disponível em: <[https://www.decea.mil.br/static/uploads/2021/02/Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico\\_2020.pdf](https://www.decea.mil.br/static/uploads/2021/02/Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico_2020.pdf)>. Acesso em: 12 de maio 2023.

FALANDO DE VIAGEM. **Alfândega no Aeroporto de Foz do Iguaçu para voos nacionais**. Disponível em: <<https://www.falandodeviagem.com.br/viewtopic.php?t=15012>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

FERNANDES, Rodrigo Mineiro. Notas introdutórias sobre o direito aduaneiro e sua relação com o direito tributário. In: **Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**. vol.5, n.26. São Paulo: IOB, 2015, p.88-109.

FRANÇA, Roberto. Controle aduaneiro, uso do território brasileiro e situação geográfica: o caso do nodal de Foz do Iguaçu-PR. **R. Ra'e Ga** - Curitiba, p. 239 -256, v.42, dez, 2017.

GODOY; RECEITA FEDERAL. **Aspectos gerais da evolução do sistema aduaneiro do Brasil**. Disponível em:

<<http://www.receita.fazenda.gov.br/historico/srf/historia/aspectogerais.htm>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

FOZ PORTAL DA CIDADE. **CCR assume direção do Aeroporto de Foz do Iguaçu a partir do dia 31 de março**. Disponível em: <<https://foz.portaldacidade.com/noticias/economia/ccr-assume-direcao-do-aeroporto-de-foz-do-iguacu-a-partir-do-dia-31-de-marco-2359>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

GOOGLE MAPS. Foz do Iguaçu-PR. Disponível em: <[https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1howSsboJWnpzDQoKmjUvx-s71A&hl=en\\_US&ll=-25.546788009542833%2C-54.551796999999999&z=10](https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1howSsboJWnpzDQoKmjUvx-s71A&hl=en_US&ll=-25.546788009542833%2C-54.551796999999999&z=10)>. Acesso em: 12 de maio 2023.

IBGE. **REDES E FLUXOS DO TERRITÓRIO, Ligações Aéreas - 2010**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv64110.pdf>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. **REDES E FLUXOS DO TERRITÓRIO- Gestão do Território - 2014**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv86286.pdf>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. **REDES E FLUXOS DO TERRITÓRIO, Ligações Aéreas- 2019/2020**. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/apps/ligacoesaereas/#/home>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

MARQUEZINI, Ana Carolina Torelli. **Cidades Gêmeas de Foz do Iguaçu e Ciudad Del Este: Circuitos Espaciais de Fronteira**. In: XVII Congresso de Iniciação Científica da Unicamp, 2009, Campinas. Anais eletrônicos... Campinas: Unicamp, 2009. Disponível em: <<https://www.prp.unicamp.br/pibic/congressos/xvicongresso/paineis/041850.pdf>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

MOURA, Rosa; OLIVEIRA, Samara. Referências sobre a faixa de fronteira e os arranjos transfronteiriços no Brasil. Capítulo 8 – **Fronteiras do Brasil, uma avaliação de política pública**. Vol 1. Rio de Janeiro, 2018.

OLIVEIRA, Alessandro. **Transporte aéreo: economia e políticas públicas**. 1. ed. São Paulo: Pezco Editora, 2009. pág. 83.

PANROTAS. **Edição nº 1.398. Ano 27. 13 a 19 de novembro de 2019**. Edição Especial PANROTAS 45 anos. Parte 2. pags. 48 a 55. Disponível em: <[https://issuu.com/panrotas/docs/edicao ESPECIALpanrotas45anosparte2-08\\_11\\_2019\\_13\\_2](https://issuu.com/panrotas/docs/edicao ESPECIALpanrotas45anosparte2-08_11_2019_13_2)>. Acesso em: 12 de maio 2023.

PEREIRA, Ana Paula Camilo. **Transporte Aéreo Regional no Estado de São Paulo**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Gedri – Grupo de Estudo em Desenvolvimento Regional e Infraestrutura,

Presidente Prudente.

PEREIRA FILHO, Camilo. **Processos de Transfronteirização na Bacia do Prata: A tríplice fronteira Brasil-Argentina-Paraguai**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, 2013.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: EdUSP, 2006.

SILVA JÚNIOR, Roberto França. Fiscalizar com fluidez: o nó logístico aduaneiro de Foz do Iguaçu-PR e o uso corporativo do território. **Revista GeoUECE** – Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE/CE, v. 4, n 7, p. 88-102, jul/dez.2015.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a geografia dos transportes e circulação. **Scripta Nova**, v. XIII, n. 283, fev. 2009. ISSN: 1138-9788. Disponível em: <<https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-283.htm>>. Acesso em: 12 de maio 2023.

\_\_\_\_\_. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção histórica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. 1ª edição. Editora Expressão Popular, São Paulo, 2013.

TEIXEIRA, Sérgio Henrique de Oliveira. Planejamento corporativo e concessão aeroportuária no Brasil. **Mercator**, v. 17, 2018.

VIANA, Pedro; AEROFLAP. **História da Azul – Os 10 anos de uma significativa companhia aérea na Aviação Brasileira**. 2021. Disponível em: <<https://www.aeroflap.com.br/historia-da-azul/>> Acesso em: 12 de maio de 2023.

VIAGENS E CAMINHOS. **Ciudad Del Este, Paraguai**. 2011. Disponível em: <<https://www.viagensecaminhos.com/2011/08/ciudad-del-este-paraguai.html>>. Acesso em: 12 de maio de 2023.