



**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 INFRAESTRUTURAS**

---

**AIRTON AREDES**

**TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL: A DINÂMICA DOS FLUXOS  
TURÍSTICOS POR VOOS REGULARES, *CHARTER* E  
FRETAMENTOS DOMÉSTICOS DE PASSAGEIROS**

Presidente Prudente/SP  
2012

**AIRTON AREDES**

**TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL: A DINÂMICA DOS FLUXOS  
TURÍSTICOS POR VOOS REGULARES, *CHARTER* E  
FRETAMENTOS DOMÉSTICOS DE PASSAGEIROS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia, FCT-UNESP, Campus de Presidente Prudente, como requisito para obtenção do título de Doutor em Geografia.  
Orientador: Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

Presidente Prudente/SP  
2012

## FICHA CATALOGRÁFICA

A724t      Aredes, Airton.  
Transporte aéreo no Brasil: a dinâmica dos fluxos turísticos por voos regulares, charter e fretamentos domésticos de passageiros / Airton Aredes. - Presidente Prudente : [s.n.], 2013  
388 f. : il.

Orientador: Márcio Rogério Silveira  
Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia  
Inclui bibliografia

1. Transporte aéreo. 2. Interações espaciais. 3. Fluxos turísticos. I. Silveira, Márcio Rogério. II. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. III. Título.

**BANCA EXAMINADORA**



---

PROF. DR. **MARCIO ROGERIO SILVEIRA**  
ORIENTADOR



---

PROF. DR. **ELISEU SAVERIO SPOSITO**  
(UNESP/FCT)



---

PROF. DR. **ANTONIO NIVALDO HESPANHOL**  
(UNESP/FCT)



---

PROF. DR. **ROBERTO FRANÇA DA SILVA JUNIOR**  
(UNILA)



---

PROF. DR. **ADAUTO DE OLIVEIRA SOUZA**  
(UFGD)



---

**AIRTON AREDES**

Presidente Prudente (SP), 22 de março de 2013.

RESULTADO: APROVADO



***Dedicatória***

*Aos meus pais, Sócrates Aredes (in memorian) e Marlene Castela Aredes pela educação que me deram desde os primeiros anos de vida, pelo amor, carinho e dedicação e pelo empenho em suprir materialmente nossa casa e mostrar que “o estudo” é tudo na vida das pessoas mais simples, que dele dependem para alcançar novos e maiores voos!*

*Aos meus irmãos Débora, Denise, Daisy e Anderson pela acolhida e apoio em Presidente Prudente-SP e São Paulo-SP!*

*A Marthinha, esposa e companheira para todos os momentos!*

*A Emanuele, filha querida!*

## *Agradecimentos*

*DEUS, meu refúgio e fortaleza em todos os momentos, por me amparar, me dar força interior para superar as dificuldades, mostrar os caminhos nas horas incertas e me suprir em todas as minhas necessidades.*

*A Haro Fouquet, pelas entrevistas respondidas, pela atenção ao responder meus e-mails, enfim, pela colaboração para com meu trabalho.*

*À Trip nas pessoas de Victor Celestino e da gerente de fretamentos da empresa, meu muito obrigado pelas informações prestadas.*

*Aos funcionários da Anac, pelas entrevistas que colaboraram com a pesquisa, em especial à Talita Armborst*

*Especialista em Regulação de Aviação Civil - Estatística Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado pelo envio dos dados de voos charter e de fretamentos.*

*À Fundect - Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul pela bolsa concedida que permitiu minha integral dedicação à pesquisa.*

*À UEMS – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, especial agradecimento pelo afastamento concedido.*

*Aos amigos do Gedri: Ana Paula, Wander, Altair, Alessandra, Bianca, Toshiki, Nelson, Renan, Rodrigo, Glauco, Targino, Ricardo, Vitor, Sabrina, Leandro que tanto colaboram através das discussões e estudos em grupo.*

*A Emmanuel, pelo apoio, caronas e conversas nos percurso Presidente Prudente – Ourinhos.*

*À Cinthia e toda equipe da Pós-Graduação pelo carinho, paciência e companheirismo.*

*Aos dois coordenadores que passaram pela Pós-Graduação, Antonio Cezar Leal e Margarete Cristiane C. Trindade Amorim, no período em que fiz parte do programa, assim como a todos os professores, ministrantes ou não de disciplinas, meus agradecimentos.*

*A Eliseu e Nivaldo pelas contribuições feitas no momento do exame geral de qualificação.*

*A Márcio Rogério Silveira, mais que orientador, um amigo, companheiro, meus agradecimentos pela paciência, por desafiar-me, fazendo-me superar meus limites e dar o meu melhor; à Dna. Olívia e Sr. Pedro, pais do Márcio, pelas acolhidas, carinho e atenção em São José – Santa Catarina.*

*Aos amigos de Glória de Dourados-MS, onde uma nova fase da minha vida teve início.*

*Ao Sr. José e Dna. Irani, Marília e Mathilde pelas orações.*

*À Paula Belchior pelas correções.*

*... e a todas outras pessoas que, por um lapso de memória, eu tenha esquecido de mencionar, sintam-se contempladas nesses agradecimentos!*

*Valeu a pena? Tudo vale a pena  
Se a alma não é pequena.  
Quem quer passar além do Bojador  
Tem que passar além da dor.  
Deus ao mar o perigo e o abismo deu,  
Mas nele é que espelhou o céu.*

*Fernando Pessoa*

## RESUMO

A presente pesquisa teve por propósito uma reflexão sobre os fluxos produzidos pelas interações espaciais resultantes da relação entre transporte aéreo e turismo, pelo viés dos voos *charter* e de fretamentos domésticos de passageiros. Em nossa perspectiva, consideramos inicialmente que esses voos não regulares têm estreita relação com os fluxos de passageiros turistas resultantes das interações espaciais entre os espaços de vivência e trabalho e os espaços de lazer e turismo. No atual estágio da sociedade em que é inegável a influência do meio técnico-científico-informacional na organização espacial, a velocidade nos deslocamentos, assim como a de realização do capital é fundamental na medida em que as distâncias entre a realização do trabalho e do turismo estão cada vez maiores, porém, mais facilitadas pela utilização do modal aéreo nos deslocamentos espaciais. Seja a trabalho ou a lazer e turismo o modal aéreo se configura como importante meio para intensificação da fluidez territorial e remeteu-nos a refletir sobre a origem dessa invenção e suas inovações ao longo do tempo. Dessa forma, procuramos descrever como se deu o desenvolvimento do transporte aéreo no mundo e no Brasil baseando-nos em uma abordagem histórica e relacionando-o com o desenvolvimento do turismo. Em seguida, procuramos focar como o meio técnico-científico-informacional se impôs na organização da dimensão aérea do espaço geográfico, visto por nós como um sistema de objetos, ações e normas que tem reflexos nos voos não regulares (*charter* e fretamentos). Em seguida, abordamos a relação turismo e transporte aéreo inicialmente pelos voos regulares e mais aprofundadamente pelos voos não regulares, procurando demonstrar sua evolução. E, por fim, analisamos e produzimos representações cartográficas da dinâmica dos voos não regulares no Brasil, abordando as companhias aéreas que prestaram esses serviços no período delimitado entre 1970 até o ano de 2011.

**Palavras-chave:** Transporte aéreo. interações espaciais. Fluxos. turismo.

## ABSTRACT

The purpose of this research was a reflection on the flows produced by spatial interactions resulting from the relationship between air transport and tourism, the bias of the *charter* and domestic passenger *charter*. In our perspective, we believe that these flights did not initially have a close relationship with regular passenger flows of tourists resulting spatial interactions between the living spaces and work and leisure and tourism. At this stage of society is undeniable that the influence of the scientific-technical and informational spatial organization, the speed in shifts, as well as the realization of capital is critical in that the distances between the completion of the work and tourism are increasing, but more facilitated by the use of modal shifts in air space. Whether business or leisure and tourism the air mode is configured as an important means for intensifying territorial fluidity and sent us to reflect on the origin of this invention and their innovations over time. Thus, we describe how was the development of air transport in Brazil and worldwide basing ourselves in a historical approach and linking it to the development of tourism. Then, we focus on how the technical-scientific-informational prevailed in organizing the aerial dimension of geographic space, seen by us as a system of objects, actions and norms that has repercussions on flights not scheduled (*charter*). Then we discuss the relationship between tourism and air transport by initially scheduled and further by regular flights not seeking to demonstrate its evolution. Finally, we analyze and produce cartographic representations of the dynamics of non-scheduled flights in Brazil, addressing the airlines provided their services in delimited period from 1970 until the year 2011.

**Keywords:** Air transport. spatial interactions. flows. tourism.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Principais linhas de navegação aérea no mundo, em novembro de 1955....	68
Figura 2 - Espaços de emissão e recepção de turistas modificam-se com os fluxos....	74
Figura 3 - Delimitação horizontal do espaço aéreo – Sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro .....	153
Figura 4 - Delimitação vertical do espaço aéreo – Divisão do espaço aéreo brasileiro.	154
Figura 5 - Zona de tráfego de aeródromo .....	156
Figura 6 - Zona de controle (CTR) .....	156
Figura 7 - Área de controle terminal (TMA) .....	157
Figura 8 - Divisão longitudinal do espaço aéreo – Aerovias superiores .....	157
Figura 9 - Saída por instrumentos do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Galeão) .....	158
Figura 10 - Carta de rota com evidência no Estado de São Paulo, Área de Controle Terminal de São Paulo, Macrometrópole, em 1989 .....	159
Figura 11 - Desafios de capacidade para infraestrutura aeroportuária da rede INFRAERO .....	161
Figura 12 - Principais origens e destinos no Brasil nos quinze maiores municípios, 2009 .....	162
Figura 13 - Estágios da demanda por voos, 2008 .....	177
Figura 14 - Operações aeroportuárias no Brasil, 1998 – 2008 .....	179
Figura 15 - Aeroportos da pesquisa de origem/destino, 2010 .....	184
Figura 16 - Voos regulares previstos em HOTRAN, no Brasil, em abril de 2010 .....	187
Figura 17 – Home Page Gontijo – custo da viagem entre São Paulo (SP) e Maceió (AL), 2012 .....	229
Figura 18 – Home Page CVC – custo da viagem entre São Paulo (SP) e Maceió (AL), 2012 .....	229
Figura 19 – Home Page Decolar.com – custo da viagem entre São Paulo (SP) e Maceió (AL) .....	230
Figura 20 – Home Page TAM - custo da viagem entre São Paulo (SP) e Maceió (AL) .....	230
Figura 21 - Padrões de ligação por voos <i>charter</i> e fretamentos .....	236

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 - Aeronave 14-Bis construída por Alberto Santo Dumont, 1906 .....	48
Fotografia 2 - Aeronave <i>Flyer</i> construída pelos irmãos Wright, 1903 .....	49
Fotografia 3 - Operação da Delag em rota de serviço de transporte regular de passageiros com dirigíveis, de 1910 a 1914 .....	50
Fotografia 4 - Aeronaves produzidas na Inglaterra e usadas na Primeira Grande Guerra, 1914-1818 .....	51
Fotografia 5 - Aeronaves da <i>Deutsche Luft Reederei</i> , primeira linha de serviço regular de transporte aéreo de passageiros no mundo, 1919 .....	52
Fotografia 6 - Avião <i>Avillandd DH 4A</i> modificado da companhia inglesa <i>Air Transport &amp; Travel Ltd</i> .....	53
Fotografia 7 - Gago Coutinho e Sacadura Cabral pouco antes da travessia do Atlântico Sul no avião <i>Fairey III-D</i> , 1922 .....	54
Fotografia 8 - Alan Cobham, na viagem para Austrália, no avião <i>Havilland DH50</i> , 1926 .....	55
Fotografia 9 - Caça alemão <i>Messerschmitt ME 262</i> , 1942 .....	56
Fotografia 10 - Os modelos <i>Comet (De Havilland DH 106)</i> , <i>Boeing 707</i> , <i>Douglas DC-8</i> e <i>Caravelle (Sud Aviation SE 210)</i> .....	57

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Distribuição percentual do valor bruto da produção gerado pelas atividades características do turismo, por atividade, no Brasil, 2007 .....	76
Gráfico 2 - Participação dos produtos/serviços na receita do segmento de transporte aéreo, Brasil, 2007 .....	77
Gráfico 3 - Distribuição percentual do valor adicionado das atividades características do turismo, por atividade, Brasil, 2007 .....	78
Gráfico 4 - Evolução do tráfego aéreo brasileiro doméstico e internacional, assento utilizado, no período de 1986 a 2011 .....	83
Gráfico 5 - Tendência de crescimento do transporte aéreo doméstico de passageiros no período de 1997 a 2011 .....	110
Gráfico 6 – Evolução do PIB Brasileiro no período de 1997 a 2011.....	110

Gráfico 7 - Evolução da população urbana e rural no Brasil de 1960 a 2010 (%) .....	120
Gráfico 8 - Criação de postos de trabalho por setor, 2011 .....	121
Gráfico 9 - Intenção positiva de viagem para destinos turísticos, 2008-2012 .....	122
Gráfico 10 - Evolução dos investimentos das instituições financeiras federais, período de 2003-2011 (R\$ mil) .....	124
Gráfico 11 - Total de assentos/km oferecidos e passageiros/km transportados no segmento doméstico regular (bilhões) .....	175
Gráfico 12 - Fator de aproveitamento de voo no total do segmento doméstico regular (%) .....	176
Gráfico 13 - Comparativo da receita cambial do turismo com a chegada de turistas internacionais ao Brasil, 2000-2011 .....	182
Gráfico 14 - Distribuição de respondentes por motivo de viagem, por aeroporto, 2009 .....	184
Gráfico 15 - Evolução no número de passageiros por quilômetro transportado no mercado doméstico, até 2010 .....	195
Gráfico 16 - Percentual de classes econômicas no Brasil (2010) .....	200
Gráfico 17 - Quantidade de aeronaves registradas no Brasil, 2011 .....	232
Gráfico 18 - Aeronaves registradas por categoria de transporte aéreo público regular (TPR) e transporte público não regular (TPN), no Brasil, 2012.....	233
Gráfico 19 - Composição da receita por setor de atividade nas linhas domésticas, 2012 .....	233
Gráfico 20 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea TAM, 2000 a 2012 .....	240
Gráfico 21 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea GOL, 2001 a 2012 .....	243
Gráfico 22 - Ligações por fretamento da companhia aérea AZUL, 2010 a 2012 .....	245
Gráfico 23 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea AVIANCA, 2003 a 2011 .....	247
Gráfico 24 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea WEBJET, 2006 a 2012 .....	250
Gráfico 25 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea VRG, 2006 a 2008 .....	252

Gráfico 26 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea TRANSBRASIL, 2000 e 2001 .....	255
Gráfico 27 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea NORDESTE, 2000 e 2003 .....	258
Gráfico 28 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea RIOSUL, 2000 e 2003 .....	260
Gráfico 29 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea VARIG, 2000 e 2007 .....	262
Gráfico 30 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea BRA, 2005 a 2007 e 2007 .....	265
Gráfico 31 - Ligações por fretamento da companhia aérea TOTAL, 2000 a 2012 .....	267
Gráfico 32 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea TRIP, 2000 a 2012 .....	269
Gráfico 33 - Total de passageiros transportados por <i>charter</i> e fretamento, de 2000 a 2010 .....	271
Gráfico 34 - Passageiros Transportados mensalmente por <i>charter</i> e fretamento de 2001 a março de 2010 .....	273
Gráfico 35 - Evolução anual de passageiros transportados no tráfego total doméstico (Voos regulares+ <i>charter</i> +fretamento), nos voos não regulares ( <i>charter</i> e fretamentos) e nos voos regulares, de 2002 a 2010 .....	274
 LISTA DE MAPAS	
Mapa 1 - Principais <i>resorts</i> do Brasil, 2012 .....	192
Mapa 2 - Fluxos aéreos por <i>charter</i> doméstico de passageiros do aeroporto internacional de São Paulo (Guarulhos), de 2000 a 2005 e 2006 a 2010 .....	214
Mapa 3 - Fluxos aéreos por fretamento doméstico de passageiros do aeroporto internacional de São Paulo (Guarulhos), de 2000 a 2005 e 2006 a 2010 .....	215
Mapa 4 - Fluxos aéreos por <i>charter</i> doméstico de passageiros do aeroporto internacionais de Congonhas, de 2000 a 2005 .....	216
Mapa 5 - Fluxos aéreos por fretamento doméstico de passageiros do aeroporto internacionais de Congonhas, de 2000 a 2005 .....	217

Mapa 6 - Fluxos aéreos por <i>charter</i> doméstico de passageiros do aeroporto internacional de Viracopos (Campinas), de 2000 a 2005 e 2006 a 2010 .....	218
Mapa 7 - Fluxos aéreos por fretamento doméstico de passageiros do aeroporto internacional de Viracopos (Campinas), de 2000 a 2005 e 2006 a 2010 .....	219
Mapa 8 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea TAM, 2000 a 2012 .....	238
Mapa 9 - Ligações por fretamento da companhia aérea TAM, 2000 a 2012 .....	238
Mapa 10 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea TAM, 2000 a 2012.....	239
Mapa 11 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea GOL, 2001 a 2002, 2009 a 2012 .....	242
Mapa 12 - Ligações por fretamento da companhia aérea GOL, 2001, 2003 a 2012 ...	242
Mapa 13 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea GOL, 2001 a 2012.....	243
Mapa 14 - Ligações por fretamento da companhia aérea AZUL, 2010 a 2012 .....	244
Mapa 15 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea AVIANCA, 2003 e 2004, 2006 a 2009 .....	246
Mapa 16 - Ligações por fretamento da companhia aérea AVIANCA, 2004 a 2011 ...	246
Mapa 17 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea AVIANCA, 2003 a 2011 .....	247
Mapa 18 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea WEBJET, 2006 a 2012 .....	249
Mapa 19 - Ligações por fretamento da companhia aérea WEBJET, 2006 a 2011 .....	249
Mapa 20 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea WEBJET, 2006, 2008 a 2012 .....	250
Mapa 21 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea VRG, 2006 .....	251
Mapa 22 - Ligações por fretamento da companhia aérea VRG, 2007 e 2008 .....	251
Mapa 23 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea VRG, 2006 a 2008 .....	252
Mapa 24 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea TRANSBRASIL, 2000 e 2001	254
Mapa 25 - Ligações por fretamento da companhia aérea TRANSBRASIL, 2000 e 2001 .....	254
Mapa 26 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea TRANSBRASIL, 2000 e 2001 .....	255
Mapa 27 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea NORDESTE, 2000 e 2003 .....	257

Mapa 28 - Ligações por fretamento da companhia aérea NORDESTE, 2000 e 2002 .....	257
Mapa 29 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea NORDESTE, 2000 e 2003 .....	258
Mapa 30 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea RIOSUL, 2000 e 2003 .....	259
Mapa 31 - Ligações por fretamento da companhia aérea RIOSUL, 2000 e 2003 .....	259
Mapa 32 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea RIOSUL, 2000 e 2003 .....	260
Mapa 33 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea VARIG, 2000 e 2007 .....	261
Mapa 34 - Ligações por fretamento da companhia aérea VARIG, 2000 e 2006 .....	261
Mapa 35 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea VARIG, 2000 e 2007 .....	262
Mapa 36 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea BRA, 2005 a 2007 e 2009 .....	264
Mapa 37 - Ligações por fretamento da companhia aérea BRA, 2005 a 2009 .....	264
Mapa 38 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea BRA, 2005 a 2007 e 2009 .....	265
Mapa 39 - Ligações por fretamento da companhia aérea TOTAL, 2000 a 2012 .....	266
Mapa 40 - Ligações por <i>charter</i> da companhia aérea TRIP, 2010 e 2011 .....	268
Mapa 41 - Ligações por fretamento da companhia aérea TRIP, 2000 a 2012 .....	268
Mapa 42 - Ligações por <i>charter</i> e fretamento da companhia aérea TRIP, 2000 a 2012 .....	269

#### LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Embarques e desembarques nacionais de passageiros em aeroportos, por tipos de voos, segundo os anos de 1999 a 2011 .....	74
Tabela 2 – Evolução do tráfego aéreo brasileiro doméstico e internacional, assento utilizado, no período de 1986 a 2011 .....	83
Tabela 3 - Taxa de crescimento anual média por década na comparação entre o transporte aéreo e o PIB .....	109
Tabela 4 – Variação real anual do PIB e crescimento do transporte aéreo doméstico de passageiros no período de 1997 a 2011 .....	109
Tabela 5 - Evolução da população urbana e rural no Brasil de 1960 a 2010 (%) .....	120
Tabela 6 - Evolução dos investimentos das instituições financeiras federais, período de 2003-2011 (R\$ mil) .....	124
Tabela 7 - Investimentos anunciados no Estado de São Paulo para alojamento e	

alimentação, 2010 .....	125
Tabela 8 – Evolução anual do número de entrega de jatos, de 2000 a 2012 .....	127
Tabela 9 - Taxa de crescimento anual média por década .....	174
Tabela 10 - Estágios de indução de demanda, 2008.....	178
Tabela 11 - Comparativo da receita cambial do turismo com a chegada de turistas internacionais ao Brasil, 2000-2011 .....	181
Tabela 11 - Evolução da Demanda de Passageiros Transportados por Companhias Aéreas Nacionais nas linhas domésticas, de 2001 a 2012 .....	182
Tabela 12 - Aeroportos da pesquisa de origem/destino no Brasil, 2010 .....	183
Tabela 13 - Histórico da <i>performance</i> dos hotéis urbanos, de 2003 a 2011 .....	189
Tabela 14 - Total de hotéis e <i>flats</i> no Brasil, de 2009 a 2011 .....	190
Tabela 15 - Histórico da performance dos <i>resorts</i> no Brasil, de 2003 a 2010 .....	190
Tabela 16 - Eventos internacionais realizados no Brasil, segundo cidades, 2004-2011 .....	193
Tabela 17 - Evolução do <i>Yield</i> Tarifa Aérea e da Tarifa Aérea Média no Brasil no período de 2002 a 2012 .....	201
Tabela 18 – Posicionamento por participação no mercado de voos regulares e não regulares, por companhia aérea, de janeiro a outubro de 2012 .....	221
Tabela 19 - Posicionamento em relação ao total de passageiros transportados por voos <i>charter</i> e fretamentos, por companhia aérea, de 2000 a 2012 .....	222
Quadro 1 - <i>Resorts</i> por região brasileira, 2012 .....	191

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	18
CAPÍTULO I - EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS E AS TRANSMUTAÇÕES PARA O TURISMO .....	30
1.1 O turismo: enfoques e definições .....	31
1.2 A noção de desenvolvimento e interações no contexto das invenções e inovações no transporte aéreo e no turismo .....	35
1.3 Evolução do transporte aéreo de passageiros e do turismo na perspectiva das invenções e inovações tecnológicas, Revoluções e evoluções logísticas .....	44
1.4 Circulação, transporte aéreo de passageiros e turismo sob a ótica geográfica.....	59
1.5 A importância do transporte aéreo de passageiros turistas nos estudos geográficos	72
CAPÍTULO II – TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS NO BRASIL.....	80
2.1 A constituição das redes de transporte aéreo .....	81
2.2 O início do transporte aéreo de passageiros no Brasil .....	84
2.3 A regulação do transporte aéreo.....	97
2.4 O contexto macroeconômico do Brasil e o transporte aéreo doméstico de passageiros .....	107
2.5 Invenções e inovações no transporte aéreo e o atendimento das demandas de passageiros .....	113
2.6 Evolução do turismo e as novas demandas por transportes .....	119
2.7 Turismo e transportes como atividades produtivas .....	129
CAPÍTULO III - ORGANIZAÇÃO E DINÂMICA DA DIMENSÃO AÉREA DO ESPAÇO GEOGRÁFICO BRASILEIRO .....	137
3.1 A dimensão aérea do espaço geográfico: primeiras reflexões .....	138
3.2 A dimensão aérea do espaço geográfico: materialidade e imaterialidade .....	141
3.3 A dimensão aérea do espaço geográfico e infraestruturas: o lado terra e o lado ar.....	146



3.4 Os aeroportos: infraestruturas e centralidades na interação entre os espaços .....	162
CAPÍTULO IV – DINÂMICA DOS FLUXOS AÉREOS DOMÉSTICOS DE PASSAGEIROS .....	167
4.1 Fluxos turísticos ou fluxos de passageiros .....	168
4.2 Da geopolítica à geoeconomia do transporte aéreo no Brasil.....	170
4.3 Estratégias logísticas corporativas e especialização das companhias aéreas .....	178
4.4 Estratégias do trade para atrair os passageiros turistas .....	188
CAPÍTULO V – VOOS <i>CHARTER</i> E DE FRETAMENTOS NO BRASIL .....	203
5.1 A origem dos voos VTDs, fretamentos e <i>charter</i> no Brasil .....	204
5.2 A regulação de voos <i>charter</i> e fretamento no território brasileiro .....	207
5.3 A infraestrutura aeroportuária para voos <i>charter</i> e fretamentos domésticos de passageiros a partir da macrometrópole paulista .....	210
5.4 As companhias aéreas e operadoras que mais se utilizam de voos <i>charter</i> e de fretamentos no transporte turístico .....	221
5.5 Especialização das companhias aéreas e a relação com a demanda turística: números e fluxos dos fretamentos e <i>charter</i> no Brasil .....	231
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	276
REFERÊNCIAS .....	287
ANEXOS .....	301

---

## **INTRODUÇÃO**

---

A dúvida faz parte do processo de conhecer. As mudanças no mundo moderno se inserem nesse movimento dialético de teoria e prática em que o espaço, como instância da sociedade, deve ser o instrumento pelo qual se entende a realidade objetiva atual e representa a relação entre o novo e a originalidade de seu significado, as velhas coisas ao seu novo significado. A teoria deve resolver os desafios sociais, por isso deve ser assentada em bases sólidas da realidade concreta. As mudanças tecnológicas fazem com que a Geografia tenha que responder a essas novas demandas sociais, visto que a mudança tecnológica muda as relações que se processam na sociedade e, portanto, as formas de entendê-la e explicá-la (SANTOS, 1978).

Nesse sentido, um dos desafios que nos foi colocado nessa pesquisa é a análise da expansão do transporte aéreo de passageiros num contexto de reflexo da crise internacional de 2008 (NERI, 2010), da crise estrutural da aviação brasileira que data de meados de 1980 (BARAT, 2007) e do surgimento de estados nacionais com potencialidade de desenvolvimento de vários setores da economia, inclusive o aéreo, como é o caso dos países do BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China). E para explicar essa realidade na escala nacional, da forma como ela se apresenta, as noções de interações espaciais nas suas dimensões filosófico-teórica e concreta e de fluxos se colocam como instrumentos fundamentais e válidos nesse entendimento. Dessa forma buscamos uma Geografia concreta que seja capaz de compreender esse mundo moderno, fundamentada na análise dialética teoria-prática.

A aviação e o transporte aéreo são alguns dos mais modernos e atuais fenômenos que retratam o aumento na velocidade dos deslocamentos e contribuem para a fluidez no espaço, características do atual período técnico-científico e informacional.

Destaca Harvey (1993) a situação aparente de que o mundo parece encolher sobre nós, o que, na interpretação mais desavisada, pode-se entender que o espaço foi comprimido. O que realmente acontece é que a velocidade nos deslocamentos (de pessoas, mercadorias e informação) é que foi significativamente ampliada e resulta do desenvolvimento tecnológico. A rapidez do processo de transformação vivenciado por nós no atual período, no contexto da mundialização (CHESNAIS, 1996) da economia como necessidade de ampliação das formas de valorização do capital, mostra que a acumulação acontece pelo/no espaço como condição e produto desse processo, a exemplo da atividade

turística e sua cadeia produtiva<sup>1</sup>. Eles também fazem parte de novas dinâmicas que podem contribuir na explicação de aspectos ou pontos da problemática espacial, pois, transportes e turismo fazem parte da realidade concreta. A aviação e o transporte aéreo de passageiros são parte da prática social e do desenvolvimento da técnica que, se de um lado facilita e amplia as interações espaciais e os fluxos, por outro, contribui também para o aumento da acumulação e circulação do capital. Reside aí a importância de analisar os fluxos para a estruturação do território.

O turismo brasileiro, conforme os dados divulgados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) vem apresentando ao longo das últimas décadas saltos significativos apontados por indicadores de sua cadeia produtiva. O fluxo interno de passageiros apresenta aumento, segundo os economistas, a “proporções chinesas”, com a disponibilidade de crédito e facilidades de compra de produtos turísticos. Órgãos de pesquisa como a FGV apontam o turismo – que é parte do setor terciário da economia, o que mais cresce no mundo – como parte importante do setor de serviços capaz de promover a aceleração e desenvolvimento da economia (BARBOSA, 2009).

Os últimos dez anos, no Brasil, como um dos cenários caracterizados por mercados em expansão na aviação mundial, têm sido marcados pelo aumento no volume de passageiros transportados pelo modal aéreo. Como constatado por pesquisas acadêmicas e órgãos técnicos governamentais de pesquisa – como a Fundação Getúlio Vargas (FGV) e Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) – e divulgados pela mídia, parte desse aumento relaciona-se ao crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e a melhoria na distribuição de renda da população brasileira, colocando mais pessoas nos segmentos C e D das classes econômicas. Esses novos integrantes da “classe” média utilizam seus excedentes econômicos e/ou a disponibilidade de crédito para o consumo de produtos e serviços, dos quais as atividades de turismo e lazer têm forte apelo.

---

<sup>1</sup> Apesar do uso corrente do termo “cadeia produtiva” na maior parte da literatura e órgãos públicos da área de turismo, há divergências entre autores quanto a adequação do uso para essa atividade que é característica do setor de serviços (pela intangibilidade do produto), pois sua utilização é mais comum no setor industrial (ou, entendido por muitos como setor produtivo e tangível). Garrido (2001) discute essa questão e discorre sobre qual dos termos (“cadeia produtiva”, *cluster* ou rede) melhor se aproximaria de um modelo organizacional que caracterize o turismo. Apesar das divergências e de entendermos como importante o debate sobre o assunto, usaremos na pesquisa o termo “cadeia produtiva”.

Parte do *trade*<sup>2</sup> turístico, como as agências, operadoras de turismo, destinações turísticas e companhias aéreas, organizam-se para conquistar esses potenciais consumidores com variadas estratégias. Se o *trade* teve tal reação, as políticas públicas que seriam estratégicas para implantação e melhoria das infraestruturas não acompanharam a evolução do número de passageiros e colocaram os principais aeroportos do Brasil e do Estado de São Paulo em uma situação difícil, com gargalos infraestruturais, horários, logísticos e de acessibilidade aos aeroportos, principalmente os da macrometrópole<sup>3</sup> expandida, quais sejam, Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos), Aeroporto Internacional de Congonhas (São Paulo) e Aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas).

Dessa forma, criou-se um gargalo para a aeromobilidade<sup>4</sup> a partir da região da macrometrópole expandida e conseqüentemente para as interações espaciais com o território nacional e internacional.

As interações espaciais, na perspectiva dessa análise, é um conceito “locacional” e dinâmico segundo Ullman (1972). O autor busca em Halford Mackinder (1889) a afirmação de que os homens se deslocam e se fixam em função de suas relações com e no espaço. Crowe (1938 *apud* ULLMAN, 1972) sugere que estudos geográficos mais frutíferos seriam concentrados sobre a matéria circulante, ou seja, homens e coisas em movimento, em detrimento de descrições estáticas.

Corrêa (1997) avança e supera a concepção de Ullman (1972) ao ressaltar que nas interações espaciais reside a complexidade do deslocamento espacial de pessoas, mercadorias, capital e informação. Portanto, essa visão de interações espaciais de Corrêa (1997) supera a interpretação de simples deslocamentos e atribui a elas uma das manifestações da reprodução da sociedade e do capital.

Silveira e Cocco (2011) também superam a visão clássica das interações espaciais como simples deslocamentos e avançam, buscando fundamento na categoria filosófica interação cuja base da discussão está ancorada principalmente em Cheptulin (1982). Nessa

---

<sup>2</sup> “*Trade* turístico” é o conjunto de agentes, operadores, hoteleiros e demais prestadores de serviços turísticos que incluem restaurantes, bares, redes de transporte etc. *Trade* é uma palavra inglesa que, nesse contexto, pode ser traduzida por “negócios”, e que teve seu uso consagrado no turismo brasileiro (BRASIL, 2007).

<sup>3</sup> Segundo a EMLASA (Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S. A.) a Macrometrópole é uma “marca midiática” atribuída a uma porção do espaço geográfico pelas características que apresenta. É chamada tecnicamente de “Complexo Metropolitano Expandido” compreendido pelas regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista e que estende até São José dos Campos.

<sup>4</sup> CWERNER, Saulo; KESSELRING, Sven; URRY, John. **Aeromobilities: Theory and Method**. Rutledge USA, 2009. A aeromobilidade refere aos efeitos sócio-espaciais dos deslocamentos pelo modal aéreo.

reflexão ressalta-se a natureza transformadora e dialética que as interações produzem no espaço geográfico. Silveira e Cocco (2011) ressaltam que diferentes elementos espaciais em contato por meio do transporte criam possibilidade de surgimento de características novas nos diferentes espaços (ou formações materiais) em interação, o que denota um movimento dialético.

O entendimento da questão proposta passou pela reflexão acerca da contribuição do turismo como indutor dos (e induzido pelos) fluxos resultantes das interações espaciais mobilizadas pelo modal aéreo, por meio de voos regulares e não regulares (fretados e *charter*<sup>5</sup>) que partem principalmente da macrometrópole expandida e que, por essência, realizam-se para o transporte de passageiros relacionados a atividades de recreação, lazer e turismo, os quais denominamos de passageiros turistas. Essa reflexão também passa pela regulação do setor e pela análise da pressão sofrida pela infraestrutura que pode comprometer as interações espaciais pelo modal aéreo. É uma leitura geográfica do turismo enquanto um sistema que é também produto/produtor da circulação de capital. O deslocamento espacial é condição para realização do turismo, assim como também é o desenvolvimento dos espaços de emissão e recepção (desenvolvimento enquanto categoria) (CHEPTULIN, 1982). Por conta das interações espaciais têm-se os fluxos gerados pelos deslocamentos. Porém, faz-se necessária a abordagem de um dos elementos do sistema que é o transporte. Parte-se do geral (transportes) para o particular (CHEPTULIN, 1982; KOSIK, 2002). E o particular é o transporte aéreo realizado por meio de voos regulares e não regulares (*charter* e fretamento).

Assim, formulamos a seguinte hipótese de pesquisa: com a potencialização do transporte aéreo de passageiros no Brasil e a conseguinte especialização do mesmo atrelado aos modelos de voos não regulares por *charter* e fretamentos houve um aumento gradual da mobilidade de turistas para os consagrados e novos espaços turísticos. Tal fato intensificou-se com a recente dinamização da economia brasileira, após o governo Lula da

---

<sup>5</sup> Voo *charter* doméstico de passageiros – Serviço de transporte aéreo não-regular, previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, com pontos de origem, intermediários e de destino em território nacional, executado por empresas brasileiras de transporte aéreo regular ou não-regular, sendo permitida a comercialização dos espaços individuais ao público em geral em duas modalidades: a) *It (Inclusive tour)* – incluindo, além do transporte aéreo uma programação terrestre e b) *Nit (Non inclusive tour)* – incluindo apenas o transporte aéreo, sem qualquer vinculação a uma programação terrestre.

Voo de fretamento – Serviço de transporte aéreo não-regular, previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, executado para atender a um contrato de transporte firmado entre uma companhia aérea e uma pessoa física ou jurídica e compreendendo a capacidade total da aeronave, sem, portanto, transportar passageiros e/ou cargas estranhas ao afretador, sendo vedada a comercialização de espaços individuais ao público em geral, quer seja através da companhia aérea, quer seja através de intermediários. (BRASIL, 2001, p. 5).

Silva, propiciando interações espaciais mais dinâmicas e capazes de reestruturar, sobretudo os espaços escolhidos pelo grande capital como destinos turísticos. Como as interações espaciais são propiciadas pelas relações espaciais, também são os espaços de emissão de turistas afetados pela intensificação do turismo realizado pelo transporte aéreo.

Dessa forma, o objetivo principal da pesquisa foi analisar os fluxos aéreos realizados por voos não regulares (*charter* e fretamentos) resultantes das interações espaciais entre os espaços de vivência cotidiana e os espaços turísticos e como tais voos contribuem para ampliar a mobilidade dos turistas para esses espaços.

Para atingir o referido objetivo geral, foram propostos os seguintes objetivos específicos: Analisar o papel do desenvolvimento tecnológico para a evolução do transporte aéreo e do turismo; Compreender como se dá o desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros no Brasil e sua relação com o turismo; Descrever como se organiza a dimensão aérea do espaço geográfico e sua dinâmica; Examinar e descrever como ocorrem os fluxos de passageiros turistas pelo território brasileiro realizados por voos *charter* e fretamentos.

Do ponto de vista metodológico, o enfoque o qual procuramos “olhar” para o objeto da pesquisa, tanto na organização da teoria como na análise empírica, procurou partir do princípio de que tudo está em movimento e que o desenvolvimento é condição inerente ao objeto, ou seja, há um movimento histórico e dialético no setor aéreo que produz consequências espaciais.

O **recorte temático** da pesquisa ficou circunscrito aos voos regulares e não regulares (*charter* e fretamentos) domésticos para o transporte de passageiros turistas. O **recorte espacial** foi o Brasil cujo principal centro de emissão de passageiros turistas está principalmente na macrometrópole paulista. O **recorte temporal** foi pautado a partir da década de 1970, quando há aumento no volume de passageiros transportados por aeronaves a jato no Brasil e que se iniciaram os voos *charter* e fretamentos domésticos de passageiros, mas, sobretudo a partir do início do século XXI quando há maior disputa entre as companhias aéreas no transporte de passageiros e disponibilidade de dados para análise.

Para execução da pesquisa, os **procedimentos metodológicos** seguiram as seguintes etapas a partir dos eixos **Teoria e Método, Dados e Empíria**. Para composição do **referencial teórico e metodológico**, foi realizada revisão bibliográfica em periódicos, *sites* da internet, artigos científicos, dissertações, teses e livros sobre o transporte aéreo de passageiros em voos regulares e não regulares e a relação com o turismo. A participação no

GEDRI (Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas) através de discussões e reflexões foi de fundamental importância para constituição do referencial teórico e metodológico sobre circulação, transporte e logística sob a perspectiva da circulação do capital. A participação em eventos como o Encontro Nacional de Geógrafos (ENG), Encontro Nacional de Pós-Graduação em Geografia (ANPEGE), os Colóquios de Transformações Territoriais da Associação das Universidades do Grupo Montevideo (AUGM), Colóquio Internacional de Geocrítica, Workshop do Projeto Temático “O Novo Mapa da indústria no Início do Século XXI”, Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL), Simpósio de Economia dos Transportes/ITA (SET) também contribuíram para o amadurecimento teórico e metodológico e para melhor compreensão do setor de transporte aéreo de passageiros sob a perspectiva geográfica, já que muitos dos conceitos do setor aéreo têm origem em outras ciências diferentes da Geografia, como a Engenharia Aeroespacial, Economia e Engenharia Civil.

Para obtenção de **dados**, foram realizadas pesquisas em *sites* de órgãos como Ministério do Turismo, Organização Mundial do Turismo ou WTO – *World Trade Organization* (OMT), Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP), Fundação Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Fundação Getúlio Vargas para coleta de informações e dados sobre voos regulares, não regulares, turismo e sobre a conjuntura econômica brasileira relacionada ao recorte temporal da pesquisa. Ressaltamos que a base de dados (composta por 58.361 ligações entre pares de aeroportos brasileiros) para a produção das representações cartográficas em *Philcarto* dos fluxos aéreos por voos *charter* e de fretamentos foi obtida junto a ANAC.

Para **empíria**, contamos com entrevistas estruturadas e não estruturadas, troca de *e-mail* e depoimentos: junto à ANAC/São Paulo para entendimento da desregulação do setor de transporte aéreo no Brasil; Troca de informações com o Sr. Harro Fouquet (pessoa com grande conhecimento da aviação brasileira) e que indicou o caminho da análise dos voos mais característicos do turismo, os Voos de Turismo Doméstico (VTDs); Associação Brasileira das Operadoras de Turismo (BRAZTOA) com o relato sobre a realização de voos *charter* e fretamentos; Fórum Panrotas onde pudemos ter contato direto com os atores do *Trade* Turístico; EXPOAEROBRASIL, evento aéreo em que pudemos participar do Fórum da Associação das Empresas de Transporte Aéreo Regional (ABETAR) e conversar



com representantes de empresas aéreas como o Sr. Victor Rafael Celestino da TRIP Linhas Aéreas e o Sr. Apostole Lazaro Chryssafidis, presidente da ABETAR; Entrevista junto a GOL Linhas Aéreas; Entrevista com funcionários da Operadora CVC do Estado de São Paulo, Paraná e Mato Grosso do Sul; Conversas informais com agentes de viagens e professores do curso de Turismo do Estado de Mato Grosso do Sul.

Por discordarmos da definição de turista cunhada pela Organização Mundial do Turismo (OMT) e utilizada pelo *trade*, procuramos abordar o transporte aéreo doméstico de passageiros turistas por duas vertentes: a partir de voos regulares, em menor medida, para demonstrar a evolução geral do transporte aéreo, e principalmente dos voos não regulares (voos *charter* e fretamentos), pois, esses voos, em sua maioria, são direcionados para essa categoria de passageiros que se utilizam do modal aéreo, sobretudo para turismo.

Ao trabalharmos com o transporte aéreo e o turismo, o enfoque foi entendê-los como sistemas, e dentro dos transportes turísticos o subsistema aéreo. As companhias aéreas, por hipótese, têm significativa parte de suas operações baseadas no transporte de passageiros turistas (na perspectiva de turista da OMT).

Partimos do princípio de que o turismo é uma atividade que “consome espaço” (CRUZ, 2003) e que, apesar do turista não viver no espaço produzido para o turismo, ele é um grande responsável pela produção do espaço que é destino turístico.

O turismo não ocorre sem deslocamento espacial que, por conseguinte, intensifica as interações espaciais (e os fluxos) e a mobilidade geográfica do capital, pois é tanto produtor como indutor dessas interações e da mobilidade do capital. É uma indústria<sup>6</sup> que movimenta bilhões pelo mundo e que no contexto da mundialização do capital (CHESNAIS, 1996) mobiliza significativa parcela de várias cadeias produtivas. No Brasil, em 2011, relatou o presidente da Embratur, Flávio Dino, que o setor de turismo rendeu ao País R\$ 6,8 bilhões (AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS, 2012). Segundo estudo divulgado pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - *International Air Transport Association*), a aviação brasileira movimentou em 2009 R\$ 32 bilhões (equivalente a 1% do PIB). Se fossem somados os R\$ 9,9 bilhões movimentados pelo

---

<sup>6</sup> Kon (2004, p. 63) enfatiza que “as tecnologias da informação e das comunicações têm conduzido à industrialização dos serviços, à inovação organizacional e a novas formas de comercialização dos serviços [...]”, ao mesmo tempo em que coloca o turismo no seu todo e os elementos do sistema turístico, como hotéis, restaurantes e empresas aéreas na mesma condição de atividades pertencentes ao setor de serviços. Como esses setores vêm passando por um processo de mudança na forma de comercializar seus produtos e na organização de suas empresas e por isso ganham a condição de “indústria”, entende-se, baseado nessa autora, que o turismo é também uma indústria.

turismo, essa participação passaria a 1,3% do PIB (KOMATSU, 2011). O turismo, portanto, apresenta três aspectos correlacionados: a) áreas de dispersão; b) deslocamento espacial e; c) áreas de recepção. Assim configuram-se os fluxos, ou seja, a demanda em deslocamento pelo espaço. Dentre esses três aspectos, os meios de transportes assumem condição muito importante. É por ele que as pessoas saem de um ponto de dispersão para outro de recepção e consumo dos bens turísticos. Sem os transportes, a atividade turística não se realizaria, mesmo que houvesse demanda e atrativo.

Sendo o Brasil um país de "dimensões continentais" necessita de uma rede de transportes que contemple esta característica. 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<sup>7</sup>, em função da circulação de passageiros/turistas e dos fluxos aéreos, produzam/exerçam algum tipo de poder (como o poder de mercado ou a ocupação de mais espaços em aeroportos do que as concorrentes) e espacializem suas atividades também em função do turismo.

Para isso, contextualizamos os aeródromos/aeroportos como infraestruturas, fixos que também atendem a demanda turística. Também foi abordado se fatores como políticas governamentais de incentivo ao turismo, a popularização do crédito e a entrada em operação de companhias aéreas com novo modelo de negócio, como o de baixo preço, baixo custo (*Low Cost, Low Fare*<sup>8</sup>), disputando mercado com as companhias do tipo *Hub-and-Spoke* ou *Network*<sup>9</sup>, propiciaram o aumento da demanda para o transporte aéreo e, conseqüentemente, da circulação de passageiros e das interações espaciais fomentadas pelo turismo. O entendimento dos fatores arrolados anteriormente e dos procedimentos adotados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), anteriormente denominado Departamento de Aviação Civil (DAC) para a concessão dessas operações, puderam trazer algumas respostas. Procuramos também verificar o papel das agências e operadoras de turismo e a contribuição delas no aumento do movimento de passageiros turistas por via aérea. Dessa forma, seria o turismo um forte elemento no planejamento e na conseqüente

---

<sup>7</sup> Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Aeroportos são os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas (BRASIL, 1986).

<sup>8</sup> Baixo custo, baixa tarifa.

<sup>9</sup> O Nome *hub and spoke* ou *the spoke-hub distribution paradigm*, é derivado do pneu de bicicleta que consiste em apontar vários raios do aro (*spoke*) em direção a um eixo central. São aeroportos centrais e de conexão de voos. *Network* ou rede, é a malha aérea de destino de uma companhia aérea (SOUTELINO, 2006).

produção da espacialização das companhias aéreas que operaram/operam em aeródromos/aerportos, em seus voos regulares e fretamentos?

O foco desta reflexão está nos fluxos aéreos em voos não regulares (*charter* e fretamentos) sob a perspectiva da circulação e espacialização das companhias aéreas e a contribuição do turismo nessa questão. Assim, foi necessária uma contextualização e interpretação da dinâmica mais ampla que envolve a aviação comercial, os fluxos produzidos pelas companhias aéreas e o turismo no contexto da circulação do capital, pois a circulação também é a imagem do poder (RAFFESTIN, 1993).

A relação entre transporte e turismo e deste com a viagem é inegável. Para que se possa haver turismo, há a necessidade do deslocamento do local de residência ao lugar turístico, ou seja, é necessário que haja deslocamento e interação espacial. Logo, o transporte é um elemento facilitador e condição essencial para o desenvolvimento da atividade turística.

O desenvolvimento do transporte aéreo no mundo tem, num primeiro momento, estreita relação com o poderio militar, pois, em momentos de conflito há desenvolvimento tecnológico que posteriormente é repassado para o setor civil. Porém, a partir da Segunda Grande Guerra, o avião ganha força como meio de transporte de massa o que favoreceu significativamente as relações entre os lugares de forma mais rápida que outros modais. É o que Seguí Pons e Reynés (2004) chamam de meios de transporte rápidos (transporte aéreo, autopistas, trens de alta velocidade), implantados num primeiro momento nos países desenvolvidos, e que permitiram a articulação progressiva das redes a escala mundial, e que têm papel predominante nas estratégias comerciais das empresas.

No mesmo sentido a atividade turística ganha expressão e amplia sua escala de atuação na medida em que os meios de transportes de massa se inovam. A necessidade de deslocamentos cada vez mais rápidos faz do avião o meio de transporte, o modal mais requisitado para as grandes distâncias.

Atualmente, no Brasil, os estudos sobre transportes com enfoque geográfico ainda são poucos, pois esse tema começa a ganhar espaço e preocupação pelo fato de que o capital necessita circular, seja na forma de mercadoria, dinheiro ou informação e a velocidade de circulação no contexto da mundialização do capital tende a aumentar ainda mais com a ampliação das interações espaciais geradas pelas relações comerciais, dentre elas o turismo.

Dessa forma, o estudo do transporte aéreo no Brasil no contexto da evolução do capitalismo e da atividade turística mostra como o transporte aéreo se desenvolve em conjunto com tal atividade e que as companhias aéreas, as agências e as operadoras turísticas muito contribuem para tal fato.

Entender, a partir de uma visão geográfica, a relação transporte aéreo e turismo coloca a necessidade de abordar a forma como essa ciência trata e tratou historicamente esse tema, que na fragmentação dos estudos geográficos perdeu espaço e importância.

Assim, estruturamos a referida pesquisa da seguinte forma: No Capítulo I, após tratarmos do turismo em seus enfoques, definições e de enfatizar a relação de dependência do turismo para com o transporte, procuramos discorrer sobre a evolução do transporte aéreo de passageiros sob a perspectiva das invenções e inovações tecnológicas e sobre como elas contribuíram para evolução no quantitativo de passageiros transportados. Também resgatamos a relação Geografia e transporte aéreo, com ênfase nas noções de circulação e turismo a partir da abordagem de alguns clássicos dessa ciência, enfatizando a importância dos estudos geográficos de transporte aéreo de passageiros, já que tais estudos, pelo que constatamos, são produzidos principalmente nas áreas de Engenharia e Economia.

No Capítulo II, abordamos o transporte aéreo de passageiros no Brasil sob a perspectiva histórica, destacando a constituição das redes de transporte aéreo, seus marcos regulatórios e de como a atividade turística com suas demandas podem contribuir para com o desenvolvimento do transporte aéreo. Também foi discutido se turismo e transporte aéreo são atividades produtivas.

A organização e dinâmica da dimensão aérea do espaço geográfico foram objeto do Capítulo III. Realizamos uma discussão pelo viés mais filosófico sobre essa dimensão espacial, discutindo aspectos da materialidade e imaterialidade da infraestrutura para a realização do transporte aéreo, como os aeroportos e os fluxos intangíveis.

Para o Capítulo IV, o enfoque foi a análise dos fluxos de passageiros no território brasileiro a partir da produção dos espaços turísticos. Esses espaços criam demandas por deslocamento que são supridas também com o transporte aéreo. Nesse aspecto, as empresas do *trade* se utilizam de estratégias e de pactos corporativos para conquistar mais consumidores e, dessa forma, as empresas aéreas, com suas estratégias, espacializam-se.

No último capítulo, o quinto, realizamos uma abordagem mais específica sobre os voos *charter* e fretamentos de passageiros no Brasil. Esses voos também sofrem regulação para que se realizem e dependem da disponibilidade de infraestrutura (de controle da

dimensão aérea do espaço geográfico e, disponibilidade operacional no caso de aeroportos mais congestionados). Para exemplificar tal situação, tratamos do exemplo do Estado de São Paulo, mais especificamente dos aeroportos da macrometrópole expandida. Também discorremos sobre as empresas aéreas e operadoras que mais se utilizam de voos *charter* e fretamentos e, no caso das empresas aéreas, produzimos representações cartográficas e gráficos para ilustrar os padrões de espacialização das ligações e também seus quantitativos.

Em síntese, procuramos a compreensão do desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros por voos *charter* e fretamentos a partir da dinâmica de seus fluxos.

---

## CAPÍTULO I

# EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS E AS TRANSMUTAÇÕES PARA O TURISMO

---

*Pessoalmente, eu admirei Santos Dumont, antes de o conhecer em pessoa. Suas aventuras aéreas eram-me relatadas pelo semanal francês "Vie au grand-air", quando há meio século eu trabalhava no sertão africano, como geógrafo.*

**Gago Coutinho**<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> O português Carlos Viegas Gago Coutinho, contra-almirante, geógrafo e navegador, desenvolveu estudos de navegação aérea e o aperfeiçoamento do sextante com horizonte artificial e que juntamente com Sacadura Freire Cabral, capitão-de-fragata, foram quem primeiro realizaram a travessia do Atlântico Sul no ano de 1922, entre as cidades de Lisboa (Portugal) e Rio de Janeiro (Brasil), com escalas na África e ao longo da costa do Brasil.

## 1.1 O turismo: enfoques e definições

A relação turismo e Geografia advêm, dentre outros pontos, do turismo como produtor e consumidor de espaço e dependente do deslocamento espacial. A produção do espaço é objeto da Geografia, assim como o deslocamento espacial, gerador de fluxos e modificador de espaços, também o é. O turismo é um fenômeno social que necessita de tempo livre<sup>11</sup> e valeu-se do desenvolvimento dos transportes para desenvolver-se, intensificar e inovar-se.

A identificação dos tipos de turismo, em função de sua complexidade e diversificação, resulta da construção de diversos autores ao longo de pelo menos 40 anos de discussão<sup>12</sup>. Porém, destacamos alguns tipos para balizar nossas reflexões.

Pela sua natureza, o turismo pode ser emissivo (que envia turistas para outras áreas) ou receptivo (que recebe turistas de outras áreas). Tendo como base a nacionalidade dos turistas, ele pode ser nacional (praticado em determinado país, podendo ser nacional interno, realizado dentro das próprias fronteiras e nacional externo quando os turistas saem do país de origem) ou estrangeiro (realizado por turistas estrangeiros que entram em um país). Quanto ao volume (entendendo-se, aqui, o número de pessoas que demandam certos tipos de serviços relacionados ao turismo), o turismo pode ser o de minorias (ou seletivo) ou de massas (que muitas pessoas procuram). Quanto a diferentes motivações e intenções dos viajantes são identificados os seguintes tipos mais comuns: Turismo de recreio (“mudança de ares”, curiosidade, desfrutar de paisagens, pelo simples prazer de viajar); Turismo de repouso (obtenção de relaxamento físico e mental, recuperação física e mental); Turismo cultural (aumentar conhecimentos sobre diferentes culturas, participação de manifestações artísticas, aprendizagem de línguas); Turismo desportivo (variadas motivações desportivas como assistir e praticar desportos); Turismo de negócios (visitação a complexos industriais, agropecuários, participação em congressos); Turismo de saúde (termas e talassoterápicos curativos ou preventivos); Turismo religioso (peregrinações, conhecer melhor o grupo ao qual pertence, conhecer santuários e lugares de prestação de

---

<sup>11</sup> Lazer – corresponde ao tempo realmente livre (de não-trabalho); Recreio – conjunto de atividades exercidas durante o tempo livre; Turismo – distingue-se do recreio porque implica necessariamente um deslocamento enquanto o recreio pode ou não dar origem a uma viagem. Assim, o turismo pode ser considerado como uma forma particular de lazer e recreação, distinguindo-se pela componente da viagem e duração da mesma (BARRETTO, 2003).

<sup>12</sup> Para maiores detalhamentos sobre tipos e definições de turismo ver: Ignarra (2003), Barretto (2003), Beni (2004) e <http://www.brasil.gov.br/sobre/turismo/tipos-de-turismo>.

culto); Turismo de praia (usufruto do litoral, praias, também conhecido com turismo sol e mar) (BARRETTO, 2003; UNITED NATIONS, 2008). Vale ressaltar que, atualmente, a existência de interesses específicos abre margem para uma ampla variedade de turismos.

Por ser um fenômeno social articulado por vários outros setores, sua análise, estudo e entendimento passa por várias interpretações e enfoques. Por isso, os estudos sobre turismo podem apresentar vários enfoques como o institucional, no produto, histórico, administrativo, econômico, sociológico, geográfico, interdisciplinar e sistêmico (IGNARRA, 2003), assim como Beni (2004) destaca três possibilidades de definição de turismo: no campo acadêmico, nas empresas e nos órgãos governamentais.

Segundo Ignarra (2003), o enfoque histórico analisa atividades e instituições sob um ângulo evolutivo, procurando descobrir, por exemplo, a causa das inovações<sup>13</sup>, crescimento e declínio. O enfoque geográfico, o que mais teve interesse pela análise do fenômeno turístico, procura analisar as formas de ocupação/produção do espaço turístico, os tipos de deslocamento e impactos ambientais.

As ideias de movimento, mudança e desenvolvimento que estão intrínsecas nos enfoques geográfico e histórico nos dão base para o entendimento da dinâmica da construção da definição de turismo. Para Pires (2001, pp. 4-5):

Marcando um momento significativo para o turismo, o século XIX precisa ser observado com mais vagar. Considerando, sempre, como o século da criatividade e do cientificismo – e, de fato o foi – não manteve, na sua duração, as mesmas características de progresso. Basta lembrar que nas duas primeiras décadas praticamente usufruíram-se mais das inovações do século anterior do que propriamente se inovou. Entretanto, em decorrência da Revolução Industrial, preparavam-se as condições para o surgimento do turismo moderno. Dizer quando ele começa é tarefa ingrata; ainda que não o seja pela própria polêmica que, quase todos os balizamentos provocam, o é pela escassez de bibliografia especializada, comumente mais interessada nos aspectos técnicos que históricos (PIRES, 2001, p.4-5).

O turismo, embora sua definição ao longo do tempo histórico não tenha sido tão clara, para alguns autores como Burkart e Medelik (*apud* PIRES, 2001) foi construído a partir de seus antecedentes históricos, cujas diferenças estruturais do mundo “[...] anterior ao século XVIII e nos tempos mais recentes, não são meramente uma questão de grau, pois

---

<sup>13</sup> “Segundo Schumpeter, o conceito de inovação engloba [...] a introdução de um novo bem – ou seja, um bem com que os consumidores ainda não estiverem familiarizados – ou de uma nova qualidade de um bem.” (ARAÚJO, 2001, p. 181)



que o mundo de 1850 – por exemplo – difere estruturalmente do mundo de 1750, em turismo como em tudo mais” (PIRES, 2001, p.5).

Grandes transformações socioeconômicas, tecnológicas e culturais iniciaram-se no final do século XVIII como a revolução nos transportes, a complexidade na organização social com a divisão social e territorial do trabalho, o crescimento da importância das cidades e a expansão da economia urbana contribuíram para a formação da base do turismo moderno. Novos elementos da civilização urbana proporcionaram condições para a realização de viagens de lazer e saúde em proporções não antes experienciadas, resultantes da nova condição econômica e da revolução nos transportes advindos da Revolução Industrial (PIRES, 2001).

Nesse sentido, as definições de turismo acompanharam as características que a atividade foi adquirindo ao longo do tempo histórico a partir de sua característica principal que é a viagem, o deslocamento espacial. Apesar de a viagem ser característica do turismo, nem toda viagem é para turismo.

Sob essa perspectiva, Ignarra (2003) e Beni (2004) fazem um resgate das diferentes definições de turismo<sup>14</sup>. Porém, a que originou a definição que prevalece atualmente advém da primeira definição oficial da OMT que define turismo como “[...] o deslocamento para fora do local de residência por período superior a 24 horas e inferior a 60 dias motivado por razões não-econômicas”(OMT *apud* IGNARRA, 2003, p.11).

Derivada da definição anterior, em 1994 (e válida atualmente) a OMT passa considerar que “[...] o turismo engloba as atividades das pessoas que viajam e permanecem em lugares fora de seu ambiente usual durante não mais do que um ano consecutivo, por prazer, negócios ou outros fins” (OMT *apud* IGNARRA, 2003, p.11; UNITED NATIONS, 2008), definição que visa à padronização de seu uso pelos países-membros da OMT e excluir outros tipos de viagens como as realizadas dentro das áreas em que seja a habitual de residência e os deslocamentos entre a casa e o trabalho e outras com caráter habitual<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Para maiores detalhes sobre as diferentes definições de turismo no tempo e no espaço, ver Ignarra (2003) e Beni (2004).

<sup>15</sup> Viagens: Viagens referem-se à atividade de viajantes. Um viajante é alguém que se move entre diferentes localizações geográficas para qualquer finalidade e qualquer duração. Uma viagem refere-se às viagens realizadas por uma pessoa desde o momento da partida da sua residência habitual até seu retorno: refere-se a uma ida e volta. A viagem é composta por visitas a locais diferentes. Viagem dentro de um país por residentes é chamada de viagem doméstica. A viagem para um país por não residentes é chamado de viagem de entrada, enquanto que as viagens para fora de um país por residentes é chamada viagem ao exterior. Aqueles que realizam viagens, seja ela doméstica, entrada ou de saída, será chamado de viajante interno, viajante de entrada ou viajante de saída, respectivamente (UNITED NATIONS, 2008).

Contudo, nas diversas noções de turismo há alguns elementos comuns: viagem ou deslocamento (que dá o sentido etimológico da palavra turismo, ou seja, “*tour*” que significa “movimento circular” em francês); permanência fora do domicílio (estritamente vinculado à viagem ou deslocamento espacial e a utilização de equipamentos receptivos); temporalidade (resultante da relação viagem e permanência em local fora do habitual de moradia, trabalho, de vivência); e o objeto do turismo (que se traduz no equipamento receptivo e nos serviços oferecidos para satisfação das necessidades do turista. É a empresa de turismo, a produtora, preparadora e distribuidora dos bens e serviços turísticos) (BENI, 2004).

Pela ligação com praticamente todos os setores da atividade social humana, é inevitável a diversidade de noções, definições e conceitos de turismo. É uma combinação de diversas atividades, serviços e indústrias que se interagem e se relacionam para a realização da viagem, como é o caso dos transportes, alojamento, serviços de alimentação, lojas, espetáculos, serviços e instalações disponíveis para pessoas que se deslocam para fora de seu local habitual de moradia e trabalho (IGNARRA, 2003) e que podem também ser usados por pessoas que viajam por motivações que não sejam de lazer e recreação. E por isso, Beni (2004) enfoca o turismo como um sistema.

A OMT classifica os viajantes em três categorias: turista, excursionista e visitante. O turista é o sujeito da definição clássica da OMT. É a pessoa que viaja para fora de seu local habitual de moradia e nele permanece por no mínimo vinte e quatro horas e no máximo de seis meses, no transcorrer de um ano, com o propósito de turismo, recreio, esporte, saúde, motivos familiares, estudos, peregrinações religiosas ou negócios, sem a intenção de imigrar para o respectivo local. Se o viajante, com mesmas intenções que o turista, permanece menos de vinte e quatro horas e não pernoita no local de visitação ele é considerado excursionista. Visitante é o viajante que, a exemplo de cruzeiros marítimos e viagens fluviais, visitam localidades, mas, pernoitam nas embarcações (IGNARRA, 2003).

O turismo, então, refere-se à atividade de visitantes e é, portanto, um subconjunto de viagens. Visitantes é um subconjunto de viajantes. Viagens realizadas pelos visitantes são os passeios turísticos.

As viagens turísticas são realizadas por diferentes meios ou modais e apresentam diferentes tipos de acordo com o propósito da viagem. A OMT (UNITED NATIONS, 2008) propõe a classificação padrão dos modos de transportes por grupos principais e grupos menores. Nos grupos principais estão o transporte por via terrestre, por via

aquática, por via férrea e por meio aéreo. Este último, foco de nossa pesquisa, é subdividido em: viagem agendada; voos não programados; por aeronave privada e por outros meios de transporte aéreo (UNITED NATIONS, 2008). Então, nas atividades características do turismo estão os transportes, e, neles, o transporte aéreo nas suas modalidades regular e não regular. Ambos (turismo e transporte aéreo) passaram (e ainda passam) por processos de mudança resultantes de invenções e inovações que, no nosso entendimento, são o desenvolvimento que implica em movimento de transformação.

## **1.2 A noção de desenvolvimento e interações no contexto das invenções e inovações no transporte aéreo e no turismo**

Há intencionalidade em tudo que o homem produz e tal intencionalidade dá sentido à história. Para Marx (1983), sob a perspectiva materialista, a história por si só não faz absolutamente nada e que tudo nela – inclusive a própria história – é realizado pelo homem e resulta em consequências espaciais. A história é produzida pelo homem que nela se realiza, ou seja, ele se humaniza na história.

Santos (2008) assevera que

Se a Geografia, ou, para ser menos paroquial, as ciências do espaço desejam interpretar o espaço humano como o fato histórico que, antes de tudo, ele é, só a história da sociedade mundial e a história da sociedade local podem servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e aos esforços para transformá-la, pondo-a ao serviço do homem. Pois a história não se escreve fora do espaço e o próprio espaço sendo social, não há sociedade a-espacial (SANTOS, 2008, p.246)

Criada pelo homem, a história necessita de continuidade e isso só é possível quando ele não começa sempre de novo e do princípio, mas, se liga ao trabalho e aos resultados obtidos pelas gerações precedentes. Se a humanidade começasse sempre do princípio e se toda ação fosse destituída de pressupostos, a humanidade não avançaria – desenvolvimento – e a sua existência se escoaria no círculo da periódica repetição de um início e um fim absoluto (KOSIK, 2002).

Sob essa perspectiva e baseando-se em Kosik (2002), nos transportes de forma geral e no caso do transporte aéreo em particular, a análise do processo histórico objetiva resgatar a intencionalidade do homem em evoluir e revolucionar os meios de transportes e infraestruturas (veículos, terminais e vias) para o deslocamento espacial a partir de

experiências anteriores. As invenções seriam o ponto de partida para inovações que atenderiam demandas do processo, sobretudo do produtivo. Nesse sentido, a história da humanidade relaciona-se estreitamente com as interações espaciais e, por conseguinte, com os transportes e com eles os fluxos do turismo<sup>16</sup>, fenômeno essencialmente capitalista, pois, desenvolve com o avanço do capitalismo, como forma de revalorização da natureza e dos espaços humanizados, utilizando-os como nova forma de acumulação do capital.

Os transportes fazem parte do ritmo cotidiano da vida, sendo impossível pensar a vida moderna sem eles, independente da escala onde se realizem. São elementos fundamentais e consolidadores das relações travadas no contexto socioespacial.

As funções dos transportes para Seguí Pons e Reynés (2004) seriam a acessibilidade espacial, a conectividade do sistema produtivo e da própria atividade produtiva, sendo que ambas são determinadas pelas demandas do sistema produtivo que gera, ao mesmo tempo, demanda crescente de deslocamento pelos transportes.

Posto isso, verifica-se que o homem sempre se deslocou para diferentes lugares tendo como preocupação a forma de transportar bens e pessoas. Dessa maneira, os transportes se configuram como parte integrante de sua vida, tornando-o, de uma forma direta ou indireta, dependente deste. Do nomadismo do homem primitivo que se deslocava pelos seus próprios meios, qual seja, a força muscular, à domesticação de animais e sua utilização como forma de tração; do uso de mecanismos flutuantes em meios líquidos como rios, lagos, mares à invenção da roda, instrumento revolucionário, potencializou um salto que veio facilitar os deslocamentos terrestres; e finalmente, a conquista do ar com os aeródinos e aeróstatos<sup>17</sup> até o *Super Sonic Concorde* (SSC), são fatos que reforçam a tese da caminhada do homem na busca do aperfeiçoamento dos transportes (PELIZZER, 1978).

Tais aperfeiçoamentos, no nosso entendimento, resultam das inovações técnicas e organizacionais advindas das revoluções e evoluções logísticas necessárias para a circulação cada vez mais rápida do capital, das mercadorias, da informação e das pessoas. Nesse processo histórico, comparece a necessidade de maior fluidez nos deslocamentos, o que nem sempre é possível diante das infraestruturas disponíveis. Daí a necessidade de se

---

<sup>16</sup> A evolução do turismo se deu paralelamente a dos transportes visto que os lugares cada vez mais distantes requeriam meios de transportes mais rápidos exigindo-se satisfação e a boa relação de distância, tempo e custo.

<sup>17</sup> Os aeróstatos são veículos mais leves que o ar. Neles se incluem os balões de gás, os de ar quente e os dirigíveis. Os aeródinos são os chamados "mais pesados que o ar". Incluem-se os planadores, aviões, helicópteros, mísseis, foguetes e suas variações (BATISTA, 2000).

pensar estratégias de planejamento e de gestão de transportes e armazenamento para diminuição de custos (SILVEIRA, 2011)

Seguí Pons e Reynés (2004, p. 33) enfatizam que

*[...] etimologicamente, la expresión „transporte“ significa el desplazamiento de algo más allá de una frontera, sea ésta natural o artificial. [...] Alude a dos elementos básicos: 1) el próprio desplazamiento, el movimiento; 2) el espacio atravesado, claramente delimitado por una frontera y, em consecuencia, mensurable, definido.<sup>18</sup>*

Para as referidas autoras, o movimento é função essencial do transporte o qual implica em diversidade de elementos deslocados. Portanto, tais elementos em movimento produzem fluxos tangíveis e fluxos intangíveis, mediante um sistema móvel compreendido por uma infraestrutura e, o mais importante, seguindo um trajeto ou rota, isto é, de forma orientada desde uma origem até um destino. Implica também uma relação espaço-temporal que é, por essência, de grande interesse para a Geografia (SEGUÍ; REYNÉS, 2004) posto que na sociedade atual o meio técnico-científico-informacional interfere diretamente na velocidade dos deslocamentos, condição cada vez mais requerida para aumentar a velocidade da circulação do capital (SANTOS, 2008).

Mesmo com diferenças espaço-temporais, de técnicas e tecnológicas, verifica-se que o princípio dos transportes se manteve sempre o mesmo, ou seja, o deslocamento de mercadorias e pessoas de um ponto de partida ou produção para um ponto de comércio ou de destino em um determinado tempo. Tais interações espaciais, que refletem as revoluções logísticas no decorrer do tempo, respondem ao contexto de sua época com deslocamentos mais lentos no início da história da humanidade e que com o passar do tempo e o desenvolvimento dos processos produtivos, independente dos modos de produção, elas se ampliam no espaço e ganham velocidade.

Nessa relação espaço e tempo, Santos (2009) destaca que o espaço é uno e múltiplo e se expressa em seu uso como um conjunto de mercadorias, cujo valor individual resulta do valor atribuído pela sociedade em um dado momento histórico. Ou seja, é o valor atribuído a cada pedaço de matéria que tem no momento atual um valor atual em resposta às necessidades atuais da sociedade. Assim, “o espaço constitui a matriz sobre a qual as novas ações substituem as ações passadas” (SANTOS, 2009, p. 104). É por meio dos

---

<sup>18</sup> Etimologicamente, a expressão „transporte“ significa o deslocamento de algo mais além de uma fronteira seja esta natural ou artificial. Refere-se a dois elementos básicos: 1) O próprio deslocamento, o movimento; 2) O espaço atravessado, claramente delimitado por uma fronteira e, em consequência, mensurável, definido (tradução livre).

eventos (que pressupõem um dado momento e lugar) que as coisas mudam e que os objetos são transformados e ganham, ali mesmo, características novas, seja em sua essência e/ou materialidade. Uma inovação, por exemplo, “[...] é um caso especial de evento, caracterizada pelo aporte a um dado ponto, no tempo e no espaço, de um dado que nele renova um modo de fazer, de organizar ou de entender a realidade” (SANTOS, 2009, p. 148), ou seja, é o tempo enquanto processo.

Cheptulin (1982) entende a matéria como a junção de várias formações materiais que são elos de uma mesma matéria. Por não ser eterna, a formação material está em constante transformação e por isso o conceito de matéria não pode ser aplicado às coisas particulares. Ou ainda, que o conceito de todo não pode ser idêntico ao conceito de parte desse todo.

Diferentes formações materiais entram no conteúdo do conceito de matéria, [...], tem características espaciais, temporais, movem-se, tem aspectos, ligações necessárias, contingentes, singulares, gerais, possíveis e reais. Incluem causalidade, contradições. Têm um conteúdo próprio, uma forma, uma essência, [...]. (CHEPTULIN, 1982, p.74).

A matéria possui movimento e a extensão das formações materiais particulares e a relação entre cada uma delas com as outras formações materiais (ou seja, a totalidade) que a rodeiam constitui o espaço. A duração da existência das formações materiais e a relação de cada uma delas com as formações anteriores e posteriores é o tempo.

A produção de bens tangíveis e intangíveis, que tem formas e ritmos diferentes à vida humana, é indispensável à obtenção de sua base material de existência. Essa relação impõe ao homem a necessidade de disciplinar o uso do tempo e do espaço, em que cada atividade tem seu próprio tempo e lugar, ou seja, uma ordem espaço-temporal que não é aleatória, mas, necessária à produção (SANTOS, 2008).

Para o referido autor,

Tudo o que existe articula o presente e o passado, pelo fato de sua própria existência. [...] articula o presente e o futuro [...] um enfoque espacial isolado ou um enfoque temporal isolado são ambos insuficientes. [...] necessitamos de um enfoque espaço-temporal (SANTOS, 2008, p. 252).

Porém, relatos dos acontecimentos relacionados aos eventos sobre a história da aviação não bastam para entender a evolução do transporte aéreo no contexto da evolução do capitalismo e do turismo. Dessa forma, a utilização do enfoque histórico e dialético objetiva demonstrar que em suas realizações o homem busca satisfazer suas necessidades por meio da resolução de problemas formulados (MARX, 1983) que, nesse caso, é o

deslocamento espacial motivado pela evolução dos modos de produção e do processo produtivo. As invenções e inovações tecnológicas, a evolução da técnica e da tecnologia resulta dessas tentativas de resolução de problemas.

As invenções e inovações representam tipos de progressão de uma materialidade ou processo<sup>19</sup>. É o que Santos (2009) ressalta como sendo uma época em que vivemos o ritmo dos objetos que estão em incessante sucessão, e que confere ao espaço mudanças em sua fisionomia, estrutura, aparência e relações. Se antes os objetos eram poucos e nossa relação com eles era de comunhão e de subordinação deles para conosco, no atual período os objetos técnicos se apoderam de nosso cotidiano, tornando nossa interação com eles uma ação prática e superficial, o que Marx (1983) denomina alienação. Esses objetos técnicos, que se repetem pelo mundo inteiro de forma padronizada, têm na maioria das vezes na sua produção a base intelectual da pesquisa científica e não a descoberta ocasional da experiência. Ou seja, anterior a produção material há produção científica, o que confere aos objetos serem científicos-técnicos e igualmente informacionais. Dessa forma, continua Santos (2009), os objetos são criados para exercer uma função predeterminada e precisa, estabelecida de antemão pela intencionalidade da ciência e técnica que os produziu, e essa intencionalidade é a base de sua eficácia.

No materialismo dialético, a matéria é reconhecida como essência do mundo, e que de acordo com as leis do movimento, está em constante transformação. A materialidade do mundo, composta por fenômenos, objetos e processos são formações materiais, aspectos diferentes da matéria (totalidade) que está em movimento (TRIVIÑOS, 1987).

Os objetos (formações materiais) resultam também de mudanças quantitativas que são, habitualmente, lentas e progressivas (evolução), dissimuladas e contínuas e também de mudanças qualitativas que, ao contrário, são bruscas, evidentes, constituindo uma ruptura, sendo denominadas de saltos (Revolução). O salto é o processo de passagem de uma coisa de um estado qualitativo a outro mediante uma ruptura de continuidade. Há dois tipos de saltos: o de ruptura e o de acumulação gradual de elementos da nova qualidade e enfraquecimento da antiga. O salto-ruptura se dá brutalmente e afeta toda a qualidade em seu conjunto, seus aspectos e ligações. O salto mediante acumulação gradual é mais lento,

---

<sup>19</sup> Santos sinaliza para a evolução tecnológica resultante das invenções e inovações também no âmbito da aviação. Para ele, “as naves espaciais, o avião e, mesmo, em menor escala, o automóvel e os próprios edifícios instruem a criação de um material adequado àquilo que o arquiteto ou engenheiro desejam obter. A história das viagens interplanetárias e da aviação é a história da produção de um material capaz de resistir a uma dada temperatura, de entrar e sair da atmosfera, de resistir à velocidade” (SANTOS, 2009, p. 216).

com a transformação da qualidade se dando aos poucos. A mudança da qualidade fundamental e não-fundamental da coisa produz-se sob a forma de saltos, mas o salto que faz mudar a qualidade fundamental transtorna a essência da formação material (forma revolucionária de salto), gerando uma nova essência. Já o salto não-fundamental determina mudanças apenas no quadro de sua essência, isto é, sem transformá-la (forma evolucionista de salto) (CHEPTULIN, 1982; TRIVIÑOS, 1987).

Triviños (1987) chama atenção para esses dois tipos de movimento: a evolução e revolução. Para ele,

A evolução manifesta-se pelas mudanças que sofre o objeto sem que afetem sua estrutura essencial. As mudanças referem-se a traços que não alteram o objeto no que ele é, no que ele representa. Estas mudanças, inclusive, podem ser qualitativas, mas de aspectos isolados do objeto, da formação material. [...] A revolução significa, simplesmente, manter a continuidade do desenvolvimento da formação material. A revolução afeta traços essenciais da formação social. Esta se transforma em outra formação material diferente; portanto, com uma nova qualidade. Dessa maneira interrompe-se o processo gradual de desenvolvimento (TRIVIÑOS, 1987, p. 69).

As continuidades e descontinuidades destacadas por Cheptulin (1982), do ponto de vista das invenções e inovações e das revoluções e evoluções logísticas, são tratadas por Silveira (2009). O referido autor destaca que “a intensidade das invenções e inovações nos meios e vias de transportes e, por conseguinte, nas interações espaciais, não são contínuas e nem somente ascendentes” (SILVEIRA, 2009, p. 17). Isso significa que há períodos de expansão e estagnação de tecnologias e de continuidade e descontinuidades histórico-espaciais, ou seja, que temporal e espacialmente ocorrem ressurgências tecnológico-econômicas potencialmente capazes de gerar revoluções e evoluções logísticas. Essas ressurgências eram vistas, de forma fisiocrática, como “metástases tecnológicas-econômicas”, já que os economistas fisiocratas analisavam comparativamente a economia pela fisiologia do corpo humano.

A passagem direta de uma formação socioeconômica a outra é um exemplo de revolução, a passagem do capitalismo pré-monopolista ao capitalismo monopolista exemplifica a evolução. Revolução e evolução distinguem-se não pela forma como se dá a mudança, mas pela profundidade da transformação, pela destruição radical da essência que a revolução proporciona. Embora os conceitos de evolução e revolução sejam universais, adquirem especificidade em cada domínio da realidade objetiva. (CHEPTULIN, 1982).

Por isso da necessidade de buscar no processo histórico tais explicações sobre a invenção das aeronaves que contribuíram com as transformações socioeconômicas e são



também resultado delas, principalmente as mais pesadas que o ar, assim como sua inovação com nova aplicação de suas funções na passagem do uso como máquina de guerra para o transporte de cargas e passageiros. É o exemplo do turismo que amplia significativamente sua ação e contribui para novos eventos na dinâmica espacial graças às inovações nos transportes.

Rejowski e Paolillo (2002) fazem uma cronologia da relação histórica dos transportes e do turismo. Procuramos também seguir a reflexão de Silveira (2009) sobre a periodização das revoluções e evoluções logísticas. Para ele, a intensidade das invenções e inovações nos meios e vias de transportes não são lineares e nem ocorrem de forma contínua, isso devido à diferenciação dos impactos sociais, ou seja, da capacidade de reversão da ordem social vigente, que cada tipo de inovação proporciona, sejam elas inovações básicas ou radicais, de processo e de produto<sup>20</sup>. Articuladas em um sistema de inovações (FREEMAN, 1984) elas podem intensificar as interações espaciais por diversos motivos, meios e velocidades. Procurar-se-á então fazer um paralelo entre o desenvolvimento histórico dos transportes turísticos e sua relação no encadeamento das revoluções e evoluções logísticas.

O sentido de interações espaciais utilizados nessa análise, como anteriormente abordado, se utiliza da perspectiva de Cocco e Silveira (2011) que supera a visão clássica das interações espaciais de Ullman (1972) como simples deslocamentos. Nesse aspecto, Silveira (2011), baseado em Marx, destaca que o capital não necessita deslocar-se para circular, ou seja, a circulação do capital acontece com ou sem a mediação dos transportes. Assevera, ainda que

[...] a circulação, no capitalismo, também deve ser entendida como a circulação do capital através do movimento de mercadorias, de bens e de informações aptos para atenderem suas necessidades (mas para o capital circular não há necessidade da circulação material) (SILVEIRA, 2011, p.28).

---

<sup>20</sup> As inovações básicas ou radicais, segundo Freeman (1984), aparecem na forma de blocos de inovações motivando saltos no crescimento da economia. Dessa forma, experimenta-se algo novo em termos de produtos e processos. Freeman (1984) complementa que nos anos de 1950 as inovações foram em sua maioria de produtos, enquanto que nas décadas de 1960 e 1970 foram de processos. Ele exemplifica que vários estudos sobre o assunto apontam que as inovações, ao invés de aparecerem em blocos em períodos de depressão, surgiram como aceleradores da economia demandados em tempo de guerras e/ou pressões e políticas governamentais”, como o caso dos “[...] motores a jato, a penicilina, o radar, os foguetes, o desenvolvimento dos projéteis, os silicões, o titânio, o carbono de tungstênio e os computadores”(FREEMAN, 1984, p.5) que são posteriormente difundidos, processo que pode levar anos ou até décadas.

Ou seja, o capital não precisa necessariamente circular, mas, fazer circular. Ainda segundo Ullman (1972), as interações espaciais estão baseadas em três fatores:

*a) complementary: a function or areal differentiation promoting spatial interaction; b) intervening complementarity: (or “opportunities”) between two regions or places; c) distance: measured in real terms including cost and time of transport and effect of improvement in facilities (ULLMAN, 1972, p. 33)<sup>21</sup>*

Para Corrêa (1997, p. 279), como já mencionado anteriormente, “as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”. É muito mais do que simples deslocamentos, pois expressam a reprodução da sociedade e do capital que se materializam espacialmente através da produção do espaço.

Valendo-se das reflexões de Corrêa (1997) em que elas (as interações espaciais) são muito mais do que simples deslocamentos, pois expressam a reprodução da sociedade e do capital, Silveira e Cocco (2011) buscam fundamento na categoria filosófica interação com base na discussão de vários autores, mas, com maior aprofundamento em Cheptulin (1982), através da noção de interações do materialismo histórico e dialético. Assim, as interações espaciais referem-se à natureza transformadora e dialética que elas produzem no espaço geográfico e, por conseguinte, os reflexos dessa interação geram mais interações. Dessa forma, o transporte realiza mediação entre diferentes elementos espaciais e possibilita o surgimento de características novas a essas formações materiais, o que reforça o caráter dialético e transformador desse movimento. (SILVEIRA E COCCO, 2011). Visualizamos as interações espaciais como reflexos da união da noção de interações do materialismo histórico e dialético (CHEPTULIN, 1982) e do conceito de espaço geográfico e formação socioespacial proposto por Milton Santos (1978, 2008, 2009).

Na perspectiva em que Silveira e Cocco (2011) avançam sobre as interações espaciais, procuramos reformular os três fatores enfocados por Ullman (1972) sob o viés do turismo: a complementaridade seria a relação entre as diferentes áreas que compreendem os espaços de trabalho e vivência de onde vem o turista (demanda) e o atrativo a ser visitado (oferta) e que estão em constante interação. As duas ensejariam a necessidade de rotas de transporte interligando-as, assim como os fluxos ensejariam a necessidade de mudanças tanto nas áreas de emissão como nas de recepção dos turistas.

---

<sup>21</sup> **a) Complementaridade:** uma função ou diferenciação de áreas que promove interação espacial; **b) Oportunidades mediadoras:** entre duas regiões ou lugares; **c) Distância:** mensurada em termos reais incluindo custo e tempo de transporte e o efeito do melhoramento em facilidades (ULLMAN, 1972, p. 33).

Em outras palavras, a presença do turista pode fazer com que o capital modifique o espaço de modo a ampliar sua acumulação, o que significa modificar os espaços turísticos para sua maior valorização assim como para atender mais e melhor os turistas, como é o caso do mercado imobiliário, das corporações dos meios de hospedagem e entretenimento. Essa relação criaria um elemento novo ou um conjunto de elementos novos. Aqui está implícito o sentido mais amplo da categoria desenvolvimento enfocada por Cheptulin (1982) e Rangel (2005) em que duas formações materiais em interação caminhariam para a transformação progressiva, porém contraditória, em direção a patamares mais complexos da matéria, o que geraria um terceiro elemento mais complexo e superior.

A oportunidade mediadora seria o conjunto das infraestruturas e meios de transportes que ligariam a demanda à oferta, por exemplo, os aeroportos, aeronaves e aerovias ou a dimensão aérea controlada (ou não) do espaço geográfico. Eles também passariam a se modificar com o fluxo turístico (com o aumento ou diminuição). A título de exemplo, um aeroporto que recebe maior quantidade de passageiros tem que se reestruturar conforme há aumento na demanda. Outro exemplo é o das aeronaves que têm modificado seu espaço interno para transportar mais passageiros ou ainda, com as mesmas aeronaves, as companhias aéreas aumentaram a frequência com que os serviços são oferecidos.

A distância não muda, mas, a velocidade de deslocamento pode ser alterada ou o traçado a percorrer pode ser modificado para maior fluidez nos deslocamentos. A distância é mensurada em termos de tempo e custo. Para aqueles que se deslocam para destinos turísticos e da mesma forma para as companhias aéreas os custos do deslocamento e o tempo a se deslocar são fatores que contribuem para o sucesso ou não de um destino turístico.

Dessa forma, as interações espaciais, numa perspectiva dialética, resultam em um novo elemento, uma nova formação material que pode conter características da formação material anterior que a originou, mas, que não é a mesma formação material inicial. Assim, as interações espaciais deixam de ser entendidas como ações no espaço e passam a ser mais bem compreendidas como produtoras irrestritas do espaço, além de se tornarem um atributo fundamental das análises geográficas (produção, organização, ordenamento espacial e outros). Nesse sentido, procuramos discorrer sobre a evolução do transporte aéreo de passageiros e suas implicações para o turismo, tendo como viés as invenções e inovações, as revoluções e evoluções logísticas.

### **1.3 Evolução do transporte aéreo de passageiros e do turismo na perspectiva das invenções e inovações tecnológicas, revoluções e evoluções logísticas**

Um dos fatores de maior significado para o desenvolvimento do turismo é o transporte, por fornecer a ligação essencial entre as áreas de origem e as de destino, agindo como um facilitador da atividade turística. Ou seja, é um dos três componentes fundamentais do turismo (demanda, transporte e oferta). Essa facilitação advém do desenvolvimento de novas tecnologias no transporte (como o avião a jato) que vieram contribuir para a massificação do turismo. Para viagens a longas distâncias, sejam elas entre continentes e países ou, no caso de países de grandes dimensões territoriais, o transporte aéreo é o principal modal. Mas, como o avião se colocou como um fator de grande significado para o turismo? Essa reflexão passa pelo entendimento da evolução do transporte aéreo e do uso da viagem não só para negócios, mas também, para lazer e turismo.

A história do transporte aéreo no mundo remonta aos primeiros experimentos relacionados às tentativas do homem em se elevar à atmosfera com aparelhos mais pesados que o ar e alçar voo para os mais variados destinos. O movimento pela dimensão aérea do espaço geográfico na tentativa de conquistá-lo ou mesmo o sonho de se deslocar como pássaro pelo ar é milenar e como referenciava Marx (1983) relaciona-se a resolver um problema que, nesse caso, era o deslocamento por outros meio que não fossem a terra e a água.

Na Grécia antiga, Ícaro externalizava tal sonho confeccionando asas para alçar voo, tentativa frustrada que lhe custou a vida, mas que despertou posteriormente o “sonho de Ícaro” em outras pessoas. No século XV, Leonardo da Vinci foi um dos pioneiros em projetar artefatos voadores e de estudar e defender que o homem poderia voar semelhantemente aos pássaros, já que era mais forte e robusto, desde que utilizasse equipamento adequado. Porém, em 1680, Giovanni Borelli, fisiólogo, físico e matemático italiano explica cientificamente que o homem voar, assim como os pássaros, seria impossível (PALHARES, 2002).

As primeiras experiências de deslocamento pelo ar se deram com os balões, cujos primeiros projetos tripulados foram desenvolvidos na França pelos irmãos Montgolfier, no

ano de 1783. Isso ocorre no contexto da Primeira Revolução Industrial<sup>22</sup> e início da Terceira Revolução Logística<sup>23</sup>. A matriz energética era o carvão e o mecanismo que marca essa época é a máquina a vapor. A máquina a vapor acoplada à máquina ferramenta amplia e confere agilidade a velocidade do processo de produção de mercadorias (NIVEAU, 1969), necessitando de maior fluidez para fazer circular o resultado da produção que, além da Europa, tinham na Ásia, na América e na África seus mercados consumidores e fornecedores de matéria-prima. Nessa fase, as redes de transportes se expandem para atender a necessidade de circular as matérias-primas para as fábricas e a circulação das mercadorias para o comércio. A velocidade de deslocamentos pelo espaço ainda são baixas, pois os navios desenvolviam velocidades em torno de 15km/h e as locomotivas a mais de 70km/h (PALHARES, 2002). No transporte aéreo, setenta e quatro anos antes dos irmãos Montgolfier o padre Bartolomeu de Gusmão, no Brasil, em 1709, experienciou voos não tripulados, o que Palhares denomina como “a pré-história da aviação” pelo fato de ainda ser incipiente e ainda não ter caráter dinâmico nem comercial.

Nesse processo histórico, a viabilidade do voo de aparelhos mais pesados que o ar começava a ser pensada por entusiastas, pesquisadores e cientistas, tendo, no século XVIII, o cientista britânico Sir George Cayley inaugurado a chamada “a história da aviação moderna” e que seria referência para o êxito de Santos Dumont na França e dos irmãos Wright nos Estados Unidos, no início do século XX. Sir Cayley foi pioneiro em formular conceitos básicos sobre os princípios do voo<sup>24</sup>, como a sustentação, empuxo e arrasto aerodinâmico, colocados à prova em 1804 quando da construção, por ele, do primeiro modelo de aeroplano que se tem comprovadamente registro, este ainda em escala reduzida. Porém, em 1808, Sir Cayley construiu um planador mais avançado e tripulado que não fora

---

<sup>22</sup> Sobre as revoluções industriais e os ciclos de Kondratieff, Mamigonian (1999) enfatiza o fato de que o primeiro, terceiro e quinto Kondratieff se iniciam como revoluções industriais. Já o segundo (1848-73, fase expansiva) e o quarto (1948-73, fase expansiva) tem início com revoluções nos transportes e com a aplicação de “[...] invenções já realizadas nas revoluções industriais voltadas agora a este setor de circulação e a expansão da anterior revolução industrial em novas regiões geográficas” (MAMIGONIAN, 1999, p. 153).

<sup>23</sup> Anderson (1990) afirma que aconteceram quatro revoluções e evoluções logísticas. Porém, ele deixa de abordar as relações econômicas resultantes ou intensificadas pelas invenções e inovações nos meios, vias e na circulação, que afetam as relações comerciais no espaço e de como as Revoluções Industriais contribuíram com seus avanços tecnológicos nos diferentes modais de transportes. Nesse sentido, Silveira (2009) avança nessa análise e em suas ideias discorre sobre cinco revoluções e evoluções logísticas em que a base se encontra nos diferentes comportamentos da economia ao longo do tempo, ou seja, a economia se comporta em movimentos cíclicos que, no caso dos ciclos longos (Kondratieff) tem mais ou menos 25 anos de ascensão e mais 25 anos de recessão do capitalismo internacional, totalizando 50 anos em cada ciclo.

<sup>24</sup> Os princípios da aerodinâmica já eram conhecidos na China no 3.000 a.C. com a utilização de papagaios, balões e outros aparelhos semelhantes, sobretudo como brinquedos. Eles reaparecem como ressurgências tecnológicas em Sir Cayley (1808).

bem sucedido. É importante relatar que tal feito está no contexto da fase ascendente do primeiro Kondratieff (ANEXO I), cujas fases precedentes se abrem ou com revoluções industriais ou como revoluções nos transportes (MAMIGONIAN, 1999). Mesmo que a invenção de Sir Cayley, nesse momento, não tenha representado mudanças nos meios de transporte, suas ideias vão aflorar como ressurgências tecnológicas-econômicas (SILVEIRA, 2009) na fase ascendente do terceiro Kondratieff. Nesse sentido, os maiores êxitos vieram com Otto Lilienthal que baseado nas teorias e descobertas de Sir Cayley<sup>25</sup> conseguiu colocar planadores em voo regular em mais de dois mil voos entre 1891 e 1896. Os

[...] planadores e os aeroplanos que os sucederam ainda não dispunham de condições para utilizar os primeiros motores desenvolvidos independentemente por Gottlieb Daimler e Karl Bens no ano de 1885, pois estes ainda eram muito pesados e não produziam a potência necessária para impulsioná-los (PALHARES, 2002, p. 101).

O uso do avião para o transporte coletivo de passageiros, apesar dos progressos alcançados até o início do século XX, ainda não era uma realidade. O transporte turístico, em meados do século XIX e início do século XX, é impulsionado pelo desenvolvimento do transporte ferroviário e marítimo de passageiros e marcado pela origem do turismo organizado em agências, ou seja, o turismo marítimo e transcontinental (REJOWSKI e PAOLILLO, 2002).

Segundo Barretto (2008), o turismo moderno (século XIX), como o conhecemos hoje resulta de sua ligação com o modo de produção capitalista e o desenvolvimento tecnológico advindos das invenções e inovações do período. O modo de produção determina quem viaja e o desenvolvimento tecnológico, como viajar. É após o advento da Primeira Revolução Industrial (século XVIII) que se iniciam as primeiras viagens organizadas por intermédio dos agentes de viagens. O aumento do tempo livre fez com que as pessoas buscassem atividades de lazer. Em 1841, já com o avanço do transporte ferroviário de passageiros, Thomas Cook, na Inglaterra, foi precursor da primeira viagem organizada para um grupo de 570 pessoas, fretando um trem entre as cidades de Leicester e Loughborough. É o começo do turismo moderno. É o que relata Backer (2001) ao afirmar que

---

<sup>25</sup> De Sir Cayley (1808) à Otto Lilienthal (de 1891 a 1896) se passaram 88 anos em que o segundo aprimorou os princípios do voos do primeiro e iniciou voos regulares em planadores. Pode-se chamar a isso de ressurgência tecnológica, pois onze anos mais tarde Santos Dumont em Paris e irmãos Wrihth nos Estados Unidos fariam os primeiros voos de planadores motorizados.

[...] a expressão madura do turismo pressupõe a moderna sociedade capitalista. Foi no século passado [XIX], a partir da ampliação da escala da acumulação de capital e das inovações da tecnologia de transporte, com a ferrovia e a navegação a vapor, que grupos sociais puderam gastar dinheiro com o turismo tal como nós hoje entendemos tal atividade. E surgem então os primeiros agentes e companhias dedicados a organizar a atividade. A promoção de atividades turísticas torna-se gradativamente, uma nova fronteira de acumulação, centrada num novo produto, capaz de agregar-se aos espaços produtivos pré-existentes de acumulação capitalista, sem competir diretamente com eles (BACKER, 2001, pp. 2-3).

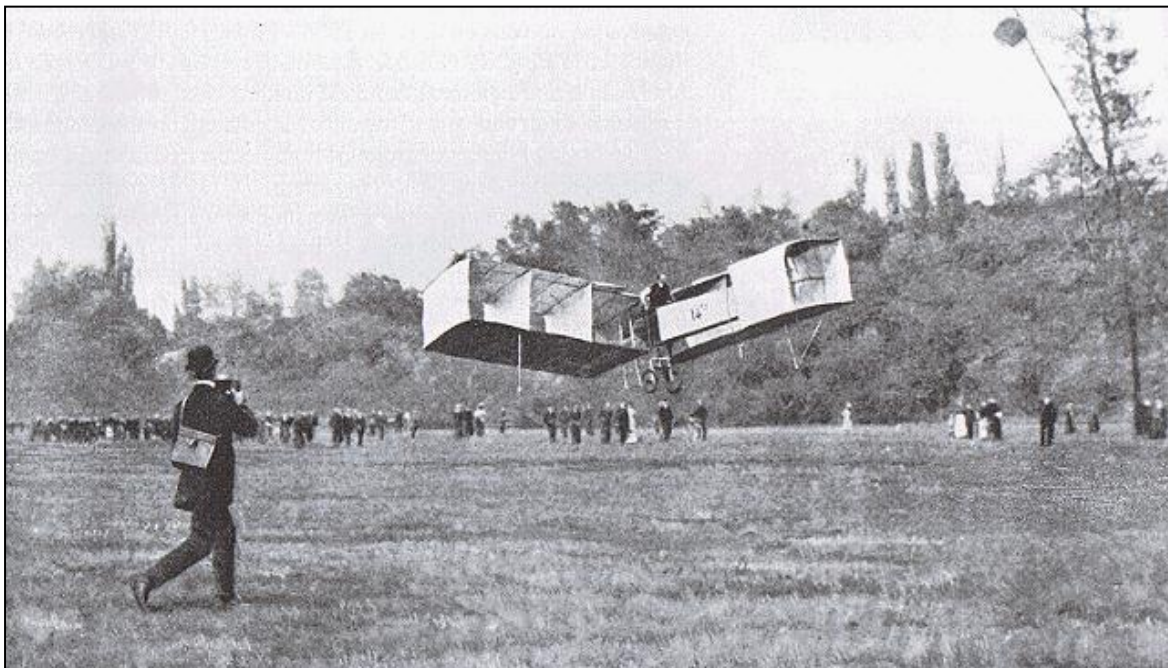
O transporte aéreo para a finalidade turística viria com as inovações advindas das invenções e inovações que se seguiriam a partir do início do século XX. Para Silveira (2009), esse período se inicia também com a Primeira Revolução Industrial que marca o princípio da terceira revolução e evolução logística em que há uma refuncionalização das invenções e inovações da primeira Revolução Industrial, cujos sistemas de movimento<sup>26</sup> tinham como veículos a locomotiva e o navio a vapor. Na quarta revolução e evolução logística, que tem seu início com a segunda revolução industrial veículo do sistema de movimento marcante é movido pelo motor à combustão interna com tamanho reduzido dos propulsores (em relação aos da primeira revolução industrial) que aumenta a velocidade dos deslocamentos e das trocas.

Com a invenção dos motores de combustão interna, em 1885, na Alemanha, inaugura-se uma nova fase dos transportes. O automóvel movido à gasolina, a locomotiva e navios movidos a diesel são exemplos de meios de transportes desses sistemas de movimento. Para a circulação do capital, a revolução e evolução nos transportes atuaram (e ainda atuam) como importantes dinamizadores dos deslocamentos e articulações espaciais tanto no aspecto geoeconômico como militar. Os primeiros motores adaptados resultantes da inovação dos motores a combustão interna começam a ser empregados primeiramente em balões modificados que tinham forma alongada, diferente dos modelos até então usados. “A evolução técnica desses balões motorizados e plenamente direcionáveis deu origem aos „dirigíveis“” (PALHARES, 2002, p. 102), tendo Alberto Santos Dumont e o francês Labaudy como alguns dos pioneiros. Na Alemanha, os dirigíveis são resultado de pesquisa e modernização do conde Ferdinand Von Zeppelin, que implementando uma

---

<sup>26</sup> Para Contel (2001, p.357) “[...] é o conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica dos lugares”. Para Silveira (2009, p.1) “[...] são infraestruturas e meios de transportes planejados logisticamente dentro de padrões tecnologicamente adequados para atender as novas demandas corporativas”.

estrutura rígida no interior do balão e cujo invólucro estaria cheio de gás, garantiria a sustentação do “dirigível” no ar. É em 1900 que Von Zeppelin concretiza a concepção dos dirigíveis que são incorporados pelas forças armadas da Alemanha<sup>27</sup>.



**Fotografia 11-** Aeronave 14-Bis construída por Alberto Santo Dumont, 1906

Tais inovações tecnológicas vão ter significativa expressão em duas ocasiões temporalmente muito próximas, mas espacialmente distantes: os voos de aparelhos mais pesados que o ar e propulsados mecanicamente realizados por Alberto Santos Dumont e pelos irmãos Wilbur e Orville Wright. Tanto Santos Dumont quanto os irmãos Wright após pesquisarem sobre os fatores básicos do voo em planadores por eles projetados, realizaram seus primeiros voos (Fotografias 1 e 2)<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> A aplicação de motores adaptados aos balões pode ser vista como inovação dos primeiros balões de 1783 que receberam uma refuncionalização com os motores adaptados para eles.

<sup>28</sup> Fonte: <http://www.radioculturasd.com.br/index.php/category/jornal-da-cultura/page/3/>  
e [http://www.nasaimages.org/luna/servlet/detail/nasaNAS~5~5~24295~127681:  
Wright-Flyer-Test-Flights-at-Fort-M](http://www.nasaimages.org/luna/servlet/detail/nasaNAS~5~5~24295~127681:Wright-Flyer-Test-Flights-at-Fort-M)





**Fotografia 12** - Aeronave *Flyer* construída pelos irmãos Wright, 1903

Mas, a controvérsia sobre quem foi o primeiro a fazer um voo com um artefato mais pesado que o ar e propulsado mecanicamente, em que houve emprego de tecnologia de controle direcional, coloca Santos Dumont e os irmãos Wright no centro de tal contenda<sup>29</sup>.

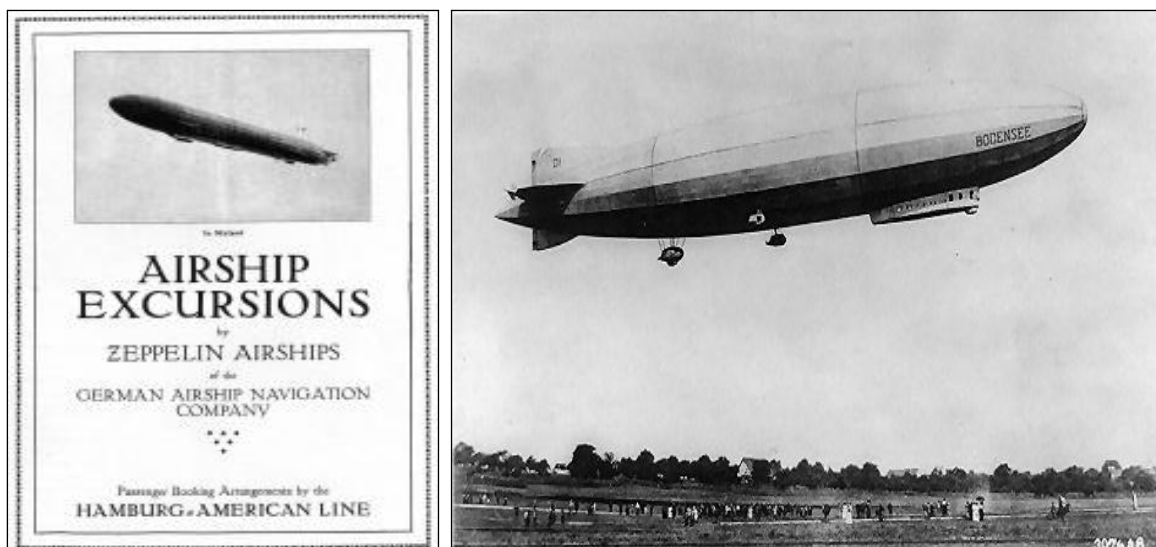
Porém, tais feitos, desde os balões motorizados até os planadores motorizados de Santos Dumont e dos irmãos Wright, fazem parte do contexto da Segunda Revolução Industrial cujo principal mecanismo é o motor a explosão interna inventados na Alemanha por Gotilieb Daimler e Karl Bens que viria a subverter a lógica espacial e a relação espaço-tempo.

Mas, independente de tal controvérsia, foi a partir desses pioneiros que a aviação comercial “alçou voo”. Nos primeiros anos da era da aviação, a França liderava o mundo na construção de aeroplanos. Nesse mesmo período os alemães dominavam as técnicas de

---

<sup>29</sup> Nessa disputa, diferentes correntes de historiadores imputam o feito do primeiro voo a pessoas diferentes. A corrente franco-brasileira atribui o feito a Santos Dumont pela existência de registros históricos concretos que comprovam o voo que se realizou sem o lançamento do *14-Bis* por uma máquina auxiliar, ou seja, elevou-se no ar pela propulsão do motor que o equipava. É diferente do voo dos irmãos Wright que teve o uso de mecanismo auxiliar que colocou o *Flyer* em voo. Dessa forma Alberto Santos Dumont é reconhecido pela corrente francesa e brasileira como o primeiro homem a realizar tal feito.

construção dos dirigíveis que se mostravam potencialmente importantes para a humanidade como um transporte mais rápido, eficiente e com maior segurança se comparados aos outros.



**Fotografia 13** - Operação da Delag em rota de serviço de transporte regular de passageiros com dirigíveis, de 1910 a 1914

Entre os anos de 1910 e 1914, a Delag (*Deutsche Luftschiffahrts A. G. Direktion*), operava uma rota de serviço de transporte regular de passageiros com quatro dirigíveis (Fotografia 3)<sup>30</sup>, a partir da localidade de *Friedrichshafen* para outras cidades alemãs, serviço que fora interrompido pela Primeira Guerra Mundial, em 1914. Mesmo assim, a Delag foi responsável por transportar cerca de 34 mil passageiros num total de mais de 273 mil quilômetros (PALHARES, 2002).

Foi no pós Primeira Grande Guerra, segundo Becker (2001), que o turismo sofre significativa metamorfose impulsionado pela possibilidade de massificação dos padrões de consumo aberto pelo *welfare state* nos países capitalistas centrais. As políticas sociais como a regulação do tempo de trabalho, férias remuneradas, aposentadoria aliadas as possibilidades de deslocamento espacial com o avião criaram condições para emergir o turismo de massa. Segundo Becker (2001)

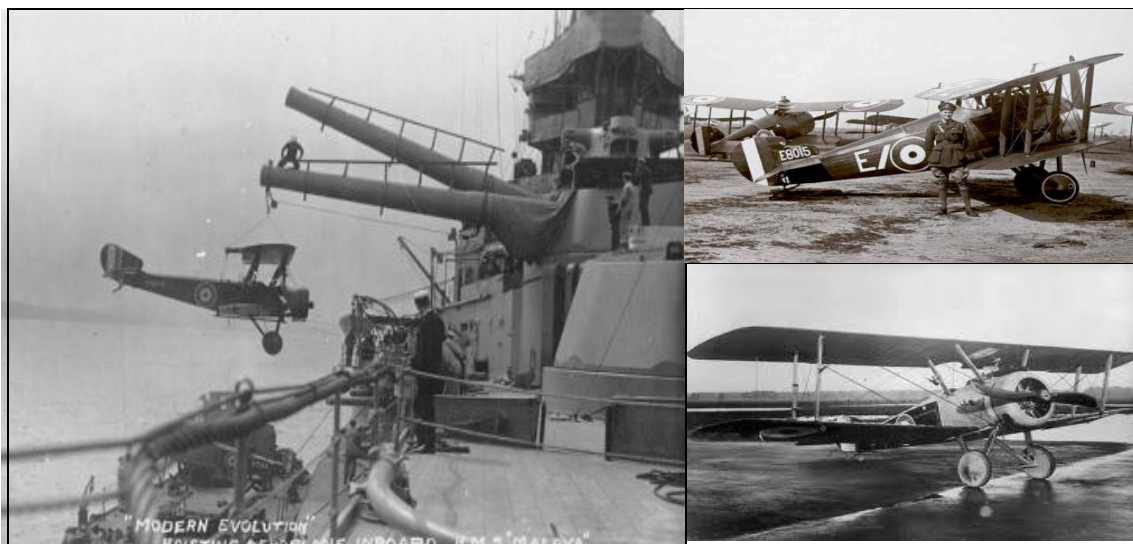
[...] foi no século XX, e principalmente no pós-guerra, que ocorreu metamorfose significativa no turismo. Essa transformação se vincula com as possibilidades de massificação de padrões de consumo que o "welfare state" veio a abrir nos países capitalistas centrais. Isso se apoiou sobre a regulação do trabalho, a limitação do

<sup>30</sup> Fonte: <http://megustavolar.iberia.com/2010/08/delag-la-primera-aerolinea-del-mundo/>

seu tempo, as férias remuneradas, a aposentadoria, e a legislação social, bem como os novos horizontes de possibilidades abertos com o avião. Agora sim emerge o turismo de massas (BECKER, 2001, p. 3).

Da mesma forma, Rejowski e Paolillo (2002) mostram que antes e depois da Primeira Grande Guerra houve o desenvolvimento do transporte marítimo com os cruzeiros se configurando como turismo de luxo, fato que se repetiria no transporte ferroviário e aéreo, ou seja, a utilização desses modais no transporte de passageiros turistas.

Segundo Palhares (2002), a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) marcou época por ser um período em que nasceu uma nova geração de aeronaves (Fotografia 4)<sup>31</sup> principalmente na Inglaterra (*Sopwith-Pup, Snipe e Camel*), na Alemanha (*Fokker Triplane Dr-1, VII e VIII*) e na França (*Spad XIII*)<sup>32</sup>.

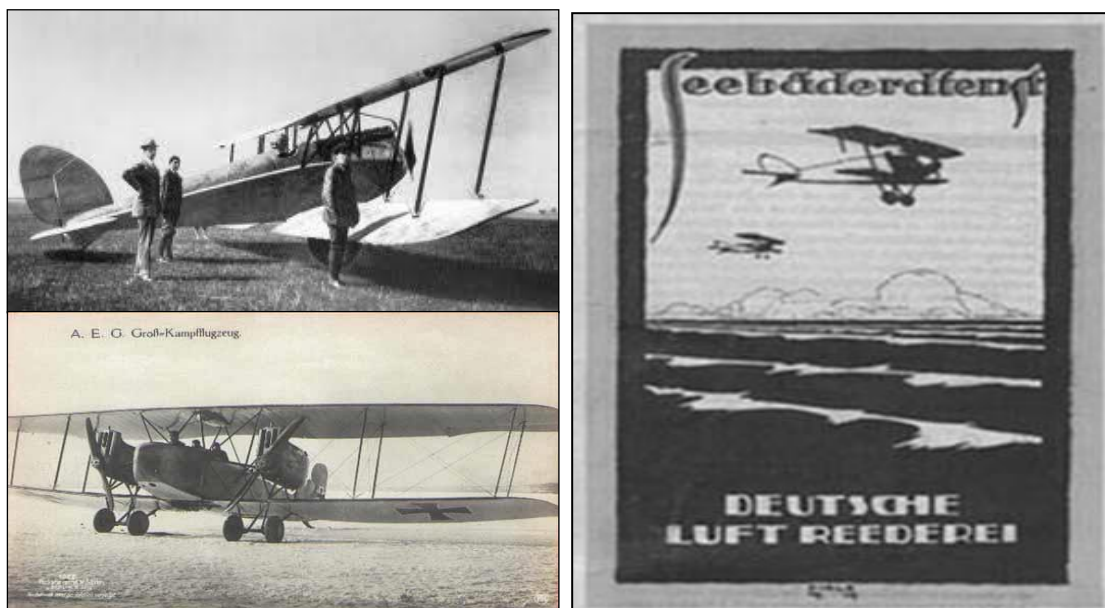


**Fotografia 14** - Aeronaves produzidas na Inglaterra e usadas na Primeira Grande Guerra, 1914-1918

<sup>31</sup> Fonte: <http://www.naval-history.net/WW1NavyBritishLGDecorations1917.htm>  
<http://en.valka.cz/viewtopic.php/t/42645>

<http://airminded.org/2008/07/05/facing-armageddon/>

<sup>32</sup> No sentido horário: Sopwith-Pup, Sopwith-Snipe e Sopwith-Camel.



**Fotografia 15** - Aeronaves da *Deutsche Luft Reederei*, primeira linha de serviço regular de transporte aéreo de passageiros no mundo, 1919

O conflito trouxe maior conhecimento técnico sobre os componentes dos aeroplanos como motores, hélices, estrutura e técnicas de pilotagem, além de um número significativo de aviadores experientes e disponíveis para atuação em condições civis pelo fato de os aeroplanos serem rápidos e eficientes, o que conferia às viagens aéreas da nascente aviação certo *glamour* e *status* além de intensificar as interações espaciais no centro do sistema da produção aeronáutica mundial nessa época.

A partir de 5 de fevereiro de 1919, a empresa alemã *Deutsche Luft Reederei* (Fotografia 5)<sup>33</sup> pioneiramente utiliza aeroplanos em voos comerciais entre Berlim e Weimar com o biplano DFW e AEG de dois lugares e cinco lugares respectivamente, sendo considerada “[...] a primeira linha de serviço regular de transporte aéreo de passageiros no mundo” (MONDEY *apud* PALHARES, 2002, p.104).

<sup>33</sup> Fonte: [http://www.uniquecarsandparts.com.au/history\\_bmw\\_aero.htm/](http://www.uniquecarsandparts.com.au/history_bmw_aero.htm/)  
<http://www.milavicorner.0catch.com/doutrina.htm>



**Fotografia 16** - Avião *Avillandd DH 4A* modificado da companhia inglesa *Air Transport & Travel Ltd.* primeiro serviço aéreo internacional, de Londres à Paris, 1919

No dia 25 de agosto de 1919, a companhia inglesa *Air Transport & Travel Ltd.* (Fotografia 6)<sup>34</sup> inaugurou o primeiro serviço aéreo internacional de Londres à Paris, transportando um único passageiro, Sir George Stevenson-Reece em um avião *Avillandd DH 4A* modificado, pois era um avião militar.

Os períodos compreendidos entre 1885 a 1898, final da fase recessiva do segundo Kondratieff e o de 1898 até 1921, fase ascendente do terceiro Kondratieff são marcados pela grande evolução no transporte aéreo com a aplicação dos conhecimentos anteriores, ou seja, o uso da invenção do motor de combustão interna à aviação (ANEXO I). A primeira Grande Guerra e o uso do avião trouxeram mais inovações e avanços no setor aéreo, cujas aplicações se materializam no uso do avião (depois do dirigível) no transporte de passageiros, caso da empresa alemã *Deutsche Luft Reederei* e da inglesa *Air Transport & Travel Ltd.*

Porém, a potencialidade do transporte aéreo comercial, apesar de se desenvolver significativamente na Alemanha, Inglaterra, França e Estados Unidos, teria quatro

<sup>34</sup> Fonte: <http://www.telegraph.co.uk/news/picturegalleries/uknews/6082565/Happy-birthday-BA-90th-anniversary-of-British-Airways.html>

acontecimentos significativos para sua consolidação e confirmação como meio importante para cobrir grandes distâncias (PALHARES, 2002) e dar maior fluidez ao território.

O primeiro foi a travessia do Atlântico Sul pelos portugueses Sacadura Freire Cabral, um capitão-de-fragata e Carlos Viegas Gago Coutinho, contra-almirante no ano de 1922 (Fotografia 7)<sup>35</sup>, fazendo a travessia entre as cidades de Lisboa (Portugal) e Rio de Janeiro (Brasil), com escalas na África e ao longo da costa do Brasil.

O segundo acontecimento foi um total de três viagens exploratórias realizadas pelo avião inglês Alan Cobham (Fotografia 8)<sup>36</sup>. A primeira, em 1925, partiu da Inglaterra rumo à Índia e à atual Myamar em um *Havilland DH50*, num total de 210 horas e 28.968 km. Na segunda viagem, em 1926, o avião inglês partiu da Inglaterra para África do Sul. A terceira, em junho de 1926, Cobham partiu da Inglaterra e chegou à Austrália. Tais viagens exploratórias confirmaram a possibilidade de estabelecer rotas aéreas entre a Inglaterra e os referidos destinos, contribuindo para expansão da malha aérea que ainda se caracteriza pela grande concentração regional.



**Fotografia 17** - Gago Coutinho e Sacadura Cabral pouco antes da travessia do Atlântico Sul no avião *Fairey III-D*, 1922

<sup>35</sup> Fonte: [http://www.vidaslusofonas.pt/sacadura\\_cabral.htm](http://www.vidaslusofonas.pt/sacadura_cabral.htm)

<sup>36</sup> Fonte: [http://www.rafmuseum.org.uk/milestones-of-flight/british\\_civil/1926.cfm](http://www.rafmuseum.org.uk/milestones-of-flight/british_civil/1926.cfm)



**Fotografia 18** - Alan Cobham, na viagem para Austrália, no avião *Havilland DH50*, 1926

O terceiro acontecimento foi o voo transoceânico de ida e volta entre Nova York e Paris, sem escalas, realizado por Charles Lindenberg, no monomotor *Ryan*, o “*Spirit of St Louis*”, em maio de 1927.

O quarto e último acontecimento foi a travessia do oceano Pacífico por Charles Kingsford Smith e mais três aviadores/navegadores que, em 31 de maio de 1928, decolaram de São Francisco com destino a Brisbane, na Austrália com escalas em Honolulu, Havaí, Suva e nas Ilhas Fiji, num *Fokker*, um monoplane trimotor batizado como “*Southern Cross*”. A viagem durou dez dias (PALHARES, 2002).

As conquistas aeronáuticas da década de 1920, fase depressiva do terceiro Kondratieff (ANEXO I), em que há o aperfeiçoamento e patenteamento do motor pulsojato na Alemanha realizado por Paul Schimidt (1931) resultaria na aplicação do motor a jato pela Alemanha no final da Segunda Grande Guerra. Era o motor denominado de Jumo (referência a *Junkers Motoren*, uma divisão de motores da fábrica *Junkers*).



**Fotografia 19** - Caça alemão *Messerschmitt ME 262*, 1942

Esse primeiro motor considerado viável e denominado de *Jumo 004* foi utilizado pelo caça alemão *Messerschmitt Me 262* cujo primeiro voo se deu em 1942 (Fotografia 9)<sup>37</sup> e atingia velocidades de 755 a 870km/h, dependendo da versão do motor. A utilização militar do motor a jato prenunciava para a década de 1950, a potencialidade do transporte aéreo comercial.

Araújo (2001) sintetiza esse processo enfatizando que

[...] durante o descenso das grandes oscilações, se faz um número especialmente grande de descobertas e invenções na técnica produtiva e de comunicações que em geral são aplicados em grande escala só até o começo do ascenso seguinte (ARAÚJO, 2001, p. 180).

É o que Freeman (1984) chama atenção com relação a inovações. Ele mostra que

[...] a fase ascendente de uma onda longa implica a ocorrência simultânea de uma explosiva fase de crescimento em novas e importantes indústrias e tecnologias. Esse movimento ascendente torna-se possível somente a partir da realização prévia e bem sucedida, não importando as datas, de certas inovações básicas anteriores, tais como o automóvel e várias inovações elétricas nos anos 1880 e 1890, ou o computador, a televisão, os aviões a jato e grupos de materiais sintéticos nos anos 1930 e 1940 (FREEMAN, 1984, p. 12).

<sup>37</sup> Fontes: [http://www.456fis.org/JUNKERS\\_JUMO\\_005%20JET\\_ENGINE.htm](http://www.456fis.org/JUNKERS_JUMO_005%20JET_ENGINE.htm); e <http://www.456fis.org/ME-262.htm>



O motor a jato foi uma tecnologia aplicada na Segunda Grande Guerra. No período do pós-guerra até 1973, fase expansiva do quarto Kondratieff, expandem-se o transporte aéreo comercial e rodoviário de passageiros e cargas. O primeiro impulsiona o turismo internacional e contribui para o turismo massivo. O segundo marca também o turismo massivo organizado, principalmente o doméstico propiciado pela expansão da malha rodoviária mundial. Das evoluções logísticas advindas desse período de guerra, a utilização dos motores a jato em uma aeronave comercial de transporte de passageiros se fez com a entrada em operação de aeronaves de maior porte, primeiramente com o *Comet (De Havilland DH 106)* de fabricação inglesa, em 1949, e sucessivamente no *Boeing 707* (cujo projeto original era o KC-135A, que seria para uso militar para reabastecimento), fabricado pela americana *Boeing* em 1954, no *Caravelle (Sud Aviation SE 210)* em 1955 de fabricação francesa e no *Douglas DC-8* da empresa americana *Douglas Aircraft Company* em 1955 (AEROMAGAZINE BRASIL, 2010, 2011), todos movidos a querosene de aviação, combustível mais barato que a gasolina, cuja velocidade desenvolvida estava em torno de 800 a 950km/h (Fotografia 10)<sup>38</sup>.



**Fotografia 20** - Os modelos *Comet (De Havilland DH 106)*, *Boeing 707*, *Douglas DC-8* e *Caravelle (Sud Aviation SE 210)*

<sup>38</sup> Fonte: [http://www.encyclopedia.com.pt/articles.php?article\\_id=1198](http://www.encyclopedia.com.pt/articles.php?article_id=1198)

As aeronaves *wide-body*<sup>39</sup> como o *Boeing 747* e *Douglas DC-10* dão maior impulso à aviação comercial. Mesmo sem aumento da velocidade de cruzeiro, com exceção do *Concorde*, conseguiram como inovação a maior autonomia de voo, conseqüentemente, conseguindo cobrir maiores distâncias (PALHARES, 2002), fato que contribuiu para a intensificação das interações espaciais e dos fluxos nas relações comerciais (inclusive o turismo) entre continentes, países e internamente nas grandes distâncias.

Por fim, a partir de 1973, a modernização dos transportes somados à intermodalidade e ao desenvolvimento tecnológico consolida o turismo massivo rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo. Este último é caracterizado pela facilitação de se atingir longas distâncias em menor tempo<sup>40</sup>. Esse período, segundo Silveira (2009), é característico do final da quarta revolução e evolução logística, adentrando a quinta revolução e evolução logística marcada pela terceira revolução industrial (ANEXO I) caracterizada por “[...] maior integração comercial, infovias, auto-estradas, telemática, trens de alta velocidade, fibra ótica, comunicação via satélite, etc.” (SILVEIRA, 2009, p. 21). 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. É o que Cheptulin (1982), sob a perspectiva do materialismo dialético, reconhece como movimento progressivo que conduz à passagem do inferior ao superior, do simples ao complexo, ou seja, esse movimento conduz ao desenvolvimento. Em outras palavras, o desenvolvimento da aviação resulta do movimento – circular em espiral e/ou regressivo –, do repouso relativo e das ressurgências tecnológico-econômicas das invenções e inovações que ao longo do processo histórico incorporaram a aviação novas tecnologias e atingindo formas superiores as que anteriormente existiam.

Se, no século XIX, o desafio dos transportes era cobrir toda a superfície da Terra. Com as redes globais dos séculos XX e XXI, tais desafios passaram a serem mais

---

<sup>39</sup> Aeronaves de fuselagem larga e maior capacidade de transporte.

<sup>40</sup> O que ocorre é que a distância, estando relacionada ao tempo, dá uma falsa aparência de diminuição/encurtamento do espaço, mas o que se altera é o tempo e isso influi na percepção que temos do espaço. Portanto, a distância *strictu sensu* (enquanto instância espacial) de um ponto ao outro não se alterou, mas o tempo de percurso, a capacidade de interações espaciais, entre outros, se alteraram.

organizacionais, de gestão e de otimização como resposta às necessidades crescentes de mobilidade intra e interurbanas das pessoas (SEGUÍ PONS; REYNÉS, 2004). 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. Assim, faz-se necessário buscar uma leitura geográfica desse fenômeno no tempo e no espaço, de forma a resgatar como a Geografia historicamente tratou do transporte aéreo e sua relação com o turismo na perspectiva da circulação.

#### **1.4 Circulação, transporte aéreo de passageiros e turismo sob a ótica geográfica**

A contribuição do transporte aéreo na produção do espaço e organização do território no que concerne a atividade turística é inegável. As interações espaciais entre os espaços de moradia e os espaços turísticos produzem fluxos e contribuem para a intensificação da circulação em seu sentido mais totalizador, ou seja, a circulação de pessoas, mercadorias, informações e principalmente do capital.

A necessidade de deslocamento espacial inerente à atividade turística – que no atual período se dá em lugares cada vez mais distantes –, cria condições reais de (re)organização espacial no qual o transporte aéreo tem papel fundamental para articular diferentes espaços. Se o turismo e o transporte aéreo de passageiros são fenômenos relativamente recentes, a circulação, seja na perspectiva da Geografia Tradicional (como simples deslocamentos), seja no sentido mais totalizador, advém de período bem anterior (SILVEIRA, 2011; SILVA JUNIOR, 2011), ganhando na teoria marxista o status de circulação simples ou ampliada (MARX, 1983). Dessa forma, entendemos como fundamental resgatar e verificar como a relação circulação, transporte aéreo de passageiros e o turismo como elementos transformadores de um espaço em constante mudança (SANTOS, 2008) foi tratada pela Geografia em suas diferentes perspectivas, já que esta relação, principalmente entre o transporte aéreo e o turismo, pouco foi abordado por geógrafos. Cabe lembrar que o turismo organizado para grupos tem seu início após a Primeira Revolução Industrial, e, meados do século XVIII (1841) com Thomas Cook e o

transporte aéreo de passageiros com finalidade de lazer e turismo data dos anos 30 do século XX (1930) e o início dos voos fretados data de 1960 (COOPER, 2001).

Não pretendemos aqui fazer uma abordagem epistemológica da noção de circulação de forma geral e nem da Geografia em particular, pois, a entendemos sob a perspectiva totalizadora abordada em Silveira (2011) e Silva Junior (2011)<sup>41</sup>.

Assim, procuramos organizar cronologicamente importantes obras da Geografia Humana de forma a discorrer sobre os referidos temas. Foram abordadas as obras de Ratzel (1914), La Blache (1954), Brunhes (1962), Derruau (1964) e George (1965).

Sobre Ratzel, Silva Junior (2011) destaca a construção da “Geografia Humana” e em seu contexto o termo *Verkehrsgeographie* cunhado por Alfred Hettner em 1897, cuja tradução para o francês foi “Geografia da Circulação”. Em 1914, na obra “AntropoGeografia”, Ratzel sistematizou a “Geografia Geral da Circulação” a partir de estudos dos transportes (meios e vias) e a circulação regional e a sua influência sobre os grupos humanos (SILVEIRA, 2011). Para Silveira (2011), viria daí a visão reducionista dos geógrafos neopositivistas que entendem “[...] os transportes como simples meios (veículos) e as vias (infraestruturas de transportes), atuando em um sistema onde se estabelece pontos de geração e de demanda [...]” (SILVEIRA, 2011, p. 19).

Afirmava Ratzel, segundo Sorre (1984 *apud* Silveira 2011, p.17), que os três domínios (o terrestre, o marítimo e o aéreo) seriam onde ocorreria a luta contra os percalços impostos pelo espaço. E que

Em cada um deles, podemos seguir o avanço progressivo dos homens em face dos obstáculos geográficos, avanço condicionado à adaptação das técnicas, à especialização das máquinas e das rotas. O conjunto das rotas nos três domínios, juntamente com as instalações de seus pontos nodais, forma a rede universal da circulação. O conhecimento não será completo, a menos que associemos o estudo das rotas ao estudo das trocas de que é instrumento (SORRE, 1984, p. 95).

Ratzel menciona o domínio aéreo como uma das formas políticas de domínio da circulação. Porém, a circulação deve ser entendida para além dos veículos e vias, mas, “[...] como movimento de mercadorias, de pessoas e de informações transformadoras do espaço, ou seja, [...]” (SILVEIRA, 2011, p. 17), levar em consideração a totalidade do sistema e a circulação do capital.

---

<sup>41</sup> Sobre uma abordagem mais radical da noção de circulação em Geografia, ver SILVEIRA, Marcio Rogério (org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

Em “Princípios de Geografia Humana” editado em Paris, em 1921, Paul Vidal de La Blache reserva a terceira parte da obra para discorrer sobre a circulação. Ao que parece, para ele, a circulação seria o mero deslocamento de pessoas e objetos de um lugar para o outro, cujos entraves estariam nos condicionantes físicos da superfície da terra.

No capítulo I “Meios de transporte”, ele escreve que independente do lugar onde estivesse o homem sempre buscou a resolução do problema de transportar objetos e pessoas. Num primeiro momento, valendo-se de sua própria estrutura física, em outros, adaptando instrumentos para facilitar o deslocamento. Pela resolução de problemas vêm as invenções, que transformadas em inovações, serviram para facilitar os deslocamentos. Aborda as formas de tração, mais especificamente a animal e os veículos utilizados para os deslocamentos (LA BLACHE, 1954).

La Blache, no capítulo II “A estrada”, descreve como a estrada, o caminho, as estradas de carros, estradas modernas, estradas de ferro deixam marcas topológicas no espaço através dos seus traçados. Ele reserva um capítulo para os caminhos de ferro enfocando sua origem e desenvolvimento, associando esse modal a densidade populacional e sua ocorrência no âmbito mundial. Também enfoca as linhas marítimas. Conclui afirmando que todos esses sistemas formam uma rede mundial cujas ligações “abraçam” o mundo (LA BLACHE, 1954) através, segundo entendemos, da intermodalidade.

Porém, em função de suas vivências, Ratzel (1844-1904) e La Blache (1845-1918) não puderam focar de forma mais aprofundada o modal aéreo, pois, a história da aviação, nesse momento, era ainda muito jovem o que seria abordado por outros geógrafos que a entenderam como um modal de grande importância para as ligações de longas distâncias e com rapidez. Também não mencionam nada sobre a atividade turística, tampouco sobre os efeitos espaciais dessa atividade.

Jean Brunhes (1962), em 1956, na obra “Geografia Humana” destaca que a Geografia Geral da Circulação é uma parte da Geografia Humana que por sua vez se insere na Geografia Econômica. Mostra que as vias de circulação exercem poder de concentração das habitações e que as cidades que se localizam tangenciadas por maior concentração de vias têm maior probabilidade de crescer. Dessa forma, segundo ele, “as necessidades essenciais dos habitantes exigem uma rede densa de vias de comunicação” (BRUNHES, 1962, p. 135). As (grandes) cidades seriam o ponto de partida e terminal dessas vias e teriam que se adaptar às necessidades crescentes da circulação, no nosso entendimento, principalmente a do capital.

As vias de circulação, assim como as casas, ao longo do tempo se sobrepuseram uma sobre as outras. Brunhes exemplifica esse fato mostrando a sobreposição das vias terrestres (ruas, estradas, ferrovias), as subterrâneas e as aéreas nas regiões metropolitanas que muitas vezes são nós das redes de circulação.

Ao tratar da Geografia Geral da Circulação, Brunhes, por vezes, se utiliza do enfoque quantitativo e também coloca o meio natural como empecilho<sup>42</sup> ao desenvolvimento dos transportes. Ele também discorre que os fatos econômicos relacionados à circulação como tarifas, tratados comerciais, portos francos dentre outros não deveriam ser relacionados à Geografia da Circulação, o que na nossa visão é um equívoco, pois, os fatos supracitados podem sim comprometer a circulação das pessoas, mercadorias e informações já que a circulação destes está articulada à circulação do capital.

Ao tratar da circulação aérea, Brunhes (1962) reconhece que as aeronaves criadas a partir do início da Primeira Grande Guerra (1914) contribuíram significativamente para ampliação e aceleração do progresso por meio das ligações intra e intercontinentes por serviços regulares de transporte aéreo, o que entendemos como também meios de realização de interações espaciais e produção de fluxos.

O desenvolvimento da rede de transporte aéreo, para ele, deixou suas marcas na superfície terrestre por meio de instalações como “[...] aeroportos, balizas, faróis, pontos de abastecimento, etc.” (BRUNHES, 1962, p. 175), o que entendemos como sistema de objetos técnicos necessários para a fluidez no território (SANTOS, SILVEIRA, 2003; SANTOS, 2009).

Brunhes (1962) também faz menção à navegação aérea visual ao citar os vales como linhas de referências. Mas destaca também que os progressos técnicos como o controle por rádio e aumento de potência dos motores deu mais independência a aviação em relação às condições topográficas e meteorológicas as quais eram, na época, restritivas a navegação aérea. Para além dos fatores geográficos, os fatores humanos e econômicos como densidade e atividades desenvolvidas pela população tornaram-se fundamentais para

---

<sup>42</sup> São as palavras de Brunhes (1962) em seu tempo. Porém, o meio geográfico como empecilho é superado, em certa medida, pelo avanço tecnológico. As dificuldades impostas pelo meio geográfico motivam os avanços técnicos para sua superação, da mesma forma que também incentivam a concorrência entre os capitalistas seja na movimentação de mercadorias, pessoas, informações e capitais assim como a concorrência entre as indústrias de materiais de transportes e as companhias aéreas.

implantação e consolidação de ligações regulares mais rápidas entre diferentes espaços. Para ele,

[...] as facilidades de circulação e a rapidez aumentada das viagens modificam a face da terra, modificando as proporções entre as distâncias. [...] Domínio da terra, domínio do ar, são atualmente inseparáveis: a Convenção Internacional de 1919 reconheceu a soberania completa e exclusiva das potências no espaço atmosférico acima de seus territórios. Eis um fato novo: os espaços organizam-se, uma nova legislação a seu respeito se estabelece, um *direito aéreo* se elabora. Na atualidade, um país não é apenas um fragmento de humanidade, de solo e de água, mas também de ar! (BRUNHES, 1962, p. 175).

As palavras de Brunhes mostram a existência de um espaço atmosférico o qual é regulado por um sistema de normas e organizado por um sistema de objetos localizado em solo (SANTOS, SILVEIRA, 2003; SANTOS, 2009).

Mas Brunhes avança ao admitir que “a circulação não é apenas um fator de transformação material da superfície espacial, mas um transformador da quantidade, da qualidade e das aptidões do povoamento humano” (BRUNHES, 1962, p. 186). As necessidades de conquista do espaço se articulam e dependem significativamente da circulação, onde esta, segundo Brunhes (1962, p.186) “[...] converte-se em domadora de espaço”, entendimento buscado em Ratzel.

Nessa obra, Brunhes (1962) não menciona o turismo como atividade articulada à circulação. Mas, mostra que a circulação é uma forma de domínio do espaço.

Max Derruau (1964), em “Tratado de Geografia Humana” publicado em 1961, trata de uma “Geografia da circulação” com enfoque nos movimentos de pessoas e mercadorias pelos territórios impulsionados pelos fatores econômicos. No prólogo da obra de Derruau, J.Vilá Valentí destacou alguns pontos que são relevantes também na perspectiva do turismo e dos deslocamentos espaciais. Segundo ele,

*Hoy día decenas de millones de hombres viajan y se trasladan anualmente sobre la piel de la Tierra, cruzan el aire, el mar y los continentes. Y un buen número de ellos, como es sabido, viajan por el puro placer de viajar, meramente por la satisfacción – muy moderna, podemos añadir – de “ver” Geografía*<sup>43</sup> (PRÓLOGO de DERRUAU, 1964).

Ao mencionar a viagem por puro prazer de viajar, Derruau (1964) deixa claro que é o deslocamento espacial motivado pelo prazer de se conhecer outros lugares, ou seja, por lazer e turismo.

---

<sup>43</sup> Hoje, dezenas de milhões de pessoas viajam e se movem anualmente sobre a superfície da Terra, cruzam o ar, o mar e os continentes. E um bom número deles, como se sabe, viajam pelo puro prazer de viajar, apenas para satisfação - muito moderna, podemos acrescentar - para "ver" a Geografia (Tradução livre).

Mas, para chegar a essa Geografia da Circulação, Derruau faz um resgate sobre o que seria a Geografia Humana. Na França, ela recebia essa denominação. Porém, na Alemanha, utilizava-se o termo “AntropoGeografia”. Assim, Derruau busca nos geógrafos clássicos como Karl Ritter e Friedrich Ratzel na Alemanha e Paul Vidal de La Blache na França o ponto de partida para a discussão do que seria a Geografia Humana. E como os transportes (ou circulação) são enfocados nelas?

Segundo Derruau (1964), Ratzel, cuja visão de mundo baseava-se no contexto político econômico alemão, enfoca os deslocamentos e a distribuição dos homens pelo território, como os movimentos migratórios a partir do conceito de “ecúmeno”. Mas é com La Blache, na terceira parte de “Princípios de Geografia Humana” que ele discorre sobre “[...] *la circulación y señala el papel que juegan los transportes em las sociedades humanas*”<sup>44</sup> (DERRUAU, 1964, p. 5). Derruau também faz referência que o homem não é somente produtor e consumidor, mas “[...] *es también un ser religioso y un ser que dispone de tiempo libre.*”<sup>45</sup> (DERRUAU, 1964, p.15), ou seja, entendemos que ele pode usar seu tempo livre para a religião ou para outras atividades como o lazer e turismo mesmo que o lazer, para a classe trabalhadora, tenha uma função de tornar a exploração do trabalho mais ampliada, impulsionando o movimento circulatório e reprodutivo do capital.

Quanto ao conceito de circulação, Derruau (1964) avança quando se refere que o objeto de estudo da Geografia Humana extrapola aquilo que se vê, por exemplo, a agricultura e a indústria, estudando aquilo que não se vê como a distribuição e circulação dos capitais. Para ele, são temas geográficos porque afetam a vidas dos grupos humanos e as políticas públicas.

Já no capítulo sobre a circulação terrestre, tanto a pré-industrial quanto a moderna, Derruau (1964), deixa claro que faltaram os estudos mais aprofundados sobre o avião e as transmissões instantâneas. Ao abordar as condições físicas na circulação, ele destaca que a circulação primitiva dependia estreitamente das condições físicas do terreno. Porém, as técnicas modernas transformaram os problemas de obstáculos físicos em problemas de custos e rentabilidades desiguais. Se antes um obstáculo físico era uma barreira para a circulação, com as técnicas essas barreiras podem ser transpostas, mas resultam em custos mais elevados ou perda de rentabilidade.

---

<sup>44</sup> “[...] a circulação e destaca o papel dos transportes nas sociedades humanas”(Tradução livre).

<sup>45</sup> “É também um ser religioso e um ser que dispõe de tempo livre” (Tradução livre).



O transporte aéreo em Derruau (1964) aparece, assim como ele previne no início do capítulo “*La circulación terrestre*”, sob formas de pontuações e posteriormente em um pequeno capítulo. Ele compara a infraestrutura necessária para os transportes terrestres em relação ao aéreo, pois “[...] *El avión [...] solo precisa una pista de aterrizaje. El helicóptero, que pueda posarse en un espacio muy reducido, no precisa siquiera una pista*”<sup>46</sup> (DERRUAU, 1964, p.481).

Sobre o transporte aéreo, Derruau (1964) escreve no capítulo “*El avion. Las transmisiones instantâneas*” que o avião – em seu tempo – último adiantamento da técnica moderna, sendo rápido e “inimigo do peso”, tem sua gênese comercial a partir da Primeira Grande Guerra. É a partir de 1920 que os primeiros serviços internacionais de transportes são inaugurados. Após a Segunda Grande Guerra, são inaugurados os serviços transoceânicos. Nesse período, o muitos aviões, cuja motorização era a explosão, passam a ser equipados com motores à reação, mais potentes e, por consequência, movimentavam os aviões a velocidades cada vez maiores, a cerca de 900 quilômetros por hora. O motor a reação mostra-se mais eficiente e permite o transporte de maiores volumes de carga.

Segundo Derruau

*Cada tipo de avión responde a una finalidad distinta. El gran tetrareactor, como El Boeing 707 o El Comet IV, sucedió al quadrimotor del tipo superconstellation, que puede transportar el doble de pasajeros (165) a través del Atlántico. El birreator, como el Caravelle, es un ,correo medio”; que recorre un poço más de 1000 kilómetros sin hacer escala*<sup>47</sup> (DERRUAU, 1964, p. 532).

No aspecto infraestrutura, Derruau (1964) enfatiza que o avião necessita de longas pistas para pouso e decolagem e ao mesmo tempo de uma organização de serviços como torre de controle e radares para que cada avião tenha seu voo seguido dentro de um corredor aéreo determinado, recebendo antes e durante o voo informações sobre condições do tempo.

A maior utilização do avião, em 1958, segundo Derruau (1964) é no transporte de passageiros que desfrutam de velocidade e comodidade. Porém, em países em que os trens são rápidos, o ganho de velocidade do avião não compensa diante da perda de tempo no deslocamento entre a cidade e o aeroporto e a espera para embarque.

---

<sup>46</sup> “O avião [...] só precisa de uma pista de aterrissagem. O helicóptero, que pode pousar em um espaço muito reduzido, não precisa se quer de uma pista” (Tradução livre).

<sup>47</sup> “Cada tipo de avión responde a una finalidad distinta. O grande tetra reator, como o Boeing 707 ou o Comet IV, sucedeu o quadrimotor do tipo *superconstellation*, que pode transportar o dobro de passageiros (165) através do Atlântico. O birreator, como o *Caravelle*, é um aparelho, que percorre um pouco mais de 1000 quilômetros sem fazer escalas” (Tradução livre).

Quanto às companhias aéreas, Derruau (1964) declara que elas têm alto custo de operação pelo valor dos equipamentos que necessita e que em pouco tempo são superados por tecnologias mais novas (inovações tecnológicas). No mesmo sentido, as companhias aéreas, em função da competição, sempre são compelidas a adquirir aeronaves mais modernas. Os recursos humanos são especializados e a carga de impostos aeroportuários é alta. Postas essas condições, muitas rotas que não são rentáveis sofrem a intervenção do Estado de duas formas: ou subvenciona custos das empresas ou monta uma empresa estatal. Nessa mesma, época Derruau (1964) já mencionava que as companhias aéreas firmavam acordos em função da competição a qual eram submetidas como fusões ou a constituição de *pools*, que originam concentração de mercado. Ele exemplifica:

*[...] las compañías nacionales escandinavas se fusionaron y crearon la S.A.S.; Em 1959, las compañías Alitalia, Lufthansa, Air France y Sabena (a excepción de la K.L.M. holandesa, que no se há aderido al acuerdo) constituyeron la Air Union, organismo comercial común, a fin de disminuir la competencia y de repartirse el tráfico de acuerdo con las nuevas condiciones impuestas por la técnica de aviones rápidos de gran capacidad (los tetrareatores, en espera de los futuros aviones supersónicos)<sup>48</sup> (DERRUAU, 1964, p.534-535).*

No capítulo “*Los transportes creadores de fenómenos geográficos*”, Derruau (1964) destaca que as transformações no espaço geográfico tem nos transportes mecanismos auxiliares a elas e que eles podem fazer surgir fenômenos geográficos. Para o autor, a circulação – e entende-se aqui a circulação do capital na produção, distribuição e consumo – gera efeitos produtivos na indústria de materiais de transportes, como o ferroviário, de automóveis e aviões, como também cria importantes empresas privadas e estatais de navegação, ferroviárias, companhias aéreas e de transporte rodoviário que atuam em diferentes escalas.

O avanço das técnicas e tecnologias amplia a velocidade da circulação do capital e da consolidação dos sistemas de movimento do qual ele gera e é gerado e influi nos modos de vida das populações – principalmente das urbanas –, pois, o intercâmbio é uma das condições de existência das cidades seja no aspecto intra como interurbano. Outra manifestação que envolve o intercâmbio populacional é o turismo em que o transporte é

---

<sup>48</sup> “[...] as empresas nacionais escandinavas se fundiram e criaram a S.A.S.; Em 1959, as empresas Alitalia, Lufthansa, Air France e Sabena (com exceção da K.L.M. holandesa, que não aderiu ao acordo) constituíram a *Air Union*, organismo comercial comum, a fim de diminuir a competição e repartir o tráfego de acordo com as novas condições impostas pela tecnologia de aviões rápidos de grande capacidade (os tetrareatores, na espera dos futuros aviões supersônicos)” (Tradução livre)

condição para sua realização, ou seja, “[...] implica la utilización de servicios ordinários de circulación”<sup>49</sup> (DERRUAU, 1964, p. 543).

O autor ainda destaca que a densidade das vias de comunicação varia no mesmo sentido que a das atividades econômicas e que a organização político-econômica intervém ou é interferida por elas. Essas redes são diferentes e são influenciadas pelos fatores físicos, quando em terra. Pelo ar, o avião seria o melhor meio de deslocamento se não fosse pelo alto custo de realização, principalmente quanto a mercadorias. Porém, quando se quer “ganhar” horas de deslocamento em relação aos outros modais, o avião é o mais utilizado independente do custo. Ele faz vários apontamentos sobre o transporte aéreo em países como Estados Unidos, Canadá e Brasil. Nesse último cita a Amazônia como um espaço em que o avião é o único meio de circulação rápida.

Na obra “Geografia Econômica”, Pierre George (1965) discute o comércio e a circulação na época contemporânea (para sua época, meados do século XX) e enfatiza que esta Geografia tem por objetivo estudar as formas de produção e a localização do consumo, pois, por ser uma ciência humana se ocupa de entender todos os processos desde a produção, transportes e trocas, consumo e transformação desses produtos. Ainda mostra a necessidade de se estudar a organização material das formas de transporte e comunicações. Todo sistema econômico depende da organização econômica, do mercado e do material de deslocamento próprio de cada época.

Segundo este autor, a mudança da natureza das trocas, de uma economia pré-industrial para uma economia contemporânea (meados do século XX), conduziu ao aumento da eficiência dos meios de transporte, como é o caso do transporte aéreo quanto aos fretes, que não param de expandir (GEORGE, 1965).

Apesar de George dar ênfase ao transporte de cargas, sua analogia pode ser feita ao transporte de passageiros já que características gerais o colocam como um meio universal por sobrevoar sem restrições de natureza física (topográficas, a não ser nos pousos e decolagens) continentes e oceanos, desde o período que precedeu a Segunda Grande Guerra, quando há o desenvolvimento e aplicação da tecnologia do jato na aviação comercial.

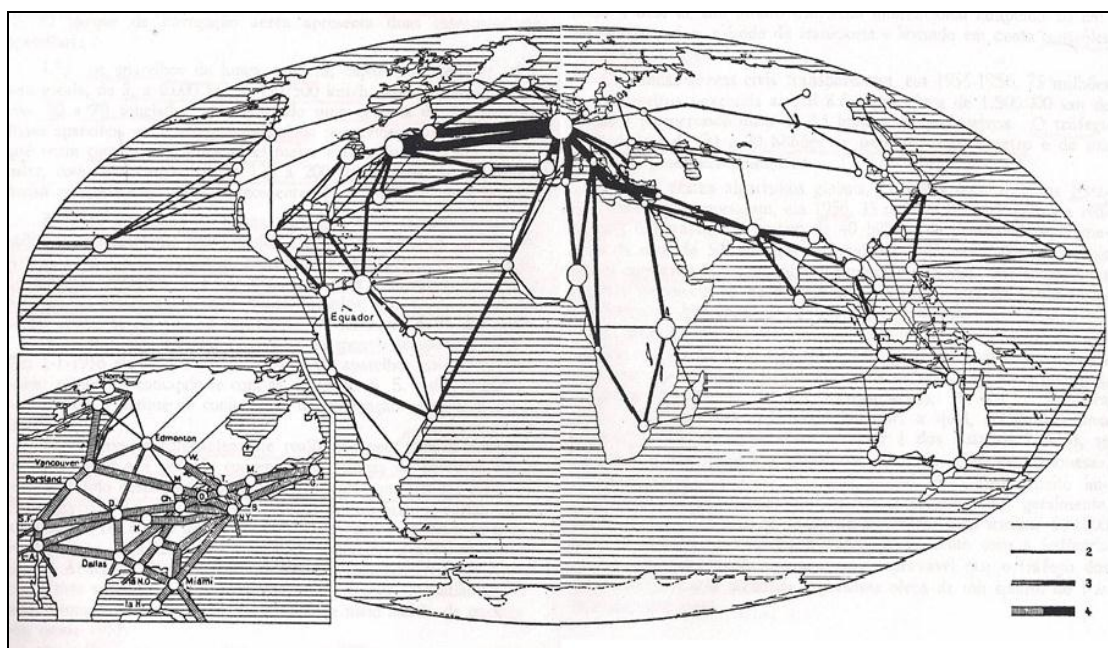
Desde esse momento histórico, George considera o avião como um transporte rápido, caro, mas, que com a intensidade da concorrência as tarifas foram baixando relativamente. Mas, na verdade, além da concorrência há, sobretudo, o avanço tecnológico

---

<sup>49</sup> “[...] implica a utilização de serviços regulares de circulação”.

que, em grande parte, é fruto desta. O avião propicia a rapidez da circulação aérea entre grandes distâncias muitas das quais ele é o único meio de transporte passível de realizar tais deslocamentos. Ele chegou a enfatizar que o transporte aéreo é

[...] o transporte econômico nos países pouco equipados em meios de circulação, onde o tráfego é insuficiente para mobilizar os investimentos necessários para construir rodovias muito longas ou, com maior razão, vias férreas e onde, entretanto, são indispensáveis contatos regulares: [...] grandes regiões florestais (GEORGE, 1965, p. 323).



**Figura 1** - Principais linhas de navegação aérea no mundo, em novembro de 1955

Fonte: George, Pierre (1965); Mapa organizado por M. M. Chartier.

No planisfério: intensidade das grandes ligações aéreas internacionais regulares, em 30 de novembro de 1955 (Fontes: *The A. R. C. World Airways Guide*). No encarte: Intensidade de circulação aérea regular nos principais itinerários da América do Norte. 1. De uma linha; 2. De duas a cinco linhas; 3. De seis a dezenove linhas; 4. Vinte linhas ou mais.

Adaptado por: Airton Aredes (2011)

Do ponto de vista da infraestrutura, o autor relata que para a realização do transporte aéreo supõem-se importantes aparelhamentos em terra que são as infraestruturas de circulação aérea com diferentes graus de tecnificação verificados ao longo do tempo. Porém, tais infraestruturas necessitam de menores obras e deslocamentos de materiais se comparados com as ligações terrestres. Do ponto de vista estratégico, as linhas de aviação (Figura 1) e a infraestrutura beneficiaram a geopolítica de onde foram instalados porque puderam ser utilizadas pela aviação civil e militar, de forma que o poder público tem papel fundamental na implantação dessas infraestruturas (GEORGE, 1965).

Para o autor supracitado e, em sua época, o transporte aéreo foi mais bem sucedido quando desenvolvido pelas grandes companhias, pois, as pequenas empresas que se aparelharam depois da Segunda Grande Guerra e que utilizavam de excedentes da aviação militar, não conseguiram êxito ao competir com as companhias maiores que dispunham de abundância em pessoal e material e aplicavam novas tecnologias tanto nos recursos humanos quanto na substituição de novas máquinas para acompanhar o aumento da velocidade dos deslocamentos. Os primeiros aparelhos que efetuavam deslocamentos a longas distâncias, de 5.000 a 6.000 quilômetros, voando a 450/500 km/h, com peso de decolagem de 60 a 70 toneladas e transportando uma centena de passageiros, foram sendo substituídos por equipamentos turboreatores<sup>50</sup>, que apesar de mais caros, desenvolviam velocidades entre 900 e 1.000 km/h, que decolavam com até 130 toneladas, com 120 a 200 passageiros. George constata que a frota aérea renovava-se e crescia ao mesmo tempo. Já em janeiro de 1958 eram aproximadamente 5.000 aeronaves pelo mundo. Para George,

Os progressos constantemente realizados pela técnica quanto à infraestrutura e à própria concepção das linhas de percurso longo têm permitido desprezar escalas anteriormente consideradas como indispensáveis (GEORGE, 1965, p.326).

Pelo que mostra o autor, as inovações propiciaram, além de suas aplicações para construção de novas e mais modernas aeronaves, permitiram a elas alcançarem maiores distâncias sem escalas técnicas, o que veio a garantir maior fluidez na dimensão aérea do espaço geográfico.

Sobre a dimensão aérea do espaço geográfico mundial, George (1965) analisa-o sob duas formas ou escalas. A primeira é a circulação interna nacional efetuada em extensos espaços como, por exemplo, no Brasil dentre outros países de dimensões continentais. A segunda é a circulação internacional da qual destacam dois significados: as redes de linhas continentais ou entre continentes em voos sem sobrevoos a um terceiro país, e as redes de linhas que sobrevoam outros territórios na ligação entre países, todos se inter-relacionando por relações econômicas, mas, com controle de caráter militar. George (1965), ao destacar essas relações, traz à reflexão as inter-relações comerciais propiciadas pelo transporte aéreo sob a perspectiva das interações espaciais enfocadas por Ullmann (1972). Cocco e Silveira (2011) enfocam as interações espaciais com fundamento na categoria filosófica

---

<sup>50</sup> Turborreatores são motores que utilizam a tecnologia da turbina a gás, empregada na aeronáutica, e que funciona por reação direta na atmosfera. (DICIONÁRIO ONLINE DE PORTUGUÊS, 2011)

interação principalmente em Cheptulin (1982). Assim, as interações espaciais referem-se à natureza transformadora e dialética que elas produzem no espaço geográfico. Dessa forma,

O contato entre elementos espaciais diferentes, em combinação mediante o transporte, possibilita o surgimento de uma característica nova e superior às formações materiais que interagem, reforçando este caráter dialético (COCCO e SILVEIRA, 2011, p.1).

Sintetizando as ideias desenvolvidas por esse primeiro grupo de geógrafos, Ratzel, em sua “Geografia Geral da Circulação” enfatizou os estudos dos transportes (meios e vias) e a circulação regional e a sua influência sobre os grupos humanos, destacando a força política da mobilidade para a ocupação do espaço, e que o Estado teria papel fundamental para essa ocupação por meio da circulação. Abordou a importância e necessidade da adaptação das técnicas para o domínio inclusive da dimensão aérea do espaço geográfico. Porém, ainda não enfoca o turismo nem a utilização do transporte aéreo para tal fim.

La Blache (1954) trata da circulação como mero deslocamento de pessoas e objetos de um lugar para o outro, e destaca o meio físico como seus condicionantes. Em sua visão, e concordando com ele, o homem sempre buscou a resolução do problema de transportar objetos e pessoas, mas, não aborda nem turismo nem aviação.

Brunhes (1962) enfoca a circulação de forma quantitativa e, a semelhança de La Blache, coloca o meio natural como empecilho ao desenvolvimento dos transportes<sup>51</sup>. Entendemos que ele avança quando admite que a circulação não só como um fator de transformação material da superfície espacial, mas um transformador quantitativo e qualitativo das aptidões do povoamento humano. Faz menção a circulação de forma geral e a aérea em específico, apontando que o marco histórico da Segunda Grande Guerra, a partir do impulso inicial dado na Primeira Grande Guerra, em 1914, contribuiu para a ampliação e aceleração do progresso por meio das ligações intra e intercontinentes. Porém, não menciona o turismo como atividade articulada à circulação.

Derruau (1964), numa obra de síntese sobre a Geografia Humana, discorre sobre uma “Geografia da circulação” cujos movimentos de pessoas e mercadorias pelos territórios são impulsionados pelos fatores econômicos. A Geografia humana, segundo ele, extrapola a análise da circulação material, como a distribuição e circulação dos capitais. No transporte aéreo, ele faz pontuações, comparando a infraestrutura necessária para os

---

<sup>51</sup> O meio natural como empecilho ao desenvolvimento dos transportes deve ser relativizado. Para a época de La Blache até poderia ser. Mas, quando o meio natural coloca obstáculos ao desenvolvimento, ou seja, há um problema, o homem procura resolvê-lo. O transporte aéreo se desenvolve mais em espaços onde outros modais apresentam dificuldades. A exemplo do Brasil, na região amazônica, o transporte aéreo é muito utilizado.

transportes terrestres em relação ao aéreo. Considera o avião – em seu tempo – como último adiantamento da técnica moderna, pela rapidez, mas, com restrições para o transporte de grandes pesos, cuja gênese comercial está a partir da Primeira Grande Guerra. Mostra as inovações tecnológicas do motor à explosão para o motor à reação que aumentaram a velocidade e capacidade de carga. Enfoca a infraestrutura necessária para a aviação, mas critica a perda de tempo de deslocamento para terminais aeroportuários distantes das cidades. Discorre sobre os altos custos da aviação e propõe subvenção ou a formação de empresas estatais e que já no final da década de 1950 empresas se fundiam, firmavam acordos para competir com outras empresas do mercado não pertencentes a esses acordos (O que aconteceu nas descrições de Derruau, em sua época, acontece atualmente na aviação brasileira). Quando menciona que as transformações no espaço geográfico têm nos transportes mecanismos auxiliares a elas e que eles podem fazer surgir fenômenos geográficos, é possível observar algo semelhante a que Rangel (2005) enfatiza que é o efeito multiplicador na economia pela indústria de materiais de transportes.

Em George (1965), a circulação é vista como o deslocamento de mercadorias e pessoas pelo território. Ela não toma um sentido mais amplo como a abordagem marxista do conceito em que o materialismo histórico e dialético sustenta o referido conceito na perspectiva da circulação do capital. Em Derruau (1964), ao mencionar que a Geografia humana estuda aquilo que não se vê, ou seja, a distribuição e circulação de capitais, ele avança nas constatações de George (1965). Porém, na continuidade do capítulo sobre circulação permanecem constatações quantitativas relacionadas à circulação. A partir daí, para ele a Geografia da Circulação é a da circulação física de pessoas e mercadorias. Ele discorre bastante sobre o transporte aéreo e suas características. Um ponto a destacar é que Derruau e George concordam que depois da Segunda Grande Guerra a tecnologia que fora desenvolvida nesse período e passada para a aviação comercial foi de grande importância para a circulação aérea. As infraestruturas de terra para navegação aérea, segundo ele, são importantes aparelhamentos com diferentes graus de tecnificação, o que demonstra mais uma vez a evolução tecnológica pelas inovações produzidas pelo processo de destruição criativa (SCHUMPETER, 1984). George também faz menção a uma estrutura da dimensão aérea do espaço geográfico mundial com seus sistemas de normas<sup>52</sup>. Assim como os outros

---

<sup>52</sup> Mundialmente as normas que regulam a aviação civil ficam a cargo da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Na aviação brasileira, a responsabilidade é da ANAC.

geógrafos que foram abordados, não faz menção ao turismo, mas destaca o aumento no número de passageiros transportados com a introdução das grandes aeronaves à reação.

Os trabalhos com enfoque geográfico sobre fluxos aéreos no Brasil datam da década de 1960 com Carvalho (1963) que procurou tratar da geopolítica do transporte aéreo. Na década de 1970, Roberto Lobato Corrêa (*et al*) (1977) faz uma análise do sistema urbano brasileiro a partir do fluxo de passageiros. Lucy A. R. Freire, Marina Sant'Anna e Marlene P. V. Teixeira (1976, 1977, 1978 e 1979) realizam estudos sobre a evolução da hierarquia urbana, sobre o efeito de sombra no transporte aéreo, fatores geradores de fluxos e demanda também baseados no fluxo aéreo de passageiros, porém, sob a perspectiva neopositivista. Estudos mais críticos vão aparecer com Helena Kohn Cordeiro e Francisco Sérgio Bernardes Ladeira (1996) que analisaram o papel da dimensão aérea do espaço geográfico no favorecimento da desterritorialização ao intensificar os fluxos aéreos entre diferentes espaços produtivos. Milton Santos e Maria Laura Silveira (2001) enfocam o transporte aéreo de cargas e passageiros e destacam a intensificação dos fluxos turísticos pelo modal aéreo principalmente no Nordeste brasileiro.

Esses estudos nos chamam a atenção para a importância do transporte aéreo de passageiros sob a perspectiva geográfica e como esse modal pode nos trazer novos olhares sobre a produção do espaço como é o caso do turismo e os fluxos (aéreos) gerados por ele.

### **1.5 A Importância do transporte aéreo de passageiros turistas nos estudos geográficos**

A explicação ou tentativa de entender muitos dos fenômenos que acontecem no espaço geográfico passa pelo viés da economia (ou, em outras palavras, da Geografia Econômica e social). Esta não ocorre sem uma base material e sem relações sociais, ou seja, é um produto social e com base e consequências espaciais.

A emergência do capitalismo e sua evolução para as fases mercantil, industrial e financeira ampliaram a escala da divisão social e territorial do trabalho como nunca antes visto (DOBB, 1974). O setor terciário da economia se diversifica e ganha importância nessa divisão social e territorial do trabalho (KON, 2004). Nessa perspectiva, o turismo<sup>53</sup>, como atividade econômica, realiza-se sobre uma base material de ordem espaço-territorial

---

<sup>53</sup> No turismo não há um processo de produção comum que o caracterize como uma atividade singular, pois, ele é composto por um conjunto heterogêneo de produtos a serem consumidos.



e que, nas últimas décadas, ganha amplitude e significação como nova forma de reprodução e circulação do capital através da (re) significação dos espaços urbanizados e daqueles com apelo “natural” e cultural.

Porém, o lugar de consumo do produto turístico é diferente do lugar de moradia e trabalho, o que confere ao turismo a característica de não ocorrer sem deslocamento espacial (CRUZ, 2003). Isso nos leva a entender que, sob a perspectiva da Geografia, o turismo é induzido e indutor de deslocamentos e interações espaciais, numa relação dialética em que a demanda gera fluxos que se deslocam por diferentes modais<sup>54</sup> e que esses fluxos modificam os espaços de saída, deslocamento e chegada do turista. Para haver fluxos tem que haver motivador. Os fluxos são o resultado da circulação capitalista, consequência das interações espaciais que, no turismo, são motivadas pela presença de espaços atrativos que se modificam com o aumento da demanda. São as novas formas de atuação do capital em sua realização (circulação), como a valorização dos elementos naturais e culturais para o consumo que, induz o poder público (em suas várias instâncias), os especuladores imobiliários e o *trade* (Operadoras de turismo, meios de hospedagem, equipamentos de restauração, transportadoras etc.) a organizarem tais espaços para o consumo, modificando-os. Por exemplo, os fixos (aeroportos), os espaços em que não haja elementos agradáveis aos turistas, são dois exemplos de espaços que são modificados (desenvolvimento) em função das mudanças no processo produtivo e na dinâmica de suas utilizações.

No ano de 2011, o turismo receptivo, ou seja, a chegada de turistas estrangeiros no Brasil atingiu um total de 5.433.354 pessoas dos quais 3.808.341 chegaram por via aérea, 5,49% a mais do que no ano anterior (BRASIL, 2011a). De 1999 a 2011, os embarques e desembarques nacionais de passageiros mais que dobraram. Porém, os voos não regulares, que seriam mais relacionados com o transporte de passageiros turistas, não acompanharam essa tendência e apresentaram tendência de crescimento até 2005 (Tabela 1), vindo a ficar na casa dos dois milhões e cem mil de passageiros em 2011 (BRASIL, 2009).

---

<sup>54</sup> Os serviços de transportes em geral e os que deslocam os fluxos de pessoas em específico desempenham importante papel social e para o desenvolvimento do país.

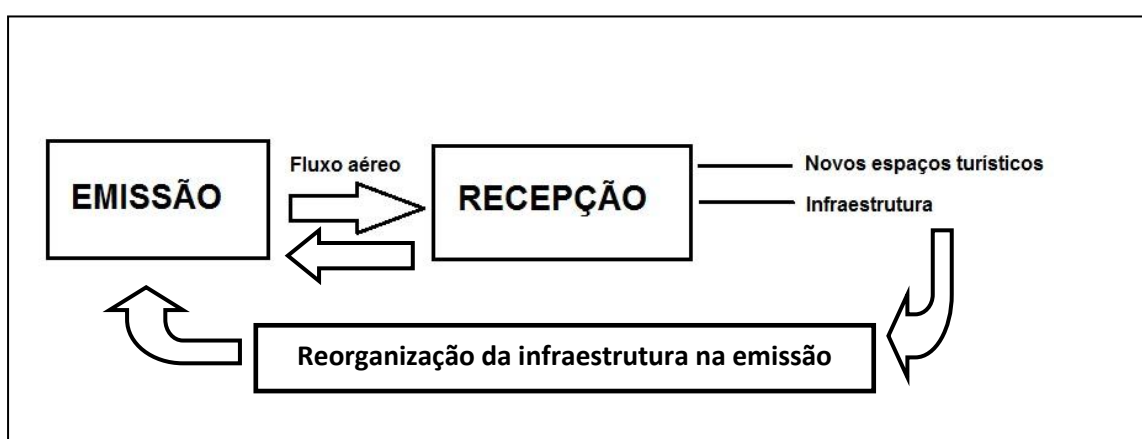
**Tabela 1** – Embarques e desembarques nacionais de passageiros em aeroportos, por tipos de voos, segundo os anos de 1999 a 2011

Ano	Embarques de passageiros			Desembarques de passageiros		
	Total	Tipos de voos		Total	Tipos de voos	
		Regulares	Não Regulares		Regulares	Não Regulares
1999	25.579.536	23.800.474	1.779.062	26.690.899	24.970.054	1.720.845
2000	27.977.330	25.845.721	2.131.609	28.971.321	26.934.289	2.037.032
2001	31.021.534	28.485.717	2.535.817	32.615.896	30.071.216	2.544.680
2002	31.997.445	29.318.971	2.678.474	32.945.284	30.250.808	2.694.476
2003	29.626.289	27.413.262	2.213.027	30.742.037	28.534.658	2.207.379
2004	33.713.427	30.926.162	2.787.265	36.554.525	33.727.312	2.827.213
2005	38.481.711	35.300.955	3.180.756	43.095.828	39.877.656	3.218.172
2006	42.021.367	39.292.390	2.728.977	46.345.828	43.618.632	2.727.196
2007	45.457.331	43.074.543	2.382.788	50.002.469	47.549.518	2.452.951
2008	48.779.410	46.612.391	2.167.019	48.702.482	46.583.326	2.119.156
2009	56.357.654	54.264.825	2.092.829	56.024.144	53.915.987	2.108.157
2010	68.766.042	66.515.609	2.250.433	68.258.268	65.949.270	2.308.998
2011	79.848.389	77.761.965	2.086.694	79.244.256	77.083.904	2.160.342

Fonte: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO/Brasil (2011)

Nota: Os dados incluem desembarques de passageiros residentes e não residentes no Brasil

O aumento dos fluxos aéreos é resultado das interações espaciais realizadas pelas pessoas que viajam, assim como os fluxos também influenciam na qualidade das interações, podendo intensificá-las ou diminuí-las. É um processo dialético (SILVEIRA e COCCO, 2011; COCCO, 2011) de relação e modificação do espaço que promove o surgimento de nova formação material diferente da anterior e com novas características. É o que acontece nas duas extremidades do fluxo, nos espaços de emissão e de recepção de turistas e também no próprio fluxo<sup>55</sup> (Figura 2).



**Figura 2** - Espaços de emissão e recepção de turistas modificam-se com os fluxos  
Organização: Airton Aredes (2011)

<sup>55</sup> Há algumas alterações, por determinados modos de transportes, nos espaços intermediários entre a demanda e a oferta. No caso do transporte aéreo as modificações nos espaços intermediários não são tão perceptíveis quanto nos modais rodoviário e ferroviário.

Para mediar esses dois espaços, o capital entra, na forma dos transportes, para ligar esses dois espaços e se realizar. Porém, há uma associação entre o capital dos espaços emissores, o dos transportes aéreos, e dos receptivos, formando um circuito de acumulação.

O capital imobiliário (destinações turísticas) precisa realizar-se. Para isso, associa-se ao capital de serviços (transportes e agências/operadoras) para que a velocidade de sua reprodução seja maior. Da mesma forma, as companhias aéreas e as agências/operadoras criam estratégias para dinamizar sua reprodução e acumulação de capital.

Todas essas ações são objetivadas no espaço geográfico, seja ela no espaço virtual por meio das *Online Travel Agency* (OTAs <sup>56</sup>) como no espaço objetivo/real (lojas e agências de turismo dentre outras).

A partir do enfoque econômico, o turismo é definido sob a perspectiva da demanda resultante do consumo dos seus produtos pelos visitantes, cujas diferenças de perfil e motivação e do lugar visitado e sua respectiva economia, implicam em produtos diferenciais a serem consumidos (BRASIL, 2010) e cujos espaços seguem a mesma lógica de diferenciação.

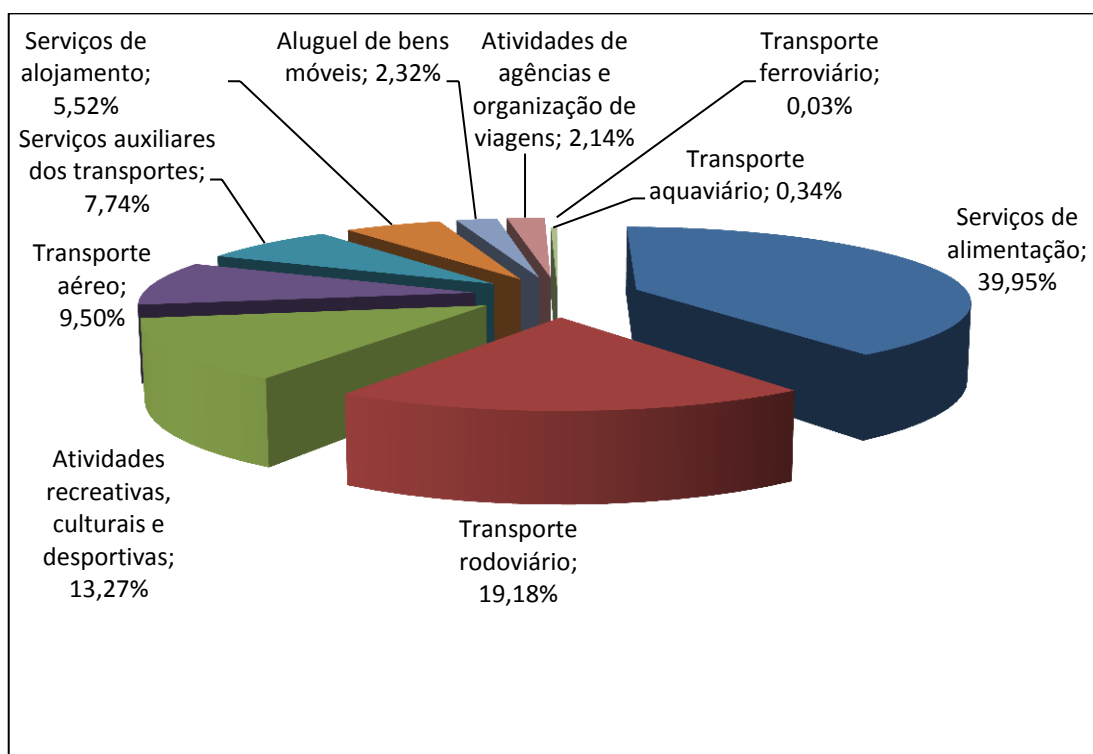
Para a OMT, que define e classifica os produtos turísticos oficialmente e na escala global, o turismo é o conjunto de atividades realizadas por pessoas quando de suas viagens e estadas em lugares diferentes do seu entorno habitual, cujo período de tempo seja inferior a um ano, e com finalidade de lazer, negócios e outros motivos distintos do exercício de atividade remunerada no lugar visitado (CUENTA, 2001).

A OMT ainda classifica os produtos turísticos (Bens e serviços) em três categorias: produtos característicos do turismo: possível de obter informações estatísticas, e que, na maioria dos países, na ausência de visitantes seu consumo seria diminuído ou a quantidade do serviço oferecido seria bem diminuída (como o caso do transporte aéreo em que, de acordo com a definição de turista pela OMT, há um predomínio de turistas entre os usuários já que por esse meio de transporte o percurso realizado é bem distinto do habitual realizado pelo usuário) (Gráfico 1); produtos conexos ao turismo: apesar de seu reconhecimento como específico do turismo em um dado país, em escala mundial não é

---

<sup>56</sup> Agências de viagens acessadas via internet (*on-line*). OTAs são plataformas *on-line* 24 horas por dia como a Decolar.com, Submarinoviagens.com dentre outras, em que o cliente pesquisa e faz comparações de preços, taxas, destinos, escalas, horários diretamente de seu computador e pode comprar os bilhetes.

reconhecido como tal. É considerado como uma categoria residual (são exemplos: os serviços de transportes urbano, suburbano e ferroviário de passageiros); e produtos específicos do turismo (que englobam os bens e serviços característicos e conexos ao turismo).



**Gráfico 1** - Distribuição percentual do valor bruto da produção gerado pelas atividades características do turismo, por atividade, no Brasil, 2007

Fonte: BRASIL (2008)

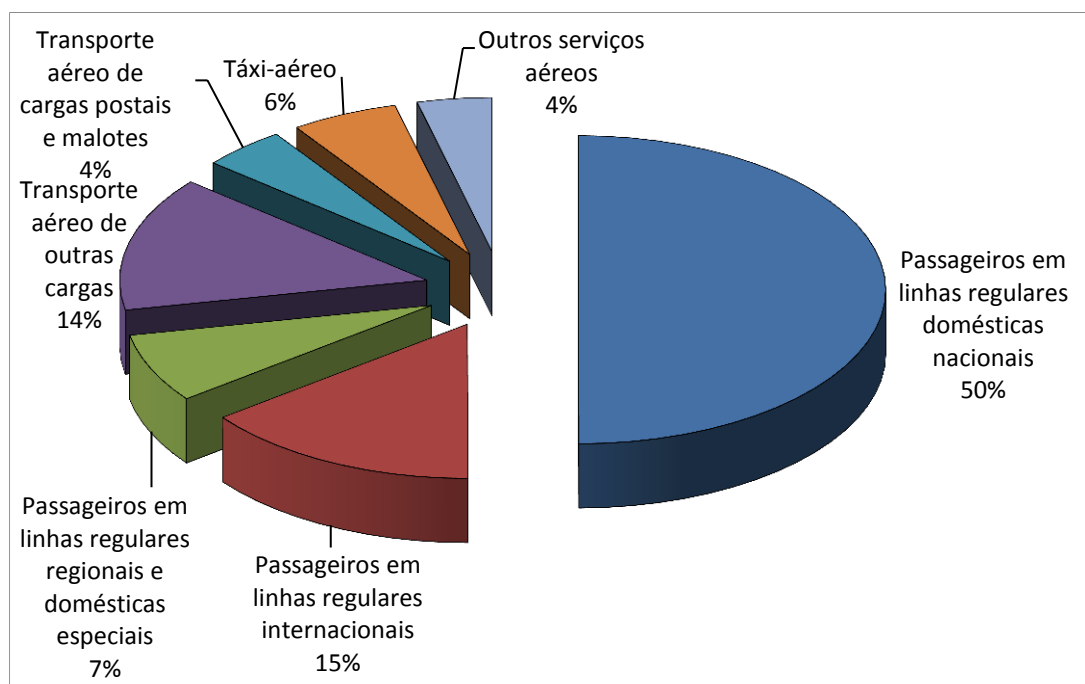
Organização: Airton Aredes (2011)

É interessante destacar a importância econômica dos deslocamentos espaciais induzidos pelo turismo no Brasil já que o modal aéreo, no transporte de passageiros, tem participação significativa nesse contexto, e é uma atividade econômica característica do turismo, pois sua produção principal é de produtos (serviços) classificados como característicos do turismo, isto é, produtos de potencial consumo dos visitantes.

Segundo a Pesquisa Anual de Serviços do IBGE de Produtos e Serviços – 2006-2007 (BRASIL, 2008), as atividades características do turismo, constituídas exclusivamente por prestação de serviços, no ano de 2007, geraram uma produção de R\$ 168,8 bilhões, tendo 7,1% da participação total do setor de serviços e 3,6% da economia brasileira. Com relação as atividades características do turismo, no transporte aéreo o valor da produção ficou em R\$ 16 bilhões, ocupando o quarto lugar dos principais produtos e

serviços característicos do turismo, atrás dos serviços de alimentação, transporte rodoviário e das atividades recreativas, culturais e desportivas.

Com relação aos principais produtos e serviços de transporte, a receita do transporte aéreo de passageiros em linhas domésticas nacionais ficou em R\$ 7,8 bilhões, ocupando o quarto lugar dos principais produtos e serviços de transporte, atrás do transporte rodoviário de carga geral solta (ensacados, envasados, embalados, ou produtos manufaturados, inclusive siderúrgicos, etc.); do transporte rodoviário municipal de passageiros (urbano e suburbano) em linhas regulares – inclusive regiões metropolitanas e do transporte rodoviário de cargas a granel não perigosas: cargas sólidas (cereais, areia, brita, minérios, cimento, etc.). Mas, a frente do transporte rodoviário de passageiros intermunicipal em linhas regulares (Gráfico 2).

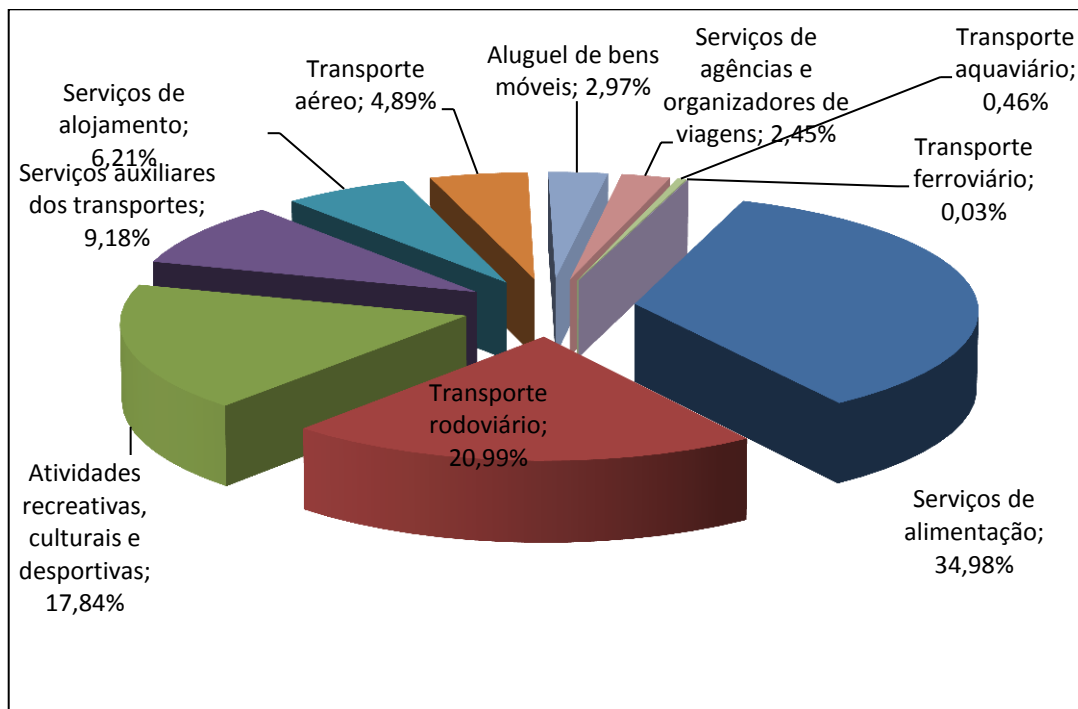


**Gráfico 2** - Participação dos produtos/serviços na receita do segmento de transporte aéreo, Brasil, 2007

Fonte: BRASIL (2008)

Organização: Airton Aredes (2011)

Ainda segundo o mesmo estudo, o valor adicionado pelas atividades características do turismo em 2007 foi de R\$ 82,7 bilhões, representando 5,4% do valor adicionado do setor de serviços, 3,6% do valor adicionado total da economia (BRASIL, 2008). O transporte aéreo contribuiu com 4,89% do valor adicionado das atividades características do turismo (Gráfico 3).



**Gráfico 3** - Distribuição percentual do valor adicionado das atividades características do turismo, por atividade, Brasil, 2007

Fonte: BRASIL (2008)

Organização: Airton Aredes (2011)

Além dos números da economia, também chama atenção o crescimento contínuo, desde 2003, do número de passageiros transportados no mercado doméstico, o que reforça nossa intenção de estudar os efeitos espaciais desse fenômeno atinentes aos fluxos.

Porém, quando nos lançamos a satisfazer a proposta de analisar a relação “fluxos aéreos no Brasil e a demanda turística”, dois caminhos se apresentaram: o primeiro, de aceitar a definição de turista da OMT e trabalharmos com o crescimento no volume de passageiros baseados nas estatísticas da ANAC e Ministério do Turismo/ Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) e correr o risco de superestimar/corroborar com o que se tem propagado sobre o aumento no número de turistas transportados por via aérea. A definição da OMT engloba todas as pessoas que se utilizam de equipamentos que podem potencialmente ser também utilizados por não-turistas, por exemplo, pessoas fora do seu local habitual de domicílio, a negócios ou tratando de saúde que também usam esses equipamentos não com fim recreacional e de lazer, mas, por necessidade de atendimento de outras demandas. O segundo caminho seria não aceitar a definição de turista da OMT e trabalhar com as estatísticas da ANAC e INFRAERO sobre volume de passageiros

transportados por companhias aéreas em voos não regulares que, conforme a IAC 1227<sup>57</sup>, são os voos *charter* e fretamentos, podendo correr o risco de subestimar o número de passageiros domésticos transportados por via aérea, a lazer, recreação e turismo.

Optamos, então, por percorrer o segundo caminho, o dos voos *charter* e de fretamentos, pois, o aumento da demanda poderá ser demonstrado por meio das interações espaciais resultantes do processo de formação socioespacial do território brasileiro, e nele, o desenvolvimento do turismo. Mas, anterior a essa abordagem, procuramos traçar um quadro sobre o desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros no Brasil, para que possamos entender a evolução desse modal no país.

---

<sup>57</sup> Instrução de Aviação Civil (IAC 1227) que dispõe sobre a Autorização de Voo *Charter* Doméstico de Passageiros. (ANEXO III)

---

**CAPÍTULO II**  
**TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS NO BRASIL**

---

*As invenções são, sobretudo, o resultado de um  
trabalho teimoso*

**Alberto Santos Dumont**



## 2.1 A constituição das redes de transporte aéreo

A circulação material e imaterial (do capital, das mercadorias, das informações e das pessoas) tem importância fundamental na estruturação territorial, na formação socioespacial, e nas interações espaciais. Para Raffestin (1993) “a circulação é a imagem do poder”. Pelos nós, redes e malhas estabelecem-se relações de poder que são exercidas por diversos agentes, como as pessoas, as firmas e as instituições.

A mundialização da economia colocou alguns imperativos para a organização espacial em escala planetária, dentre eles a articulação cada vez mais rápida entre os diferentes espaços. Nessa lógica, os meios de comunicação e transportes passaram (e ainda passam) por constante processo de inovação em que nesse período técnico-científico-informacional (SANTOS, 2003) se configuram em redes. É através das redes técnicas que os diferentes territórios se articulam e se complementam por meio das interações espaciais cuja lógica maior está na constante transformação dos espaços resultado dessa mesma interação. Nesse movimento de articulação as tecnologias de comunicação e transportes fornecem a infraestrutura requerida para dinamizar os fluxos, tornando os espaços mais fluídos.

Porém, o movimento de tecnificação dos territórios não ocorre de forma harmônica e igualitária em todos os espaços, o que reforça a tese do desenvolvimento desigual e combinado próprio do sistema capitalista. É nessa perspectiva que verificamos que o território brasileiro, ao longo do processo histórico de constituição da sua formação socioespacial, apresentou (e ainda apresenta) disparidades de ordem social e econômica que refletem na constituição das infraestruturas necessárias para articulação territorial.

A constituição territorial brasileira baseava-se em “arquipélagos”, resultado da formação socioespacial, cujas parcelas territoriais eram isoladas, não havendo relação com o restante do país, em função da baixa rede de eixos de circulação existentes no território. Esses espaços tinham relações locais e, na melhor expectativa, relações regionais de pouca densidade.

Tal situação foi aos poucos rompida com o desenvolvimento das forças produtivas resultantes das políticas territoriais e de inovações nos meios de circulação, num primeiro momento com o modal ferroviário e depois com o rodoviário. Mesmo assim as dimensões territoriais do Brasil ainda deixavam espaços praticamente isolados, principalmente nas regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste. Uma das formas de romper com esse isolamento

foi a introdução do transporte aéreo onde os modais rodoviário e ferroviário não conseguiam alcançar. O Estado, materializado na Força Aérea Brasileira (FAB) e com ideais balizados na ocupação e soberania nacional, por meio de alguns idealistas, atingiram porções isoladas do território brasileiro e dessa forma os articulou com as áreas mais dinâmicas do Brasil (HUERTAS, 2007).

Dessa forma, entender o desenvolvimento do transporte aéreo no contexto da formação socioespacial brasileira é um dos caminhos para compreender o papel do transporte aéreo no contexto atual do Brasil e, no caso desta pesquisa, entender como ele ganha escopo no setor turístico nacional com os voos regulares e não regulares (*charter* e fretamentos). Tal entendimento passa pela compreensão do papel da fluidez territorial no período atual, denominado por Santos (2009) como período técnico-científico-informacional, em que o uso do território se relaciona e depende estreitamente dessa fluidez territorial (espaços fluidos e espaços viscosos) e que as redes e objetos técnicos desempenham papéis fundamentais.

A aviação brasileira se desenvolve a partir do início do século XX, década de 1920, final da fase ascendente do terceiro Kondratieff (1898-1921) mas, ganha maior evidência por volta da década de 1930, quando do primeiro surto industrial brasileiro que marca o início do primeiro ciclo médio, o Juglariano brasileiro (ANEXO I). Mesmo que ainda incipiente e localizada, a aviação se desenvolve principalmente ao final da Segunda Grande Guerra como resultado das inovações tecnológicas dos períodos pós-Grandes Guerras.

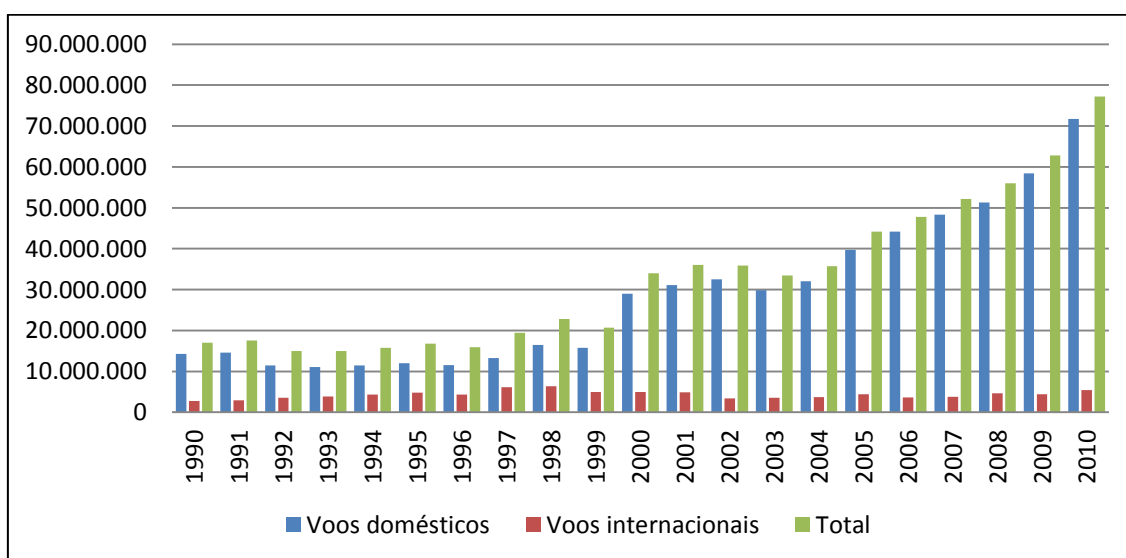
Com a terceira Revolução Industrial, houve o adensamento das redes técnicas, com o surgimento de umas e o aprimoramento técnico de outras, como as redes do sistema de controle da dimensão aérea do espaço geográfico. Porém, mesmo nesse contexto, nos últimos anos, mais precisamente a partir da década de 1990, assistimos no Brasil o processo de sucateamento das infraestruturas de transportes, em particular a do transporte aéreo, ao mesmo tempo em que há o aumento no número de passageiros transportados (Tabela 2 e Gráfico 4).

**Tabela 2** – Evolução do tráfego aéreo brasileiro doméstico e internacional, assento utilizado, no período de 1986 a 2011

	Voos domésticos	Voos internacionais	Total
1990	14.299.000	2.750.000	17.049.000
1991	14.574.000	2.960.580	17.534.580
1992	11.460.613	3.524.322	14.984.935
1993	11.098.600	3.851.664	14.950.264
1994	11.431.556	4.298.896	15.730.452
1995	12.004.584	4.783.650	16.788.234
1996	11.533.478	4.357.420	15.890.898
1997	13.277.408	6.143.621	19.421.029
1998	16.460.768	6.372.999	22.833.767
1999	15.754.623	4.933.316	20.687.939
2000	28.995.282	4.993.894	33.989.176
2001	31.139.700	4.861.748	36.001.448
2002	32.495.477	3.410.511	35.905.988
2003	29.868.563	3.555.667	33.424.230
2004	32.005.525	3.694.352	35.699.877
2005	39.700.362	4.443.962	44.144.324
2006	44.136.842	3.602.398	47.739.240
2007	48.354.660	3.767.513	52.122.173
2008	51.296.517	4.669.413	55.965.930
2009	58.439.980	4.380.806	62.820.786
2010	71.750.986	5.470.764	77.221.750

Fonte: Ipeadata (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)



**Gráfico 4** - Evolução do tráfego aéreo brasileiro doméstico e internacional, assento utilizado, no período de 1986 a 2011

Fonte: Ipeadata (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)

Baseado em Rangel (2005), argumentamos que a constituição do gargalo infraestrutural se deve ao não investimento de recursos ociosos de setores que acumularam

poupança social. Dessa forma, causou-se estrangulamento no setor que, por efeito, atrasou o movimento de desenvolvimento da economia. Buscamos, então, fazer um retrospecto do transporte aéreo de passageiros no Brasil na esteira do desenvolvimento econômico.

## **2.2 O início do transporte aéreo de passageiros no Brasil**

A aviação comercial de transporte de passageiros, no Brasil, além de ser analisada no contexto do desenvolvimento tecnológico, das inovações tecnológicas da aviação, também deve ser entendida no bojo do desenvolvimento econômico internacional no qual o Brasil está inserido. Até então, o país articulava-se externamente com o centro da economia capitalista por meio da navegação (modelo colonial mercantilista) e internamente pelos poucos caminhos, estradas e ferrovias que possuíam até o início do século XX. Nesse período, a economia brasileira ainda se organizava na forma de “ilhas” cujas ligações se davam de forma fragmentada e muito mais voltada para o mercado externo (economia agrária exportadora) do que para o interno (RANGEL, 2005) como resultado das relações capitalistas nas quais estava inserida.

Segundo Rangel (2005), ora o Brasil era “chamado” para exportar mais, ora era submetido a reorganizar a produção sob um modelo de substituição de importações, comportamento econômico resultante do que ele e outros economistas denominam de cíclico<sup>58</sup>.

Para Rangel (1983), o desenvolvimento econômico, sob o capitalismo, não se dá de forma linear, mas através de flutuações da atividade econômica. A economia mundial apresenta momentos de aquecimento em que há retomada do processo de recuperação de uma crise, com a participação do Estado e a utilização de inovações tecnológicas, perspectiva corroborada por Keynes, Dobb, Shumpeter, Mandel entre outros.

Nesse sentido, a dependência da economia brasileira em relação ao centro do sistema (Inglaterra e posteriormente Estados Unidos), o sujeitava às flutuações econômicas que aconteciam no centro. Também criava vínculos de dependência tecnológica, dentre outras, de vias e veículos (como é o caso do navio e do trem<sup>59</sup>) que eram implantados aqui

---

<sup>58</sup> Os ciclos econômicos de Kondratieff e Juglar, assim como a dualidade básica da economia brasileira e dos recursos ociosos são perspectivas políticas e econômicas referenciadas na linha de pensamento de Ignácio Rangel.

<sup>59</sup> E mais recentemente do avião, principalmente os de capacidade acima de 150 passageiros como é o caso da Boeing e Airbus. Para as categorias abaixo de 150 passageiros a EMBRAER (Empresa Brasileira de

com a finalidade instrumental de explorar e dinamizar os fluxos de matérias-brutas e manufaturados para o centro do sistema e no sentido oposto, a entrada de bens de consumo e produção.

Nessa perspectiva, a passagem da economia brasileira baseada na mão-de-obra escrava para assalariada, a maior dinamização da produção, principalmente a industrial a partir da segunda dualidade básica da economia brasileira (1889-1930) insere o Brasil na fase industrial propriamente dita e cria condições para um crescimento endógeno, porém, ainda dependente do centro do sistema. Segundo Rangel (1983),

A “fase b” do Terceiro Kondratieff pôs em marcha um processo de substituição de importações, a exemplo do que haviam feito as “fases b” do Primeiro e do Segundo, mas, diferentemente desses surtos pretéritos de substituição de importações, este assumiu o feito de industrialização, “*stricto sensu*”, isto é, de implantação do capitalismo industrial, primeiro nas regiões mais desenvolvidas do País e nas indústrias supridoras dos bens que pesavam mais decisivamente na pauta de importações e depois, região após região e setor após setor, em todo sistema econômico nacional (RANGEL, 1983, p.34).

A fase ascendente do terceiro Kondratieff (1898-1921) fora muito fecunda no desenvolvimento da aviação mundial com, por exemplo, os primeiros voos controlados em 1903 e 1906, as inovações em função da Primeira Grande Guerra (1914-1918), as primeiras travessias aéreas do Atlântico Norte e Sul (1922) e a entrada em operação no Brasil do Correio Aéreo Nacional (CAN) (1931). As interações espaciais advindas das relações comerciais com o centro do sistema e as ligações no interior do território brasileiro, seja do ponto de vista econômico ou político, abriram a perspectiva de ligações pelo novo modal que se desenvolvia.

A teoria de Rangel, em que discorre sobre a formação econômica e territorial brasileira a partir da dualidade básica da economia e da sociedade brasileira, é uma abordagem da Formação Social advinda do marxismo e retomada por Santos no final da década de 1970 que acrescenta a dimensão espacial e propõe a categoria formação socioespacial para análise da realidade espacial na escala do Estado-Nação. Essa abordagem propicia o entendimento da formação territorial e econômica do Brasil, assim como do desenvolvimento dos meios e vias de transportes e suas relações com a circulação capitalista. A dimensão espacial é formada por um conjunto de objetos e ações que

---

Aeronáutica) supre tanto o mercado interno como o externo no fornecimento de equipamentos para voos regionais, mas também enfrenta concorrência de equipamentos turboélices da Bombardier (canadense) e da ATR (Francesa).

produzem o espaço humano e que expressa a unidade e a totalidade social, ou seja, as esferas econômica, social, política e cultural (SANTOS, 2008).

A aplicação da categoria formação socioespacial é de fundamental importância para compreensão da evolução da aviação e do transporte aéreo de passageiros no Brasil na medida em que os fluxos resultantes das interações espaciais por esse modal interligaram porções mais distantes do espaço brasileiro e contribuiu para promover a (re)produção desses espaços.

Partimos, então, da realidade socioespacial que Rangel (2005) desenvolve a partir da dualidade brasileira que se ancora na análise dos mecanismos políticos, econômicos e sociais vivenciados ao longo do processo histórico. A perspectiva de Rangel (2005) é a industrialização atrasada e da implantação do modelo de substituição de importações que intensificava sua produção em períodos de crise internacional. Esse modelo, segundo ele, acontece de forma inversa ao do centro do sistema, ou seja, começa pela indústria de bens de consumo (indústria leve) para as de bens de capital (indústria pesada).

Tal perspectiva, de base marxista, serve para analisar a realidade do desenvolvimento econômico brasileiro correlacionando fatos históricos do processo industrial. No nosso entendimento, ela também pode ser aplicada à aviação comercial relacionando-a ao processo de desenvolvimento capitalista brasileiro, alicerçada na dinâmica da dualidade básica da economia, cujo recorte inicia-se no final da segunda dualidade, período compreendido entre 1920 e 1930, período que coincide com o início das operações aéreas comerciais de transporte de passageiros que na economia brasileira corresponde a sua fase preponderantemente industrial (RANGEL, 2005).

O que nos interessa mais de perto é o início da aviação comercial de transporte de passageiros, analisada no contexto da formação socioespacial brasileira. Como o transporte aéreo faz parte do setor de serviços (KON, 2004), lançamos mão do viés de análise de Rangel, o da “concessão de serviços públicos à iniciativa privada”, fato que acontece – como veremos adiante – com o primeiro serviço de transporte aéreo regular de passageiros no Brasil executado pela *Kondor Sindikat*. Para tanto, uma periodização se faz necessária, mas, que enfoque paralelamente o início da aviação comercial de transporte de passageiros no Brasil. Então, começamos pela segunda dualidade<sup>60</sup> que compreende o período de 1889 a 1930.

---

<sup>60</sup> Para o aprofundamento do assunto “Dualidade básica da economia brasileira” ver Rangel (2005).

É a partir de 1930 que, segundo Rangel, acontece a revolução industrial brasileira e a formação de um ciclo industrial endógeno, o Juglar<sup>61</sup>, em que há industrialização a partir da própria lógica interna. É uma modernização escalonada (setorial) que começou dos bens de consumo ou bens finais para depois chegar à indústria pesada (RANGEL, 2005).

Esse processo se dá com a transferência de recursos de setores com acúmulo de capital para setores da economia que são “estrangulados”, o que Rangel denomina de “dialética da capacidade ociosa”, outro recurso que empregaremos mais adiante na análise do desenvolvimento da aviação comercial de transporte de passageiros no Brasil quando da discussão da atual situação de estrangulamento dos aeroportos brasileiros. E é pouco anterior a 1930 que a aviação comercial brasileira de transporte de passageiros começa sua história e contribuição na formação socioespacial brasileira.

O contexto socioespacial brasileiro no período compreendido entre 1889 a 1930 (Abolição – República) era da economia baseada no latifúndio escravista e feudal convivendo com o capitalismo manifestando-se também em sua forma mercantil em alguns momentos de substituição de importações (produção manufatureira) (RANGEL, 2005). Até o início da fase ascendente do terceiro Kondratieff (1898-1921), a aviação comercial brasileira ainda não havia se manifestado, pois a dinâmica econômica brasileira ainda não comportava o transporte aéreo, apesar de que no centro do sistema algumas empresas de transporte aéreo regular de passageiros já estavam em operação.

Grande parte da segunda dualidade estava na fase ascendente do Terceiro Kondratieff (1898-1921), em que no contexto da aviação, os primeiros aparelhos mais pesados que o ar utilizaram da invenção do motor a combustão interna, produto da Segunda Revolução Industrial, inovados para o uso aeronáutico. Os avanços conseguidos foram aplicados nas aeronaves de guerra da Primeira Grande Guerra, aeronaves que posteriormente foram empregadas nas primeiras empresas de transporte de passageiros (Anexo I).

O início da aviação comercial de transporte de passageiros tem sua gênese no contexto dos processos migratórios de europeus para o Brasil. É importante salientar que até 1930 o Brasil recebeu cerca de 4,5 milhões de imigrantes e dentre eles o descendente de alemães, o Sr. Otto Ernest Meyer. Meyer, que fora aviador na força aérea alemã, no Brasil, desenvolvia relações comerciais com a indústria têxtil em Recife e com diversas

---

<sup>61</sup> A duração do ciclo médio ou juglariano flutua entre sete e onze anos. No caso brasileiro fica em torno de onze anos (RANGEL, 1983).

filiais pelo Brasil e “[...] já começava a buscar soluções para problemas existentes [...]” (PALHARES, 2002, p. 133), ou seja, o deslocamento pelas diversas filiais, já que o transporte ferroviário tinha limitações quanto à coordenação das linhas, bitolas diferentes, enfim, confiabilidade. Tal condição comprometia a circulação pelo território brasileiro, tornando-o um espaço viscoso e de um tempo lento (SANTOS, 2008), pois a forma de ocupação do território – do litoral para o interior –, além de concentrar a dinâmica econômica nessa faixa, também tinha nessa porção territorial maior dinâmica circulacional e adensamento técnico.

O transporte rodoviário só teria progressos mais intensos a partir da Segunda Grande Guerra com a melhoria dos automóveis e ampliação da malha viária, assim como o maior dinamismo do transporte aéreo comercial. Edra (2005) salienta que o desenvolvimento do turismo se deu conjuntamente com o desenvolvimento dos transportes, principalmente do aéreo, pós Segunda Grande Guerra. O avião se configura como meio de transporte em que se podem percorrer grandes distâncias em menor tempo. Contudo, o período após a Primeira Grande Guerra foi de importante difusão e utilização das tecnologias aeronáuticas na aviação civil.

Mas o turismo, no Brasil, ainda não era a preocupação dos comerciantes e nem do Sr. Otto Ernest Meyer, mas sim, a circulação das mercadorias produzidas. As limitações técnicas das estradas e das ferrovias para viagens como, por exemplo, de Recife ao Rio de Janeiro, eram mais seguras e confortáveis se feitas de navio. Todos esses empecilhos para um deslocamento mais rápido e seguro suscitaram no Sr. Otto Ernest Meyer a ideia de montar uma companhia aérea (PALHARES, 2002), pois as condições de produção proporcionam a organização social e esta, segundo Santos (2008), se materializa no espaço, que por sua vez, influencia decisivamente na estruturação da produção (SANTOS, 2008).

Ao retornar ao Estado do Rio Grande do Sul a “S.A. Empresa de Viação Aérea Riograndense”, nome idealizado por Meyer, a partir de contatos anteriores com o governo do Estado e empresários, conseguiu incentivos fiscais e a diminuição de impostos para a futura empresa se instalar na capital gaúcha. O suporte técnico veio da companhia aérea *Kondor Syndikat* (uma subsidiária da *Lufthansa*) a qual transportava os tecidos do Sr. Otto Ernest Meyer pelas Américas e que já operava no Brasil. Tal acordo de cooperação técnica



fora fechado na cidade de Hamburgo, na Alemanha, em novembro de 1926<sup>62</sup>. Porém, pelo acordo o Sr. Otto Ernest Meyer cederia 21% das ações para os alemães em troca do suporte operacional e técnico do avião que seria usado pela nova companhia, o *Dornier Wal* “Atlântico”. Em 7 de maio de 1927, a empresa recebe o registro oficial do Estado do Rio Grande do Sul e reconhecimento como empresa privada de capital aberto. Nascia a VARIG. Ela chegou a operar sozinha em território brasileiro, em função de ser a única companhia aérea a ter autorização governamental para prestação de serviços, até novembro de 1927, pois a *Kondor Syndikat* fora liquidada seguindo as determinações legais de que após um ano de concessão dos serviços aéreos “[...] deveriam ser organizadas e instituídas empresas nacionais, com sede e parte do efetivo de origem brasileira” (PALHARES, 2002, p.134).

Pereira (2009) destaca que nos primeiros anos do transporte aéreo no Brasil, o setor teve sua exploração liberada pelo governo para atuação de empresas estrangeiras. A empresa alemã *Kondor Syndikat*, posteriormente a sua liquidação, renasceria como Sindicato Condor e pouco tempo depois passaria a denominar-se Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul que exploraria seus serviços em regiões mais afastadas da faixa litorânea, onde estava o eixo dinâmico da economia brasileira, alcançando o Mato Grosso (Cuiabá e Corumbá) e Rio Branco. Era o início da articulação territorial pela aviação comercial. Por sua característica de utilização com fim comercial e a liberação do governo para exploração dos serviços aéreos por companhias estrangeiras fez com que a disputa de mercado pela América do Sul fosse alvo de companhias alemãs, francesas e americanas, principalmente com o objetivo de abrir e reservar mercado para a aquisição de aeronaves produzidas no centro do sistema e aquelas resultantes do espólio das guerras (PEREIRA, 2009). Isso ressalta a relação de dependência do Brasil com as bases técnicas do transporte aéreo, tanto de aeronaves como de pessoas capacitadas.

Com o aumento do tráfego aéreo, é criado em 1931 o Departamento de Aviação Civil (DAC) vinculado ao Ministério de Viação e Obras Públicas, incorporado em 1941 pelo Ministério da Aeronáutica (TRIGO, 2000; EDRA, 2005).

---

<sup>62</sup> A atitude de Meyer confirma o que Freeman (1984) enfatiza sobre a iniciativa dos empresários para as inovações tecnológicas em produtos (mercadorias e serviços) e processos (organizacionais). A idealização da VARIG lhe deu maior mobilidade para exploração de seus negócios e a abertura para o início do transporte de passageiros, já que outras empresas já visualizavam o mercado brasileiro que, com o desenvolvimento da economia, tornava-se promissor para a ampliação dos fluxos resultantes das interações espaciais que se intensificavam.

Em 4 de novembro de 1933 nasce a Viação Aérea São Paulo (VASP), primeira companhia aérea estatal do país. Ela foi produto da convergência de interesses econômicos e políticos da cidade e Estado de São Paulo. A empresa nasce como empreendimento dos órgãos de administração pública do referido estado como um transporte rápido que atendesse os interesses de desenvolvimento capitalista paulista (PALHARES, 2002). As primeiras linhas foram iniciadas em 16 de abril de 1934, dezesseis dias após a concessão do serviço de transporte aéreo, e serviam as seguintes cidades: São Paulo-Ribeirão Preto-Uberaba e São Paulo-São Carlos-São José do Rio Preto com dois aviões de três lugares, os ingleses *Monospar ST-4*. Em 1936 a linha São Paulo-Rio de Janeiro é inaugurada, originando o que tempos depois seria a atual Ponte Aérea (PALHARES, 2002; PEREIRA, 2009).

A preocupação com a redução do tempo de deslocamento espacial entre esses dois importantes centros da economia brasileira abriu espaço para satisfazer os anseios dos idealizadores da VASP. Segundo Palhares (2002) o tempo de deslocamento por ferrovia era de aproximadas 15 horas, enquanto que de avião o tempo reduzia-se significativamente para 75 minutos. Segundo o mesmo autor, em 1939, com a incorporação da *Aerolloyd Iguassú*, a VASP amplia seus serviços para as cidades de Curitiba (PR), Florianópolis e Joinville (SC), Porto Alegre (RS), Araxá, Uberlândia, Araguari (MG), Ipameri, Pires do Rio, Anápolis e Goiânia (GO) (PALHARES, 2002), demonstrando que o modal aéreo era de fundamental importância para articular o território brasileiro ainda muito fragmentado.

Outros acontecimentos importantes para a organização dos fluxos aéreos foram, segundo Trigo (2000) e Edra (2005), a:

- Promulgação do Código Brasileiro do Ar (1938), reformulado em novembro de 1966;
- Realização da Convenção de Chicago (1944) para o estabelecimento de normas para o transporte aéreo internacional;
- Criação – durante a Convenção de Chicago – da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), com vinculação à Organização das Nações Unidas (ONU).

A VARIG, até 1942, operava rotas internas ao Rio Grande do Sul. Só em agosto de 1942 que inaugurou voos para Montevideu (Uruguai) e voos para outros Estados brasileiros aconteceram a partir de 1946.

Sobre o turismo no Brasil, Edra (2005) destaca a criação da Comissão Brasileira de Turismo (Combratur) em 1958. No ano de 1959 o Brasil contava com aproximadamente cem agências de turismo, sendo no mesmo ano realizado, em São Paulo (SP), o I

Congresso da Associação Brasileira de Agentes de Viagens (ABAV). Em âmbito nacional, no ano de 1966, cria-se o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) (EDRA, 2005). A criação da EMBRATUR marca entrada do governo nesta atividade e o encerramento de um controle exercido pela iniciativa privada desde o começo do século (Século XX). O Estado desempenhava o papel de executor, estimulador, coordenador, legislador e regulamentador.

Outra empresa importante no cenário da aviação brasileira foi a TRANSBRASIL. Ela inicia suas atividades em janeiro de 1955, com a denominação de Sadia, abreviação da empresa S.A. Indústria e Comércio Concórdia (indústria de alimentos), localizada na cidade de Concórdia (SC)<sup>63</sup> por iniciativa de Omar Fontana, filho de Atílio Fontana, dono da empresa de alimentos. A estratégia de Omar Fontana era de aperfeiçoar a distribuição dos produtos da empresa de alimentos por meio da ampliação da velocidade de deslocamento espacial para mercados consumidores maiores, como o de São Paulo, o que denotava a dificuldade de ligação rodoviária entre os dois estados e também a necessidade de redução de tempo de transporte de produtos perecíveis. No início de suas operações, o transporte era somente de cargas, passando também para o de passageiros (PALHARES, 2002).

A aviação comercial brasileira de passageiros se desenvolvia. Para além da contribuição nas interações espaciais no território brasileiro, as companhias aéreas ampliavam essas relações espaciais e partiam para ligações regionais no âmbito da América do Sul e para o hemisfério Norte. A Varig, em 2 de agosto de 1955, fez seu primeiro voo de longo percurso do Rio de Janeiro para Nova York, com a utilização da inovação tecnológica da aeronave *Super Constellation*.

Na cidade de Marília, interior paulista, em 7 de fevereiro de 1961 é formada a TAM (Táxi Aéreo Marília). Ela foi constituída pela união de alguns pilotos independentes que utilizavam seus próprios aviões para o transporte de passageiros e cargas pelo norte do Paraná, sul de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Rolim Amaro, que seria futuramente seu presidente, foi contratado como piloto em 1963. Oito anos depois, o Grupo Ometto<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> Silveira (2003) relata que as ferrovias, no Sul do Brasil, tiveram papel fundamental para a acumulação dos pequenos produtores mercantis. Com a passagem da pequena produção mercantil para a produção capitalista, a Sadia inicia suas atividades como frigorífico no ano de 1944. A criação da TRANSBRASIL ampliou a escala de atuação da empresa ao atingir mercados cada vez mais distantes e em menor tempo.

<sup>64</sup> Rolim Amaro (ou só Comandante Rolim) começou a vida como piloto do Sr. Orlando Ometto, que posteriormente seria um dos fundadores da TAM. Mas, em meados de 1970 o Sr Orlando pediu para seu sobrinho Rubens Ometto Silveira Mello, atualmente o maior usineiro do país (Grupo Cosan), ajudá-lo a se

compra a TAM, muda seu perfil, passando a transportar apenas malotes e desloca sua sede para a cidade de São Paulo, denotando que o espaço territorial de atuação da empresa poderia ser diferente da localização de sua sede. Era um momento histórico de concentração e centralização (LENCIONI, 2008) de atividades que iam além da produção material de mercadorias, já que a cidade e o Estado de São Paulo possuíam na época o maior mercado consumidor desse tipo de transporte. A metrópole paulista, dentro da lógica capitalista, concentrava, então, “[...] grande número de população, renda, indústrias de alta tecnologia e trabalho qualificado [...]” ao mesmo tempo em que centralizava a administração e controle do capital “[...] que por meio de serviços voltados às empresas reafirmam e renovam a centralidade da metrópole” [...] (LENCIONI, 2008, p.8). O maior acionista, Orlando Ometto convida o comandante Rolim para seu sócio minoritário com 33% das ações (PALHARES, 2002).

Com estratégias inovadoras, a Sadia funde-se em 1962 com a TAS (Transportes Aéreos Salvador) ampliando sua malha para o Nordeste brasileiro. Dez anos depois sua razão social passa de Sadia para TRANSBRASIL S.A. Além de estratégias competitivas para mercado, a VARIG também se beneficiou de vários privilégios, dentre os quais, o ato arbitrário do governo militar que, em 10 de fevereiro de 1965, cancelou as concessões de serviços aéreos da *Panair* para a Europa e Oriente Médio, concedendo-os, no dia 12 do mesmo mês à VARIG. Até o final dos anos de 1980, os voos para o exterior eram também seu monopólio.

Para a administração dos aeroportos brasileiros, em 1972 foi criada a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), empresa pública responsável, atualmente, pela administração de 66 aeroportos civis<sup>65</sup> (EDRA, 2005).

Já, em 1971, a EMBRATUR tinha como meta o turismo interno. As razões para isso eram o crescimento do PIB à razão de 9% ao ano que implicava no aumento da renda per capita e no fluxo de brasileiros que poderiam gozar férias anualmente (EMBRATUR: META É O TURISMO INTERNO, 1971). Nesse mesmo ano, a companhia aérea Cruzeiro

---

livrar de “um certo Rolim Amaro”, o piloto que se tornou executivo da TAM e que estava se destacando na empresa. A missão de Rubens era arrumar um pretexto para demitir Rolim. Mas, ao conhecer o comandante, Rubens alertou o tio de que Rolim era competente demais para ser despedido, assim como o convenceu a vender parte da empresa (UMA SAÍDA A LA OMETTO, 2010). E assim, o ex-piloto, depois executivo da companhia aérea contribuiu para a história da TAM em torná-la atualmente a maior companhia aérea do Brasil.

<sup>65</sup> Na década de 1970 o Brasil assiste a expansão de setores como a construção civil, agronegócio e a indústria de bens de capital que, segundo Rangel (2005) acumularam capital e que deveriam repassar essa “capacidade ociosa” para setores estrangulados como a infraestrutura (estradas, portos, aeroportos, ferrovias), que de certa forma ainda permanecem estrangulados (SILVEIRA, 2008 – Aula)

do Sul deu condições para que uma nova faixa de consumidores de viagens aéreas, principalmente os de primeira viagem, pudessem usufruir dos seus serviços. Foi a venda de passagens pelo crediário, primeiramente lançado em Recife e depois em Salvador com o slogan “Seu crédito à jato”, programa que foi adotado em âmbito nacional (CRUZEIRO: CRÉDITO À JATO, 1971). Com o incentivo do turismo interno, haveria necessidade de desenvolver infraestrutura turística e aeroportuária.

Em 1972, a EMBRATUR executou uma ação para massificação do turismo interno, já que a política do governo brasileiro e da empresa era até então a promoção internacional do Brasil no exterior para fomentar fluxos de estrangeiros para o Brasil. Foi o programa “Conheça o Brasil” na forma do “tudo incluído”, ou seja, passagens aéreas e hospedagem em que o Voo de Turismo Doméstico (VTD)<sup>66</sup>, lançado em 1972 (ALFONSO, 2006), também era incentivado. O VTD foi um embrião dos voos não regulares (*charter* e fretamentos) no Brasil.

Porém, o equívoco cometido foi que o brasileiro era habituado a utilizar o automóvel ao invés do avião. Mas, alterações foram introduzidas para incentivar e facilitar a aquisição do “pacote” e realmente intensificar o turismo doméstico e o uso do avião para o transporte turístico. Por exemplo: a aprovação do VDT em 48 horas nos escritórios da EMBRATUR; inclusão da Ponte Aérea no programa; a fixação do número mínimo de participantes em 25 e a redução das diárias de hotéis em 40%, ao invés de 30%, com amparo legal do DAC (LOES, 1976).

Tais medidas visavam restringir a saída de brasileiros e objetivava a redução do déficit no balanço comercial pelos dólares gastos por brasileiros no exterior. Sobre esse aspecto Fouquet (2011a) chama atenção para o seguinte:

É oportuno lembrar que - através do Decreto Nº 1.470. de 04 JUN 1976 - foi introduzido um “*Depósito Compulsório*” exigido para cada “Visto de Saída” (uma só saída) de brasileiros viajando para o exterior, visando reduzir os gastos dos turistas no exterior (vide comentário mais adiante sobre as dificuldades do Brasil na época). Foi uma maneira indireta para fortalecer o turismo interno; (contudo, as saídas de brasileiros para a Argentina, Paraguai, Uruguai e Chile ficaram isentos da medida, acarretando também forte aumento da demanda para esses destinos). Na avaliação histórica convém ser lembrado que o **equipamento jato** passou a predominar nas linhas domésticas brasileiras durante a primeira metade da década de 1970, acarretando grande aumento da capacidade oferecida. A época coincidiu com o “pico” do *Milagre Econômico Brasileiro*.

---

<sup>66</sup> “O VTD — Voo de Turismo Doméstico. Em 6 de julho de 1972, o DAC — Departamento de Aviação Civil — baixou a Portaria nº 91, que autorizava o transporte turístico em aeronaves fretadas. Com a medida, a intenção da EMBRATUR era reduzir os preços dos pacotes turísticos para tornar o produto brasileiro competitivo nos mercados interno e externo” (ALFONSO, 2006, p. 49). Segundo essa mesma autora o primeiro VTD aconteceu em 20 de julho de 1972, da cidade de São Paulo com destino a Recife.

Infelizmente, passou de início despercebida a 1ª Crise do Petróleo (1973). Só veio a manifestar-se aqui em 1977, quando foi combatida com "*preços punitivos dos derivados de petróleo*" e outras medidas de exceção e - do lado positivo e a longo prazo - com o lançamento do programa **Pró-alcool**. Em função do crescente desequilíbrio do balanço de pagamentos devido ao crescimento das despesas com importação de petróleo, nossa economia foi-se enfraquecendo e o país entrou em crise durante a 2ª Crise do Petróleo (1980), conduzindo à moratória (*Setembro Negro em 1982*).

Era o contexto do governo Ernesto Geisel (1974-1979) em que a inflação estava na casa dos 38,7%, aumentada em mais de 17% em relação ao governo anterior (GONÇALVES, 2003), o que fomentava o turismo externo para os brasileiros. Os VTDs também visavam o barateamento de voos nacionais para turistas estrangeiros se deslocarem pelo território nacional, pois, pelas dimensões geográficas do Brasil uma viagem de São Paulo para Manaus, por exemplo, ainda era muito cara (ALFONSO, 2006).

Em julho de 1976, é fundada a TAM (TAM – Transportes Aéreos Regionais) no contexto do incentivo estatal à aviação comercial regional, os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional (SITAR), e em setembro do mesmo ano Rolim Amaro torna-se o principal acionista da TAM com 98% de participação<sup>67</sup>.

Com problemas financeiros, no final da década de 1980, a TRANSBRASIL recebe do governo federal auxílio via Banco do Brasil para sua recuperação. A entrada de novas empresas, a competitividade do mercado e as crises do petróleo colocaram as companhias aéreas em dificuldades. Algumas formas para aumentar o aproveitamento dos voos, além dos VTDs, foi o incentivo para viagens em grupo e individuais. Trigo (2000) e Fouquet (2011a) salientam que em novembro de 1984 “[...] foi baixado dispositivo regulamentando a aplicação de tarifas denominadas BTG (para grupos) e BTI (individuais), através da Portaria DAC/269, de 14 NOV 1984”.

---

<sup>67</sup> Quando era piloto da TAM na década de 60, o comandante Rolim trabalhou diretamente para Orlando Ometto por três anos em transportes diversos pela TÁxi Aéreo Marília S.A., a TAM. Quando o Grupo Ometto comprou 51% das ações da TAM e mudou sede da empresa para São Paulo, houve mudança de foco da empresa, passando, então, a transportar somente malotes. O Comandante Rolim deixou a TAM, entrou na VASP, mas, recebeu um convite para pilotar o avião do Banco de Crédito Nacional para uma empresa do grupo, a Companhia de Desenvolvimento do Araguaia. Com um salário alto, conseguiu economizar para comprar seu primeiro avião, um Cessna 170 (1966). Muda-se com a família para São Félix do Araguaia e funda a Araguaia Transportes Aéreos (ATA). Em 1968 já possuía 15 aeronaves, sendo convidado pelo Grupo Ometto para ser acionista da TAM com 33% das ações. Em 1972 compra 50% das ações da TAM e assume a direção da empresa, comprando mais 10 aeronaves Cessna 402, mais modernas e equipadas com radar. Em 1975 inaugura a linha regular São José dos Campos – Rio de Janeiro e São Paulo – Araraquara, além de adquirir ações da TAM e chegar a 98% do capital da empresa. Em 1976 cria a TAM Transportes Aéreos Regionais que operou inicialmente com seis aeronaves Embraer EMB 110, o Bandeirante, prestando serviços no interior de São Paulo, Paraná e Mato Grosso. Em 1979 assume a totalidade das ações e recebe em 1980 os *Fokker F-27* (ROLIM ADOLFO AMARO, O COMANDANTE ROLIM DA TAM, 2012).

No ano de 1986, a TAM adquire a Votec, ampliando sua malha. No mesmo ano a TAM (Transportes Aéreos Meridionais S. A.) origina-se da Brasil Central. A TRANSBRASIL, em meados de 1988, entra com pedido de indenização em função de perdas financeiras relativas ao congelamento de tarifas impostas pelo Plano Cruzado. A ação do governo foi afastar os diretores da empresa e intervir, suspendendo rotas deficitárias e demitindo centenas de funcionários. No final de 1989, quebra o monopólio da VARIG de exclusividade de operação em linhas internacionais de longo curso e passa a operar rotas para Washington, Nova York, Buenos Aires, Moscou e Viena, sendo que em dezembro do mesmo ano o controle volta para seus acionistas. Ao longo de 1990, mesmo com o controle nas mãos de familiares em função da enfermidade de Omar Fontana, a empresa vai perdendo aviões, funcionários e passageiros. Em dezembro de 2000, falece Omar Fontana. Um ano depois, sem dinheiro para custear suas operações a TRANSBRASIL encerra suas atividades (PALHARES, 2002).

Um fato importante para o turismo nesse período foi a compra, em 1989, de 100 mil passagens aéreas da VASP pela operadora de turismo CVC, equivalente a 50% do faturamento da companhia aérea. Ressaltamos também que a CVC, no início dos anos 80 do século passado, iniciou a venda dos pacotes de viagem com transporte aéreo resultado da estratégia de cooperação da operadora, da Vasp e da rede hoteleira.

Na “esteira” da onda neoliberal, em 1990 a VASP é privatizada – assim como várias empresas estatais do Brasil resultado da política neoliberal da época –, cujo comprador é o consórcio formado pelo grupo Canhedo (do empresário Wagner Canhedo) e funcionários da VASP, começando voos internacionais para Europa, Estados Unidos e Ásia e entra na disputa dos voos internacionais que eram operados pela VARIG (que, em 2001, é reconhecida como a maior companhia aérea da América Latina) e pela TRANSBRASIL (PALHARES, 2002).

Para os dirigentes da EMBRATUR, em 1990, a retração do turismo doméstico era um dos grandes problemas a ser resolvido. Tal retração era devida a diferença de câmbio entre o dólar comercial e dólar turismo, assim como os oligopólios e protecionismos favorecedores das companhias aéreas. Para resolver essa questão, a Câmara dos Operadores Brasileiros de Turismo (COBRAT) “[...] sugeriu a EMBRATUR que fosse autorizado o fretamento de aeronaves de outras bandeiras, o que acarretaria a diminuição das tarifas aéreas” (ALFONSO, 2006, p. 67). Tal ação ocorrera em pleno governo Fernando Collor de Mello no contexto de abertura da economia brasileira para atuação de

empresas estrangeiras, início da esteira neoliberal. Ainda no início dos anos 1990, a CVC começou a fretar aviões Boeing 737-500 e 737-300 de empresas nacionais para uso exclusivo de seus clientes, cujos principais destinos foram Maceió (AL), Natal (RN), Porto Seguro (BA), Serra Gaúcha e Pousada do Rio Quente (Caldas Novas – GO).

A expansão de sua área geográfica de atuação é a marca da TAM, em 1996, que passa a denominar-se de nova TAM – Transportes Aéreos Meridionais, operando com uma malha que cobre a maior parte do território nacional. Expande suas atividades para o Paraguai com a criação da empresa doméstica Arpa (*Aerolineas Paraguaias*). A partir de dezembro de 1998, começa a operar rotas internacionais de São Paulo para Miami e, em 1999 em *code share*<sup>68</sup> com a Air France, para Paris. No final de 2000, a denominação da empresa é TAM Linhas Aéreas S.A. da qual fazem parte a TAM – Transportes Aéreos Regionais e a TAM – Transportes Aéreos Meridionais. A TAM – *Transportes Aéreos Del Mercosur* também faz parte do grupo, mas com registro no exterior (PALHARES, 2002).

Os anos de 2000 não foram bons para as companhias aéreas, especialmente para a VARIG e VASP. Esta última, em 2005, teve suas atividades encerradas em função de não conseguir sustentar seu crescimento, episódio marcado por falta de pagamento de funcionários, canibalização de aeronaves<sup>69</sup>, não cumprimento de requisitos de segurança operacional, a entrada de outras companhias aéreas no mercado. Enfim, uma série de problemas que culminaram na cassação de sua autorização. Em 20 de julho de 2006, a VARIG entra em processo de recuperação judicial e sua “parte boa” é isolada e vendida para a VARIG Logística S.A.. Em março de 2007, os ativos operacionais da “nova Varig”, são adquiridos pela Gol, dando origem à VRG Linhas Aéreas, atualmente uma subsidiária da empresa Gol, usada para voos internacionais com a marca Varig (TAKAR, 2011), apesar de aeronaves com a marca VARIG operarem em rotas nacionais.

Em síntese, o desenvolvimento do transporte aéreo regular de passageiros no Brasil se dá primeiro pelas estratégias das indústrias e empresas do centro dinâmico da economia mundial em conquistar novos espaços para absorção de seus produtos e serviços (PEREIRA, 2009). O centro dinâmico da economia mundial seria a Europa e Estados Unidos da América, espaços de concentração do capital e centralização de decisões, onde estão as principais indústrias aeronáuticas do mundo, a Boeing e a Airbus. No Brasil essa

---

<sup>68</sup> *Code sharing* (ou *code share*) é o compartilhamento de voo entre companhias aéreas. Os passageiros cujos bilhetes foram adquiridos em determinada empresa, podem embarcar no voo de outra. Uma cede assentos para a outra conveniada acomodar seus passageiros.

<sup>69</sup> “Canibalizar” é o ato de remover peças de uma aeronave para consertar outra.



característica está na região Sudeste, mais precisamente o Estado de São Paulo que detém a principal indústria aeronáutica, a Embraer.

Num primeiro momento, a aviação brasileira, com apoio do Estado, busca a articulação das diferentes regiões do território brasileiro, ainda sob a condição de “arquipélagos”, ao centro da economia nacional. Num segundo momento, essa articulação se dá no âmbito regional da América do Sul para posteriormente avançar para ligações com outros continentes, objetivando também a articulação do território brasileiro ao centro da economia mundial. O avanço do capitalismo necessita de meios cada vez mais rápidos de ligar os diferentes espaços de produção e de consumo em diferentes escalas como forma de acelerar sua acumulação. E nesse processo o transporte aéreo se mostrou geopolítica e geoeconomicamente estratégico.

Porém, a regulação é um dos pontos que devem ser abordados para melhor entendimento desse processo de desenvolvimento da aviação comercial brasileira, pois, tanto o Estado como a iniciativa privada desempenharam e ainda desempenham papéis importantes no setor. Também é por meio da regulação que é possível entender a organização do transporte aéreo nacional e regional em sua condição atual, segundo a ANAC, de um “ambiente competitivo”.

### **2.3 A regulação do transporte aéreo**

O espaço geográfico, segundo Santos (2009), é um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações susceptíveis a normas que regulam a produção. No transporte aéreo, como um serviço de utilidade pública, as normas regulam a forma como as empresas vão atuar na produção do espaço, assim como seus deslocamentos pela dimensão aérea do espaço geográfico. Tais normas, quando representam uma ruptura no estado de coisas até então vigentes, são vistas como um marco regulatório. E são os marcos regulatórios que vamos procurar apresentar para melhor entendimento de como o transporte aéreo no Brasil refletiu as mudanças políticas, econômicas e conseqüentemente a produção do espaço. A regulação do setor no período compreendido entre 1960 até então, passou pela ação regulatória de dois órgãos: de 1960 até 2005, o DAC (militar e nacionalista e subordinado ao Ministério da Aeronáutica) e de 2005 até o momento atual a

ANAC<sup>70</sup> (civil e, em muitos aspectos, de base neoliberal). Ambos contribuíram em diferentes contextos com a regulação dos fluxos resultantes das interações espaciais.

No Brasil, o setor do transporte aéreo teve, nos últimos quarenta anos, duas grandes reformas ou marcos regulatórios mais significativos. A primeira foi a introdução do regime de regulação controlada vinculada às políticas governamentais de desenvolvimento regional implementadas entre as décadas de 1960 e 1970. A segunda, introduzida no início da década de 1990 até 2001, foi à “flexibilização” da aviação comercial que teve como resultado a maior competição no setor, fruto da política neoliberal que marcava a economia do país nesse momento histórico.

Segundo Oliveira (2009a), esses quarenta anos foram divididos em cinco grandes períodos cujas características são abordadas a seguir e que demonstram a organização espacial e territorial da aviação comercial nacional, refletindo também situações de viscosidade e fluidez, ou seja, atender as demandas por deslocamentos rápidos (SANTOS e SILVEIRA, 2003).

O Primeiro período – Regulação Estrita (1968 a 1985) – é um período marcado por alto grau de regulação em que foi estabelecida oficialmente a operação de quatro companhias nacionais e cinco companhias regionais. No caso dessas últimas, o estabelecimento do Sistema de Transporte Aéreo Regional (SITAR) entre 1975 e 1976 confirma o vínculo do transporte aéreo com uma política industrial para o setor, a qual será enfocada mais adiante. O Departamento de Aviação Civil (DAC), órgão do Ministério da Aeronáutica realizou reuniões denominadas Conferência Nacional de Aviação Civil (CONAC). Tais conferências foram realizadas, respectivamente, nos anos de 1961, 1963 e 1968. Nelas chegou-se à conclusão da necessidade de redução do número de companhias para exploração do transporte aéreo no Brasil.

Esse período é denominado de “Período de competição controlada”, já que as autoridades regulatórias ditavam as variáveis como preços, tarifas e frequências dos voos e ainda proibiram a entrada de novas companhias aéreas. Dessa forma, a partir de outubro de 1973 o decreto 72.898 de 9 de outubro de 1973 concede pelo período de quinze anos o direito de executar serviços de transporte aéreo regular nacional de passageiros, mala postal e carga às companhias Viação Aérea Riograndense S.A. (VARIG), Viação Aérea São Paulo S.A. (VASP), Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul S.A. (Cruzeiro) e TRANSBRASIL S.A. Linhas Aéreas. Mas, com a introdução de grandes jatos à frota das

---

<sup>70</sup> A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

companhias aéreas (entre 1960 e 1975), a restrição operacional desses equipamentos com relação à infraestrutura aeroportuária fez com que muitas cidades até então atendidas não tivessem mais voos, causando consequências significativas para aeromobilidade<sup>71</sup> socioespacial, principalmente das regiões mais remotas do país. Em 1950 eram 350 cidades atendidas. Em 1960, 310 cidades. Já em 1970 o número cai ainda mais, para 140. Em 1975 este número chegava a 92 (FREIRE; SANT'ANNA; TEIXEIRA, 1978<sup>72</sup>; OLIVEIRA, 2009a). Diante de tal quadro o governo, em 1975, cria o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR) e fomenta uma nova modalidade de aviação, a regional, que então contaria com subsídios a fim de atender localidades com baixa densidade de tráfego e de poucas interações espaciais pelo modal aéreo.

O território nacional é dividido em cinco regiões em que cada uma delas seria atendida por uma companhia aérea regional no regime de monopólio. Foram elas: A Nordeste Linhas Aéreas que passa a operar na Região Nordeste e parte de Minas Gerais e Espírito Santo; A Rio-Sul Serviços Aéreos fica com a Região Sul e partes dos estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo; A TABA Transportes Aéreos (Transportes Aéreos da Bacia Amazônica) atuaria na Região Norte; A TAM Transportes Aéreos operaria nos estados de Mato Grosso do Sul e parte dos estados do Mato Grosso e de São Paulo; E por fim a VOTEC Serviços Aéreos que prestaria seus serviços nos estados de Goiás, parte do Pará e do Maranhão, Triângulo Mineiro e Distrito Federal. Fica clara a espacialização realizada tanto pelas companhias nacionais como as regionais cujo aval e ordenamento se faz diretamente pelas mãos do Estado.

Como ressaltado anteriormente, a política de aviação regional estava vinculada a uma política industrial da qual a Embraer se beneficiava pelo incentivo ao uso do equipamento EMB-110, o Bandeirante. Para suportar o baixo potencial de tráfego das linhas a serem operadas pelas companhias aéreas regionais, principalmente na Amazônia Legal e Região Nordeste, o governo estabelece o “adicional tarifário” de 3% sobre a tarifa das companhias aéreas das linhas domésticas nacionais.

Em julho de 1972, o DAC, como órgão regulador da aviação civil, por meio da Portaria nº91, autorizou o fretamento de aeronaves para transporte turístico. Eram os VTDs

---

<sup>71</sup> CWERNER, Saulo; KESSELRING, Sven; URRY, John. **Aeromobilities: Theory and Method**. Rutledge USA, 2009. A aeromobilidade refere aos efeitos sócio-espaciais dos deslocamentos pelo modal aéreo.

<sup>72</sup> As referidas autoras ainda destacam que, segundo Taffee (1956), a redução do número de aeroportos está associada ao “efeito de Sombra”, em que os aeroportos das cidades maiores tendem a concentrar o tráfego das cidades menores, localizados num raio de aproximadamente 300 quilômetros.

que, segundo a EMBRATUR, serviriam para reduzir o preço dos pacotes turísticos e ampliar e dinamizar o mercado turístico nacional, tanto no turismo receptivo como no turismo interno<sup>73</sup>.

Ainda seguindo Oliveira (2009a), o segundo período – Regulação com Política de Estabilização Ativa, também visto como Período de Regulação Enfraquecida (1986 a 1992) estava inserido num contexto em que o governo inicia uma política de estabilização econômica cujo principal enfoque era o controle de preços. Isso afetou diretamente o setor da aviação principalmente por duas vias: a primeira foi a desvalorização cambial, ou seja, a desvalorização do Real frente ao Dólar, o que prejudicou as companhias aéreas já que grande parte dos custos do setor estão relacionados a insumos regulados pela moeda norte americana, medida que promoveu forte pressão nos custos das companhias. A segunda foi a política de controle de preços, ou precificação setorial. Justificada como ação de controle inflacionário, impactou as receitas das companhias aéreas já que o governo que controlava as tarifas cobradas e que eram reajustadas de forma defasada pelo Conselho Interministerial de Preços (CIP), causando prejuízos até hoje contestados judicialmente pelas companhias aéreas.

A 5ª Conferência Nacional de Aviação Comercial (CONAC), realizada no final de 1991, abordou o transporte aéreo não regular. Grossi (2000) afirma que um dos benefícios para o usuário foi o surgimento de companhias aéreas para atendimento do transporte aéreo não regular, as companhias aéreas de voos *charter*<sup>74</sup>.

O terceiro período – Liberalização com Políticas de Estabilização Inativa ou Primeira Rodada de Liberalização (1993 a 1997) –, baseado em Grossi (2000) e Oliveira (2009a) marca o início da “Política de Flexibilização da Aviação Comercial” sob o contexto das políticas neoliberais no Brasil. O DAC inicia a política de liberalização gradual do setor por meio de um conjunto de portarias inseridas num contexto de

---

<sup>73</sup> A regulação de voos *charter* e fretamentos domésticos de passageiros, até antes da criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), era exercida pelo Departamento de Aviação Civil (DAC). Tal órgão, por meio da Portaria DAC nº 1138/SPL, 31 de julho de 2001, aprovou a Instrução de Aviação Civil (IAC 1227) que dispõe sobre a Autorização de Voo *Charter* Doméstico de Passageiros. (ANEXO III)

<sup>74</sup> Seis anos depois a Portaria nº 1003/DGAC, de 24 de dezembro de 1997, aprovou as instruções contidas na IAC 1501-1297, de 23 de dezembro de 1997, sobre a operação de voos *charter* domésticos. De acordo com as regras vigentes, as empresas podem negociar livremente o preço da parte aérea em função dos serviços contratados. Com a instrução normativa, as operadoras e agências de turismo estão desobrigadas a vincular a parte terrestre (hotel, passeios etc.) a parte aérea, na venda dos pacotes em voos *charter* domésticos. (GROSSI, 2000)

desregulamentação econômica iniciada na década de 1990 pelo governo Collor<sup>75</sup>, similar às acontecidas na União Europeia (EU) através de pacotes de liberalização. Nesse sentido, com a competição entre as companhias aéreas nacionais entre si e as regionais buscando ampliar mercado, ou seja, ampliação da rede de atuação, a disputa ficou cada vez mais acirrada e os monopólios regionais, que vigoravam desde o SITAR, tanto de um quanto do outro grupo foram quebrados em 1992. Assim, foi possível e estimulada a entrada de novas competidoras<sup>76</sup>. Também foram adotadas bandas tarifárias cuja variação era de menos 50% a mais 32% do valor estipulado pelas autoridades. Segundo Grossi (2000),

Esta política, nitidamente marcada pela progressiva liberação de mecanismos normativos, em particular de ordem econômica, se traduziu em linhas gerais nas seguintes medidas: extinção das áreas geográficas de operação e de exploração exclusiva, no caso específico das empresas aéreas regionais; eliminação das barreiras à entrada de novas empresas aéreas no mercado; criação do sistema de linhas aéreas especiais, ligando os aeroportos centrais do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte e desses aeroportos a Brasília; flexibilização gradual das regras de concessão de linhas aéreas domésticas, ou seja, do controle da oferta; e redução do controle sobre as tarifas aéreas (GROSSI, 2000).

O que Grossi (2000) enfatiza é que as medidas foram tomadas no sentido de haver concorrência perfeita entre as companhias aéreas, o que, em tese, viria a beneficiar o consumidor. Porém, o que se verificou foi até 2001 (quando da entrada da GOL Linhas Aéreas no mercado) um duopólio formado por VARIG e TAM e atualmente TAM e GOL/VARIG. Ou seja, se tais medidas buscavam estimular um capitalismo concorrencial, o poder de mercado dessas duas companhias aéreas dava a elas poder de oligopólios ou duopólio na aviação brasileira.

Em entrevista que nos foi concedida por um funcionário da ANAC, em maio de 2010 na cidade de São Paulo, fica clara a posição neoliberal da agência. Porém, faz-se necessário ficar atento ao discurso que, teoricamente, prega a livre concorrência, mas, que na prática ainda persistem no favorecimento de determinadas companhias nacionais, ou seja, oligopólios no mercado nacional. Fica clara também a posição favorável da ANAC quanto à entrada de capital estrangeiro nas companhias aéreas brasileiras, entrada de companhias aéreas estrangeiras para competir no mercado nacional dentro do acordo de céus abertos, dentre outras medidas de cunho neoliberal. Porém, essas medidas podem

---

<sup>75</sup> A ideologia é mais um recurso e discurso para justificar e dar condições a expansão ampliada do capital, de forma a garantir maior velocidade e fluidez na sua circulação. No caso do setor aéreo, segundo a ideologia neoliberal, a regulação nas mãos do Estado dificultaria tal fluidez, por isso que no governo Collor as políticas neoliberais ganharam força e refletiram em todos os setores da economia, inclusive aéreo.

<sup>76</sup> As empresas que entraram a partir dessa data foram e são chamadas de “entrantes”, já que o mercado era composto pelo monopólio regional das quatro companhias nacionais e as cinco regionais no regime de monopólios regionais. Foi o caso da Pantanal, Tavaj, Meta, Rico, dentre outras. (OLIVEIRA, 2009)

comprometer o bom desempenho das companhias aéreas nacionais na medida em que as *megacarriers* (Companhias aéreas de porte avantajado) norte americanas e europeias em comparação com a maior empresa brasileira, a TAM, têm vantagens pelo desbalanceamento de escala, no que tange a “[...] economia de escala (passageiros transportados por quilômetro), de escopo (tamanho da frota) e de rede (captação e distribuição)” (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO, 2009).

Nesse sentido, ao mesmo tempo que a companhias aéreas nacionais se capitalizam com recursos estrangeiros, como o caso da fusão entre TAM e LAN (medida para adquirir capacidade de competição nesse novo cenário), elas terão a disputa de companhias aéreas estrangeiras com maior capacidade de competição.

Tal postura neoliberal pode ser analisada no discurso de um agente da ANAC que representa a postura da agência reguladora. Relata ele que

No final de década de 1990 pra cá a gente assistiu uma migração do Estado provedor para um Estado regulador. E onde os setores eram regulados a gente passou a uma tendência à desregulação. Passa-se a regular com menos intensidade, tira as amarras e deixa o mercado atuar mais e resolver mais. E nesses setores regulados o papel do Estado é fazer intervenções. E o que justifica intervenção econômica num setor da economia? Uma falha de mercado. No setor de transporte aéreo não tem uma grande justificativa porque, qual seria uma falha de mercado típica para se fazer intervenção num setor desses? Existir característica de monopólio natural. E o setor do transporte aéreo não apresenta essa característica, o que é diferente do setor de infraestrutura aeroportuária. A infraestrutura aeroportuária apresenta esse tipo de característica, por isso se tem bons motivos para intervir. A gente passou de um setor muito regulado, onde o Estado interferia nas decisões das empresas de onde voar, como voar, para onde voar, que frequência, que preço. E a gente passou a um setor muito menos regulado, onde essas amarras estão sendo retiradas. E aí a gente vai ver agora como o CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica) que é a legislação mais importante do setor, é de 1986, é bastante antiga, anterior à Constituição. Então, é natural que ela tenha muitos dispositivos defasados (SCHERRE, 2010)<sup>77</sup>.

Para o agente da ANAC, não há característica de monopólio natural na aviação comercial brasileira. Mas, na administração aeroportuária, sim. E o “retirar as amarras” seria dar ao mercado o poder de controlar a dinâmica do setor aéreo, seja o âmbito aeroportuário ou entre as companhias aéreas.

No setor aeroportuário, isso fica claro, pois a INFRAERO administra 66 aeroportos que são responsáveis por 97% de todo movimento operacional de tráfego aéreo do Brasil.

<sup>77</sup> SCHERRE, Rafael Pereira. **Rafael Pereira Scherre - ANAC**. Entrevista [mai. 2010]. Entrevistador: A. Aredes. São Paulo: Gedri, 2010. Gravação. Entrevista concedida ao Gedri.

No período da pesquisa, os aeroportos internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos que concentram 30% do movimento de passageiros no Brasil. A INFRAERO será acionista nas três concessões com 49% do capital social de cada uma e também participará da governança dos referidos aeroportos. Aí está claro o monopólio estatal.

Mas, nas companhias aéreas, o percentual de participação do mercado nos principais aeroportos de São Paulo estava até 2009 da seguinte forma: Internacional de São Paulo – Guarulhos: TAM – 43% e GOL 24% (Total de 67%); Internacional de São Paulo – Congonhas: TAM – 47% e GOL – 48% (Total de 95%). Em uma análise preliminar, esse é um quadro de duopólio. Em 2011, no cômputo geral dos aeroportos da rede INFRAERO as duas maiores companhias aéreas brasileiras participavam da seguinte forma no transporte de passageiros: GOL/VARIG e TAM 76% dos voos domésticos, sendo que a GOL/VARIG detinha 39% e a TAM 37%. Depois vinham a AZUL com 9%, WEBJET com 6%, AVIANCA com 4% e as outras participavam com 5% (INFRAERO, 2012)

O quarto período é relatado por Oliveira (2009a) como a Segunda Rodada de Medidas, ou seja, Liberalização com Restrição de Política de Estabilização (1998 a 2001). Inicia-se no final dos anos de 1990 com a remoção de dispositivos que controlavam a competição: as bandas tarifárias e a exclusividade das companhias aéreas regionais em operar as Linhas Aéreas Especiais, que mesmo com a quebra dos monopólios territoriais, as companhias aéreas regionais teriam exclusividade nessas operações<sup>78</sup>. Como resultado, Oliveira (2009a) enfatiza que tais medidas tiveram o efeito de

[...] encadear o primeiro grande surto de competitividade desde o início da desregulamentação. Em 1998, foram observados fenômenos de „guerra de preços“ e corridas por frequência de voos (OLIVEIRA, 2009a, p. 89)

Porém, a flexibilidade cambial em função do regime de livre flutuação do Real em relação ao Dólar pressionou os custos operacionais para cima, o que acalmou a competição então iniciada no período. Novamente o reajuste de preços foi colocado em prática, o que acarretou na mudança de estratégias competitivas<sup>79</sup> por parte das companhias aéreas assim como o monitoramento por autoridades governamentais para não ocorrência de trustes (OLIVEIRA, 2009a).

---

<sup>78</sup> As “Linhas Aéreas Especiais” também chamadas de “Voos Direto ao Centro” eram ligações feitas entre as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte até Brasília, eram realizadas entre os aeroportos centrais das referidas cidades e a capital federal.

<sup>79</sup> Vale lembrar aqui as estratégias de competição formuladas por Porter (1986), que compreendem as seguintes estratégias genéricas que estruturam o posicionamento estratégico das empresas: custo mais baixo, diferenciação e foco.

O quinto período, segundo Oliveira (2009a), que se inicia, em 2001, e vai até o momento atual, é compreendido por três fases: Quase-Desregulamentação (2001-2002), Re-Regulação (2003-2004) e retomada da Desregulação com redesenho Institucional (2005 em diante). Na fase da “Quase-Desregulamentação (2001-2002)” a perspectiva era desregular totalmente os preços das passagens aéreas domésticas no território brasileiro. E isso aconteceu com a publicação de duas portarias, produto de acordo entre o DAC e o Ministério da Fazenda em que o setor ficava “[...] livre da interferência macroeconômica e do controle dos planos de estabilização” (OLIVEIRA, 2009a, p.90). Tal fase também é marcada pela entrada de novas empresas (como a GOL em janeiro de 2001, com novo modelo de negócio *Low Cost Low Fare* (Baixo Preço Baixo Custo)), pedido de novas linhas, frequência de voos e aviões. Porém, algumas restrições de ordem legal e infraestrutural ainda permaneciam, como: o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) que limitava a participação de capital estrangeiro nas companhias aéreas brasileiras a 20%<sup>80</sup>; a existência de *slots*<sup>81</sup>. Para ampliar a competição as companhias aéreas lançam mão da estratégia do *yeld management*<sup>82</sup>. Porém, se tal prática veio a beneficiar os usuários do transporte aéreo, por outro lado dificultou a fiscalização do regulador quanto a observação e fiscalização de práticas predatórias, cartel ou guerras de preços.

Na fase a Re-Regulação (2003-2004), o governo novamente entra em cena para controlar o “[...] „excesso de capacidade” e o acirramento da „competição ruínosa” no mercado” que tinha como um dos importantes causadores a entrada da GOL (OLIVEIRA, 2009a, p. 97). Era uma resposta à crise financeira das duas grandes companhias aéreas (TAM e VARIG) e o processo de falência da TRANSBRASIL e VASP. Mesmo com a não interferência governamental na formação do preço dos bilhetes, o regulador voltou a exigir estudos prévios de viabilidade econômica de novas companhias, importação de aeronaves e pedidos de novas linhas.

---

<sup>80</sup> Em 25 de novembro de 2009, a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou o projeto de lei que modifica o Artigo 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7565/86), que permitia a participação de capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras na ordem de 20% de limite máximo. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é favorável a essa mudança e apoia a proposta de até 49%, por entender que o aumento de capital vai fortalecer as empresas que já estão no mercado, além de possibilitar a criação de novas companhias e aumentar a concorrência no setor aéreo. Dessa forma, também o passageiro seria beneficiado.

<sup>81</sup> *Slots* são “janelas” de acesso à infraestrutura e à horários para operações de pouso e decolagem em aeroportos que possuem grande densidade operacional, ou seja, que são congestionados.

<sup>82</sup> *Yeld Management* consiste no oferecimento de diversidade de tarifas para o mesmo trecho em que a variação de preço está relacionada às diferenças de “[...] horário, dia da semana, antecedência da compra, período da viagem e da reserva, o trecho e os aeroportos de origem e destino [...]” (OLIVEIRA, 2009, p.91)



Na última fase denominada por Oliveira (2009a) como “Retomada da Desregulação com Redesenho Institucional” (a partir de 2005) é marcada pela Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005 que cria a ANAC em substituição ao DAC. Tal fato restabelece a concepção de livre mercado para o setor, retomando a política de flexibilização dos anos de 1990, quebrando a ideia de que a política de re-regulamentação (2003-2004) marcaria o fim da flexibilização e interrupção da liberdade estratégica das companhias aéreas. Porém, mesmo com a lei da ANAC, ainda permanece um conflito legal pela não revogação de alguns dispositivos de regulação do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) que interferem na flexibilização do setor, sendo necessários ajustes que já estão tramitando no Congresso Nacional<sup>83</sup>. Do ponto de vista da competição, acontecem muitos avanços como, por exemplo, a entrada em vigor do regime de “Livre Mobilidade” de cunho mais liberal no sentido de dar mais agilidade e induzir a eficiência no processo de concessão de linhas aéreas domésticas para companhias regulares. Também a possibilidade das companhias aéreas brasileiras de explorar qualquer linha doméstica desde que haja capacidade do controle da dimensão aérea do espaço geográfico, capacidade operacional dos aeroportos envolvidos e que prestem serviço adequado ao usuário.

Sobre a infraestrutura, a ANAC também implementou uma norma infra-legal para alocação de *slots* em aeroportos que operam acima de sua capacidade, como o Internacional de Congonhas (São Paulo), para que não haja concentração de poucas companhias operando no aeroporto e que venha a caracterizar monopólio. Por isso que

A supervisão que o aparato regulatório exerce em relação ao monopólio natural procura reproduzir as condições que vigorariam em um regime de concorrência. Desse ponto de vista, destaca-se, antes de mais nada, a intenção de evitar o exercício ilimitado do poder de monopólio e, em particular, a preocupação em proteger o consumidor do poder discricionário do monopolista (GUIMARÃES; SALGADO, 2003).

Em síntese, se no início a regulação era exercida diretamente pelo Estado, atualmente ele o faz por meio de uma agência que deveria ser isenta na relação corporação, sociedade e Estado. Mas, a ANAC, que por essência deveria ser uma agência fora do âmbito da administração pública direta (OLIVEIRA, 2009a), segundo a visão de Gusman (2010) “[...] está capturada pelo Estado pelo fato de que seus executivos geralmente são

---

<sup>83</sup> Na seção IV do CBAer, artigo 193, o governo ainda tem plenos poderes para interferir no setor para evitar a competição ruínosa, podendo modificar tarifas, rotas, frequências de voos, horários e quaisquer condições da concessão ou autorização.

escolhidos pelos partidos políticos do governo. Dessa forma, seu papel fica comprometido” (Informação verbal)<sup>84</sup>.

Segundo Barat (2008), a regulação moderna tem como substrato “[...] o exercício da função por entes autônomos, separando decisões técnicas de influências políticas [...]” (BARAT, 2008, p.68). Porém, na conceituação do termo regulação não há uma definição plenamente aceita.

[...] Este pode designar tanto os mecanismos institucionais e legais que visam estimular a competição e coibir abusos e assimetrias no mercado, como abranger formas complexas de “disciplinar” a economia como um todo. O sentido do termo pode variar em função do país e de conotações políticas (BARAT, 2008, p.68).

E esse sentido do termo pode ser verificado em duas linhas: a europeia, mais ampla e lastreada por uma complexa rede legal e institucional, e a dos Estados Unidos da América, que tem um sentido mais específico e pragmático.<sup>85</sup> Assim, no caso da ANAC, essa intervenção do governo também pode ser uma estratégia para atenuar o impacto de ações e políticas neoliberais (herança do governo FHC) no setor aéreo, pois uma interpretação extremamente técnica ou política do setor pode levá-lo a uma situação contrária ao que seriam os princípios da regulação, ou seja,

[...] regular a prestação dos serviços em termos de: a) garantia da modicidade das tarifas, qualidade dos serviços e amplo acesso aos seus benefícios (universalização); b) controle do poder do mercado, quando as economias de escala ou os ganhos de produtividade não são compartilhados entre produtores e consumidores; c) coibição ou redução dos efeitos das “externalidades”, quando o bem-estar da sociedade ou de um segmento social é diretamente afetado pelas ações do agente privado; d) proteção dos consumidores em relação às assimetrias ou deficiências de informação; e e) proteção dos consumidores, coibindo a competição predatória (BARAT, 2008, p.69).

No nosso entendimento, é interessante fazer uma crítica a postura do governo ao conceder cargos que deveriam ser ocupados por pessoas com competência técnica e não por questões políticas. Mas, muitos cargos de confiança que são indicações políticas têm como ocupantes técnicos de grande competência para a função.

Mas, por outro lado, a regulação deveria continuar nas mãos do Estado que, em tese, deve promover o bem-estar da população que, nesse caso, é propiciar condições financeiras (via políticas econômicas), de acesso e qualidade nos serviços de transporte

<sup>84</sup> Notícia fornecida por Maurício Gusmann (Assessor do Diretor da Diretoria de Aeronavegabilidade da ANAC) em entrevista concedida a Airton Aredes (GEDRI), em São Paulo (SP), em maio de 2010.

<sup>85</sup> Para maiores informações sobre as características da regulação, ver BARAT, Josef. Ensaio: agências reguladoras, futuro e risco. In: **Revista Custo Brasil**. Ano 3, n.14, Abril/Maio 2008, pp. 68-72.

aéreo de passageiros, como também propiciar o desenvolvimento do setor, aumentar a competição, mas via capital nacional, com incentivo também a indústria aeronáutica brasileira, como enfatizado por Rangel (2005) com relação ao papel do Estado nas concessões e as PPPs (Participação pública e Privada). Cabe também salientar que a aviação civil é um serviço com características híbridas de atividade econômica e de serviço público.

Alguns fatos decorrentes da liberalização são inegáveis: aumento nos voos e passageiros transportados, redução do custo dos bilhetes que até então eram caros demais para as classes C e D, promoções frequentes, aumento no número de companhias entrantes que, no caso da AZUL e TRIP, operam também aeronaves de fabricação nacional e estimulam o efeito multiplicador na economia. Outra evidência é o aumento das vendas de pacotes turísticos tanto em voos regulares como também com voos *charter* ou fretados, que dinamizam as interações espaciais e aumentam os fluxos de passageiros. Por isso, em capítulo posterior, abordaremos sobre como esses voos não regulares contribuem para as interações espaciais promovidas pelo turismo.

Cabe ressaltar que, no nosso entendimento, a desregulação (ou essa nova forma mais flexível de regulação) pode ser uma forma de inovação no transporte aéreo de passageiros que forçou as companhias aéreas, diante do novo cenário, a empreender novas formas de captar passageiros, o que as fizeram lançar mão de vários recursos, seja em processos ou produtos para conquistar mercado.

## **2.4 O contexto macroeconômico do Brasil e o transporte aéreo doméstico de passageiros**

A aviação, segundo Oliveira (2009a) está estreitamente relacionada e é sensível ao crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e ao desenvolvimento econômico. Para cada 1% de crescimento do PIB a aviação cresce 2%, o que o referido autor denomina de “Regra de Bolso”. Tal relação denota a articulação entre desenvolvimento econômico e crescimento da aviação.

Em mercados “maduros”<sup>86</sup>, as condições de expansão não são tão significativas como nos mercados “emergentes” como o Brasil. Isso significa que a aviação se beneficia e é beneficiadora da condição econômica brasileira por ter em seu âmago a lógica do capital que exige ligações cada vez mais rápidas e interações espaciais mais profundas. O modal aéreo, dotado de conteúdo técnico-científico e informacional é o que no atual período garante maior eficácia e atendimento a esses imperativos da acumulação ampliada do capital, seja no transporte de mercadorias como no de pessoas a negócio ou a turismo.

A estreita relação da aviação com a economia se refletiria ao longo da história. Na década de 1960 o Brasil passaria por transformações com o Golpe de 1964 e a entrada dos militares no poder. A aviação estava no regime de regulação controlada vinculada às políticas governamentais de desenvolvimento e integração regional no período de 1960 e 1970, em pleno governo militar de postura nacionalista. Rangel (1985, p. 29) ressalta que “no triênio 1962-65, o Brasil atravessava uma profunda depressão econômica. [...] a produção industrial virtualmente não cresceu em termos absolutos [...]”, diferentemente dos cinco anos anteriores a 1961 em que a economia teve desempenho médio positivo de 11,3% ao ano, demonstrando a ciclicidade da economia brasileira. Tal situação refletiu-se também na aviação que apresentou a partir do início da década de 1960 queda na quantidade de passageiros transportados, com recuperação tímida ao final da década (PEREIRA, 2010).

No período a partir de 1970, que não se mostrava favorável a expansão do PIB pela crise internacional do petróleo, o Brasil respondeu positivamente com o PIB partindo de 10,4% em 1970 para 13,97% em 1973. “[...] o período 1973-80 correspondeu, em grande parte, à fase ascendente do nosso Ciclo Breve (Juglariano brasileiro), apesar do efeito depressivo do Ciclo Longo [...] o que nos valeu o apelido de “ilha de prosperidade” (RANGEL, 1985, p. 49). No período, de 1977 a 1987 o número de passageiros transportados cresceu 3,8 vezes, passando de aproximados 6.000.000 para 22.757.055 passageiros embarcados, também reflexo do SITAR que ampliou as localidades servidas pelas linhas aéreas regionais (PEREIRA, 2010).

---

<sup>86</sup> Mercados “maduros” são aqueles em que a aviação está no limite de sua possibilidade de expansão e que se caracteriza por ocorrer em mercados de países desenvolvidos ou de grande estabilidade econômica como Estados Unidos e boa parte da Europa. Os mercados “emergentes” são aqueles em que há grande possibilidade de expansão do setor aéreo, contexto que se coloca para os países também tidos como emergentes, como é o caso dos países do BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China) em que há grande mercado consumidor.

No período compreendido entre 1990 até 1999, no contexto da flexibilização da aviação comercial e maior competição no setor, fruto da política neoliberal do governo FHC, o PIB permanece estável em relação ao período anterior, mas, a aviação sente a maior competitividade no setor e apresenta resultado menor que no período de 1980 a 1989 (Tabela 3).

**Tabela 3** - Taxa de crescimento anual média por década na comparação entre o transporte aéreo e o PIB

<b>Período</b>	<b>Transporte Aéreo</b>	<b>PIB</b>
1970-1979	15,6%	7,7%
1980-1989	5,1%	2,0%
1990-1999	4,0%	2,1%
2000-2007	7,7%	2,9%

Fonte: Oliveira (2009a)/Ipeadata (2009)

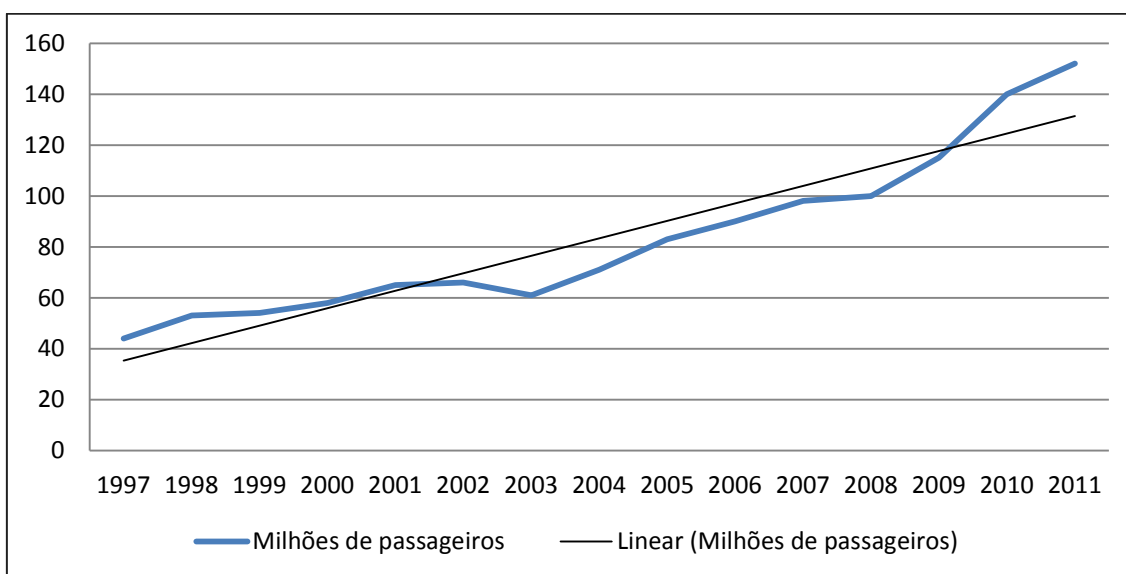
Organização: Airton Aredes (2009)

O estudo realizado pela McKinsey & Company apontou que de 1997 a 2008 o número de passageiros movimentados nos 67 aeroportos administrados pela INFRAERO mais que dobrou, passando de 44 milhões para 100 milhões. No período de 1997 a 2002 a taxa de crescimento do transporte aéreo doméstico de passageiros foi de 4%. De 2003 a 2008 o crescimento foi de 10% ao ano (Tabela 4 e Gráficos 5 e 6).

**Tabela 4** – Variação real anual do PIB e crescimento do transporte aéreo doméstico de passageiros no período de 1997 a 2011.

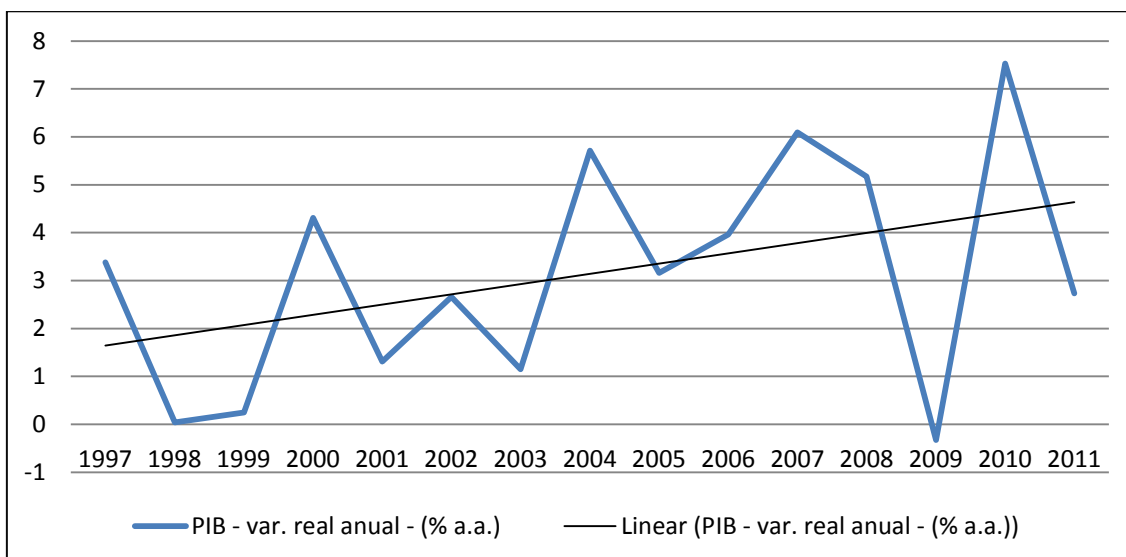
<b>Ano</b>	<b>PIB - var. real anual - (% a.a.)</b>	<b>Milhões de passageiros</b>
1997	3,38	44
1998	0,04	53
1999	0,25	54
2000	4,31	58
2001	1,31	65
2002	2,66	66
2003	1,15	61
2004	5,71	71
2005	3,16	83
2006	3,96	90
2007	6,09	98
2008	5,17	100
2009	-0,33	115
2010	7,53	140
2011	2,73	152

Fonte: Ipeadata (2012)/Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil: Relatório Consolidado (2010)/INFRAERO (2012)



**Gráfico 5** - Tendência de crescimento do transporte aéreo doméstico de passageiros no período de 1997 a 2011

Fonte: Ipeadata (2012)/Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil: Relatório Consolidado (2010)/INFRAERO (2012)



**Gráfico 6** – Evolução do PIB Brasileiro no período de 1997 a 2011

Fonte: Ipeadata (2012)/Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil: Relatório Consolidado (2010)/INFRAERO (2012)

Sobre esse período, Biondi (2003) relata com propriedade os desdobramentos da política de privatização do governo FHC e Collor, da década de 1990 e suas consequências para economia brasileira até o início dos anos 2000. O confisco de poupanças (governo

Collor), a desnacionalização da economia com a entrega das estatais para grupos privados nacionais e internacionais financiados com dinheiro público dilapidou o patrimônio público nacional, aumentou impostos e ampliou o endividamento interno e externo. As altas taxas de juros pagos para investimentos vindos do exterior como forma de captar capital externo e “salvar” o Real fez com que o Brasil entrasse em nova crise. Para a aviação, que tem a maior parte de seus insumos produtivos cotados em Dólar, foi um período nocivo. Viajar de avião seria para uma minoria privilegiada que fazia parte de uma “elite” com poder aquisitivo maior. Ou seja, a inflação baixa nesse período não significava estabilidade econômica para maior parte da população brasileira.

Mesmo nas flutuações da economia, pois no capitalismo há tanto crises como ascensões, segundo Rangel (2005), é necessário aproveitar a situação da fase positiva e na fase negativa substituir importações, fugindo do capital internacional especulativo e investir na substituição de importações, o que beneficiaria a economia nacional, medidas que não foram tomadas no governo FHC. Ainda nesse governo aconteceram muitas elevações da taxa de juros que, em alguns momentos, superou a casa dos 40% (APPY, 2005) com inflação média na casa dos 9,24%, baixa se comparada a períodos anteriores, mas, com PIB médio de 2,3% ao ano.

No período entre 1999 e 2002, sucederam-se várias desvalorizações cambiais, suscitando elevação na taxa de juros. O equilíbrio macroeconômico, relacionado a flutuações não muito fortes de indicadores macroeconômicos como a taxa de câmbio e a taxa de juros, foi alcançado no governo Lula da Silva principalmente em relação a três variáveis: contas fiscais em ordem com redução consistente da relação dívida-PIB; inflação sem muita oscilação; situação das contas externas muito sólidas, fato não atingido em governos anteriores. Tal contexto reflete significativamente no setor produtivo que responde positivamente na forma de aumento da circulação do capital e geração do efeito multiplicador da economia com ampliação do emprego e da renda.

Ainda sobre os indicadores macroeconômicos, é necessário relatar que o transporte aéreo é um setor de capital intensivo, alta tecnologia e mão-de-obra especializada e intensiva. Diferentemente de outros modais, ou seja, de modo mais intenso, este setor reproduz os avanços tecnológicos da comunicação que refletem diretamente na evolução e modernização tanto dos veículos, e deveria também refletir nas vias e dos terminais. Ao mesmo tempo, é um setor dependente de insumos externos como seguro, arrendamento de aeronaves, peças e combustível que são cotados em dólar americano. Se a economia

brasileira ficar sujeita a flutuações cambiais e de taxas de juros, especulação financeira internacional e não houver investimentos na produção, os reflexos econômicos afetarão as companhias aéreas em seus investimentos, refletindo também nos fluxos e interferindo nas interações espaciais pelo modal aéreo.

O Brasil possui uma das maiores superfícies do planeta. Atualmente, conta, no geral, com uma das frotas de aeronaves mais novas em operação, boa infraestrutura aeroportuária, de modo que o transporte aéreo se configura como importante instrumento de desenvolvimento econômico e integração nacional (GROSSI, 2000). É uma visão bastante otimista de Grossi (2000), pois, o aumento da demanda tem demonstrado que a infraestrutura apresenta gargalos, fazendo-se necessário ajustes, reformas e construções.

Os avanços tecnológicos e as inovações promovem a redução do tempo e maior eficiência nos deslocamentos, o que para a circulação do capital é de fundamental importância. Somado ao aumento do PIB e a entrada de novos consumidores na cadeia de consumo de viagens pelo modal aéreo, o setor vem crescendo significativamente e necessita, não de capital especulativo, mas, da “saída rangeliana”, ou seja, concessão de serviços de utilidade pública à iniciativa privada por meio das Parcerias Público-Privadas (PPPs) para que esta faça investimentos em infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea, mas, com o Estado regulando e planejando as políticas de aviação civil, e sendo o poder concedente e credor hipotecário da entidade privada para receber em garantia os bens do concessionário<sup>87</sup>. Isso geraria o efeito multiplicador na economia com consequentes efeitos sociais que beneficiariam a população. A poupança de setores com acúmulo de capital (setor privado) investiria nos setores de serviços de utilidade pública. É o que Rangel (1983) denomina de “dialética da capacidade ociosa”.

Até início dos anos 2000, o crescimento da aviação em geral e do transporte de passageiros no mercado doméstico era de um dígito. A acentuada concentração da matriz de transportes de passageiros no modal rodoviário tornava a realidade de crescimento do modal aéreo um tanto distante. Com o crescimento da demanda por transporte aéreo, a política de aviação civil deve estar em constante aperfeiçoamento e afinada com as políticas de Estado (GROSSI, 2000).

---

<sup>87</sup> A diferença está no controle estatal. As concessões não são medidas neoliberais, mas, são colocadas em prática por questões conjunturais e podem ter um foco nacionalista por servirem para ajudar o Estado a desenvolver um setor (no caso o aéreo) e à empresa privada a obter lucro. Assim, o Estado pode focar mais em outros setores como saúde, educação, moradia e consiga controlar o desenvolvimento a favor de um projeto nacional.



É um setor que sofre a interferência de múltiplas determinações que produzem e reproduzem o (e no) espaço geográfico, como a atividade turística. Esta, nos últimos anos, vem ganhando expressão nacional em função da valorização do Real frente ao Dólar e o incentivo ao turismo doméstico pelos programas e políticas de governo para dinamizar o setor como, por exemplo, o PRODETUR (Infraestrutura), Viaja Melhor Idade (Programa de Incentivo ao Turismo Interno)<sup>88</sup>, que dinamizam a economia e promovem o desenvolvimento nacional.

Diante do contexto econômico e político para o desenvolvimento do turismo como um todo e do setor aéreo em particular, o *trade* em geral produz estratégias competitivas para “conquistar” os “novos” consumidores e se valem de inovações tecnológicas para atingir fatia cada vez maior de potenciais consumidores de viagens aéreas à turismo.

## **2.5 Invenções e inovações no transporte aéreo e o atendimento das demandas de passageiros**

O contexto socioeconômico das sociedades modernas, que se caracteriza pela expansão e globalização de mercados, expansão e fusão de empresas motivadas pela Divisão Internacional do Trabalho (DIT), criou condições para a generalização dos deslocamentos de passageiros turistas<sup>89</sup>.

Para Seguí Pons e Reynés (2004), as tendências que vêm marcando a evolução dos transportes e que demonstram sua condição atual nas sociedades consideradas avançadas são:

- O forte incremento da demanda por transporte aéreo sendo que a maior parte dos motivos de viagens está no lazer, no trabalho e nas compras (isso acontece nos mercados maduros, ou seja, em países ditos desenvolvidos). A motivação que tem gerado maior crescimento tem sido a turística cujo componente que mais influencia esse comportamento é o aumento das distâncias entre áreas de emissão e recepção do fluxo turístico. É uma

---

<sup>88</sup> PRODETUR - Programa de Desenvolvimento do Turismo que teve início em 1995 cujo objetivo era a expansão da atividade turística de forma planejada e com o envolvimento da mão de obra local. Viaja Melhor Idade - Programa de iniciativa do Ministério do Turismo com o intuito de fortalecer o setor por meio da inclusão de pessoas com mais de sessenta anos, assim como aposentados e pensionistas no circuito de consumo de viagens.

<sup>89</sup> Há diferença entre turista e passageiro. Neste último não se faz distinção do motivo de seu deslocamento, enquanto que o turista se desloca para lazer e turismo.

realidade da Espanha sobre a qual as autoras escrevem em particular, mas também no universo dos países desenvolvidos tal situação se confirma, pois o desenvolvimento do turismo é maior e o número de viagens acompanha essa condição;

- Significativa parte dos deslocamentos turísticos, isto é, de passageiros turistas nos países desenvolvidos é feita pelo modal aéreo que nas últimas décadas passou por um processo de redução de custos, motivado pela concorrência e outros elementos relativos à competitividade das empresas;
- A necessidade de expansão das infraestruturas induzidas pelo aumento da demanda e a redução dos custos.

No Brasil, pelo contexto econômico no qual se insere, qual seja, o de um país emergente e que assiste a ascensão de uma “nova classe média”<sup>90</sup> que vai se incorporando a outros padrões de consumo, como os das viagens de lazer e turismo, a atividade turística amplia sua importância como motivadora de interações espaciais e, por conseguinte, os meios necessários para tais interações – os terminais, os veículos e as vias – se ampliam e se materializam no espaço geográfico na forma aeroporto, aeronaves e aerovias cujas condições, via de regra, se devem ao desenvolvimento tecnológico.

Mas, todo esse processo, tanto nos países desenvolvidos como nos emergentes não seria possível sem a evolução dos meios de transportes. Essa evolução, como anteriormente abordada sobre a invenção do avião, relaciona-se diretamente com as invenções e inovações acumuladas historicamente e que revolucionaram processos e produtos em escala mundial. Na aviação brasileira, por exemplo, a introdução de bandas tarifárias pelas autoridades aeronáuticas foi uma inovação, diferentemente do período em que havia forte regulação por parte do governo. As bandas tarifárias seriam diferentes preços pagos no mesmo voo cuja diferenciação está, por exemplo, na antecedência da compra, nos benefícios do programa de milhagem que a tarifa concede, dentre outros elementos. O efeito disso foi à guerra tarifária que se processou, mas, com reflexos positivos (redução de preços ao consumidor) e negativos (redução da margem de lucro das

---

<sup>90</sup> Caso o cenário de crescimento econômico brasileiro do período compreendido entre 2003-2008 se repetir, nos próximos cinco anos o Brasil terá 35 milhões de pessoas incorporadas na classe “C” e com potencialidade para consumir produtos turísticos. E nesse consumo a maior parte dos gastos está relacionada aos transportes (NERI, 2010)

companhias aéreas) (OLIVEIRA, 2009), que neste caso pode causar deterioração da qualidade dos serviços oferecidos e comprometer a segurança dos voos.

No contexto do capitalismo, as invenções e inovações trouxeram maior incremento ao processo produtivo de bens materiais e na prestação de serviços. Isso pode ser verificado quando da primeira revolução industrial em que Niveau (1969) enfoca sua importância na organização dos transportes como os canais e estradas, ou seja, a organização das redes de transportes como pré-condição para a revolução agrícola como para o desenvolvimento industrial. Ele destaca que “as invenções foram importantíssimas para esse período. Com elas, as inovações, ou seja, as aplicações na produção propiciaram (através de variados meios técnicos) o desenvolvimento industrial” (NIVEAU, 1969, p. 21).

Engels (1977) também contextualiza as mudanças ocorridas no comércio (nos anos de 1840) na Europa, principalmente a partir da Revolução Industrial, e como ela vai depender dos meios de transporte da época, principalmente porque o comércio que era mais local e regional antes da Revolução Industrial, passa a ser internacional e até intercontinental, mesmo que não tenha atingido, na época, todas as localidades do mundo. Segundo ele:

Acrescenta-se que os novos meios de comunicação que haviam surgido no fim do período precedente – as estradas de ferro e os navios a vapor transoceânicos – passaram agora a ser aplicados em escala internacional e transformaram em realidade o que até então existia apenas em germe: o mercado internacional (ENGELS, 1977, p. 122).

O grande centro industrial dessa época era a Inglaterra, que consumia grande parte dos excedentes de matérias-primas dos países agrícolas, exportando-lhes produtos industrializados.

Outra explicação para as inovações está nos neocshumpeterianos como Christofer Freeman e Michael Storper. Para a explicação dos ciclos e entendimento do processo de inovações tecnológicas, há a proposta de Freeman e Perez (*apud* ARAÚJO, 2001), qual seja, uma taxonomia para as inovações. Araújo (2001)

[...] retrata o que Freeman e Perez (1988) classificaram como inovações: Inovações incrementais: - ocorrem continuamente em algumas atividades do setor industrial e de serviços. Porém, não são resultantes de pesquisa e desenvolvimento (P&D), mas de melhorias sugeridas por engenheiros e/ou usuários, cujos efeitos macroeconômicos são pequenos. Inovações radicais – são descontínuas no tempo e no espaço, e são produtos recentes de P&D em Universidades e Laboratórios governamentais. Impulsionam o crescimento de novos mercados e investimentos, envolvendo combinações de inovações em

produto, processo e organização, com impactos relativamente pequenos e localizados. Podem ter relevantes efeitos macroeconômicos se em grupo, e quando aplicadas, induzem ao surgimento de novas indústrias e serviços. Mudanças no “Sistema Tecnológico” – são de grande alcance e afetam vários setores da economia, impulsionando o aparecimento de novos setores. Resultam da combinação de inovações incremental e radical, junto com inovações gerenciais e organizacionais, afetando várias firmas. Mudanças no “Paradigma técnico-econômico” (Revoluções tecnológicas) - Caracterizados por alterar o comportamento de toda a economia em função de mudanças nos sistemas tecnológicos. Levam consigo grupos de inovações radicais e incrementais e pode eventualmente personificar um grande número de novos sistemas tecnológicos, possuindo, como aspecto essencial, efeitos penetrantes por toda a economia (ARAÚJO, 2001, p. 181-182)

Nessa taxonomia, é possível perceber que as mudanças no paradigma tecnoeconômico seria a base explicativa dos ciclos longos. Para eles, o fator-chave (as mudanças de paradigmas tecnoeconômicos)

[...] é o centro de um crescimento rápido do sistema de inovações técnicas, sociais e gerenciais. Algumas dessas inovações estarão ligadas à produção em si do fator chave e outras à sua utilização (FREEMAN; PEREZ *apud* ARAÚJO, 2001, p. 173).

Apesar de Araújo (2001) entender que esses autores têm uma propositura ambiciosa com relação ao paradigma tecnológico e não apresentarem fortes argumentos sobre a busca de lucro extraordinário entende-se que as inovações têm no momento atual do capitalismo papel fundamental na ampliação da circulação do capital. Por exemplo: o desenvolvimento da aviação comercial, como ferramenta para a ampliação da circulação do capital, que é um setor intensivo em capital, de alta tecnologia e mão-de-obra qualificada. Outra inovação significativa do atual período técnico-científico-informacional seria o acesso e utilização das tecnologias da informação como a rede mundial de computadores para aquisição de bilhetes aéreo, pacotes turísticos (as chamadas *On-line Travel Agency* (OTA), reservas e locação de veículos, de meios hospedagem e de equipamentos de restauração (restaurantes, lanchonetes e bares), como por exemplo, a CVC<sup>91</sup> e a Decolar dentre outras. A primeira com lojas físicas e com OTA. A segunda somente como OTA. As companhias aéreas também se utilizam dessa plataforma para vender seus bilhetes, sendo a GOL, em 2001, pioneira nesse tipo de venda via internet, inovando do ponto de vista organizacional toda a cadeia de produção, desde a aquisição de aeronaves, treinamento de pilotos até a forma de comercializar seus produtos.

---

<sup>91</sup> A operadora turística CVC inaugurou em agosto de 2000 a primeira loja virtual de turismo do Brasil, ampliando sua escala de atuação no mercado.

Freeman (1984) relata que Schumpeter justifica que a inovação técnica se aproxima mais de uma série de explosões do que de uma transformação processual e tranquila, argumentando para isso que as inovações não se distribuem aleatoriamente pelos setores da economia, mas que se concentram em setores-chave. Concordando com Schumpeter, Freeman (1984) aponta para as taxas de crescimento de setores industriais diferentes e mudanças estruturais que estão relacionadas a fluxos de inovações técnicas. Ele dá os exemplos dos sistemas de energia e de transportes como óbvios e que as indústrias mais intensivas em P & D são geralmente aquelas que mais rapidamente crescem, sendo que a maioria delas não existia antes do século XX, como as indústrias da eletrônica, aeroespacial, de medicamentos, de instrumentos científicos e de materiais sintéticos, cujas taxas de crescimento são extremamente elevadas e estão estreitamente relacionadas a um fluxo de blocos de inovações técnicas.

Vejam os casos no contexto do transporte aéreo e do turismo, as tecnologias e inovações vieram em bloco como as aeronaves mais econômicas, com maior capacidade de transporte de passageiros, autonomia e equipamentos de navegação que minimizam a possibilidade de interrupção ou desvios em função das condições climáticas juntamente com, por exemplo, a massificação da venda de bilhetes aéreos em lojas de varejo, vendas diretas pela internet, cujo foco é a ampliação das vendas e maximização da ocupação das aeronaves para o aumento do faturamento.

As estratégias competitivas adotadas tanto pelas companhias aéreas como também pelas operadoras e agências de turismo demonstram que essas estratégias também são inovações. Quando a GOL inovou ao vender bilhetes pela internet, logo as outras companhias aéreas, que tinham seus bilhetes vendidos pelas agências de turismo, passaram também a disponibilizar plataformas OTA para comercialização e atingir mais consumidores que por algum motivo não iriam a uma loja física para adquirir produtos. A CVC, quando de sua fundação, teve como foco a classe trabalhadora, os operários das montadoras região do ABCD em São Paulo. Até então, o turismo era visto como um produto de consumo de pessoas mais abastadas. Nesse aspecto, a CVC também inova e reorganiza a forma de transportar. Ela realiza fretamentos aéreos no deslocamento de seus clientes para localidades mais distantes, já que na sua origem, seus produtos estavam vinculados à excursões terrestres.

A invenção do motor à combustão interna, na Alemanha, líder na segunda Revolução Industrial, dinamizou as inovações e sua aplicação nos veículos propiciou

aumento na velocidade dos deslocamentos, inclusive pelo modal aéreo, assim como a inovação para o motor a reação (ou a jato). É o que Silveira (2009) denomina como revolução logística (a quarta) que propiciou gigantescas transformações comerciais e de serviços em todo o mundo. É na sua essência uma revolução técnico-científica com a ciência a serviço do capital.

Conforme fora enfocado anteriormente, as invenções e inovações foram de fundamental importância para o transporte aéreo, pois ele foi e é resultado do processo de modernização dos transportes que revolucionou a relação espaço a percorrer e tempo necessário para percorrer o referido espaço. Visto por esse prisma, o transporte aéreo vem atender as demandas por deslocamentos rápidos, o que Santos e Silveira (2003) denominam de fluidez territorial. Nesse aspecto, a aplicação de tecnologia apontada por Freeman (1984), chega até aos setores de serviços públicos, como o de transportes (principalmente o aéreo), em que a microeletrônica e a tecnologia da informação assumem importância particular, pois, as distâncias a percorrer são cada vez maiores e o tempo para se deslocar cada vez mais restrito, impondo a necessidade de dinamizar esses serviços numa lógica convergente à lógica da circulação do capital, ou seja, a da velocidade de sua realização.

As invenções e inovações propiciaram, de forma geral, aumento no número de passageiros transportados no modal aéreo. A possibilidade de deslocamentos cada vez mais rápidos deu condição para uma demanda reprimida (e também a criada/forjada), pessoas que queriam viajar a lazer e a turismo, mas, que não tinha tempo hábil para o curto espaço de tempo livre disponível, ou ainda, que não tinha tempo hábil e recursos para tais deslocamentos espaciais. O transporte aéreo deu condições para esses deslocamentos e ampliou a demanda de passageiros com tais necessidades. Por exemplo, os pacotes turísticos têm essas características e viabilizam a realização de viagens para parcela cada vez maior da população que quer viajar a passeio e a turismo e que dispõem de pouco tempo livre. São as novas demandas por transporte aéreo num contexto de mudança da sociedade e de sua relação com o tempo livre.

## 2.6 Evolução do turismo e as novas demandas por transportes

O atual contexto socioeconômico brasileiro e a aproximação de grandes eventos que mobilizarão parcelas significativas da população local e do exterior apontam para o surgimento e ampliação de novas demandas por transporte aéreo.

Segundo estimativas do Ministério do Turismo, entre seiscentos mil e um milhão de estrangeiros virão para o Brasil na Copa do Mundo de 2014 e que pelo menos mais um milhão de brasileiros viajarão pelo país durante o evento (AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS, 2012).

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.

A história (Geografia) da humanidade tem estreita relação com o desenvolvimento dos transportes e este com o turismo. Os deslocamentos espaciais e suas motivações “dão algumas pistas” de como o espaço se organiza e se estrutura com a circulação do capital, das mercadorias, das pessoas e da informação.

Para Marx (1983), o processo de produção e acumulação só fecharia seu ciclo quando o movimento produção-circulação-consumo estivesse completo, com o retorno do excedente para as mãos do capitalista para acumulação e/ou reinvestimento no processo produtivo. Para tanto, as mercadorias teriam que chegar até o consumidor. Paul Vidal de La Blache, em “Princípios de Geografia Humana”, mostra que historicamente o homem procura solução para o problema do transporte e circulação de acordo com os meios disponíveis em estágios diferentes do desenvolvimento técnico ou tecnológico.

No contexto da mundialização da economia a circulação do capital, das mercadorias, das pessoas e da informação está cada vez maior e mais rápida – resultado do

progresso técnico, das invenções e inovações. A mobilidade, nesse período técnico-científico-informacional (SANTOS e SILVEIRA, 2003), caracteriza o atual estágio do capitalismo e da necessidade de maior fluidez para completar seu ciclo.

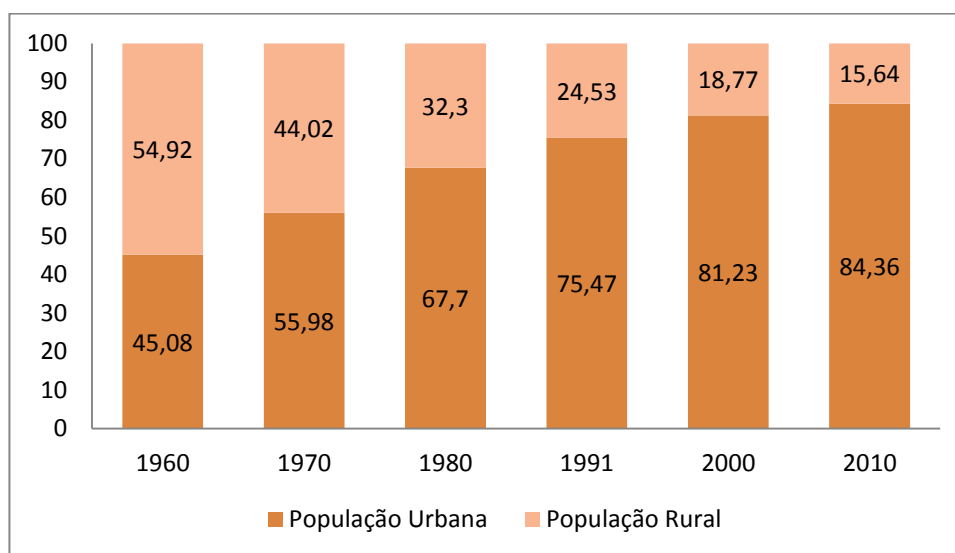
Outra característica desse momento histórico é o dinâmico processo de urbanização. Nas últimas décadas, no espaço brasileiro, verifica-se significativo processo de urbanização (Tabela 5 e Gráfico 7), industrialização e posterior terciarização e terceirização da economia<sup>92</sup> (Gráfico 8) que envolve as populações dos centros, principalmente da região concentrada (SANTOS e SILVEIRA, 2003).

**Tabela 5** - Evolução da população urbana e rural no Brasil de 1960 a 2010 (%)

Ano	População Urbana	População Rural
1960	45,08	54,92
1970	55,98	44,02
1980	67,7	32,3
1991	75,47	24,53
2000	81,23	18,77
2010	84,36	15,64

Fonte: IBGE (2010)

Organização: Airton Aredes (2012)



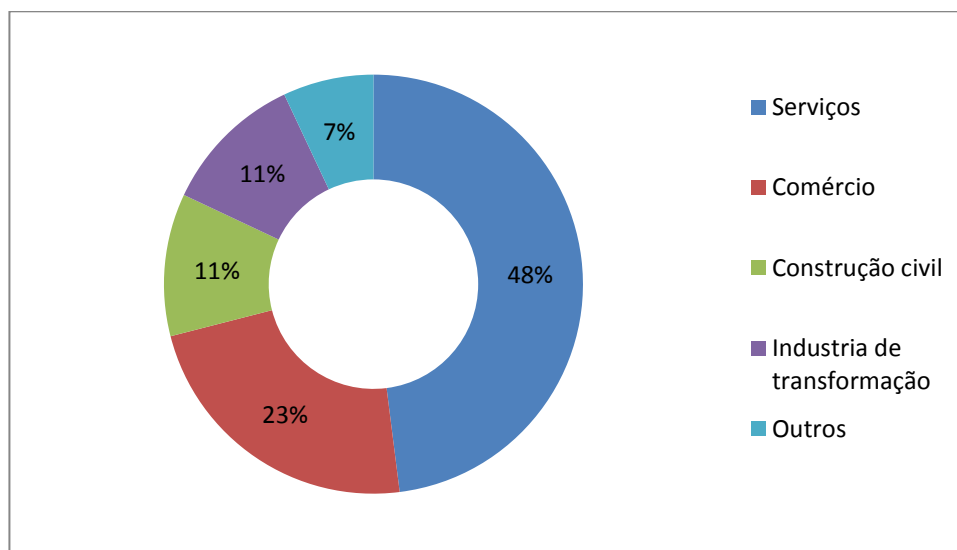
**Gráfico 7** - Evolução da população urbana e rural no Brasil de 1960 a 2010 (%)

Fonte: IBGE (2010)

Organização: Airton Aredes (2012)

<sup>92</sup> O setor de serviços, no ano de 2011, criou 934.967 postos de trabalho (BRASIL, 2012).





**Gráfico 8** - Criação de postos de trabalho por setor, 2011

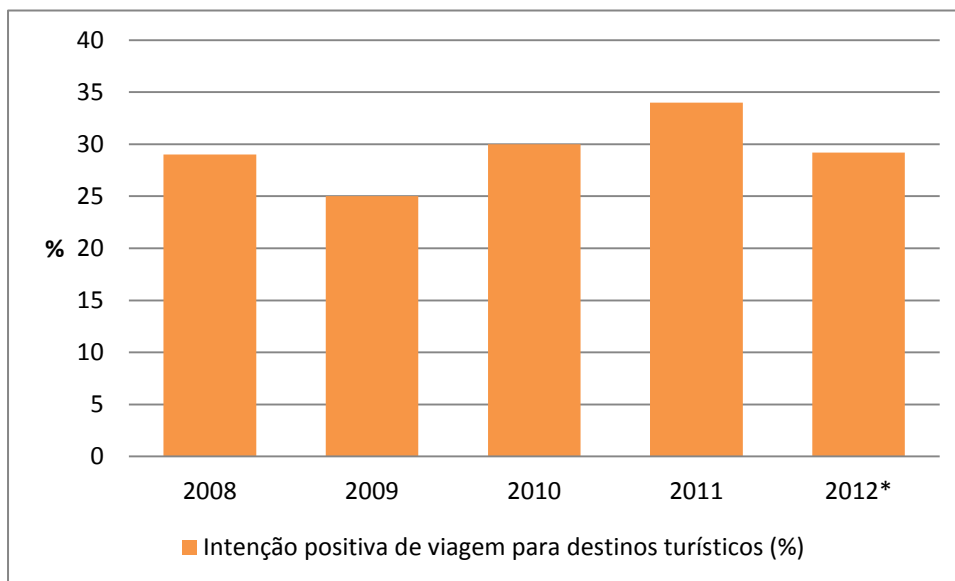
Fonte: Brasil (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)

As condições e o modo de vida urbano, principalmente das grandes e médias cidades, criam problemas de mobilidade intra e interurbanas dificultando os deslocamentos da população nos diferentes afazeres do cotidiano. Gera também o distanciamento dos espaços de lazer que em menor quantidade ainda são não-urbanos. Tal situação faz com que essa população procure utilizar o tempo livre com lazer e turismo. Para uma parcela cria-se a possibilidade de usufruí-lo com viagens para variados destinos.

Segundo a sondagem do consumidor, realizada pela Fundação Getúlio Vargas/Ministério do Turismo, de 2008 a 2011, foi verificado aquecimento nas intenções de viagens. Em 2008, 29% dos entrevistados<sup>93</sup> tinham intenção de viajar nos próximos seis meses. Em 2009, esse número recua para 25%, efeito da crise econômico-financeira internacional de 2009, passando para 30% em 2010 e para 34% em 2011 (Gráfico 9). Até agosto de 2012, 29,2% dos entrevistados tinha intenção de viajar, um recuo em relação a 2011, o que pode ser reflexo da crise na zona do Euro. Apesar de ser um resultado parcial, no mesmo período do ano de 2011 as intenções de viagens perfaziam um percentual de 33,7%.

<sup>93</sup> Com base em amostras de mais de 2000 domicílios localizados nas cidades de Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo e Recife.



**Gráfico 9** - Intenção positiva de viagem para destinos turísticos, 2008-2012

\* Até agosto de 2012.

Fonte: Brasil (2012)

Organização: Airtton Aredes (2012)

A ampliação do crédito e a facilitação da aquisição de pacotes turísticos e bilhetes de passagens cria uma demanda potencial para o consumo turístico, cujas preferências regionais, no mês de agosto de 2012 em ordem decrescente, estavam na região Nordeste 51%, Sul 17,6%, Sudeste 17%, Centro-Oeste 7,9% e Norte 6,3% (SONDAGEM DO CONSUMIDOR, 2012).

Porém, há necessidade de infraestruturas e de sistemas de transportes que garantam conforto, rapidez e segurança, pois os turistas muitas vezes têm poucos dias para usufruir seu tempo livre. A demanda por turismo gera fluxos e deslocamentos espaciais. Na abordagem dos fluxos e deslocamentos espaciais, é necessário remeter-se a conceitos anteriores que dão suporte para discuti-los. Esses são os sistemas de movimento (as infraestruturas e meios de transportes). Mas, anterior a eles estão as interações espaciais no sentido abordado anteriormente por Silveira e Cocco (2011).

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. A implantação dessas infraestruturas só ocorre quando há necessidades por parte da sociedade, mesmo que seja uma parcela dela. Logo, os sistemas de movimento e os fluxos possuem motivações (SILVEIRA, 2009).

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 a demanda em movimento. O deslocamento espacial é condição para a atividade turística. Isso fica claro na definição de turista da OMT (OMT, 2001, *apud* CRUZ, 2007).

Essa característica é inerente ao turismo, pois o turista procura em outras localidades manifestações naturais e/ou culturais que sejam diferentes do seu local habitual de existência. Dessa forma o deslocamento espacial e o turismo estão estreitamente ligados, na medida em que essa busca requer deslocamento do local de moradia ao destino turístico.

Segundo Rodrigues (1996), a atividade turística envolve um triplice aspecto: áreas de dispersão, geralmente as grandes cidades e áreas industriais, englobadas pela região concentrada; deslocamento pelos mais variados modais; áreas de recepção que são os destinos turísticos. Dentre esses três aspectos os meios de transportes assumem condição muito importante.

Para Cruz (2003, p. 5) “o turismo, entendemos, é, antes de qualquer coisa, uma prática social, que envolve o deslocamento de pessoas pelo território e que tem no espaço geográfico seu principal objeto de consumo”. Os deslocamentos espaciais induzidos pelo turismo são parte dos deslocamentos espaciais em que também se manifestam a circulação e as novas espacializações do capital em sua reprodução geográfica.

Essa reprodução geográfica do capital no turismo pode ser percebida, dentre outras formas, pelos investimentos de instituições financeiras públicas<sup>94</sup> e de capital privado às empresas do *trade* turístico (Tabela 6 e Gráfico 10), a exemplo da construção do Centro de Eventos de Canasvieiras, em Florianópolis com investimentos de R\$ 28 milhões, com recursos do governo do Estado, Caixa e financiamento do BNDES<sup>95</sup> (Tabela 7); do Grupo Águia<sup>96</sup>, dentre outros (Anexo II). Tais investimentos se materializam no espaço geográfico, contribuem para as interações espaciais e para intensificação dos fluxos, inclusive os fluxos aéreos.

---

<sup>94</sup> Até junho de 2012 os investimentos às empresas do *trade* somavam R\$ 5.095.512.000 (BRASIL, 2012a).

<sup>95</sup> SC retoma obras de centro de eventos em Florianópolis (2012).

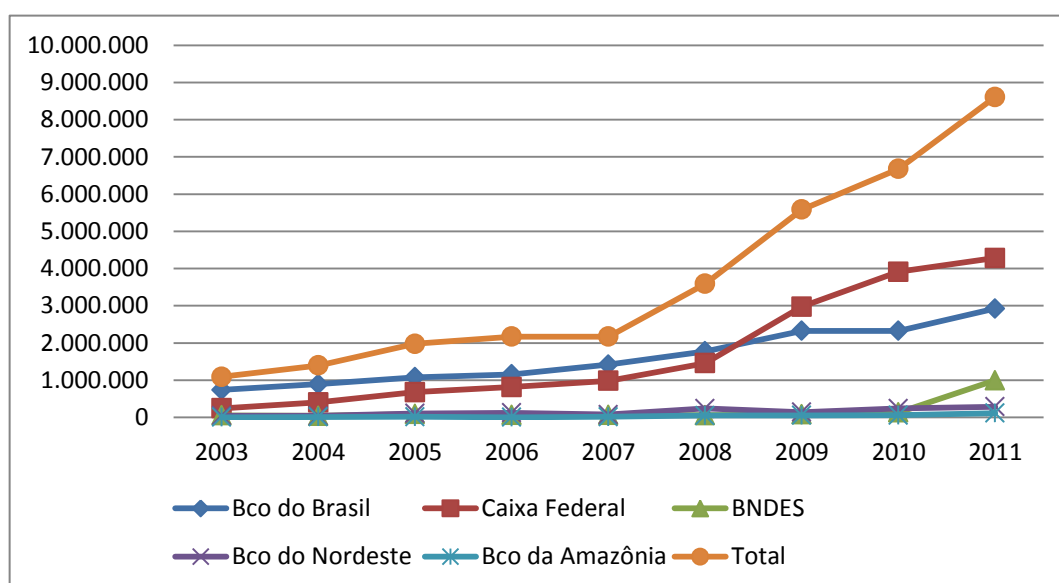
<sup>96</sup> Dentre as atividades do grupo, algumas empresas são do *trade* turístico, como a Top Service e a GI, que lideram o setor de viagens de incentivos no País, Havas Creative Tours (receptivo), Stella Barros, Consolida, 4BTS, Match Connections (transportadora oficial da Match para os eventos da Fifa no Brasil), Gray Line e Lynx (companhia aérea executiva). Para a aquisição da aeronave Phenom 300 para a Lynx, por exemplo, o grupo estuda usar financiamento do BNDES (MAIS PROFISSIONAL, ÁGUIA CONTINUA QUERENDO COMPRAR, 2012).

**Tabela 6** - Evolução dos investimentos das instituições financeiras federais, período de 2003-2011 (R\$ mil)

Ano	Bco do Brasil	Caixa Federal	BNDES	Bco do Nordeste	Bco da Amazônia	Total
2003	738.504	244.399	57.259	48.416	5.746	1.094.324
2004	893.590	403.045	43.116	42.457	14.145	1.396.353
2005	1.081.238	680.821	91.353	109.377	15.985	1.978.774
2006	1.155.857	817.498	68.497	122.924	5.131	2.169.907
2007	1.420.880	986.630	66.644	79.400	16.434	2.169.907
2008	1.776.142	1.456.136	62.351	243.076	53.809	3.591.514
2009	2.326.099	2.977.942	82.427	140.231	57.704	5.584.403
2010	2.327.182	3.913.741	132.603	242.715	61.996	6.678.237
2011	2.924.648	4.281.118	997.415	288.455	117.629	8.609.265

Fonte: Brasil (2012a)

Organização: Airton Aredes (2012)



**Gráfico 10** - Evolução dos investimentos das instituições financeiras federais, período de 2003-2011 (R\$ mil)

Fonte: Brasil (2012a)

Organização: Airton Aredes (2012)

As empresas da indústria turística (ou do *Trade*) são as expressões materializadas dessas especializações, tendo o capital privado e o Estado papel fundamental na sua estruturação, principalmente o último, como implementador de infraestruturas e políticas de incentivo à atividade e o primeiro como utilizador dessas. São as demandas corporativas representadas pelos atrativos, meios de hospedagem, equipamentos de restauração, meios de transporte, o capital imobiliário na valorização de espaços passíveis de consumo, agências e operadoras que interagem para melhor aproveitar suas capacidades e garantir lucro numa relação de cooperação entre os vários segmentos.

**Tabela 7 - Investimentos anunciados no estado de São Paulo para alojamento e alimentação, 2010.**

<b>Município</b>	<b>Empresa</b>	<b>Ano do Anúncio</b>	<b>Período de Investimento</b>	<b>US\$ Milhões</b>
Amparo	Lake Villas Charm Hotel	2010	2007 - 2010	1,63
Atibaia	Tauá Hotel Convention	2010	2011 - 2011	5,24
Campinas	Ábaco Hotelaria	2010	2010 - 2010	3,36
Guarulhos	Hotel Slaviero	2010	2010 - 2010	0,11
Guarulhos	São Paulo Airport Marriott Hotel	2010	2011 - 2011	1,77
São Paulo	Accor	2010	2010 - 2011	5,91
São Paulo	Novotel São Paulo Ibirapuera / Accor Tivoli São Paulo Mofarrej / Espírito	2010	2010 - 2010	0,52
São Paulo	Santo Hotéis	2010	2008 - 2009	14,89
Interior SP	Ábaco Hotelaria	2010	2010 - 2012	41,45

Fonte: São Paulo (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)

Os transportes, nesse contexto específico, articulam-se com o restante do *trade* para maximizar seus resultados, vide a estreita relação das empresas de transporte com as agências e operadoras de turismo<sup>97</sup>. Aí reside a importância dos transportes turísticos e de suas especificidades.

Porém, no nosso entendimento, há uma generalização e talvez uma confusão conceitual que acaba por comprometer os dados sobre quem se desloca para fazer turismo e para outras atividades. É necessário diferenciar o viajante do turista, como já feito anteriormente. Nesse sentido, para a OMT “*Travel refers to the activity of travellers. A traveller is someone who moves between different geographic locations for any purpose and any duration*”<sup>98</sup> (UNITED NATIONS, 2008, p. 9). Enquanto que o turista é um viajante que usufrui da estrutura para visitação (meios de hospedagem, restauração,

<sup>97</sup> Por exemplo, a CVC operadora faz parte da *holding* de mesmo nome. Criada em 1972, é a maior operadora do Brasil. Conta com hotéis próprios e na temporada de verão brasileiro, de dezembro de 2010 a março de 2011 teve 2.660 voos fretados e atendeu 700 mil clientes transportados por vários modais. Principais destinos no Brasil: Região Nordeste, como Porto Seguro, Natal, Maceió, Fortaleza e Porto de Galinhas. Na região Sul: principalmente Gramado e Serra Gaúcha em geral. No Exterior: Argentina, Chile, Estados Unidos (Orlando), Caribe e circuitos europeus. Seus nichos de atuação: Viagens a lazer para toda a família, para todos os perfis de público. A TAM Viagens também é outro exemplo. Da empresa de transporte aéreo cria-se uma operadora que agrega ao transporte de passageiros atrativos e meios de hospedagem como forma de maximizar o número de assentos ocupados nos voos em que a TAM Linhas Aéreas opera. Foi criada em 1998, conta com mais de 70 lojas no Brasil e no exterior e tem como principais destinos no Brasil: Fortaleza, Praia do Forte, Costa do Sauípe, Natal, Porto de Galinhas, Maceió, Salvador, Gramado, etc. No exterior: Buenos Aires, Miami, Londres, Assunção, Bariloche, Orlando, Nova York, Paris, Londres, Santiago, Caracas, Lima, Madri, Milão, Londres, Frankfurt. Nicho de atuação: Ecoturismo, terceira idade (Também chamada de “Melhor Idade”, Público GLS (Gays, Lésbicas e Simpatizantes, eventos, resorts (PANROTAS GUIA, 2009).

<sup>98</sup> Viagens referem-se a atividades de viajantes. Um viajante é alguém que se move entre diferentes localizações geográficas para qualquer finalidade e de qualquer duração (Tradução livre).

passeios) disponível em uma destinação e cuja finalidade não é ganhar dinheiro. É a demanda turística que, segundo Rodrigues (1996),

[...] se desloca através de fluxos – aéreos, terrestres, fluviais, marinhos e oceânicos – que também incidem concretamente no território. No caso dos transportes aéreos, [...] circunscrevem-se no espaço através dos equipamentos de embarque e desembarque, que não deixam de ser significativos. [...] esses fluxos quando mapeados, fornecem importantes fontes de dados para o estudo das conexões, em qualquer escala geográfica que se quer enfatizar (RODRIGUES, 1996, p. 22-23).

No âmbito do turismo, os fluxos são oriundos do movimento da demanda para o atrativo e vice-versa. Mas, faz-se necessário identificar quem são os turistas. Há um problema conceitual que coloca todas as pessoas que saem de seu local habitual de moradia para outro, e ficam neste mais de vinte e quatro horas e menos de um ano, como sendo considerados turistas.

Concordando com Cruz (2007), essa definição generaliza as estatísticas sobre fluxo de turistas, pois a base dos dados está nos embarques e desembarques dos terminais e não no indivíduo. Dessa forma, todos que viajam por período consecutivo de acordo com a OMT é turista. Mas sem verter, ainda, para essa questão, o que se coloca aqui é que o turismo não acontece sem o deslocamento espacial por uma via, em um dado veículo até um terminal.

No mesmo sentido que Cruz (2007), Palhares alerta para equívocos com relação à identificação de quem é ou não turista para quem planeja os transportes e faz parte do *trade* turístico:

[...] tanto o agente quanto os planejadores de transporte e turismo poderão muitas vezes estar lidando com viajantes que não são turistas (como no caso do diplomata que adquire uma passagem aérea para uma missão no exterior). Ainda assim, a importância destes viajantes, embora não classificados como “turistas”, não deve ser desconsiderada (PALHARES, 2002, p. 24).

Reforçamos que a OMT também traz uma classificação de acordo com o principal objetivo das viagens de turismo. Dentre as viagens pessoais estão: Pessoal (Férias, lazer e recreação; Visitar amigos e parentes; Educação e formação; Os cuidados de saúde e médicos; Religião/peregrinação; Shopping; Trânsito; Outros tipos). E a outra classificação relaciona as viagens empresariais e profissionais (UNITED NATIONS, 2008).

A OMT faz a distinção entre turismo e viagens, visitantes e viajantes. Para ela

*Tourism is therefore a subset of travel and visitors are a subset of travellers. These distinctions are crucial for the compilation of data on flows of travellers and visitors and for the credibility of tourism statistics [...] A visitor (domestic, inbound or outbound) is classified as a tourist (or overnight visitor) if his/her*

*trip includes an overnight stay, or as a same-day visitor (or excursionist) otherwise.*<sup>99</sup> (UNITED NATIONS, 2008, p.10).

Mas, como foi anteriormente enfocado, essa é uma discussão de cunho metodológico que deve ser revisitada para melhor compreensão sobre as estatísticas de deslocamento de turistas. Mesmo que as estatísticas não sejam confiáveis, é possível verificar em alguns modais o aumento do fluxo de passageiros. É um significativo ponto de partida para o entendimento da lógica da circulação de pessoas e conseqüentemente do capital, pois as indústrias diretas ou indiretamente ligadas aos transportes, às empresas que realizam esse tipo de serviço e seus serviços atrelados demonstram crescimento importante nas últimas duas décadas, como pode ser notado na indústria aeronáutica brasileira, assim como o surgimento de novas companhias aéreas (Tabela 8).

As áreas de emissão e destinos turísticos são os mais diversos, e dependem do que o turista quer conhecer. O avanço das tecnologias da informação, especialmente da internet aliada às estratégias de *marketing* das empresas do *trade*, colocou à disposição dos potenciais consumidores realidades diferentes das vivenciadas no cotidiano, potencializando os desejos de viajar.

**Tabela 8** – Evolução anual do número de entrega de jatos, de 2000 a 2012

ANO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total de aeronaves	160	161	131	101	148	141	130
Total de jatos para aviação comercial	157	153	121	87	134	120	98
Total de jatos para aviação comercial brasileira	---	---	---	---	---	---	---
ANO	2007	2008	2009	2010	2011	2012*	---
Total de aeronaves	169	204	244	246	204	34	---
Total de jatos para aviação comercial	130	165	125	101	105	21	---
Total de jatos para aviação comercial brasileira	---	---	11	13	13	11**	---

\* Dados referentes até o primeiro trimestre de 2012

\*\* Previsão de entrega<sup>100</sup>

Fonte: Embraer (2012)/Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil: Relatório Consolidado (2010)

<sup>99</sup> O turismo é, portanto, um subconjunto das viagens e os visitantes são um subconjunto dos viajantes. Estas distinções são cruciais para a compilação de dados sobre fluxos de viajantes e para a credibilidade das estatísticas do turismo. [...] Um visitante (Doméstico, de entrada ou saída) é classificado como um turista (ou visitante durante a noite), se sua viagem inclui um pernoite, ou como um visitante de mesmo dia (ou excursionista) quando do contrário (Tradução livre).

<sup>100</sup> A previsão é que até 2015 as empresas aéreas Azul e Trip tenham, respectivamente 55 e 15 jatos da Embraer dos modelos ERJ 170, 175, 190, 195.

Dentre os diferentes tipos de turismo (ecoturismo, turismo cultural, de compras, de negócios, religioso, etc.), o de massa é que movimenta grande quantidade de pessoas que se valem do transporte aéreo como modal de deslocamento pelas características que foram levantadas anteriormente. Mas, o maior motivador da utilização desse modal está na velocidade de deslocamento e ligação com diferentes localidades no território brasileiro, principalmente nas grandes distâncias.

O contexto da globalização e a evolução do meio técnico-científico-informacional modificou os padrões de inter-relações humanas e econômicas. No caso do Brasil, enfatizam Santos e Silveira (2003, p. 52-53) que:

A união entre ciência e técnica que, a partir dos anos 70, havia transformado o território brasileiro revigora-se com novos e portentosos recursos da informação, a partir do período da globalização e sob a égide do mercado. E o mercado, graças exatamente à ciência, à técnica e à informação, torna-se um mercado global. O território ganha novos conteúdos e impõe novos comportamentos, graças às enormes possibilidades da produção e, sobretudo, da circulação dos insumos, dos produtos, do dinheiro, das ideias e informação, das ordens e dos homens. É a irradiação do meio técnico-científico-informacional [...] que se instala sobre o território, em áreas contínuas no Sudeste e no Sul ou constituindo manchas e pontos no resto do país (SANTOS e SILVEIRA, 2003, p.52-53).

Essa nova dinâmica implementada pela globalização amplia a relação entre os "espaços do mandar" e "os espaços do fazer". Os primeiros, ordenadores da produção, do movimento e do pensamento enquanto que os segundos, instrumentalizadores destes.

É a partir do nexos informacional que se instala o nexos circulacional, criando-se o movimento, inclusive do próprio turismo, cujos polos receptores são mais difusos e podem ser menos poderosos que os polos emissores (SANTOS e SILVEIRA, 2003). E os pólos emissores estão, em sua maioria, localizados na região concentrada.

Em um estudo realizado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) encomendado pelo Ministério do Turismo, caracteriza e dimensiona o turismo doméstico no Brasil entre os anos de 2002 e 2006. Tal estudo demonstra que dentro dos meios de transporte utilizados para viagens o percentual de uso do aéreo foi de 10,8% em 2001 para 12,1% em 2005 em detrimento da queda do transporte rodoviário, o qual respondia por 31,7% das viagens em 2001, mas que na última pesquisa passa a 25,5%. Quanto ao principal meio de transporte na principal viagem doméstica, por classe de renda de um a quatro salários mínimos, o transporte aéreo teve um incremento de utilização pelos viajantes dessa classe de menor renda, passando de 3,6% para o percentual de cerca de 6% (RELATÓRIO EXECUTIVO SINTÉTICO, 2007). O referido relatório ainda indica que



A região Sudeste é responsável por 59,4% do turismo emissivo doméstico brasileiro, ou seja, quase 60% dos brasileiros que fazem viagens domésticas residem nesta região, configurando-se como maior mercado para o setor. Em 2001, o Sudeste possuía 52,1% do fluxo emissivo, registrando, dessa forma, um ganho de 7,3% nessa participação no turismo emissivo, em 2005 [...]. Em 2005, verifica-se que a região Sudeste recebeu 50% dos turistas domésticos brasileiros, com aumento de 5,3% nessa participação em relação a 2001. Os dados também mostram a equivalência das regiões Sul e Nordeste em termos de receptivo no ano de 2005, ambas com aproximadamente 20% do fluxo. (RELATÓRIO EXECUTIVO SINTÉTICO, 2007, p. 19-20).

Isso demonstra significativo aumento dos fluxos (turísticos) principalmente na classe de menor renda, o que é resultado das estratégias competitivas adotadas pelas empresas de transporte aéreo e do *trade* em geral que conseguem aumentar seus movimentos a partir principalmente dessa classe. Anterior a isso estão fatores externos ao setor, como a política atual relacionada ao desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda que contribuiu para que parte da população de baixa renda que nunca havia viajado de avião pudesse ter acesso a esse modal.

Nesse novo contexto brasileiro, o transporte aéreo de passageiros tornou-se uma demanda social em que o Estado, por intermédio das concessões, deve prestar esse serviço. Também o turismo e o transporte aéreo como setores da economia de importância no cenário nacional são resultantes e crescem como reflexo desse contexto econômico e contribuem para a ampliação da produção no setor de serviços, o que mais cresce no atual estágio do capitalismo.

## **2.7 Turismo e transportes como atividades produtivas**

O turismo é uma realidade que surgiu espontaneamente em função do uso do tempo livre. Ele não nasceu de uma teoria, mas, resulta da descoberta e evolução de outros campos, dentre outras coisas, do progresso dos meios de transporte como a navegação, a invenção da ferrovia, do automóvel e do avião (BOULLÓN, 2002).

Turismo e transportes são classificados como pertencentes ao setor de serviços. Os transportes turísticos fazem parte dos serviços turísticos. Sendo um serviço ele é consumido no mesmo instante em que é prestado (KON, 2004). Portanto, não há um produto palpável definido, mas tipos diferenciados de serviços a serem prestados. Eles

chegam a representar em média, para pequenas distâncias, 55% do custo total da viagem, aumentando, proporcionalmente para distâncias maiores (COOPER *et al.*, 2001).

Também o turismo e o transporte aéreo são vistos como indústrias pela quantidade de dinheiro movimentado e pelas tecnologias que incorporam aos seus processos de produção. Mas, por outro lado, segundo Boullón (2002) o turismo não produz uma mercadoria tangível e, portanto, não poderia ser considerado como uma indústria.

A empresa turística não trabalha com estoque em decorrência da imaterialidade de sua produção. Assim, também ocorre no transporte de passageiros, no alojamento, na operadora de turismo, nas agências de viagens. Os recursos ociosos da oferta dos serviços, se não forem ocupados não podem ser recuperados<sup>101</sup>.

Porém, uma distinção deve ser feita: O turismo é considerado um sistema (BOULLÓN, 2002; BENI, 2004) formado por várias atividades econômicas, dentre as quais os transportes que prestam serviços de deslocamento de passageiros efetuado pelas empresas de transporte aéreo e de superfície.

Segundo Beni,

[...] o produto turístico é resultado da soma de recursos naturais e culturais e serviços produzidos por uma pluralidade de empresas, algumas das quais operam a transformação da matéria-prima em produto acabado, enquanto outras oferecem seus bens e serviços já existentes [...] No caso do Turismo, há uma característica ainda mais marcante: o produto turístico é produzido e consumido no mesmo local e o consumidor é que se desloca para a área de consumo [...] (BENI, 2004, p. 26).

Na condição de serviços, turismo e transportes produzem bens intangíveis, ou seja, serviços ou mercadoria-serviço (CARCANHOLO, 2007). Para a reflexão sobre se turismo e transporte aéreo serem ou não atividades produtivas partimos da dicotomia que existe sobre a noção de trabalho produtivo e trabalho improdutivo.

As raízes dessa discussão estão nos autores mercantilistas, a exemplo de Jean Baptiste Colbert, que associavam o trabalho produtivo a uma balança comercial favorável e que só o trabalho produtivo seria capaz de capturar dinheiro (ouro). Os fisiocratas, como François Quesnay, analisaram essa dicotomia do ponto de vista da produção agrícola em que o trabalho produtivo tinha como condição inerente a produção de mais-valia e que o trabalho assalariado geraria valor em equivalentes agrícolas superior ao custo de produção, que na análise de Marx seria a renda fundiária. Adam Smith avança em entender que trabalho produtivo é o que gera mais-valia. Porém, em um segundo momento ele inaugura

---

<sup>101</sup> Por exemplo, as poltronas não ocupadas de um avião em determinado voo não são recuperadas.

uma dicotomia que está presente até hoje: a que separara a produção de bens físicos (o produto tangível) da de serviços (o produto intangível) correspondendo, respectivamente, com trabalho produtivo e trabalho improdutivo (KON, 2004; SANTOS, 2011).

Santos (2011) chama atenção para um equívoco comum, mesmo entre os marxistas, de que o capitalismo seria apenas um modo de produção das mercadorias, quando na realidade é um modo de produção de mais-valia, absorção de trabalho excedente, portanto, processo de produção de capital.

Confirmando essa assertiva, Carcanholo (2008) analisa o conceito de trabalho produtivo em Marx. Para ele, seguindo o pensamento de Marx,

[...] para ser produtivo, o trabalho precisa produzir mais-valia. Isso significa que tem de ser assalariado pelo capital, especificamente pelo capital produtivo. Devemos incluir também aquele trabalho realizado pelos trabalhadores que fazem parte do “trabalho coletivo” e que não se dedicam diretamente à transformação da matéria-prima (CARCANHOLO, 2008, p. 6).

Para Secco (2011), o trabalho produtivo não deve se confundir com atividade assalariada e nem somente com a materialidade ou tangibilidade da mercadoria resultado da produção. Seguindo o pensamento de Marx (1983), ele afirma que é produtivo

[...] o trabalho que cria mais-valia e se organiza formalmente sob princípios capitalistas, não importando assim a natureza material do produto. [...] Somente nos instantes em que o capital produtivo é latente, não há criação de mais-valia. No momento seguinte, no exterior da esfera produtiva emerge o seu contrário, sem o qual, todavia, não há reprodução de capital, mas do qual, também, não nasce valor (SECCO, 1996, p.1).

Esse momento seguinte, segundo Marx é o tempo de circulação em que o capital produtivo não funciona como tal e dessa forma não produz mais-valia. Numa relação dialética, tempo de produção e tempo de circulação se excluem mutuamente (MARX, 1983). É somente na esfera da produção que o processo de valorização do capital é executado. No contexto da terceirização o capitalista abre mão de parte do lucro para o comerciante executar o serviço de circulação da mercadoria, ou seja, sua distribuição. Dessa forma o produtor transfere parte de seu capital para o comerciante. A terceirização encurta o movimento circulatório do capital, pois, a lógica do capitalista é encurtar o movimento circulatório para acelerar a produção.

Na esfera da circulação, há o que Marx denomina de “custos de circulação” os quais gera custos para o capitalista, custos esses que podem ser produtivos e improdutivos. Nos custos produtivos estão os de conservação e transportes que geram mais-valia por fazerem parte do processo de produção. Já nos custos improdutivos estão os custos da

circulação simples que envolve o tempo de compra e venda das mercadorias, excluídos os de conservação, transportes, expedição, armazenagem, embalagem e conservação que são prolongamentos das funções da esfera produtiva.

Para Marx (2011), há uma confusão do “tacanho espírito burguês” sobre a questão, em que todo trabalho que obtenha um resultado qualquer seja considerado produtivo. Para Marx (2011), no trabalho produtivo o dinheiro pago pelo trabalho fornecido tem valor de troca. Quem paga, paga não para o produtor direto da mercadoria, mas, para um capitalista que emprega o produtor da mercadoria e que nesse caso vende sua força de trabalho para um intermediário, o capitalista. Esse se apropria do trabalho excedente ao trabalho necessário para produção e o transforma em capital, mais-valia, lucro resultante da exploração da força de trabalho. Assim, o dinheiro tem valor de troca e nessa perspectiva o trabalho é produtivo. Se o dinheiro fosse pago diretamente para o produtor da mercadoria seria caracterizado como trabalho improdutivo, pois o resultado do trabalho, para quem compra, seria o valor de uso da mercadoria e não valor de troca. E o resultado para quem produz seria o dinheiro resultante da prestação do serviço.

Trabalho produtivo, portanto é o que – no sistema de produção capitalista – produz mais-valia para o empregador o que transforma as condições materiais de trabalho em capital e o dono delas em capitalista, por conseguinte trabalho que produz o próprio produto como capital (MARX, 2011, p. 5).

Marx dá o exemplo de uma cantora que vende seu canto por conta própria. Esse é um trabalho improdutivo. Porém, se há a intermediação de um empresário que a contrata para ganhar dinheiro com a arte da cantora, seu canto é um trabalho produtivo, pois produz capital pela exploração do trabalho da artista e gera mais-valia. No caso desta pesquisa, a tripulação de uma aeronave comercial que a conduz para um destino, presta um serviço para companhia aérea e recebe salário. Só que a tripulação não é dona da aeronave. A realização do transporte, nesse caso, é intermediada pela própria empresa ou por uma agência de turismo ou operadora turística que repassa o dinheiro pago pelos passageiros pelo serviço de transporte diretamente para a companhia aérea. Portanto, a exploração do trabalho da tripulação gera mais-valia.

A exceção da assertiva de Marx está na opinião de alguns autores como Mandel (1985) que condiciona o trabalho produtivo a materialidade da mercadoria, excluindo assim os serviços. Diz ele que, *“Sólo la producción de mercancías hace posible la creación*

*de valor. Sólo dentro del área de la producción de mercancías, pues, se lleva a cabo el trabajo productivo*”<sup>102</sup> (MANDEL, 1985, p.123)

Em outra passagem, Marx faz menção ao trabalhador coletivo. De início o homem trabalha com cérebro e mãos que mais tarde se separam tornando-se hostis e contrários passando o produtor individual a um trabalhador coletivo resultante de combinação de trabalhadores com participação direta e indireta na manipulação do objeto no qual age o trabalho. É o trabalho coletivo resultante da cooperação no processo de trabalho, o que leva a entender que para que haja trabalho produtivo não há necessidade de manipular o objeto de trabalho, a exemplo de serviços da construção civil em que há arquitetos, engenheiros, desenhistas etc., em que todos fazem parte do trabalho coletivo e são assalariados pelo capital. Juntamente com o mestre de obras e o pedreiro produzem valor, mais-valia e valores de uso (CARCANHOLO, 2008).

Cabe ressaltar que Marx (2011), quando trata de trabalho produtivo, seu nível de abstração relaciona-se ao capital produtivo do ponto de vista da relação capital individual/trabalhador, isto é, o capital industrial produtor e bens tangíveis (SECCO, 1996; CARCANHOLO, 2007). Posteriormente é que ele, no âmbito da circulação, trata do trabalho produtivo de atividades derivadas da circulação como armazenagem, transporte e conservação. Ao se considerar a totalidade do capital, Carcanholo (2008), analisando Marx, enfatiza que quando se é mudado o nível de abstração da análise, o trabalho considerado produtivo que seria o que produz mais-valia, passa a ser, então, o que produz excedente-valor para o capital. É o caso dos produtores independentes como os artesãos que produzem excedente econômico na forma de valor e que é apropriado em boa parte pelo capital comercial. Muitos comerciantes que atuam em espaços turísticos apropriam-se do produto do trabalho dos artesãos e os vendem por preços mais altos pelo fato de terem significado para o turista. Esse excedente não é mais-valia, mas, contribuirá para compor o montante total do lucro do capital global.

Em síntese, para um trabalho ser considerado produtivo não se faz necessário que o trabalhador coletivo tenha como resultado uma produção material, uma mercadoria tangível. Os exemplos dados por Marx em vários textos são elucidativos, como o caso do alfaiate, da cantora, do professor etc. Nesse sentido Carcanholo (2007) destaca como produtores de mercadoria não material o trabalhador coletivo dos transportes e chama

---

<sup>102</sup> “Só a produção de mercadorias tornou possível a criação de valor. Apenas dentro da área de produção de bens, portanto, é realizado o trabalho produtivo” (Tradução livre).

atenção, por meio da citação de Dierckxsens, para outro foco de nossas atenções neste trabalho, o turismo, e que concorda com a opinião desse autor. Para ele

Trabalho produtivo, em abstrato, é aquele trabalho que cria riqueza material ou espiritual. Pelo seu conteúdo, o trabalho produtivo não é somente o que gera riqueza tangível, mas também serviços que satisfazem necessidades. Nesse contexto, o turismo e os espetáculos são tão produtivos como a agricultura e a indústria (DIERCKXSENS *apud* CARCANHOLO, 2007, p. 7)

Trazendo a análise para o turismo e o transporte, verificamos que o turismo, para Dierckxsens, resulta de trabalho produtivo na perspectiva do conteúdo por produzir valor de uso. Ressalta-se que o turismo é composto por várias atividades, dentre elas o transporte. No caso deste, quando analisado para o transporte de mercadorias é considerado produtivo. Mas, quando analisado para o transporte de passageiros a situação se inverte. Para Mandel,

*Muchos sectores que son incluidos a menudo bajo el encabezado de "industrias de servicio" son, por lo tanto, partes de la producción material y emplean trabajo productivo. En contraste, alquilar un apartamento o cuartos de hotel, el servicio del transporte de personas en autobuses, metros o trenes, el suministro del trabajo asalariado médico, educativo o recreativo que no se objetiviza fuera del trabajador (la venta de formas específicas de trabajo y no de mercancías), el trabajo de los empleados comerciales o bancarios y de los de las compañías de seguros o empresas de investigación de mercados: nada de ello agrega nada a la suma global de valor y plusvalor social producidos y, por lo tanto, no puede dárseles la categoría de formas de trabajo productivo*<sup>103</sup> (MANDEL, 1985, p.126).

A perspectiva de Mandel é que algumas atividades de serviços são extensões da esfera da produção que se estendem na circulação e a complementam e geram valor, como é o caso dos transportes, expedição, armazenagem, embalagem, conservação. A exceção está quando essas atividades derivam das ações especulativas do capital.

Nos Manuscritos Econômicos (1861 a 1863) Marx faz menção à “Indústria de Transportes” como ramo da produção material e de trabalho produtivo. É a indústria da locomoção de pessoas ou mercadorias. As mercadorias, ao sofrerem alteração espacial, ou

---

<sup>103</sup> “Muitos setores que muitas vezes são incluídos na rubrica de "indústrias de serviços" são, portanto, partes da produção material e utilizam trabalho produtivo. Em contraste, alugar um apartamento ou quartos de hotel, serviço de transporte de passageiros em ônibus, metrô ou trem, o fornecimento de mão de obra médica, educacional ou recreativo se objetiva fora do trabalhador (a venda de formas específicas de trabalho e não de bens), o trabalho dos empregados comerciais ou bancárias e companhias de seguros ou empresas de pesquisa de mercado: nada disso não acrescenta nada à soma de mais-valia social, produzida e, portanto, não pode ser atribuída a categoria de formas de trabalho produtivo” (Tradução livre).

seja, modificação da sua existência espacial, tem alterado também seu valor. Porém, ele chama atenção para o transporte de pessoas. Para ele,

Quanto ao transporte de pessoas temos aí apenas serviço que lhes é prestado pelo empresário. Mas, a relação entre comprador e vendedor desse serviço nada tem a ver com a relação entre os trabalhadores produtivos e o capital, como tampouco o tem a relação entre vendedor e comprador de fio (MARX, 2011, p. 14).

Marx chama atenção para o transporte de passageiros como deslocamento dos meios de trabalho e das forças de trabalho, que no nosso entendimento seria a mão de obra necessária para a produção e que se desloca do local de moradia para o local de trabalho. Nessa perspectiva a mão de obra é uma mercadoria e seu transporte gera valor (RIBEIRO, ALMEIDA, 2008; COTRIM, 2009; COCCO, 2010).

Quando Dierckxsens afirma que o turismo é produtivo, é possível inferir que as atividades que fazem parte do sistema turístico como prestadores de serviços também o são, ou seja, no caso de nossa investigação o transporte de passageiros (Transporte aéreo) seria também uma atividade produtiva.

Confrontando a ideia de Dierckxsens com a de Marx, notamos que há divergência no enfoque. A abordagem de Dierckxsens relaciona-se ao conteúdo (valor de uso) do trabalho e que turismo e transporte seriam atividades produtivas. Já Marx enfoca a forma (mais-valia) resultado do trabalho. E nesse sentido o transporte de pessoas fora do contexto do deslocamento para o trabalho não seria considerado como atividade produtiva.

A mesma analogia pode ser aplicada ao turismo. Como é uma atividade cujo produto é intangível, na perspectiva marxista ela não é produtiva. Já para Dierckxsens seria produtiva. Mas essa é uma discussão que ainda está longe de se chegar a um consenso, pois, nesse aspecto Kon (2004) destaca as mudanças que vêm ocorrendo com a reestruturação produtiva das economias em decorrência das inovações tecnológicas. Esse processo vem elevando significativamente a representatividade dos serviços na geração de produto e emprego. Os serviços são resultantes principalmente da criação de novas necessidades advindas da mundialização da economia, cuja maior intensidade é verificada a partir da década de 1980. Essa nova realidade em processo coloca a necessidade de, quem sabe, revisitar o conceito de produtivo e improdutivo, pois, eles foram concebidos no contexto da produção industrial em que uma das características é a produção material.

Nesse aspecto Kon (2004) chama atenção para a disparidade entre a velocidade da reestruturação produtiva em âmbito mundial e o descompasso na reformulação de

conceitos e tipologias das atividades econômicas, principalmente no que se refere a mensuração e geração de valor pelos serviços.

Outra discussão que procuramos fazer e que envolve a questão da materialidade é a que trata do espaço aéreo ou da dimensão aérea do espaço geográfico e a composição de sua infraestrutura para realização dos deslocamentos pelo ar. É o que será abordado no próximo capítulo.



---

**CAPÍTULO III**

**ORGANIZAÇÃO E DINÂMICA DA DIMENSÃO AÉREA DO**

**ESPAÇO GEOGRÁFICO BRASILEIRO**

---

*Nós não fomos heróis. Usámos manhas de geógrafos, que se orientam pelo sol e pelas estrelas...*

**Gago Coutinho**

### 3.1 A dimensão aérea do espaço geográfico: primeiras reflexões

As palavras do Almirante português, historiador, matemático e geógrafo Carlos Viegas Gago Coutinho, que juntamente com Artur Sacadura Freire Cabral realizou em 1922 a primeira viagem aérea entre a Europa e América do Sul, atravessando o Atlântico Sul de Lisboa ao Rio de Janeiro, mostram que o deslocamento a grandes distâncias pelo ar com base em referências no céu e na superfície terrestre seria, para época, possível. Durante vinte anos, Gago Coutinho desempenhou a função de geógrafo de campo em missões geodésicas para delimitação de fronteiras nas possessões portuguesas. Utilizando sua experiência de geógrafo e navegador, desenvolveu estudos de navegação aérea e o aperfeiçoamento do sextante (invenção usada para navegação marítima) com horizonte artificial (que o potencializava para o uso no ar), instrumento que revolucionou a navegação aérea na época. É o movimento invenção/inação que cria novas formações materiais e abre perspectiva para novas interações espaciais através de conquistas territoriais.

O avanço nas tecnologias de navegação deu maior dinâmica aos deslocamentos pelo modal aéreo e deu ao território e a dimensão aérea do espaço geográfico maior conteúdo técnico. Daí a reflexão de que há muitas “coisas” sobre “nossas cabeças” que não conseguimos enxergar, mas, que existem enquanto representações sociais. Há algum tempo atrás, quando se olhava para o céu, pensava-se como essas máquinas conseguem voar e se orientar inclusive por sobre as nuvens. Em situações de céu limpo, geralmente nas manhãs de outono e inverno, quando o céu fica “*Cavok*” – claro e sem nuvens –, as aerovias, assim como as linhas de paralelos e meridianos, não aparecem, mas, como representações sociais, elas determinam referências astronômicas para o deslocamento por terra, ar e água. São realidades da totalidade espacial a partir do momento que o homem as inclui em suas representações e dá a elas um grau de importância para a ampliação das relações sociais e econômicas. Por não serem visíveis, podem escapar a uma análise mais detalhada de seus significados para a circulação material e imaterial. As tecnologias de navegação são também formas que ao longo do tempo ganharam significado especial para o deslocamento pelo ar nos diferentes períodos do dia, independente das condições meteorológicas.

Para Kosik (2002), por muitas vezes, a realidade, mascarada pelas relações cotidianas, escapa aos homens no momento de sua apreensão. Ela só se apresenta aos homens na medida em que buscam compreender essa realidade em sua totalidade. Em outras palavras, faz-se necessário compreender não só a dimensão objetiva, mas também a

subjetiva, já que toda realidade é realidade social, pois é uma criação humana. É na relação com o mundo que o homem produz a materialidade e as representações subjetivas do mundo.

Nesse sentido, a noção de “desenvolvimento” é aplicada neste capítulo como processo dialético em que as formações materiais em constante movimento e interação mudam quantitativa e qualitativamente no decorrer do processo histórico. Uma formação material é uma parte da matéria e todas juntas constituem a matéria. São elos de uma mesma matéria.

A formação material não é passiva. Ela própria age sobre as formações materiais a ela ligadas. É o que Santos (2008) denomina como característica do espaço de ser um “prático inerte” ou “inércia dinâmica”<sup>104</sup>. O que queremos enfatizar é que na formação econômica e social (MARX, 1983) ou na formação socioespacial (SANTOS, 2008) o movimento, na forma de desenvolvimento, está presente na (re)produção do espaço enquanto totalidade (matéria) através da interação entre diferentes formações materiais (os objetos geográficos, as sociedades, os sistemas econômicos). Sob essa perspectiva o espaço brasileiro enquanto totalidade se desenvolve pela interação entre as formações materiais que o compõe. Dentre as formações materiais está a dimensão aérea do espaço geográfico, que é um componente de formações materiais em que se realizam os fluxos de aeronaves e representações que as permite seguir rotas estabelecidas socialmente. É onde se dá a maior parte dos deslocamentos desse modal, com seus sistemas de objetos, ações e normas.

A dimensão aérea do espaço geográfico é produzida e a cada período técnico ganha maior fluidez. Ela é produto da circulação de capital que exige maior nível tecnológico para que possa ampliar mais rapidamente o ciclo produção, circulação, comércio e consumo. É dessa forma que o meio técnico-científico-informacional e a formação socioespacial (com a contribuição do poder público, do capital privado e dos diversos agentes sociais na produção, constituição e articulação dos diferentes territórios) ganham destaque na atualidade (SANTOS, 2003). A produção do espaço e a formação de redes e fluxos tangíveis e intangíveis contribuem com a redução de tempo de deslocamento espacial em decorrência da modernização do sistema de comunicação e transportes. Estes são aspectos que influenciam a dinâmica econômico-política, fato que se enquadra no contexto da internacionalização econômica e dos mercados, visto que a fluidez do capital e

---

<sup>104</sup> Inércia dinâmica do espaço geográfico, no caso dessa pesquisa, refere-se aos fixos (aeroportos e aparelhos do sistema de navegação aérea) que, apesar de sua fixidez, agem dinamicamente nos fluxos aéreos, assim como os espaços turísticos também reagem a aeromobilidade proporcionada por essa inércia dinâmica.

as interações entre os espaços são intensas, formando-se redes a partir dos fixos (SANTOS, 2003).

Os transportes, de forma geral, e o transporte aéreo em particular se organizam na forma de redes. Estas são o conjunto de ligações (as rotas aéreas) e terminais (os aeroportos). As vias utilizadas são naturais, ou seja, o ar, com rotas pré-determinadas (PALHARES, 2002). Assim, a infraestrutura se configura na forma de rede formada pelas malhas (as aerovias) e os nós (os aeroportos). A dinâmica da rede se comporta como um sistema que se objetiva com os fluxos aéreos pelas rotas que fazem a interação espacial entre os nós da rede e suas respectivas áreas de influência.

Retomando Seguí e Reynés (2004), o transporte tem como característica essencial o movimento de diversos elementos materiais e imateriais cujo suporte é compreendido por uma infraestrutura em que os deslocamentos seguem uma rota da origem para o destino. Os fluxos interagindo com a infraestrutura implicam em uma relação espaço-temporal em que a velocidade dos deslocamentos relaciona-se com o avanço dessas infraestruturas e dos meios de deslocamento, o que no atual período é cada vez mais evidente na circulação do capital. Os avanços nas tecnologias da comunicação e informação que culminaram na reestruturação produtiva deram maior conteúdo técnico, científico e informacional ao espaço. Redes de comunicação se formaram e se ampliaram de forma a dar suporte mais tecnificado aos sistemas de movimento.

Os fluxos, de modo geral, são produto do movimento de circulação de bens (produtos), informação e pessoas. Eles são produzidos pelas interações espaciais resultantes da divisão social, territorial e tecnológica do trabalho em seus diferentes períodos técnico-históricos. É proporcional às escalas de produção e demanda por serviços.

Os fluxos dependem da fluidez ou viscosidade dos espaços de deslocamentos da demanda e estão diretamente relacionados à presença e eficiência dos sistemas técnicos, sistemas de engenharia, infraestruturas que dinamizam os deslocamentos. Teoricamente, quanto maior a densidade tecnológica das vias, dos terminais e dos veículos, mais dinâmicos são os fluxos.

Procuramos, então, nesse capítulo esboçar, a partir da perspectiva geográfica, a organização da dimensão aérea do espaço geográfico brasileiro e suas implicações para a dinamização dos deslocamentos pelo modal aéreo, o que implica discutir a composição da dimensão aérea do espaço geográfico em suas dimensões.

### 3.2 A dimensão aérea do espaço geográfico: materialidade e imaterialidade

A discussão sobre a materialidade e/ou imaterialidade da dimensão aérea do espaço geográfico nos remete à reflexão do que seja a matéria (CHEPTULIN, 1982) e sobre o espaço como um conjunto de objetos, ações e normas (SANTOS, 2008; 2009). A proposta desse item é tentar entender a dimensão aérea do espaço geográfico a partir dos enfoques material e intangível, ou seja, procurar entendê-lo como um conjunto indissociável de objetos (base material - infraestruturas), ações (seus fluxos aéreos resultantes das interações espaciais motivadas também pelo turismo o qual é mediador e ao mesmo tempo espaço de interações) e normas (que o regulam). As relações entre o espaço terrestre a sua dimensão aérea são essenciais e imprescindíveis, pois não existe espaço aéreo sem os componentes terrenos e o mesmo só evoluiu com a incorporação de novos espaços físicos ao geográfico. Essa reflexão também nos remete a repensar o conceito de infraestrutura (tradicionalmente atrelado a objetos materiais) que compõe a dimensão aérea do espaço geográfico.

O conceito de matéria, segundo Cheptulin (1982), é diverso e perpassa as várias escolas filosóficas. Para o idealismo subjetivo de Berkeley e outros a matéria não existiria e o mundo seria reduzido a um conjunto de sensações. Para os idealistas objetivos como Hegel, a matéria existe fora da consciência e das sensações, mas está submetida à “ideia absoluta” que a engendra. Em Leibniz, a matéria é o recipiente das “mônadas”, átomos espirituais independentes da consciência. Kant admite a existência real e objetiva da matéria, mas nega a possibilidade de se conhecê-la.

Os materialistas concordam com a existência objetiva da matéria independente da consciência e do espírito, mesmo com suas diversas concepções de matéria. Filósofos chineses, hindús e babilônicos da antiguidade, assim como gregos, já pensavam sobre a matéria como sendo o corpo concreto, o princípio primeiro de tudo. Todavia, ficava a questão de como toda a diversidade do mundo surgiria de uma única substância. E é aí que outros filósofos ampliaram as substâncias primordiais, vindo daí a ideia das quatro substâncias de Empédocles e do átomo de Demócrito. A partir de então, o átomo de Demócrito foi o paradigma da matéria até início do século XX. Mas, com a descoberta do elétron e da radiação, elementos não visíveis a olho nu, a ciência e suas concepções engessadas entram em crise, uma vez que anteriormente havia uma identificação consolidada entre a matéria e sua substância, o átomo primitivo. Com o elétron, essas

afirmações são questionadas na medida em que se pensou a inexistência de massa no elétron, assim como se pensou seu atributo principal como sendo o movimento. E nesse sentido a matéria seria movimento (CHEPTULIN, 1982). Em outras palavras, a referência relacional da matéria com a substância, quebrada pela existência do elétron que em princípio imaginava-se que não teria massa, volta a dar margem para questionamentos dos idealistas sobre o que é material e imaterial.

A existência objetiva, independente da consciência humana, é suficiente para definir a matéria, até porque a consciência é finita e a matéria é eterna. Um aspecto importante desta discussão é que o que é aplicado ao todo não pode, igualmente, ser aplicado aos seus aspectos e relações, ou seja, aos aspectos e relações relativos à matéria, aplicamos o adjetivo de “material” (CHEPTULIN, 1982).

Até aqui, a reflexão sobre o que seria material e imaterial em relação a dimensão aérea do espaço geográfico e sua infraestrutura é que ela não deve necessariamente estar relacionada com uma (ou mais) substâncias, e que essas substâncias tenham que ser visíveis ou palpáveis.

A formação material não é eterna, e sempre se transforma em outra. Daí a impossibilidade de se aplicar o conceito de matéria diretamente às coisas particulares, ainda que este ponto de vista equivocado seja amplamente difundido. Em suma, o conceito de todo não pode ser idêntico ao conceito de parte desse todo. Ademais, não se pode reduzir a matéria a dois aspectos (substância e campo, próprios das características dos átomos). Para Cheptulin (1982) esta é uma definição muito rudimentar, visto que a matéria teria mais aspectos.

Para o materialismo dialético, a consciência não é uma propriedade universal da matéria. Ela só existe em formas altamente organizadas da existência da matéria e em certo estágio do seu desenvolvimento (o cérebro humano). É a forma superior de reflexo resultado progressivo deste. A consciência é uma das formas do reflexo própria a toda matéria, fenômenos e coisas do mundo exterior, pois, a sensação e outros fenômenos psíquicos têm sua base no mundo material. Desta forma,

[...] o reflexo está ligado não apenas à ação de uma formação material sobre outra, mas também à sua interação, em decorrência da qual cada formação material particular é, ao mesmo tempo, refletora e refletida. Ela reproduz sob uma forma específica as particularidades correspondentes destes objetos e desses fenômenos (CHEPTULIN, 1982, p. 79).

A dimensão aérea do espaço geográfico, nesse sentido, é composta por objetos materiais e fluxos intangíveis que resultam da emissão e recepção de ondas hertzianas<sup>105</sup>. Não vemos as ondas, mas temos consciência que elas existem. Elas são mediadoras de formações materiais que estão no ar (aeronaves) e no solo (aparelhos de transmissão e recepção de ondas hertzianas).

Todas as transformações surgidas em uma formação material, sob a ação de outras formações materiais, são resultado de uma ação bilateral, isto é, de uma interação. Essa interação se dá entre o espaço terrestre e a dimensão aérea do espaço geográfico. Um espaço aéreo sozinho não é social, pois depende dessas interações com outros espaços socialmente construídos e dinâmicos para eles serem em conjunto o espaço geográfico. As particularidades dos corpos refletidos (os que agem) e dos refletores são (ambas) representadas nestas transformações.

Todavia, lembremos que todo o psíquico está ligado ao fisiológico e só existe sob esta base. Em outras palavras, como propriedade da matéria altamente organizada, a consciência é, ao mesmo tempo, o produto do trabalho humano e o resultado do desenvolvimento social. Para que a consciência surja, devem existir necessidades materiais e foi precisamente isto que se sucedeu: a necessidade de trabalho conjunto, de comunicação entre os homens a propiciou (CHEPTULIN, 1982). Assim sendo, podemos deduzir que algumas formações materiais, em decorrência de interações, produzem outras mais complexas. É o caso da consciência da existência e ação das ondas hertzianas como parte da infraestrutura de navegação aérea. É também o que acontece com espaços em que há potencialidade turística. Ele só vai se tornar um atrativo quando houver interações espaciais e fluxos resultantes dessas interações que justifiquem a modificação desse espaço pelo Estado ou pela iniciativa privada. Para o primeiro, pelo menos em tese, para promover o bem-estar da população. Para o segundo, auferir lucro a partir da circulação do capital.

---

<sup>105</sup> Podemos definir as ondas como "Perturbação do meio caracterizada pelo transporte de energia e quantidade de movimento, sem o transporte de matéria." Também, podemos classificar as ondas conforme suas duas naturezas: 1) Ondas eletromagnéticas - produzidas pela vibração de cargas elétricas (não necessita de meio material para se propagar); 2) Ondas mecânicas - oscilações de um meio elástico, portanto necessitam de meio material para existir. A radiocomunicação também se faz através da propagação da energia pelas ondas, no caso pela onda eletromagnética. O que é uma onda eletromagnética? A onda eletromagnética compreende uma ampla variedade de ondas: ondas sonoras, ondas de calor, ondas luminosas, ondas Hertzianas (conhecidas como ondas de radio frequência e vulgarmente como ondas de radio), ondas de raios X e diversas outras ondas. CONHECENDO AS ONDAS HERTZELIANAS. Disponível em: <<http://www.sarmento.eng.br/Hertz.htm>> Acesso em: 06 maio 2011.

Ademais, as imagens que constituem a consciência não carregam consigo as propriedades da realidade, como peso e espacialidade. Elas apenas refletem a realidade sob as bases da consciência e do cérebro humano. Há deste modo, duas realidades: a realidade objetiva que existe fora e independente da consciência e a realidade subjetiva, engendrada pela primeira, da qual é reflexo. A primeira realidade é material e a segunda, ideal. Assim, nem tudo o que existe é matéria. Vale destacar que a consciência não é a única fonte de reflexo: a matéria, igualmente, possui uma propriedade que corresponderia à sensação, a propriedade mesma do reflexo, mas que é diferente, uma vez que na consciência o reflexo é “consciente” (CHEPTULIN, 1982).

Relata Cheptulin que já na Antiguidade, Thales, Anaxímenes e Anaximandro davam importância às categorias “ligação” e “movimento”, as quais tornaram necessário o estudo dos conceitos de espaço e tempo, pois, para a existência e movimento das coisas é preciso um lugar, ou seja, o espaço. Aristóteles foi o primeiro a usá-lo como categoria: o espaço como o lugar ocupado pelas coisas, se relacionando ao limite entre um objeto e outro, enquanto o tempo era característica do movimento. Então,

[...] medimos não somente o movimento pelo tempo, mas também o tempo pelo movimento, porque eles determinam-se reciprocamente; já que o tempo determina o movimento, do qual ele é o número, e o movimento, o tempo (CHEPTULIN, 1982, p. 134).

A partir das reflexões de Cheptulin (1982), verificamos que historicamente filósofos e cientistas discutem o que é material e imaterial. Do ponto de vista do espaço Milton Santos (2008, 2009) vai trazer tal discussão para a perspectiva geográfica cuja base está na historicidade da discussão até então realizada. Santos discute em vários momentos de sua obra que o objeto da geografia é o espaço enquanto totalidade, e que a noção de espaço é “[...] um conjunto indissociável de sistema de objetos e de sistema de ações” em que podemos reconhecer suas categorias analíticas internas, dentre elas: “[...] a paisagem, a configuração territorial, a divisão territorial do trabalho, o espaço produzido ou produtivo, as rugosidades e as forma-conteúdo [...]” (SANTOS 2008, p.21) com os recortes espaciais que lhes são próprios como o lugar, as redes e as escalas.

A mediação entre o homem e a natureza e que é produtora de espaço é a técnica, um conjunto de meios instrumentais e sociais com os quais ele realiza sua vida e ao mesmo tempo cria espaço. Nessa perspectiva, o espaço tem seu conteúdo técnico que historicamente desenvolve-se como produto do movimento da sociedade. É por meio da técnica, em suas diferentes manifestações e períodos históricos, que o homem organiza o



território, como por exemplo, as estradas, ferrovias, túneis, pontes, canais, portos, aeroportos etc., resultantes da criação material e imaterial do trabalho humano, ou seja, na perspectiva de Marx, trabalho produtivo e improdutivo. Esses objetos técnicos respondem a problemas então formulados, como as necessidades materiais fundamentais do homem de alimentar-se, residir, deslocar-se, rodear-se de objetos que lhe são úteis (SANTOS, 2008).

As técnicas operam em conjunto, nos lugares, e em vários ramos da produção, como nos transportes. Por isso, assume papel fundamental na integração, articulação e interação entre os lugares. No atual período técnico-científico-informacional, a técnica também se apresenta no conteúdo das redes de transportes consubstanciado em objetos em solo e no espaço, propiciando fluxos tangíveis como intangíveis.

Se o espaço é um conjunto indissociável de objetos, ações e normas e tem como característica ser tridimensional (ou quadridimensional quando acrescenta-se o tempo à análise), os objetos técnicos resultantes do avanço da técnica se organizam nessas diferentes dimensões, ou ainda, agem sobre elas. O produto dos objetos técnicos, como as ondas eletromagnéticas, interagem nas diferentes dimensões do espaço e dessa forma podemos concordar com Cheptulin (1982) quando afirma que nem tudo o que existe é tangível e/ou palpável.

A descoberta das ondas hertzianas pelo alemão Heinrich Hertz em 1887, fase depressiva do segundo Kondratieff (1873-1889)<sup>106</sup>, foi o passo inicial para os avanços nas comunicações como a radiodifusão. Os posteriores avanços na física no início do século XX, como a teoria da relatividade de Einstein (1905) modificou os fundamentos da mecânica Newtoniana e a noção de espaço e tempo. A reformulação da teoria da gravitação atribuiu propriedades geométricas ao espaço pela presença de matéria e energia (MACDOWELL, 1988). Ao se tratar espaço e tempo isoladamente (SANTOS, 2008), caiu-se na abstração, pois ambos são elementos essenciais e intrinsecamente relacionados. Dessa forma,

[...] a noção de um espaço quadridimensional se impõe como uma idéia promissora, porque ela reforça a noção de espaço relativo, isto é, do espaço considerado como um sistema de relações ou como um campo de forças; assim o tempo se impõe como uma dimensão essencial. Mas, isso supõe que o tempo seja definido em um contexto propriamente geográfico e não em um contexto geométrico e que seja considerado objetivamente e não subjetivamente (SANTOS, 2008, p. 252).

---

<sup>106</sup> Nas fases depressivas dos ciclos longos ou ciclo de Kondratieff tem-se invenções e inovações que vão impulsionar a produção na fase seguinte ou ascendente.

O tempo objetivado se dá com os objetos geográficos que se modificam com o desenvolvimento das sociedades e refletem o grau de tecnificação dessas. Por exemplo, as ondas hertzianas foram posteriormente aplicadas na aviação a partir da década de 1940 com a utilização em aparelhos em solo e a bordo das aeronaves, e serviam para determinar no tempo e no espaço a localização das aeronaves em relação ao seu posicionamento espacial mesmo sem referências visuais. Elas significaram um avanço para a navegação aérea e para as interações espaciais por serem a dimensão intangível da infraestrutura da dimensão aérea do espaço geográfico. Portanto, a dimensão aérea do espaço geográfico, em sua composição técnica, apresenta duas dimensões: material e intangível em sua infraestrutura. E é o que procuraremos explorar no próximo item.

### **3.3 A dimensão aérea do espaço geográfico e infraestruturas: o lado terra e o lado ar**

Como procuramos anteriormente enfocar, a dimensão aérea do espaço geográfico apresenta suas dimensões material e intangível cuja infraestrutura para circulação aérea corresponde não somente a objetos materiais mas também a fluxos imateriais emitidos e recebidos pelos objetos materiais em terra e no ar (tanto na baixa como na alta atmosfera). Essas infraestruturas são a base para os deslocamentos espaciais pelo modal aéreo, seja nos voos regulares, não-regulares (*charter* e fretamentos) e nos voos da aviação geral. Também, a evolução e inovação das infraestruturas dinamizam as interações espaciais e contribuem para intensificação das mudanças espaciais. Por exemplo, a construção de aeródromos dotados de auxílios à navegação aérea em espaços turísticos, como no caso do município de Una (BA) onde está localizado o Hotel Transamérica, que recebeu de janeiro de 2000 a fevereiro de 2012, 3084 ligações e 195.568 passageiros turistas transportados por voos não-regulares (*charter* e fretamentos).

Procuramos, então, analisar a infraestrutura para o transporte aéreo sob duas perspectivas: o lado terra, onde está a maioria dos objetos técnicos de maior porte e o lado ar, em que há os objetos embarcados em aeronaves, satélites, ondas hertzianas e as normas que delimitam os espaços de circulação aérea.

Todo deslocamento por um modal necessita de infraestrutura básica como um ponto ou terminal para embarque e desembarque de passageiros e cargas e equipamentos que auxiliam na determinação do sentido, direção e velocidade do deslocamento. Ao

mencionar as infraestruturas, os aeroportos e os equipamentos de rádio-navegação compõem-se de importantes fixos para realização do transporte aéreo cuja concessão de serviços pertence ao Estado e a administração a este na forma de empresas públicas como a INFRAERO (assim como terminais administrados pelos governos estaduais e municipais, em menor número) e a iniciativa privada, um caminho que as políticas governamentais (pela influência neoliberal) tendem a seguir para maximizar o uso desses terminais. Eles são tidos como espaços de negócios além da característica operacional. Em ambos os elementos infraestruturais a tecnologia da informação está presente.

Barat (2011) enfoca a dificuldade de localização da origem histórica do termo, mas, inicia sua reflexão a partir da etimologia da palavra. Para ele,

[...] sua etimologia remete à idéia da parte inferior de uma estrutura [...] ou ao que a ela serve de sustentação. Estrutura, por sua vez, é o conjunto formado pela reunião de partes ou de elementos, em determinada ordem ou organização. A infraestrutura seria, assim, a base de um sistema onde os componentes se relacionam. O conceito se difundiu pela Economia e pelas Ciências Sociais e, do ponto de vista filosófico, o marxismo o disseminou como um conjunto de relações sociais e econômicas que determina as superestruturas, estas representando o complexo das ideologias e das instituições religiosas, filosóficas, jurídicas e políticas dominantes em uma sociedade (BARAT, 2011, p. 143).

Se, de modo geral a noção de infraestrutura remete a um conjunto de equipamentos tangíveis responsáveis pelo suporte técnico de dada atividade, direcionando essa discussão para o transporte aéreo, num primeiro momento a infraestrutura poderia ser vista pelos mais “desavisados” como somente os aeroportos, excluindo as relações sociais que se dão na operacionalização da infraestrutura e dos elementos e fluxos intangíveis que a compõe.

Assim como foi enfatizado no início do capítulo, há infraestruturas que estão literalmente “sobre nossas cabeças”, mas, que a visão míope as escamoteia. É a infraestrutura de navegação aérea em que o Estado é implementador e operador, mas que as companhias aéreas (mais diretamente) são usuárias.

Partimos da noção de espaço formulada por Milton Santos que, no atual período técnico-científico-informacional, é a de “[...] um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistema de objetos e sistemas de ações não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 2009, p. 63). E acrescentamos que nesse conjunto indissociável de objetos e ações as normas regem a construção e o funcionamento dos objetos e das ações resultantes da intencionalidade de quem os concebe, opera e comanda. Entendemos que a dimensão aérea do espaço

geográfico apresenta uma dimensão tangível e outra intangível que interagem e se complementam e é formado pelos objetos, ações e normas.

Para Santos (2009), o objeto é científico em função de sua concepção. Ele é técnico em sua estrutura interna; técnico-científico porque na sua concepção e funcionamento não há separação entre a técnica e ciência. E é informacional por dois motivos: por produzir trabalho preciso e funcionar a partir de informações. As mensagens transmitidas entre os objetos técnicos têm sua codificação e linguagens baseadas na informação precisa, o que lhes confere responder a estímulos pré-determinados pelo fabricante para atender as necessidades as quais foram criados. Eles conferem materialidade ao território dada sua gênese, conteúdo e condição de realização de sua funcionalidade, assim como são dotados de especialização extrema. Esclarece Santos (2009, p. 68) que “toda criação de objetos responde a condições sociais e técnicas presentes num dado momento histórico”.

As ações têm nos objetos técnicos seus meios de ação. Em outras palavras, os objetos técnicos são mediadores da intencionalidade humana. Ações resultam de comportamentos orientados, atos que envolvem esforço e motivação. É um processo dotado de propósito. Com relação ao transporte aéreo, o veículo, os terminais e as vias, como objetos técnicos, são os meios de ação (deslocamento espacial) em que um indivíduo é o veículo da ação, seja no comando desses objetos técnicos, seja no uso deles para segundas finalidades. Lembra Santos (2009) que as ações não se restringem aos indivíduos, mas, são atributos das empresas e das instituições. As normas organizam os objetos e as ações no território. A ação (deslocamento espacial pelo modal aéreo) é mediada pelas normas, regras para a ação de movimento na dimensão aérea do espaço geográfico.

Dessa forma, no âmbito da dimensão aérea do espaço geográfico esses três aspectos do espaço se fazem presentes. O sistema de objetos<sup>107</sup> se divide em dois: do lado terra as instalações das estações de radiocomunicação e transmissão de ondas hertzianas que são a base do funcionamento de aparelhos de rádio navegação que funcionam num sistema de transmissão e recepção de sinais entre as estações e as aeronaves.

A infraestrutura aeronáutica é estabelecida em função das necessidades operacionais, de modo a prover o serviço de controle de tráfego aéreo – para a aviação civil e militar – durante todas as fases do voo (decolagem, rota e pouso). Os equipamentos que apóiam a navegação das aeronaves são chamados de

---

<sup>107</sup> J. Prades, citado por Santos (2009), caracteriza os objetos técnicos como sistema. Assim, ele afirma que “os „sistemas técnicos” como conjunto coerente de objetos materiais ou imateriais e como princípios e soluções técnicas e, enfim, a „tecnociência” como conjunto institucionalizado de valorização sistemática da pesquisa e das aplicações científicas e técnicas” (J. PRADES *apud* SANTOS, 2009, p. 216). Onde se lê materiais e imateriais deve se ler tangível e intangível.

Auxílios à Navegação Aérea. Eles emitem ondas eletromagnéticas, ou seja, transmitem sinais que, através dos receptores de bordo das aeronaves e de seus instrumentos associados, fornecem informações ao piloto para que possa voar na rota (direção) planejada e aterrissar sua aeronave com segurança, independentemente de condições meteorológicas adversas (BRASIL, 2011).

Também do lado terra estão os aeroportos<sup>108</sup> como fixos, nós da rede e que igualmente possuem seu conteúdo técnico. Do lado ar as aeronaves e os satélites completam o sistema de navegação aérea emitindo sinais que são captados pelas aeronaves. No sistema de ações os indivíduos agem no comando desses objetos técnicos ou interagem no uso desses objetos, mas, sempre com intencionalidade. Reconhecemos no sistema de normas as regras do ar para navegação visual e por instrumentos que garantem ordem para os deslocamentos espaciais, seja no lado ar ou no lado terra da rede que compõem o sistema de transporte aéreo.

Santos (2002), ao discutir o conceito de rede propõem três interpretações baseadas em H. Bakis. Uma delas é “[...] a das redes de telecomunicações hertzianas, apesar da ausência de linhas e com uma estrutura física limitada aos nós” (BAKIS *apud* SANTOS, 2002, p. 263). Com essas palavras, Santos (2002) extrapola o conceito de rede e infraestrutura baseadas somente em formações materiais tangíveis, e mostra que, por exemplo, as ondas de rádio como as que sinalizam as aerovias, são partes de uma rede e consequentemente do espaço geográfico.

Algo similar é visto no conceito de infraestrutura adotado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, o que Santos (2009) coloca como sendo o sistema de objetos, o sistema de ações e o sistema de normas. Em sua sustentação técnica e legal para a aviação, o Código Brasileiro de Aeronáutica, versa sobre tal infraestrutura e traz que a infraestrutura aeronáutica é constituída por órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, toda área de manobras e prédios dos aeroportos e aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades<sup>109</sup>.

<sup>108</sup> Santos (2009) afirma que dentre bons exemplos de objetos técnicos que se inserem num sistema mais amplo, o sistema de objetos, está o aeroporto, como objeto consagrado ao trabalho, como meio de circulação.

<sup>109</sup> São facilidades: os balizamentos diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica (BRASIL, 1986).

Porém, se a noção de infraestrutura nos remete à materialidade desses fixos, o referido Código demonstra que sinais de rádio e pessoas que operam uma série de equipamentos de radionavegação são parte dessas infraestruturas. Contudo, ainda prevalece o entendimento de que as infraestruturas estão relacionadas a materialidades (aos fixos), que sinais de rádio são fluxos intangíveis e que as pessoas são operadoras da infraestrutura. Nela são destacados dentro do Sistema de Proteção ao Voo que visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego na dimensão aérea do espaço geográfico, as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas<sup>110</sup> e dos auxílios à navegação aérea, meteorologia aeronáutica, cartografia e informações aeronáuticas, busca e salvamento, inspeção em voo, coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea. Sobre as comunicações Silveira (2011) salienta que

As comunicações também são atributos da “Geografia da Circulação, Transportes e Logística” já que a comunicação, mesmo hoje sendo realizada, em grande parte, de forma intangível, enquadra-se em diversos aspectos correlatos, como fixos para transmissão de informações e vias de comunicações intangíveis<sup>111</sup> e, por conseguinte, contribuem para o movimento circulatório do capital (SILVEIRA, 2011).

Nessa perspectiva e do ponto de vista geográfico, faz-se necessário (re)pensar o conceito de infraestrutura, especificamente no caso da aviação e da dimensão aérea do espaço geográfico já que há elementos tangíveis e intangíveis na constituição e dinâmica da infraestrutura dessa dimensão. A infraestrutura é um conjunto de elementos tangíveis e intangíveis, mas este último só é “criado” e operacionalizado através da existência do primeiro e somente via esses aspectos é que ele faz parte de uma formação material.

---

<sup>110</sup> O serviço de telecomunicações aeronáuticas classifica-se em: fixo aeronáutico, móvel aeronáutico, de radionavegação aeronáutica, de radiodifusão aeronáutica, móvel aeronáutico por satélite, de radionavegação aeronáutica por satélite, podendo ser operado diretamente pelo Ministério da Aeronáutica ou mediante autorização, por entidade especializada da Administração Federal Indireta, vinculada àquele Ministério, ou por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações privadas de telecomunicações aeronáuticas (BRASIL, 1996).

<sup>111</sup> “Nesse caso, destacam-se as redes intangíveis, já que há redes de comunicações *hertzianas* que não precisam de linhas, apesar de necessitarem de nós fisicamente constituídos (BAKIS *apud* SANTOS, 2009). Por outro lado, no materialismo histórico e dialético, a materialidade expressa também à consciência humana das coisas, o reflexo (CHEPTULIN, 1982). Assim, o imaterial passa a ser só um atributo da física tradicional”(SILVEIRA, 2011). O imaterial é consciência, as sensações. O imaterial é na verdade intangível, mas é matéria. E sua contraposição é o palpável, o visível, o tangível.

O transporte aéreo é um serviço de utilidade pública que visa atender os anseios sociais de bem-estar e produção e que caracteriza-se pela intangibilidade do produto oferecido. Sobre esse aspecto

O conceito de infraestruturas está ligado ao atendimento das necessidades, tanto da vida social – ao proporcionar serviços essenciais à melhoria dos padrões de vida – quanto das empresas – na medida em que os serviços decorrentes delas se incorporam como insumos às funções de produção (BARAT, 2011, p. 143).

De qualquer forma, toda infraestrutura necessita de um território para que possa ser implantada. Do ponto de vista legal a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, dispõem sobre a competência da União sobre limites do território nacional, da dimensão aérea e marítima do espaço geográfico e bens do domínio da União. No mesmo sentido o Código Brasileiro de Aeronáutica de 1986 dispõem sobre o uso para fins aeronáuticos da dimensão aérea do espaço geográfico brasileiro e que o Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre a dimensão aérea do espaço geográfico acima de seu território e mar territorial e que é controlado por normas de navegação, tráfego aéreo, infraestrutura, aeronaves e tripulação emanadas da autoridade aeronáutica. Ainda, o tráfego na dimensão aérea do espaço geográfico brasileiro está submetido a tratados, convenções e atos internacionais dos quais o Brasil é parte<sup>112</sup>.

Temos então uma composição normativa da dimensão aérea do espaço geográfico e conseqüentemente de infraestrutura. Mas, o espaço aéreo é espaço geográfico? Até o início do século XX o espaço aéreo era natureza e atmosfera (espaço natural). Hoje é regulado, normatizado, usado, influenciado e dinamizado por um sistema de objetos, normas e ações. Então, ele é um componente (uma dimensão do) espaço geográfico. Apesar de não podermos pensar na mesma lógica do espaço topológico e suas relações de espaço e tempo, o espaço aéreo é também incorporado espaço geográfico na medida em que há relações de velocidade e distancia diferentes em função da tecnologia empregada no deslocamento. Ele ainda apresenta características como a fluidez e intensidade de uso e dos fluxos materiais e imateriais. Nessa perspectiva, há fluxos tangíveis (Aeronaves) e intangíveis (ondas hertzianas que balizam as aerovias, transmissão de informações) e sistemas técnicos que

---

<sup>112</sup> Entre os Tratados, Convenções, Atos Internacionais e Acordos Aéreos de que o Brasil faz parte e que são integrantes do nosso ordenamento jurídico, temos a Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Varsóvia, 1929), Convenção de Roma (1933), Convenção de Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944), Convenção de Genebra (1948), Convenção de Roma (1952), Protocolo de Haia (1955), Convenção de Tóquio (1963), Convenção de Haia (1970) e Convenção de Montreal (1971). O Brasil é, assim, parte integrante de quase todos os atos internacionais que regulamentam a aviação civil, com exceção dos Acordos sobre Direito de Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais (MALAGUTTI, 2000, p. 4).

captam ondas eletromagnéticas. São sistemas de engenharia criados com intencionalidade. Dessa forma, os fluxos aéreos são fluxos territoriais em que as aerovias são infraestruturas espaciais configuradas como vias intangíveis, mas, normatizadas e delimitadas no espaço.

A matéria, portanto, que possui um movimento absoluto e um repouso relativo<sup>113</sup>, existe não só sob a forma de massa totalmente homogênea, mas divide-se em um conjunto de formações materiais particulares. Cada formação material particular, como as infraestruturas da dimensão aérea do espaço geográfico, enquanto parte do mundo material, possui certa extensão e está em correlação, de uma maneira ou de outra, com outros objetos e formações materiais particulares que a rodeiam.

A extensão das formações materiais particulares e a relação entre cada uma delas com as outras formações materiais que a rodeiam constitui o espaço. A duração da existência das formações materiais e a relação de cada uma delas com as formações anteriores e posteriores é o tempo. Assim, o espaço e o tempo são propriedades fundamentais da matéria, estão, portanto, organicamente e necessariamente ligados à matéria (CHEPTULIN, 1982).

Para o materialismo, o espaço, não está só organicamente ligado à matéria, mas também depende igualmente da matéria e não é o mesmo para todos os corpos, o espaço também muda de uma forma de existência a outra (CHEPTULIN, 1982, p. 184).

O tempo, assim como o espaço, está organicamente ligado à matéria, depende dessa ou daquela forma de sua existência. A determinação do espaço e do tempo pelas formas concretas de existência da matéria decorre do fato de que o espaço e o tempo estão ligados ao movimento. Mesmo ao movimento mecânico. Exemplo disso é que a distância percorrida por um corpo em movimento uniforme é determinada pelo produto do tempo, pela velocidade. A distância é a medida do espaço; a velocidade, a medida do movimento. Assim, o espaço é, aqui, determinado pelo movimento e pelo tempo. Se o espaço e o tempo estão ligados ao movimento, e se o movimento é um atributo da matéria, o tempo e o espaço estão, no entanto, organicamente ligados à matéria, dependem das formas de seu movimento.

A característica do espaço é a de ser quadridimensional. A representação das três dimensões do espaço (mais o tempo, o que o torna quadridimensional) é dada por três linhas perpendiculares uma a outra, passando por um único e mesmo ponto no espaço. Uma delas vai da esquerda para a direita, a outra de cima para baixo e a terceira da frente

---

<sup>113</sup> Relembremos aqui o espaço como inércia dinâmica ou prático inerte referenciado por Santos (2008).



para trás. Esses três eixos são totalmente suficientes para que possamos, deslocando-nos paralelamente a eles, atingir qualquer que seja o corpo e localizá-lo no espaço (CHEPTULIN, 1982). A dimensão aérea do espaço geográfico, então, possui a característica de ser quadridimensional por apresentar, para os deslocamentos pelo modal aéreo, delimitação e organização vertical, horizontal, longitudinal e o tempo de deslocamento.

O deslocamento de formações materiais, como aeronaves, pela dimensão aérea do espaço geográfico, num determinado tempo, requer gerenciamento desse espaço territorial brasileiro e o sobrejacente a área oceânica que totalizam 30.511.965 Km<sup>2</sup> (Figura 3) e são de responsabilidade do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) (BRASIL, 2011).



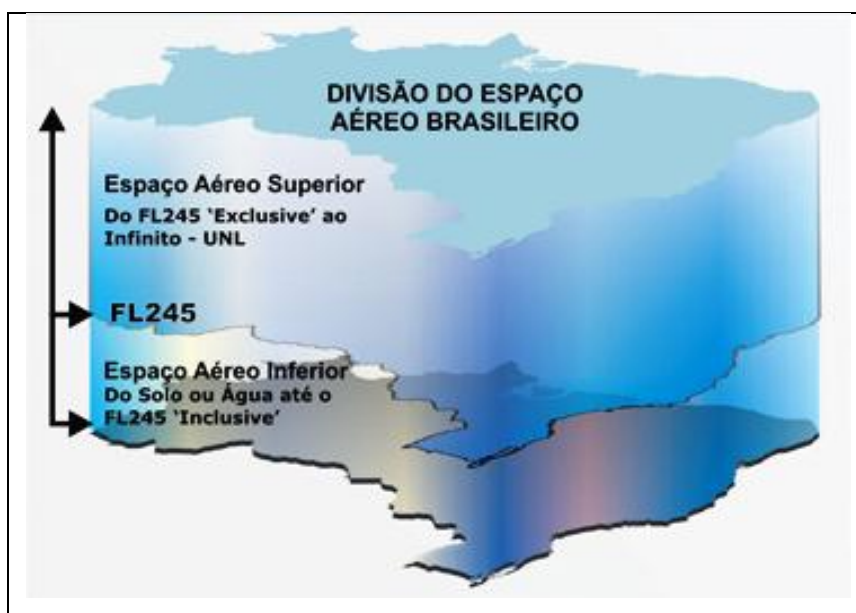
**Figura 3** - Delimitação horizontal do espaço aéreo – Sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro.  
Fonte: Brasil (2009)

A dimensão aérea do espaço geográfico brasileiro, como um conjunto indissociável de sistema de objetos, sistema de normas e sistema de ações (SANTOS, 2009), é

coordenada pelo Decea, órgão subordinado ao Ministério da Defesa e ao Comando da Aeronáutica e objetiva a promoção da segurança e a fluidez do tráfego aéreo civil e militar nessa porção do espaço geográfico brasileiro com segurança, mobilidade e eficácia deste modal e geopoliticamente garantir a soberania e sua defesa. Ele está organizado e

[...] distribuído por quatro Subdepartamentos de supervisão, quatro Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA), um Serviço Regional de Proteção ao Voo (SRPV), cinco Centros de Controle de Área (ACC), 47 Controles de Aproximação (APP), 59 Torres de Controle de Aeródromo (TWR), 79 Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo (DTCEA), além das mais de 90 Estações de Telecomunicações Aeronáuticas e diversas divisões de apoio por todo o País. Assim, a tarefa de proporcionar um voo seguro e eficiente a aeronaves nacionais e estrangeiras em todo o espaço aéreo brasileiro envolve diferentes órgãos interligados, cuidando para que a vigilância e o controle do espaço aéreo sob nossa jurisdição sejam realizados ininterruptamente, 24 horas por dia, 365 dias ao ano (BRASIL, 2011).

O Decea funciona como um sistema pela interligação e interação dos vários órgãos sob sua coordenação e centraliza a responsabilidade pelo controle estratégico e sistêmico da dimensão aérea do espaço geográfico brasileiro. Todo o sistema visa garantir do ponto de vista geoeconômico a maior fluidez territorial, um dos imperativos da atual fase do capital que em suas demandas requer maior circulação em menor tempo.



**Figura 4** - Delimitação vertical do espaço aéreo – Divisão do espaço aéreo brasileiro<sup>114</sup>

Por isso, para que haja fluidez e maior velocidade nos deslocamentos pela dimensão aérea do espaço geográfico se faz necessária sua organização, ou seja, a

<sup>114</sup> Fonte: <http://diariodebordohofmann.blogspot.com/2011/01/divisao-espaco-aereo-brasileiro.html>

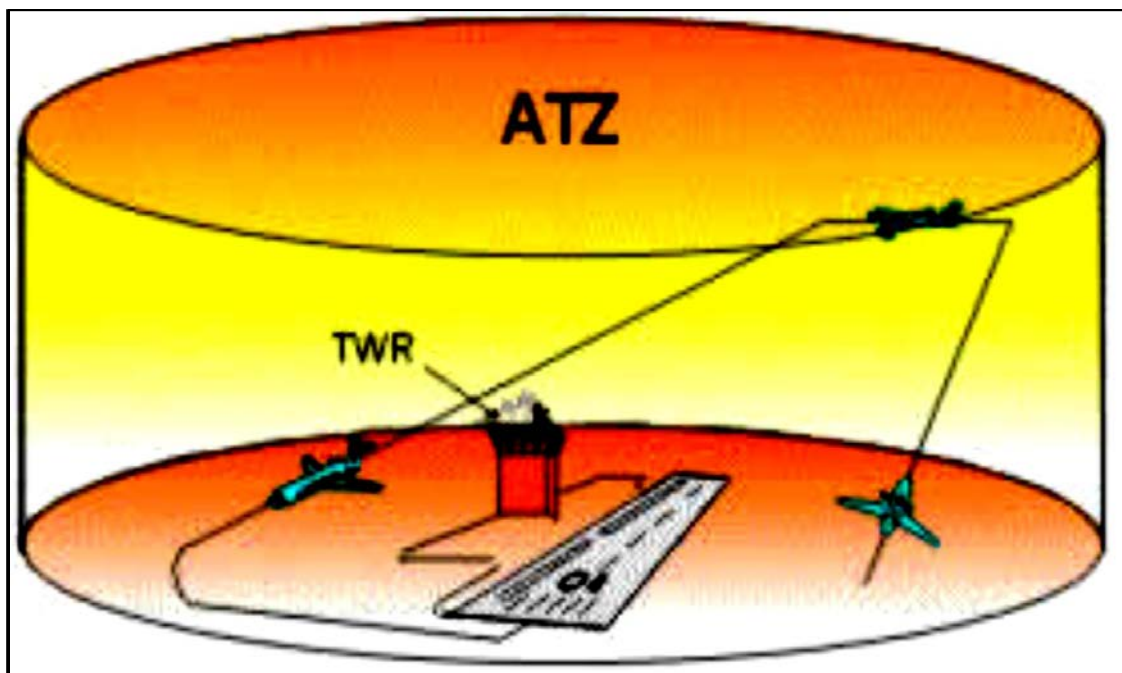
delimitação vertical, horizontal e longitudinal da dimensão aérea do espaço geográfico brasileiro (Figura 4).

Conforme Bastos e Baum (2007), a dimensão aérea do espaço geográfico sob jurisdição do Brasil divide-se em dois tipos:

- Espaço Aéreo Inferior, cujo limite inferior é o solo ou a água e limite superior o nível de voo 245 inclusive (até o nível de voo 245) ou FL 245 – *flight level* – correspondente a 24.500 pés, ou cerca de 7.500 m;
- Espaço Aéreo Superior, cujo limite inferior é o FL 245 exclusive (após o nível de voo 245) e tendo como limite superior o ilimitado.

Essa divisão deriva da necessidade de separar aeronaves que tenham desempenhos semelhantes e possam fazer uso de áreas da dimensão aérea do espaço geográfico mais fluída com voos em rotas e aerovias mais diretas ao destino e com as separações horizontal, vertical e longitudinal normatizados. Para efeito de prestação de serviços a organização dos fluxos aéreos em diferentes áreas da dimensão aérea do espaço geográfico, esta é dividida em espaço controlado (composto pelas seguintes áreas: Zonas de Tráfego de Aeródromo (ATZ); Zona de Controle de Tráfego (CTR); Área de Controle Terminal (TMA); Área de Controle (CTA) e Área de Controle Superior (UTA), nesses últimos incluídas as aerovias inferiores e superiores); Região de Informação de Voo onde o espaço não é controlado, mas há comunicação bilateral entre o órgão de tráfego aéreo e a aeronave (composto pela Região de Informação de Voo (FIR)) e o Espaço Aéreo Condicionado, em que há restrições ou proibição ao voo (composto pelas Áreas Proibidas, Áreas Restritas e Áreas Perigosas).

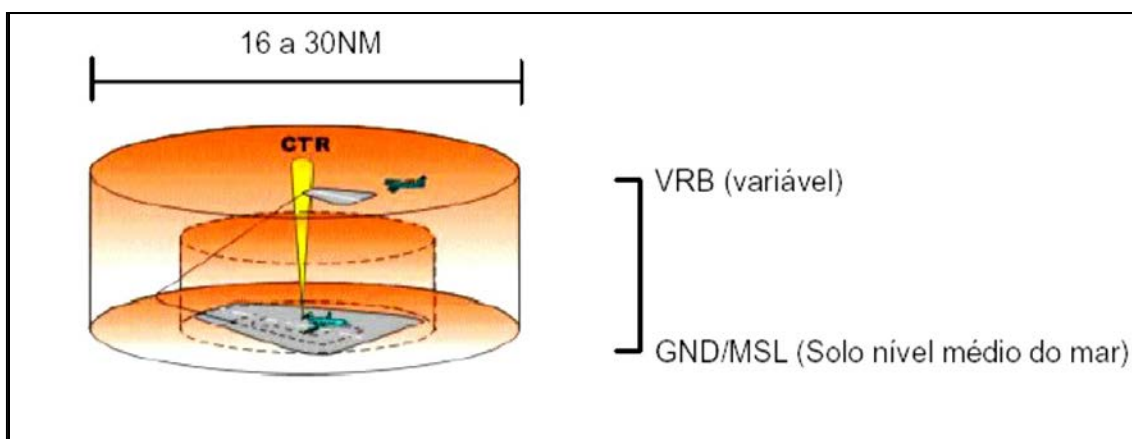
A ATZ (Figura 5) compreende uma área no entorno do aeródromo envolvendo o circuito de tráfego (procedimentos para pouso e decolagem) em condições visuais (VFR) e as áreas de manobras de um aeródromo (pista e pátio). O órgão responsável pelo controle é a torre de controle (TWR).



**Figura 5** - Zona de tráfego de aeródromo

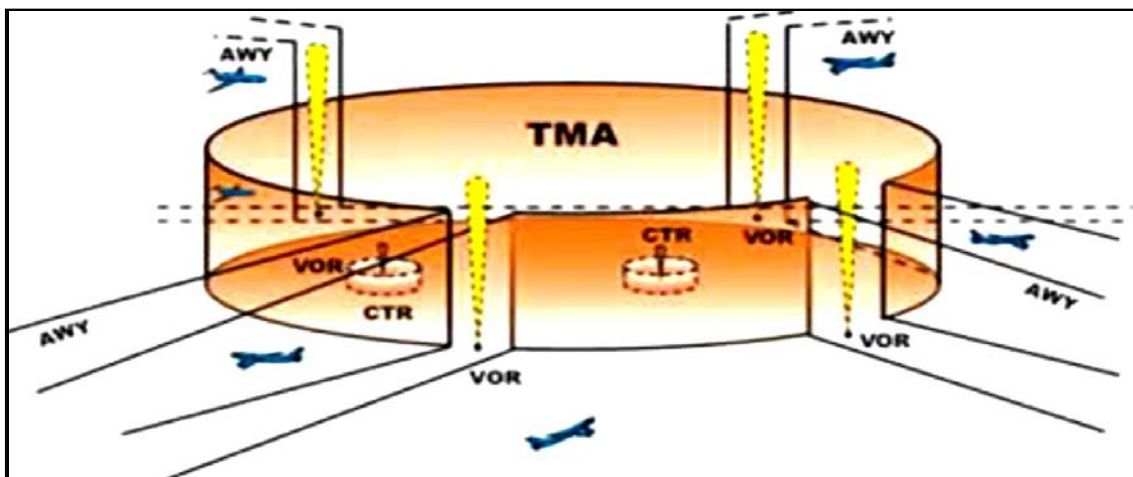
Fonte: Bastos e Baum (2007)

A zona de tráfego de aeródromo é a porção do espaço em que fluxos de aeronaves que chegam e saem do aeroporto. Ela compreende as imediações dos aeroportos e possui limites horizontais e verticais regulados pelo sistema de normas de tráfego aéreo (Figura 6).



**Figura 6** - Zona de controle (CTR)

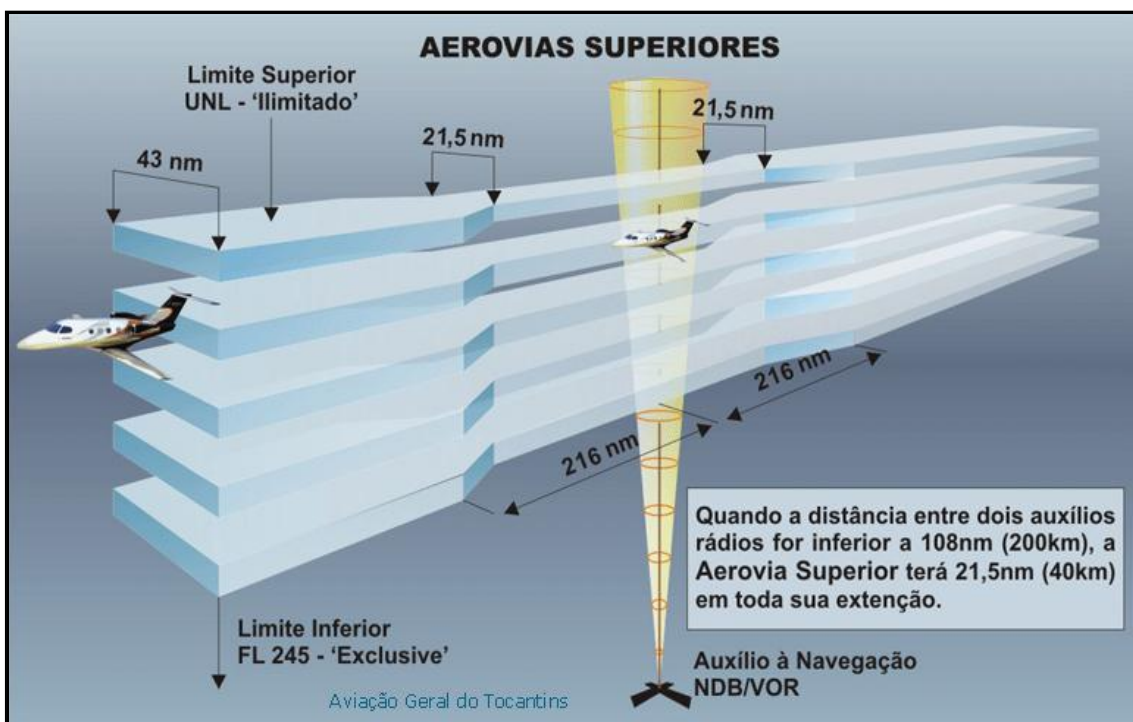
Fonte: Bastos e Baum (2007), adaptado por Soares (2009)



**Figura 7** - Área de controle terminal (TMA)

Fonte: Bastos e Baum (2007)

A área de controle terminal (TMA) compreende uma porção do espaço geográfico em que há a confluência de aerovias (Figura 7). O ponto de contato entre as aerovias e a TMA são balizados por objetos técnicos que indicam esse limite. Nela pode haver mais de um aeroporto ou aeródromo, como é o caso da TMA São Paulo.

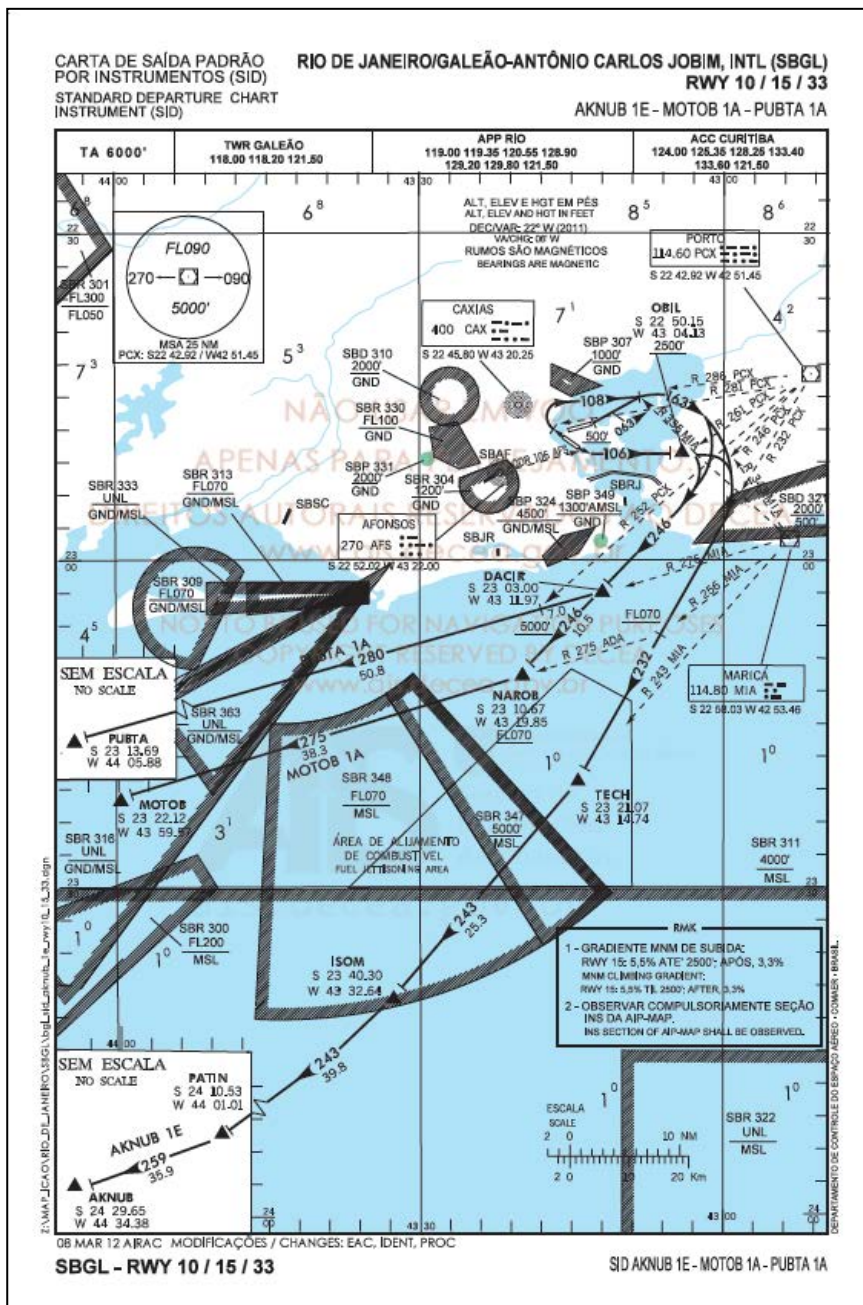


**Figura 8** - Divisão longitudinal do espaço aéreo – Aerovias superiores<sup>115</sup>

Do mesmo modo, há separação e delimitação das aerovias que são “estradas” do ar (Figura 8). As aerovias, que correspondem a fase de cruzeiro do voo, têm características

<sup>115</sup> Fonte: <http://www.aviacaogeraldotocantins.com.br/espacoaereobrasileiro.html>

técnicas de largura e comprimento, além de se organizarem espacialmente de acordo com a dimensão aérea do espaço geográfico inferior e superior para que aeronaves com diferentes desempenhos possam ser separadas pela altitude e largura das vias.

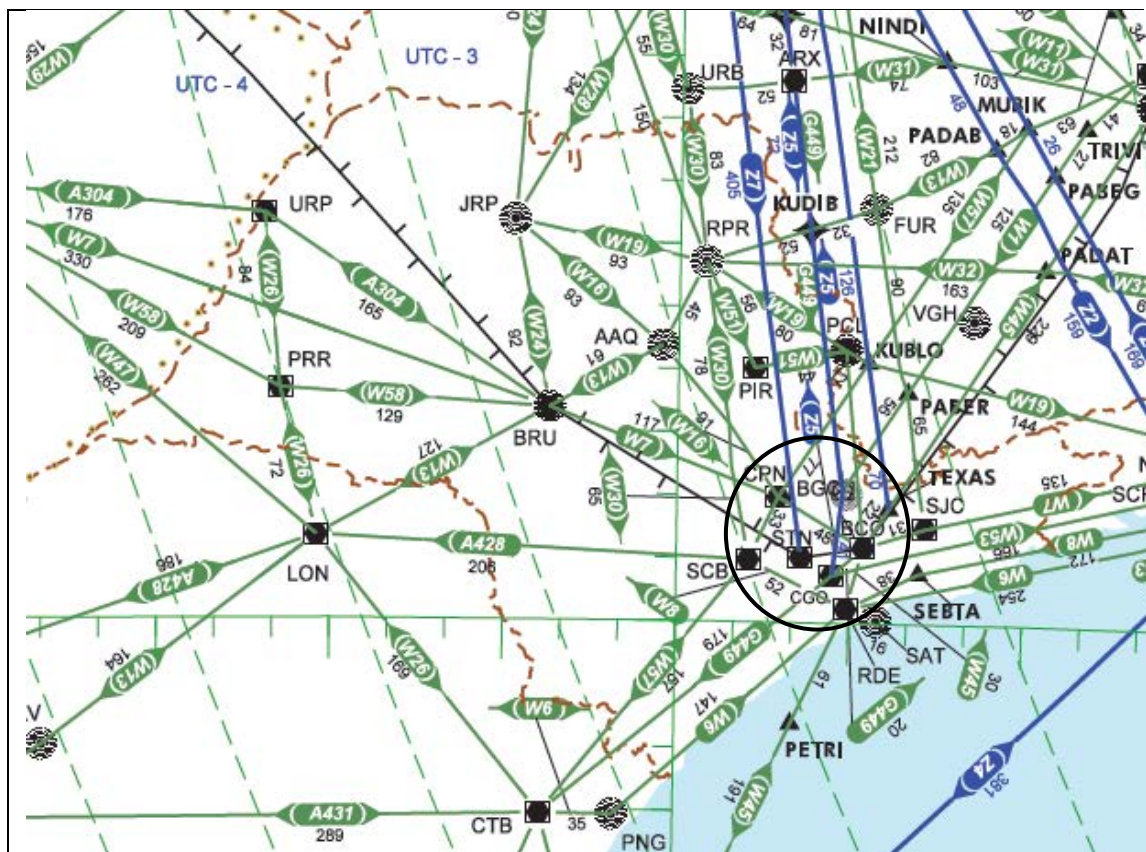


**Figura 9** - Saída por instrumentos do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Galeão)  
 Fonte: Brasil (2012b)

Nas fases de pouso e decolagem com auxílio de instrumentos, há também cursos a serem seguidos de acordo com a organização do respectivo espaço. A figura 9 exemplifica

a configuração de uma saída por instrumentos do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro. Nela é possível ver os fixos e suas nomações que representam objetos técnicos que emitem ondas hertzianas, ondas que balizam as direções a serem seguidas e as pistas do aeroporto.

Para melhor ilustrar com um material cartográfico que represente a dimensão aérea do espaço geográfico, na figura 10 é destacada parte de uma carta de rota que corresponde ao estado de São Paulo e cuja convergência de linhas (aerovias) e densidade de fixos de notificação (reconhecidos pelo cruzamento de marcações de ondas hertzianas ou diretamente por aparelhos em solo) demonstra a importância da macrometrópole como ponto de convergência do tráfego aéreo brasileiro e internacional e como centro dinâmico da economia nacional.



**Figura 10** - Carta de rota com evidência no Estado de São Paulo, Área de Controle Terminal de São Paulo, Macrometrópole, em 1989  
Fonte: Brasil (2012b)

É o que destaca Armando Corrêa da Silva (1986) ao enfatizar que a verdadeira paisagem econômica se manifesta quando se evidenciam as vias de circulação como os caminhos, as ruas, as avenidas, as auto-estradas, as ferrovias e rotas aéreas. A concretude

das posições econômicas é dada pelo espaço de circulação, e que estes não existem sem os espaços de produção e consumo. Nesse contexto de grande densidade técnica, vale ressaltar que o estado de São Paulo se configura como maior centro emissor e receptor de turistas no Brasil.

Verificamos, então, que o desenvolvimento da dimensão aérea do espaço geográfico brasileiro relaciona-se com o desenvolvimento da dinâmica do capital e reflete, em boa parte, a lógica espacial da densidade de localização dos sistemas técnicos. Nesse aspecto a infraestrutura, seja ela implementada pelo Estado ou pela iniciativa privada, é de fundamental importância para a dinâmica do capital.

Depreende-se, ainda, dessa discussão que a infraestrutura, na realidade da dimensão aérea do espaço geográfico e do transporte aéreo, devem ser vistas para além da visão tradicional e material de infraestrutura, pois a via aérea é uma infraestrutura que só existe porque outra infraestrutura tangível a viabilizou. Portanto, ela é uma representação criada a partir das relações sociais para ampliação dessas relações, ou seja, propicia e intensifica interações espaciais. Nesse sentido, o conceito de infraestrutura é, pois, bem amplo, pois, a dimensão aérea do espaço geográfico congrega peculiaridades quanto aos meios e vias de circulação delimitadas por fluxos imateriais e pela normatização dos deslocamentos.

Cabe ressaltar que, atualmente, na dimensão aérea do espaço geográfico brasileiro, do lado ar, verificamos a obsolescência dos sistemas de gerenciamento de tráfego aéreo em relação ao aumento no volume de tráfego e inovação das aeronaves cujos sistemas (como GPS - Global Positioning System ou Sistema de Posicionamento global e o RNAV<sup>116</sup> - Navegação de Área) exigem base tangível e fluxos intangíveis para que possam navegar com eficiência e segurança<sup>117</sup>. Do lado terra os aeroportos, tanto nas estações de embarque e desembarque como na área de manobras (pistas de pouso e decolagem, táxi e

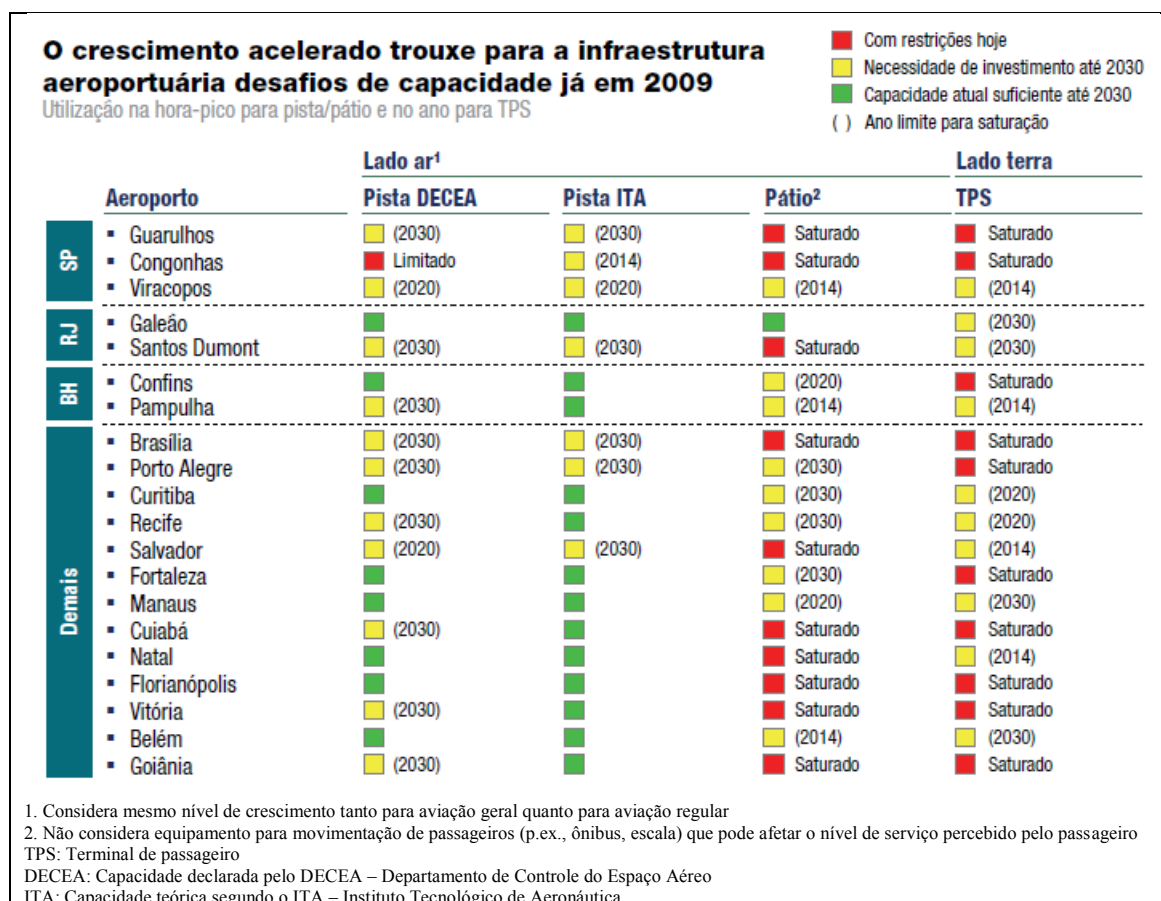
---

<sup>116</sup> “Navegação Baseada em Performance (PBN - *Performance Based Navigation*), ficando as TMA do Rio de Janeiro e São Paulo A PBN visa o aumento da segurança de voo no espaço aéreo, redução do tempo de voo das aeronaves, aproveitamento da capacidade de Navegação de Área (RNAV) e/ou Performance de Navegação Requerida (RNP), já instaladas a bordo de um número significativo de aeronaves, otimização das chegadas aos aeroportos, redução dos atrasos, redução do volume de comunicações piloto/controlador, redução do volume de coordenações de tráfego aéreo entre órgãos de controle (ATC), tais como Centros de Controle de Área (ACC), Controles de Aproximação (APP) e Torres de Controle (TWR), que são Provedores de Serviço de Navegação Aérea (PSNA); entre outras vantagens operacionais” (BARBOSA, 2010, p.03).

<sup>117</sup> Como exemplo disso, a separação mínima nos níveis de voo mais elevados, caso a aeronave esteja aprovada RVSM (*Reduced Vertical Separation Minimum* – Separação Vertical Mínima Reduzida) passa de dois mil pés para mil pés, possibilitando maior número de aeronaves no mesmo espaço vertical, desde que as aeronaves sejam capazes de atender às especificações mínimas de performance dos sistemas de manutenção de altitude.



estacionamento) apresentam uma saturação que põem também em risco a eficiência e a segurança dos voos (Figura 11).



**Figura 11 - Desafios de capacidade para infraestrutura aeroportuária da rede INFRAERO**

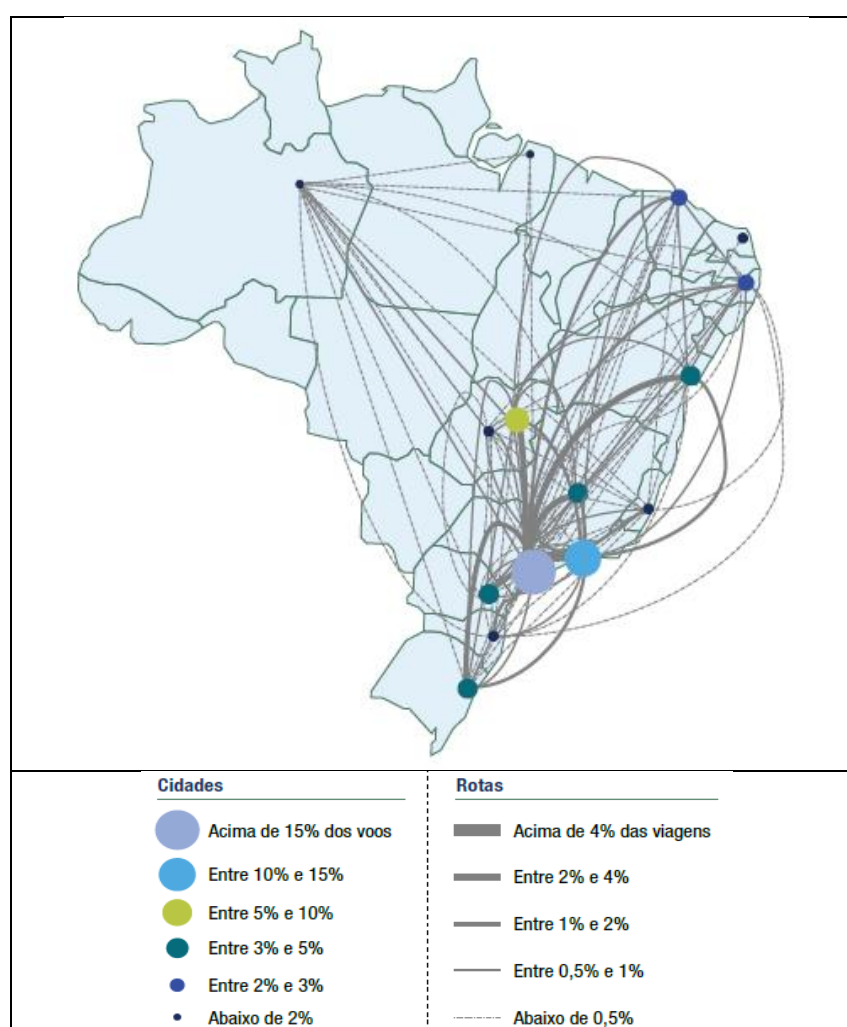
Fonte: Reproduzido do Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil (2010)

Da mesma forma, o aumento na capacidade de navegação aérea requer aumento na capacidade operacional dos aeroportos porque se há aumento no número de aeronaves no ar, elas precisarão de espaço em solo para operações de embarque, desembarque e providências técnicas. Também se o número de passageiros cresce, necessita de mais e maiores instalações aeroportuárias para atendimento da demanda, principalmente com a aproximação dos dois grandes eventos esportivos (Copa do Mundo de Futebol - 2014 e Olimpíadas – 2016) que demandarão uso de toda infraestrutura aeroportuária, seja com voos regulares ou não-regulares (*charter* e fretamentos).

Essa demanda projetada pelos eventos esportivos e o crescimento da demanda por transporte aéreo produzem modificações nos espaços de emissão e recepção de turistas pelas novas demandas por serviços turísticos, e tem nos aeroportos os nós, centralidades do sistema de transporte aéreo, mediador das interações espaciais.

### 3.4 Os aeroportos: infraestruturas e centralidades na interação entre os espaços

Os aeroportos representam as centralidades na dinâmica do transporte aéreo por serem os nós da rede de transporte aéreo e refletem em boa parte a organização da rede urbana brasileira, como retratado pela pesquisa de origem/destino do Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil (2010) (Figura 12). Como nó dessa rede também se constitui em parte da infraestrutura material dos fluxos aéreos.



**Figura 12** - Principais origens e destinos no Brasil nos quinze maiores municípios, 2009<sup>118</sup>

Fonte: Reproduzido do Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil (2010)

<sup>118</sup> Cerca de 80% das origens e destinos domésticos no Brasil estão concentrados nos 15 principais aeroportos, sendo que a região Sudeste concentra aproximadamente 45% desse total. São Paulo é grande concentrador de fluxos, principalmente com Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte e Salvador (ESTUDO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO DO BRASIL, 2010).

Se, por um lado, até pouco tempo, o uso do transporte aéreo de passageiros estava associado a pessoas com alto poder aquisitivo, a realidade atual desmistifica essa relação e coloca pessoas de outros segmentos sociais nos assentos das aeronaves, como é o caso da nova classe “C” que, dentre produtos e serviços, vem contribuindo para o aumento nas viagens a lazer e a turismo. Na mesma direção, o perfil das companhias aéreas, muito mais voltado para o mercado e para o aumento no faturamento (ou sobrevivência no competitivo mercado), muda suas estratégias competitivas para captar esse potencial consumidor dos serviços de transporte aéreo.

Os aeroportos também são a porta de entrada para a cidade ou região a qual serve. É o primeiro contato do passageiro (ou passageiro turista) com a destinação ou região turística a qual fez opção de visitação. Eles influenciam de forma positiva, ampla e dinâmica na economia em diferentes escalas (local, regional e nacional), caso não limite suas ações como inerte dinâmico (SANTOS, 2008) apenas na movimentação de passageiros, aeronaves e da locação de áreas somente de uso aeronáutico. Sob uma perspectiva de uso mais ampla o aeroporto tem potencial de geração de empregos por meio da parceria entre a infraestrutura aeroportuária e a região de influência econômica (ESPÍRITO SANTO JUNIOR, 2000; PALHARES, ESPÍRITO SANTO JUNIOR, 2000 e 2001 *apud* CARVALHO; BARBOZA, 2006), já que contribui para escolha de novas destinações turísticas, produzindo e reproduzindo espaços, criando e recriando territórios, como, por exemplo, os *resorts*<sup>119</sup>.

Para esse novo papel, discussões sobre a até então vigente política centralizadora e monopolista da administração de aeroportos no Brasil (INFRAERO) se apresentam como tendência após a criação da ANAC, cujo projeto de lei original de sua criação data do final de 2000. De forma indireta, ela tem a responsabilidade de observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC) junto a aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico, ou seja, inovar o modelo até então executado tanto organizacional, política e economicamente. Por isso, já está em discussão a readequação ou a necessidade de um novo Código Brasileiro de Aeronáutica que atenda à nova realidade da aviação.

O aeroporto (doméstico ou internacional) deve promover direta ou indiretamente a cidade e região socioeconômica de influência (turística) o qual polariza (Efeito de sombra)

---

<sup>119</sup> *Resort* é um espaço delimitado, sem interação com os habitantes da localidade em que se encontra, situado fora de centros urbanos cujas instalações são voltadas para relaxamento ou recreação e entretenimento do hóspede. Pode ser um centro de férias, estação turística, estância turística ou hotel de lazer.

para que resulte na multiplicação de tráfego de potenciais passageiros (turistas) que, direta ou indiretamente associado ao Estado e à iniciativa privada, promova aumento no faturamento das destinações (turísticas) como resultado das interações espaciais entre espaços de moradia/trabalho e espaços de lazer e turismo.

Do ponto de vista da competição entre as companhias aéreas, os aeroportos podem configurar como agentes dessa competição e induzir crescimento econômico pelas interações espaciais que promovem e pelo efeito multiplicador que podem desencadear em sua área de influência.

A “modernização” da legislação e a entrada de novas companhias aéreas (como foi o caso da GOL, Webjet, OceanAir dentre outras), o aeroporto com administração modernizada, pode atuar como elemento promotor de competição entre as companhias aéreas (entrantes e incumbentes) (COOK, 1998a/b *apud* CARVALHO; BARBOZA, 2006).

O aeroporto, entendido como um bem público que deveria contribuir para o bem estar social, deveria garantir a entrada de novas entrantes nos espaços de: terminais (balcões de *checkin*), para disputar capacidade no sistema de pátios e de pistas. Essa é uma forma de disputa pelo poder de mercado e de espaços no aeroporto. Este deve promover acesso rápido, eficiente e no horário que melhor convir às companhias aéreas, em coordenação com o DECEA, autoridade de controle da dimensão aérea do espaço geográfico e de proteção ao voo, pois tanto os espaços do aeroporto como a dimensão aérea do espaço geográfico (lado terra e lado ar), por vezes se mostram congestionados e sujeitos a restrições quanto à utilização. Os riscos de monopolização devem ser afastados, pois, uma companhia aérea ou várias companhias aéreas cooperando na forma de alianças podem gerar contratos de longo prazo na locação dos espaços operacionais e não operacionais (CARVALHO; BARBOZA, 2006).

Desde que o Brasil foi escolhido para sediar grandes eventos esportivos nos anos de 2014 e 2016, a mídia vem intensificando a crítica à precariedade da infraestrutura aeroportuária e da falta de investimentos que já vêm de governos anteriores, fruto da falta de coordenação entre desenvolvimento econômico e de inovação/revitalização da infraestrutura, o que compromete consideravelmente as interações espaciais enfocadas por Cocco (2011). Concordando com as ideias desse autor, as interações espaciais, que provocam modificações na matéria, se estão acontecendo em várias partes do espaço (turístico), ainda caminham a passos extremamente curtos nas transformações materiais dos aeroportos. A interação da demanda de passageiros (na oferta turística) deveria

promover a reorganização e redimensionamento dos aeroportos emissores e receptivos. Aeroportos com problemas dificultam a fluidez territorial e a circulação do capital.

Nessa perspectiva, os aeroportos são fixos de uma rede de transporte que é suporte para a circulação do capital cuja intensidade é maior nos grandes centros da economia brasileira, a exemplo da cidade e Estado de São Paulo. Dessa forma, os fluxos de capitais, mercadorias e pessoas tenderiam a chegar e sair desses espaços de poder via aeroportos. Esses fixos representam/simbolizam a velocidade de deslocamento que as pessoas necessitam para fechar o ciclo de acumulação.

Os aeroportos têm, então, maior poder de centralização sobre outros modais que, pelas suas características, não reproduziriam a velocidade necessária de deslocamentos que as pessoas necessitam no atual estágio do desenvolvimento capitalista.

Trazendo a discussão para o turismo, os aeroportos se configuram como cartão de visitas de uma região. Uma boa infraestrutura para atendimento ao turista como as dependências do aeroporto, os serviços prestados e facilidades causam boa impressão para quem chega. Mundialmente, pelo menos nos mercados maduros da aviação, a tendência é que as cidades sejam parceiras dos aeroportos, chegando, algumas prefeituras a administrá-los. Nessa perspectiva, o aeroporto se moderniza, muda seu foco de simples terminal de passageiros para se tornar um centro de negócios.

No Brasil, alguns exemplos já caminham para consolidar essa tendência. No final do ano de 2001, para atender melhor seus clientes, o complexo hoteleiro da Costa do Sauípe, na Bahia, instalou uma sala vip em Salvador, no aeroporto Luiz Eduardo Magalhães com facilidades como terminais de acesso à internet, área de descanso, fraldário, espaço de lazer para as crianças, TV a cabo e bebidas não alcoólicas. Outro exemplo foi o do aeroporto de Cabo Frio, no estado do Rio de Janeiro, cujo operador, o governo estadual internacionalizou-o, facilitando a vinda de turistas estrangeiros, inclusive via voos *charter* e de fretamentos que antes, teriam que passar pelos procedimentos de alfândega em cidades de aeroportos internacionais antes de seguir para Cabo Frio.

Na contramão dessa tendência, mas, pelo aumento vertiginoso de seu movimento, o aeroporto internacional de Viracopos (Campinas) teve ameaça de cancelamento de voos da Transportes Aéreos Portugueses (TAP) por falta de infraestrutura de atendimento aos passageiros como falta de banheiros em número suficiente, ausência de um *free shop* no aeroporto e demais facilidades que um aeroporto internacional deveria ter.

Em resumo, os aeroportos, se bem estruturados tanto do ponto de vista operacional como das facilidades em serviços, podem se transformar em espaços de negócios e ampliar as receitas operacionais e não-operacionais, adquirindo maior dinâmica como espaço intermediador de interações espaciais significativas, mas, por vezes sazonais em função do movimento de férias e feriados<sup>120</sup>, períodos em que o movimento tende a aumentar com passageiros turistas, tanto em voos regulares como não-regulares. Nessa perspectiva as interações criadas pelo próprio turista (e não pelo o que é preparado para ele) são, de certa forma limitadas, pois, sua ida de um espaço a outro é sazonal, e ele deixa pouco no espaço que frequenta, pois sua presença é restrita a territórios turísticos e pouco frequente no espaço social que contempla esse território. Ou seja, são muito mais comuns as interações nos espaços territoriais dos *resorts* e cruzeiros marítimos, em que todo o recurso e as relações sociais são capitaneadas dentro desses espaços e pouco se deixa na cidade e na região.

---

<sup>120</sup> No Brasil, os períodos de férias correspondem aos meses de dezembro/janeiro (férias de verão) e junho/julho (férias de inverno).

---

**CAPÍTULO IV**  
**DINÂMICA DOS FLUXOS AÉREOS DOMÉSTICOS DE**  
**PASSAGEIROS**

---

*As coisas são mais belas quando vistas de cima*

**Alberto Santos Dumont**

#### 4.1 Fluxos turísticos ou fluxos de passageiros

O turismo é uma atividade indutora de interações espaciais, porém, muito mais limitada do que a mobilidade exercida por migrantes, cujas motivações diversas promovem transformações espaciais mais intensas. Na perspectiva do uso do espaço geográfico, o turismo é um predador de espaços, uma vez que produz impactos socioambientais quando da territorialização para seu uso. É o caso dos *resorts*, que drenam recursos e relações sociais que poderiam ser distribuídos por um espaço mais amplo e excluem grande parte da sociedade local. Ou seja, os *resorts*, principalmente em áreas de amenidades naturais, se restringem as áreas específicas criadas pelas corporações de turismo que, no caso brasileiro, conta com forte presença internacional, o que contribui para a fuga de capitais, já que parte dos investimentos é provinda de capitais externos (Ver Anexo II).

Os deslocamentos motivados por essa atividade, que é considerada por pesquisadores da área como uma indústria que movimenta bilhões de dólares<sup>121</sup> e milhares de pessoas pelo mundo em suas atividades diretas e em seu efeito multiplicador mostra que os transportes desempenham papel fundamental para sua realização.

Um enfoque geográfico de como essa atividade se organiza no espaço (ou organiza parte do espaço) pode nos ajudar a entender como os modais se materializam no território e como o desenvolvimento econômico induz tal materialização. Nesse caso, é necessário

Partimos do conceito de fluidez territorial para definir a qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento. Esses fixos produtivos servem os diferentes momentos do processo produtivo: na produção *strictu sensu*, na distribuição, na troca, no consumo (ARROYO, 2001, p. 105).

Os fluxos turísticos dependem de vários setores da economia e da sociedade envolvidos com esta atividade como, por exemplo, os meios de transporte, meios de hospedagem e alimentação (CARVALHO; BARBOZA, 2006).

O crescimento do turismo acaba por cercá-lo de mitos e realidades de sucesso que obscurecem os dados gerados no setor. Segundo Cooper (2001), as percepções gerais sobre o turismo podem estar deslocadas, contribuindo de forma irreal para sua imagem, pois,

---

<sup>121</sup> Segundo o Anuário Estatístico de Turismo, a receita cambial do turismo no ano de 2011, no mundo, foi de 1.030 bilhões de dólares e no Brasil 6,6 bilhões de dólares (Brasil, 2012).



muito do que se considera como atividade característica do turismo e é enquadrado nas estatísticas do turismo, podem não ser realmente turísticas.

Incentivada pelo grande crescimento da atividade principiada na década de 1970, a indústria do turismo viveu uma fase de desenvolvimento sem precedentes na história, e

Por conta de divagações puramente teóricas e temáticas em torno do aproveitamento do ócio, tardou-se a perceber que a indústria turística seria muito mais do que simplesmente viajar em período de férias, pois qualquer propósito de visita poderia ser considerado motivo turístico. O conceito de “fazer turismo”, segundo a OMT, aborda simplesmente o ato de deslocamento entre territórios e a permanência por um determinado espaço de tempo, sem mencionar férias, feriados ou temporadas (CARVALHO; BARBOZA, 2006, p.50).

Destacam, ainda, Carvalho e Barboza (2006) que o transporte aéreo, na condição de dependente direto do turismo (nos moldes conceituais da OMT), também acompanha a separação entre a realidade e o que se interpreta como sendo característico da atividade turística. A aviação civil, seja a internacional, seja a brasileira, sofreram com os momentos de crise, instabilidade e oscilações quanto a sua função, pois, parecia, até então, que carecia de (re)adaptação aos novos padrões de prestação de serviços para desmistificar padrões e conceitos mitificados que existiam até então. Assim como o turismo, na definição de Cooper (2001), “[...] o transporte aéreo estaria circundado por certos mitos que contribuíram de forma irreal para o seu perfil glamoroso” (CARVALHO; BARBOZA, 2006, p.50).

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 pela 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<sup>122</sup>.

Para as companhias aéreas, o aumento na demanda por transporte aéreo favoreceu o crescimento do faturamento e colocou as aeronaves mais tempo no ar, o que significa mais lucro ou, pelo menos, menor prejuízo financeiro. O turismo também influenciou no efeito multiplicador da economia ao dinamizar setores como a construção civil (Ver Anexo II) na ampliação e construção de meios de hospedagem e equipamentos de restauração, atrativos, vias e terminais de passageiros, mas, como focado anteriormente, contribuiu também para impactos socioambientais, pois, o modal aéreo, pela frequência de oferecimento dos serviços regulares ou não-regulares, amplia o número de turistas (turismo de massa) que, por um lado, aumenta o faturamento nos destinos turísticos, mas, por outro, cria problemas ambientais variados para as destinações.

#### **4.2 Da geopolítica à geoeconomia do transporte aéreo no Brasil**

Historicamente, o domínio do território e do espaço é de fundamental importância para a manutenção do poder. O conhecimento do território facilita o exercício da dominação que se processa em suas várias dimensões, ou seja, na terra, no mar e no ar.

No início da aviação, seu uso era quase que estritamente militar, como pode ser visto tanto na Primeira como na Segunda Grande Guerra. O papel do avião foi decisivo para o exercício da dominação. Isso pode ser verificado (vide Capítulo I) quanto a produção de aeronaves. Alemanha, Inglaterra e França foram até a Primeira Grande Guerra os grandes fabricantes de aeronaves para guerra. As aeronaves serviam, então, a propósitos geopolíticos.

Porém, com a aplicação das aeronaves no transporte de passageiros o sentido da utilização da invenção “avião” passou a representar outras formas de uso, como o transporte de passageiros, correio e cargas. Mesmo com o desenvolvimento e utilização de aeronaves a jato, na Segunda Grande Guerra, o uso posterior também passou a representar um aspecto geoeconômico. O turismo, também nessa época, começou a ganhar amplitude com as viagens transcontinentais favorecidas pelas aeronaves comerciais à jato (ANEXO

---

<sup>122</sup> A título de exemplo, um café de 50ml deverá ter o preço de R\$2,70 na Lanchonete Popular do Aeroporto Internacional Afonso Pena, enquanto que nas lanchonetes que já exploram o serviço o preço é de R\$3,40 no Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos (D’AGOSTINO, 2012).

D). O transporte aéreo comercial de longas distâncias reforçou a produção de aeronaves também nos Estados Unidos. E o espólio de guerra, as aeronaves que foram utilizadas nos conflitos, passaram a ser empregadas na aviação comercial.

Nesse sentido, entendemos que o transporte aéreo desempenhou (desempenha) um duplo papel: o geopolítico e o geoeconômico em diferentes escalas, que na atual fase do capitalismo a geoeconomia do transporte aéreo se manifesta em uma economia política que transforma o território, pois os territórios são disputados economicamente. São as companhias aéreas e suas estratégias competitivas para a espacialização de suas atividades e como o turismo participa desse processo. Nesse aspecto cabe ressaltar o comentário de Victor Rafael Resende Celestino, Diretor de Relações Institucionais e Infraestrutura Aeronáutica da TRIP Linhas Aéreas, ao apontar que “a tendência das companhias aéreas é a concentração, ou seja, elas vão onde a maioria está porque lá está a conectividade. A não ser que seja criada uma conectividade que aconteça como em Campinas, em que a AZUL aumentou significativamente o movimento de Viracopos”<sup>123</sup>.

Victor Celestino enfatiza que as companhias aéreas tendem a se concentrar em aeroportos com maior movimento por esses serem *hubs* e detêm grande parte da demanda. A exceção é Viracopos em que a Azul Linhas Aéreas Brasileiras incorporou a sua estratégia e fez aumentar os fluxos de passageiros e aeronaves, tanto dela como das concorrentes, mas, mantendo o domínio no número de voos e passageiros transportados.

O transporte aéreo divide-se em várias indústrias, segmentando-se em vários produtos e seus respectivos fornecedores, quais sejam: transportadores; “produto” a ser transportado e espaço do deslocamento (OLIVEIRA, 2009a).

Conforme a divisão proposta por esse mesmo autor, os produtos e fornecedores são divididos respondendo-se às perguntas abaixo: Quem transporta? Companhias aéreas regulares, companhias aéreas de fretamento, empresas de táxi aéreo, etc. (operadoras de aviação comercial), pessoas físicas (aviação geral, com aeronaves de menor porte), instituições militares (aviação militar); O que transporta? Passageiros (turistas), carga, correio. De onde para onde? Doméstico (origem e destino no país), regional (origem e destino no país, mas não envolve ligações principais ou “tronco”), internacional (origem ou destino fora do país) (OLIVEIRA, 2009a, p. 31).

---

<sup>123</sup> Seminário “Transporte Aéreo Regional e a Logística Integrada ao Turismo - Asa Sudeste (2010) promovido pela ABETAR.

Para essa reflexão, serão levadas em consideração as companhias aéreas regulares de transporte de passageiros em voos domésticos e regionais que operam no Brasil.

O transporte turístico é visto pelo *trade* e pelos pesquisadores em turismo como parte de um sistema. Isso fica claro em Page (2001), Rejowski e Paolillo (2002) e Beni (2004) que o enfatizam como um subsistema ou um sistema em si mesmo, com uma estrutura que possui em sua composição equipamentos e serviços de meios de transportes essenciais ao deslocamento de pessoas das áreas de emissão às de recepção de turistas, inclusive dentro delas.

Na Geografia, a noção de sistema remete a um conjunto de elementos interligados e interdependentes entre si. Também pode ser aplicada a noção de sistema em rede, denotando tal inter-relação no transporte, principalmente o aéreo, já que o conceito de *hub and spoke* e a inter-relação entre vários *hubs* criam a sobreposição de intrincadas ligações aéreas em rede. Milton Santos (2002) constrói um conceito de rede a partir de três diferentes tempos (pré-mecânico, mecânico intermediário e técnico-científico-informacional). Nesse último tempo, segundo ele, a “busca voraz” por maior fluidez cria condições para o desenvolvimento de técnicas cada vez mais eficazes. E o transporte aéreo, em toda sua estrutura, é resultado de tal busca.

Se as principais características dos transportes turísticos são boa relação de distância, tempo e custo para que haja satisfação do turista, o transporte aéreo consegue reunir essas características, principalmente nas longas distâncias. É a partir de 1970 que as aeronaves à jato da aviação comercial contribuíram para a cobertura do território nacional ao atingir espaços distantes do centro dinâmico da economia nacional (Região concentrada).

Dentre os vários modais que constituem esse sistema de transporte turístico o aéreo é a importante conquista deste século. Atualmente o avião é um meio de transporte de massa. Uma viagem aérea que há trinta anos ainda era uma aventura, agora<sup>124</sup> é uma viagem segura, rápida e confortável.

O transporte aéreo, pelas vantagens que oferece, exerce importante papel no desenvolvimento do Turismo, sobretudo naquele praticado a longas distâncias. Na verdade, a aviação progrediu tão rapidamente que as distâncias foram ficando cada vez menores. "Além dos voos regulares que transportam milhares de pessoas, há uma modalidade específica que atende primordialmente ao tráfego turístico: os voos *charter*, que ganharam uma importância tão grande que

---

<sup>124</sup> Recentemente, no Brasil, essas características podem e devem ser revistas, apesar de que a aviação brasileira está passando por grandes mudanças.

chegam em alguns países a suplantam os voos regulares em volume de turistas. Está havendo também um acentuado crescimento do *code sharing*, que é um acordo entre empresas aéreas conveniadas, consorciadas ou com alguma aliança comercial que atuam na mesma rota, que permite a operação conjugada em operação de voos [...] (BENI, 2004, p. 205-206).

O turismo como uma atividade detentora e propulsora do transporte aéreo em determinadas regiões conduz parte das ações das companhias aéreas que se tornam, de certa forma, dependentes da demanda turística para que possa ter condições de operação seja com voo *charter*<sup>125</sup> ou regular ou ainda por *code sharing*.

O transporte aéreo, apesar de vários problemas como, por exemplo, o custo geral de realização e as instabilidades quanto às políticas econômicas, são de vital importância para a realização da atividade turística. Conforme Andrade,

As grandes distâncias a serem percorridas e a liberação ou necessidade de ganhar tempo, somadas ao poder aquisitivo das pessoas que viajam, se constituem em importantes fatores que viabilizam o avião como transporte turístico a nível nacional, em países de grandes dimensões territoriais, e internacional. Por isso – pelo menos em decorrência dos aspectos exteriores – o desenvolvimento da aviação comercial pode ser considerado tanto causa quanto efeito de expansão turística (ANDRADE, 2000, p.160)

Para demonstrar a importância do transporte aéreo para a reprodução do capital buscou-se nas reflexões de Oliveira (2009a) respaldo em bases econômicas relativas ao setor para consolidação das ideias aqui propostas.

Na visão desse autor, e concordando com ele, o transporte aéreo, de modo geral e no Brasil em específico, “[...] é um bem industrial, um verdadeiro insumo produtivo de pequenas, médias e grandes corporações responsáveis pelo desenvolvimento econômico nacional” (OLIVEIRA, 2009a, p. 21), sendo visto também como estratégico pelo governo e analistas setoriais. É um insumo produtivo porque nesse período em que a fluidez é extremamente necessária, várias corporações necessitam de deslocamentos rápidos pelo território, que significam agilidade e mobilidade, além de ser fator de integração nacional. As corporações do mercado imobiliário voltado para o turismo se valem tanto da aviação executiva para agilizar a mobilidade de seus executivos, como também veem na aviação comercial com voos regulares e não-regulares um meio para consolidar seus empreendimentos por transportar a demanda necessária para tal.

O transporte aéreo, segundo Oliveira (2009a), é sensível ao crescimento do Produto Interno Bruto (PIB). Ele destaca a “regra de bolso” de 2:1 em que para cada 1% de

<sup>125</sup> Voos *charter* são voos fretados, diferentes das linhas aéreas regulares, e que são previamente reservados e pagos para a companhia aérea por meio de operadoras.

crescimento do PIB a aviação cresce 2%. Por essa regra, em que a cada 1% de crescimento do PIB há crescimento de 2% da aviação comercial, e na mesma proporção a queda do PIB significa queda no setor aéreo, sendo que em setores correlatos, como o turismo, esse crescimento ou queda pode ser ainda maior. É o que ele denomina de “Fator de Impacto” (FI) igual a 3, ou seja,

[...] para cada mil reais (ou mil dólares) gerados em atividades diretamente vinculadas à aviação, são gerados outros dois mil por toda a economia como efeito de transbordamento (*spillovers*). O turismo, por exemplo, é um dos setores mais impactados por efeitos indiretos do transporte aéreo (OLIVEIRA, 2009a, p. 27).

Para se ter ideia da relação PIB e setor aéreo, a tabela 9 demonstra a taxa de crescimento anual média por década de vários setores da economia, em que é possível comparar os níveis de crescimentos de tais setores, do PIB e da aviação. Nota-se que a aviação sempre teve crescimento acima do PIB, principalmente na década de 1970, e só teve crescimento abaixo de setores como energia elétrica (década de 1980) e indústria automobilística (década de 1990).

**Tabela 9** - Taxa de crescimento anual média por década

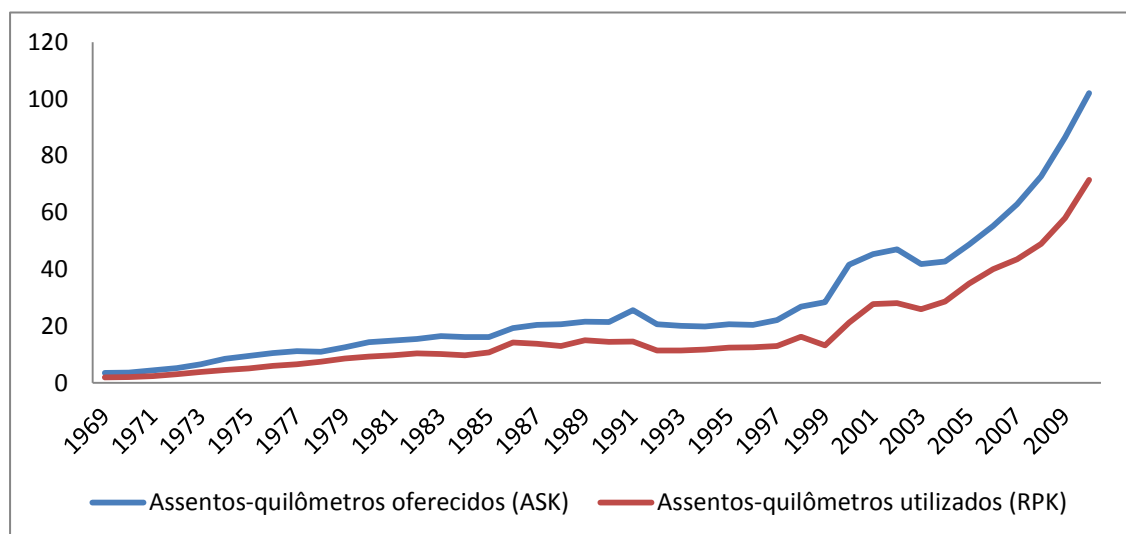
<b>Período</b>	<b>Energia Elétrica</b>	<b>Automobilística</b>	<b>Construção Civil</b>	<b>Transporte Aéreo</b>	<b>PIB</b>
1970-1979	10,2%	10,4%	9,2%	15,6%	7,7%
1980-1989	5,8%	-3,3%	-0,3%	5,1%	2,0%
1990-1999	3,8%	5,4%	1,8%	4,0%	2,1%
2000-2007	2,4%	6,8%	1,2%	7,7%	2,9%

Fonte: Oliveira (2009a)/Ipeadata (2009).

Organização: Airton Aredes (2009).

Os gráficos 11 e 12 demonstram o crescimento dos assentos-quilômetros oferecidos (ASK – *available seats-kilometers*), dos passageiros pagantes quilômetros transportados (RPK – *revenue-passenger kilometers*) e o fator de aproveitamento dos voos. Fica claro o crescimento tanto dos assentos ofertados como dos passageiros pagantes por quilômetro transportado e do aproveitamento dos assentos oferecidos, com tendência a crescimento.

Os dados do gráfico 11 são resultado da somatória do número de assentos oferecidos multiplicados pelos quilômetros transportados em cada etapa de voo, medido em bilhões de assentos-quilômetros oferecidos, e do número de passageiros transportados pagos multiplicados pelos quilômetros transportados em cada etapa de voo, também medido em bilhões.



**Gráfico 11** - Total de assentos/km oferecidos e passageiros/km transportados no segmento doméstico regular (bilhões)

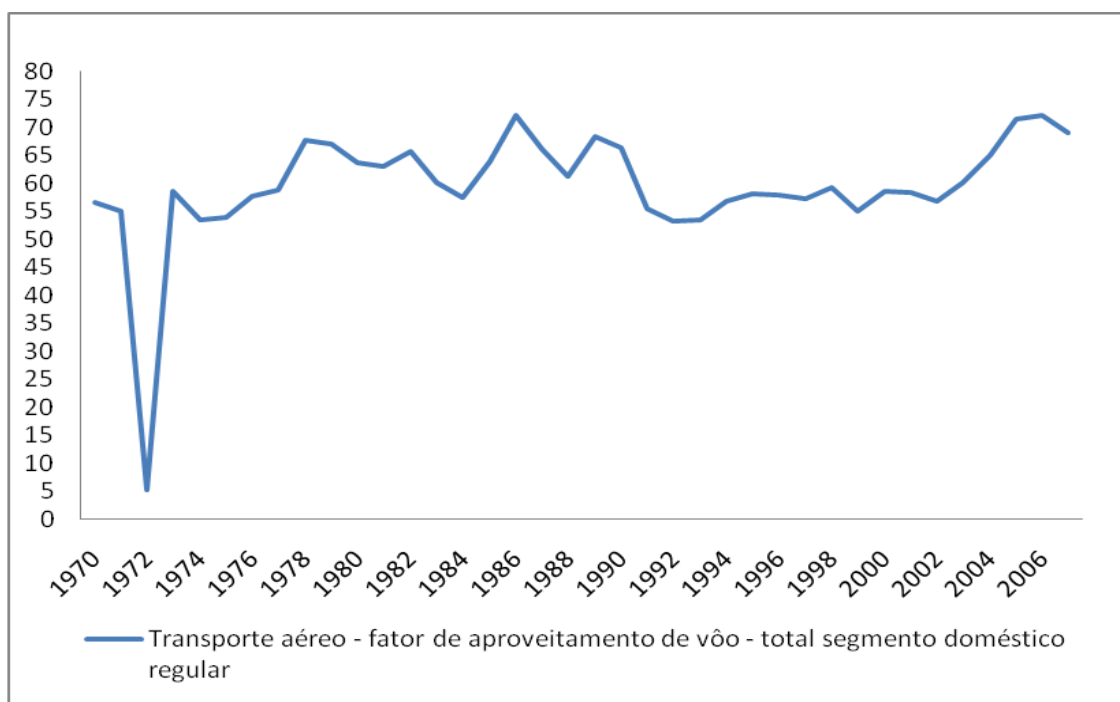
Fonte: Ipeadata (2012)/Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil: Relatório Consolidado (2010)/INFRAERO (2012).

Organização: Airton Aredes (2011).

O gráfico 11 retrata a relação do número de passageiros-kilômetros transportados pagos sobre o número de assentos-kilômetros oferecidos, dados em percentuais.

Nas duas figuras, a partir de 2001, há acentuação positiva na curva de crescimento em função da entrada da Gol, empresa que inaugura no Brasil o conceito de empresa de baixo preço e baixo custo, ou seja, *Low cost, low fare*, o que propiciou acesso a mais passageiros ao modal aéreo. Com essa estratégia competitiva, a GOL insere no mercado de viagens mais passageiros (incluídos aí também os turistas), e contribui para o aumento do fator de aproveitamento nos voos, mesmo com a saída de operação de companhias aéreas como VASP e VARIG no final da década de 90 do século XX e início dos anos 2000.

A credibilidade do sistema é fator fundamental para avaliação de custos e riscos de investimentos e desenvolvimento econômico (OLIVEIRA, 2009). Um exemplo que pode ilustrar isso foi a visita da comissão da Federação Internacional de *Football Association*, do francês: *Fédération Internationale de Football Association* (FIFA) que esteve no Brasil e “[...] disse que o maior problema para o país receber a Copa do Mundo de 2014 é a infraestrutura aeroportuária” (GOMES, 2009, p. 66). Outros exemplos são os “apagões” aéreos de 2006 e 2007, ou seja, aparecimento de estrangulamentos nos momentos de intensificação da demanda aérea. Os efeitos desses eventos puderam ser sentidos na economia, negócios e no turismo.



**Gráfico 12** - Fator de aproveitamento de voo no total do segmento doméstico regular (%)

Fonte: Ipeadata (2009)

Organização: Airton Aredes (2009)

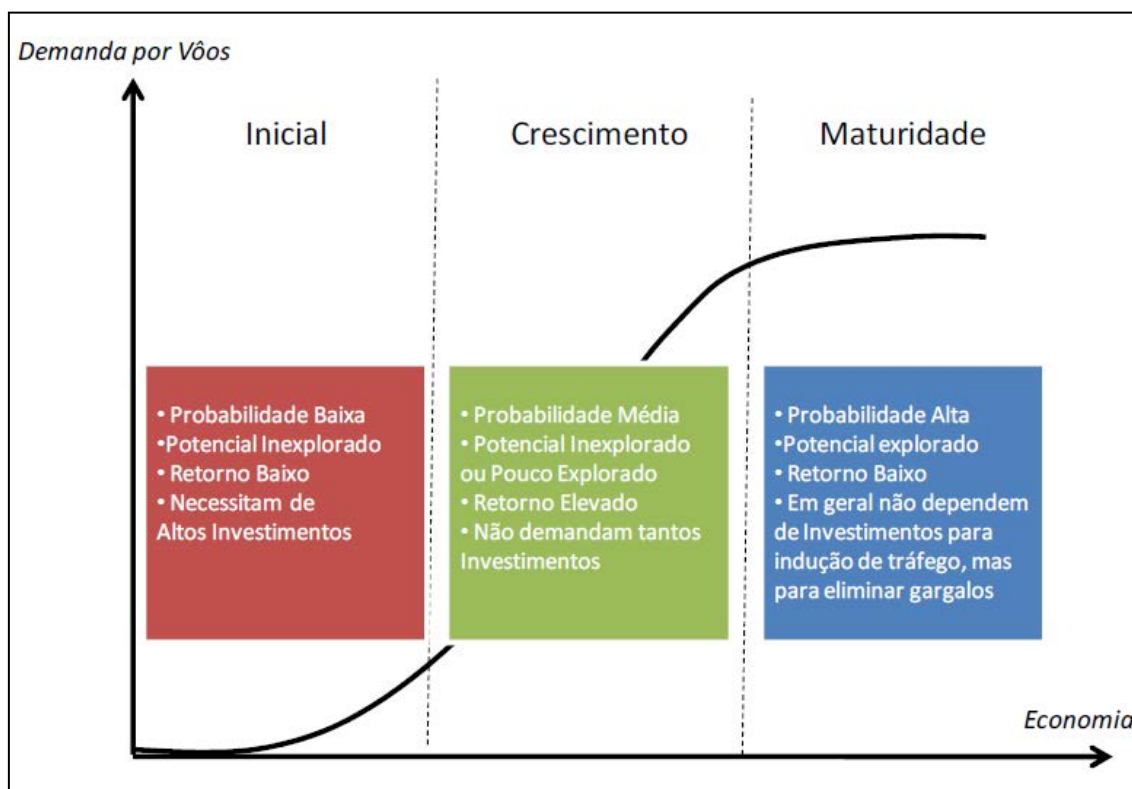
Segundo dados da EMBRATUR<sup>126</sup>, os principais fatores limitadores à expansão do segmento aéreo no turismo são: aumento dos custos operacionais, carga tributária elevada, infraestrutura aeroportuária, infraestrutura de navegação aérea e legislação/regulamentação desfavorável. Em uma pesquisa sobre as perspectivas de investimentos no setor turístico realizada no ano de 2009, principalmente no segmento aéreo (Companhias aéreas), apontavam para um cenário de crescimento diante do quadro de desenvolvimento econômico do país. Em 2010, era unânime a intenção de investimentos para 2011, cuja média estava em 11,3% do faturamento. Em primeiro lugar as locadoras de automóveis com 28,4%, transporte aéreo com 25,3%, transporte rodoviário 10,3% e hotelaria com 8,2%. Ainda em relação ao segmento aéreo, a programação de investimentos estava equacionada da seguinte forma: tecnologia 18,7%, treinamento 1,2%, infraestrutura 2,3%, marketing 1,8%, renovação da frota 71,9% outros 4,2% (BRASIL, 2011).

Dessa forma, a produção de novos espaços turísticos e a reprodução dos já existentes têm forte ligação com a presença ou perspectiva de implantação de infraestrutura

<sup>126</sup> Os referidos dados foram extraídos da Pesquisa Anual de Conjuntura Econômica do Turismo, uma pesquisa, de âmbito nacional, que interpreta as respostas dos empresários do setor sobre o momento atual dos negócios, para que seja projetado um cenário futuro. Eles são produto de uma análise de caráter qualitativo sobre a conjuntura econômica do turismo no Brasil.



de transportes. No caso do transporte aéreo, os investimentos em tecnologia, treinamento, infraestrutura, marketing, renovação da frota, dentre outros, estão ligados à expansão desses novos espaços. E a aviação regional tem papel fundamental na produção dos novos espaços turísticos, já que sua atuação se dá principalmente no interior do Brasil e em rotas de menor densidade de tráfego.



**Figura 13** - Estágios da demanda por voos, 2008  
 Fonte: Reproduzido de Oliveira e Salgado e Silva, 2008

Nesse aspecto, o estudo de Oliveira e Salgado e Silva (2008) demonstram a relação entre a produção dos novos espaços e reprodução dos espaços turísticos já existentes e a aviação regional. Nele os referidos autores identificaram microrregiões com alto e médio potencial de geração de demanda por transporte aéreo e que podem gerar maior retorno a investimento públicos e/ou privados que visem o fomento do turismo e relacionados aos 65 destinos indutores do turismo (estudo do Ministério do Turismo)<sup>127</sup> (Figura 13 e Tabela 9).

<sup>127</sup> Ver o Barbosa (2008), Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional.

No referido estudo, os autores exemplificam como em estágio inicial o município de Diamantina (MG), em estágio de crescimento Ipojuca (PE) e no estágio de maturidade Salvador (BA)<sup>128</sup>.

**Tabela 10** - Estágios de indução de demanda, 2008

<b>Estágio</b>	<b>Microrregiões IBGE</b>		<b>Destinos Indutores</b>		<b>Roteiros Turísticos</b>	
Inicial	178	32%	8	12%	55	14%
Crescimento	277	50%	21	32%	226	57%
Maturidade	103	18%	36	55%	115	29%
Total	558	100%	65	100%	396	100%

Fonte: Oliveira e Salgado e Silva, 2008.

Organização: Airton Aredes, 2012.

Verifica-se na tabela 10, a maior parte dos destinos indutores do turismo e dos roteiros turísticos se encontra em fase de crescimento, o que potencializa a indução da demanda turística e crescimento do transporte aéreo regional favorecido pelos espaços turísticos.

O setor aéreo é vinculado a uma cadeia produtiva que possui “demanda derivada”, pois as companhias aéreas e passageiros se utilizam do transporte aéreo como meio para atingir um fim último, ou seja, o transporte aéreo não é consumido por si só. Em sua cadeia produtiva, temos a montante os “insumos produtivos”, como aeroportos e controle de tráfego aéreo, fabricantes de aeronaves, produção e distribuição de combustíveis, escolas de formação de pilotos, etc. A jusante estão os “clientes” do transporte aéreo, como o setor turístico, rede hoteleira, *resorts*, setor postal e corporações em geral (OLIVEIRA, 2009).

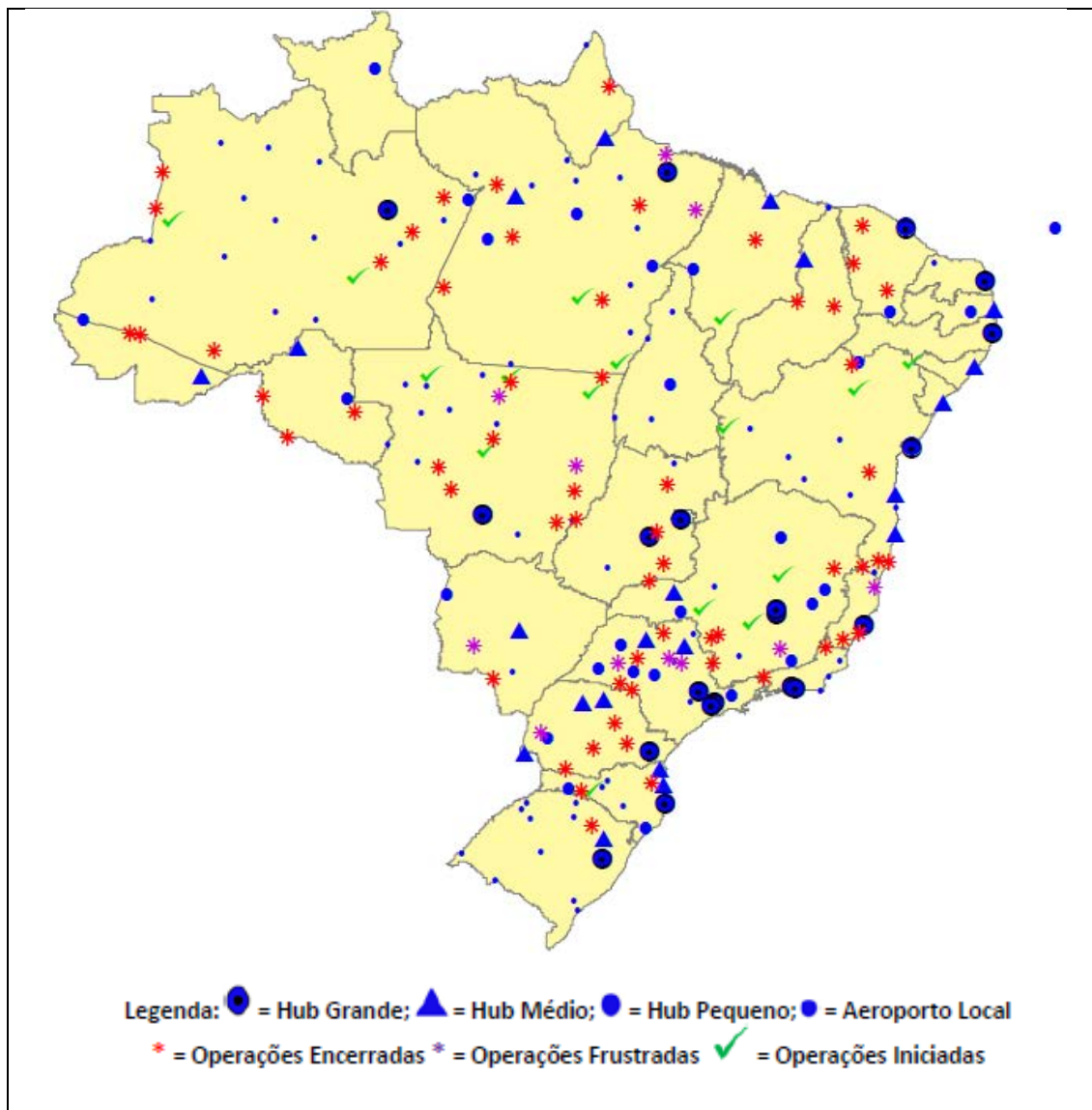
De máquinas de guerra e de função geopolítica à máquinas de produção e reprodução do capital, o transporte aéreo adquiriu ao longo do tempo novas funções com a inovação de seu uso, atingindo o *status* de insumo produtivo para o turismo e para os mais variados setores da economia nacional. Assim, configura-se como parte das estratégias logísticas do *trade* turístico e as companhias aéreas se utilizam dessas estratégias logísticas para se especializar. É o que será enfatizado no item seguinte.

#### **4.3 Estratégias logísticas corporativas e especialização das companhias aéreas**

Ao mesmo tempo em que há deslocamento de pessoas, mercadorias, informação, dos serviços e do capital, as infraestruturas “migram” para atender a crescente demanda

<sup>128</sup> Para maiores detalhes ver Oliveira e Salgado e Silva (2008).

desses deslocamentos. É o caso dos *hubs* para atender o movimento dos deslocamentos aéreos pelo território e que se configuram como materialização da logística corporativa e do Estado.



**Figura 14** - Operações aeroportuárias no Brasil, 1998 – 2008

Fonte: Reproduzido de Oliveira e Salgado e Silva, 2008

Historicamente, os *hubs* grandes<sup>129</sup> brasileiros estavam (e em sua maioria ainda estão) localizados no Sudeste (Figura 14). Porém, a estratégia competitiva para ampliação

<sup>129</sup> Oliveira e Salgado e Silva (2008) seguiram a classificação da FAA (*Federal Aviation Administration*), dos Estados Unidos, para a classificação dos *hubs* e demais aeroportos abordados no estudo. Então, o *hub* grande é o aeroporto cujo movimento é mais que 1% do total de passageiros embarcados e desembarcados em um País. Aeroportos *hub* médio são os que têm movimento entre 0,25% e 1% do total dos passageiros. Os *hubs* pequenos são os que movimentam entre 0,05% e 0,25%. Quando a participação na movimentação de passageiros fica abaixo de 0,005%, o aeroporto é considerado não-*hub* e os autores o classificam como aeroporto local.

da circulação do capital e espacialização da ação das companhias aéreas fez com que novos *hubs* fossem criados no Centro-Sul. É o caso de Campinas/SP e Brasília/DF como *hubs* nacionais e de algumas cidades de porte médio como São José do Rio Preto e Ribeirão Preto, ambas no Estado de São Paulo, como *hubs* regionais (PEREIRA; SILVEIRA, 2008).

A competição para operação nos antigos e novos *hubs* tem base nas ideias de Porter (1986), que considera como importante ferramenta para competição as três estratégias genéricas: custo mais baixo, diferenciação e foco. Essas três estratégias que, segundo ele, estruturam a tarefa de posicionamento estratégico das empresas.

Essas estratégias podem ser percebidas na empresa Azul Linhas Aéreas Brasileiras que, em função dos gargalos infraestruturais e operacionais dos aeroportos internacionais de Congonhas e São Paulo - Guarulhos, optou por operar no aeroporto internacional de Viracopos – Campinas a partir de dezembro de 2008, por este se apresentar como estratégico em termos de infraestrutura (lado terra e lado ar) e como *hub* da empresa, tornando as ligações mais rápidas, segundo a empresa. A partir de Viracopos, a Azul interliga diretamente cidades do interior com voos sem escala (ou com menor número de escalas) e conta com outros diferenciais. Optou por operar com aeronaves brasileiras (Embraer, e mais recentemente com os ATRs franceses para rotas de menor densidade), oferecer maior espaço entre as poltronas (espaço para as pernas), serviço de bordo com seis tipos *snacks* à vontade, entretenimento à bordo e programa de relacionamento. A Azul ainda conta com transporte rodoviário com ônibus executivo de vários pontos da cidade de São Paulo e região ligando à Campinas, trajeto que muitas vezes demanda menor tempo do que as ligações entre os aeroportos de Congonhas e Guarulhos.

Em se tratando do transporte aéreo e sua relação com o setor turístico, novos investimentos estatais e privados foram e ainda estão sendo implementados para a consolidação dessa nova realidade no transporte aéreo brasileiro. Um dos instrumentos do Estado foi a Política de Flexibilização da Aviação Comercial Brasileira, e seus desdobramentos recentes, além de seus efeitos na atividade turística, pois, o transporte aéreo é tanto condicionador como condicionado aos novos espaços turísticos que se configuram no território.

Como exemplos dessas infraestruturas citadas anteriormente estão rodovias e aeroportos construídos ou “revitalizados” com o intuito de aumentar a capacidade de atendimento de movimentação de passageiros, cargas e mala postal. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Programa Federal de Auxílio a Aeroportos

(PROFAA) são programas governamentais que preveem também investimentos em aeroportos. O PAC direciona-se em grande parte para os aeroportos de maior movimento administrados pela INFRAERO. Já o PROFAA<sup>130</sup> tem como foco investimentos em aeroportos das redes estaduais e municipais, ou seja, aeroportos de interesse regional.

**Tabela 11** - Comparativo da receita cambial do turismo com a chegada de turistas internacionais ao Brasil, 2000-2011

<b>Ano</b>	<b>Receita cambial (bilhões de US\$)</b>	<b>Chegada de turistas ao Brasil (milhões de chegadas)</b>
2000	1,8	5,3
2001	1,7	4,8
2002	2	3,8
2003	2,5	4,1
2004	3,2	4,8
2005	3,9	5,4
2006	4,3	5,0
2007	5,0	5,0
2008	5,8	5,1
2009	5,3	4,8
2010	5,7	5,2
2011	6,6	5,4

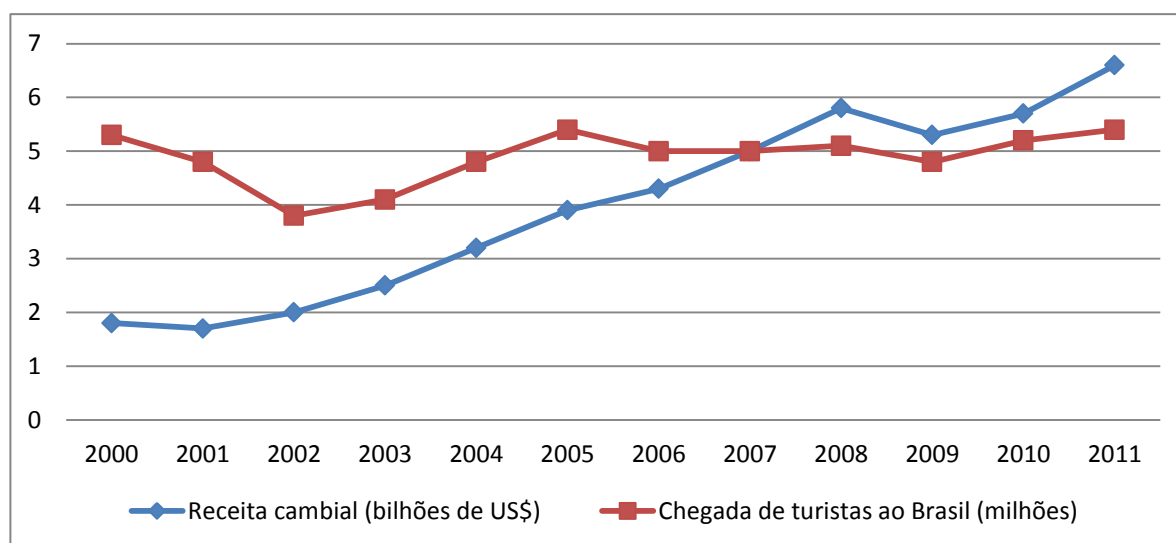
Fonte: Brasil (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)

Se o crescimento da aviação está vinculado ao crescimento da economia, segundo Eduardo Flores, chefe do Escritório da ACI (Conselho Internacional de Aeroportos) para a América Latina e Caribe, a aviação na América Latina, especialmente no Brasil, está crescendo, sendo um sinal de que a economia brasileira, mesmo nesse momento de instabilidade econômica internacional, está em crescimento, pois o mercado brasileiro de aviação é um mercado em expansão<sup>131</sup>. E o turismo brasileiro está acompanhando tal crescimento. Apesar da chegada de turistas no Brasil ter mantido, de 1999 a 2011 uma média de 5 milhões, a receita cambial praticamente quadruplicou, passando de 1,6 bilhões de dólares em 1999 para 6,6 bilhões de dólares em 2011 (Tabela 11 e Gráfico 13).

<sup>130</sup> O Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA) é destinado ao melhoramento, reaparelhamento, reforma e expansão de aeroportos e aeródromos de interesse estadual ou regional, através da aplicação de recursos vindos do Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO), criado em dezembro de 1989, em que 74,76% são diretamente utilizados pelo governo federal no sistema aeroviário federal e 25,24% destinam-se a aplicação nos Estados, em aeroportos de interesse regional e estadual (BRASIL, 1992).

<sup>131</sup> Entrevista com Eduardo Flores: chefe do escritório da ACI (Conselho Internacional de Aeroportos) para a América Latina e Caribe. In: *Aeromagazine*. Oshkosh, julho de 2009.



**Gráfico 13** - Comparativo da receita cambial do turismo com a chegada de turistas internacionais ao Brasil, 2000-2011

Fonte: Brasil (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)

Mesmo com ares de recuperação da referida crise, outros fatores podem comprometer tal crescimento, como variação cambial, aumento no preço do petróleo, pois, os insumos da aviação como seguro e o arrendamento de aeronaves em sua maioria são cotados em dólar.

Deixando de lado o contexto de crise, muitas companhias aéreas estão investindo na compra de aeronaves para atender uma demanda que se mostra crescente (Tabela 12).

**Tabela 11** - Evolução da Demanda de Passageiros Transportados por Companhias Aéreas Nacionais nas linhas domésticas, de 2001 a 2012

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Média Acumulada
<b>2001</b>	8,3	9,8	7,7	9,5	4,6	10,1	12,9	17,9	11,8	8,6	7,9	2,0	9,1
<b>2002</b>	1,3	-0,3	2,6	5,2	15,6	11,3	1,9	-4,8	-3,0	-9,1	-4,5	-3,7	0,9
<b>2003</b>	-7,5	-6,2	-3,5	-2,4	-16,3	-19,1	-15,7	-6,2	-4,2	4,7	2,7	4,6	-6,0
<b>2004</b>	7,6	13,3	0,2	2,7	20,7	18,3	15,6	13,7	12,8	14,7	12,4	11,7	11,9
<b>2005</b>	12,9	7,4	19,9	14,5	14,4	17,0	26,0	18,8	29,2	27,1	21,1	25,3	19,4
<b>2006</b>	21,4	22,0	21,3	22,4	24,3	23,7	-0,9	7,8	6,9	5,0	6,7	8,1	12,3
<b>2007</b>	12,5	16,1	8,9	20,3	13,2	11,2	9,3	-3,7	6,7	15,7	14,3	17,6	11,9
<b>2008</b>	6,7	12,9	13,7	3,8	16,6	10,3	7,0	18,7	7,6	-3,9	-0,1	3,7	7,4
<b>2009</b>	9,6	-6,0	3,6	2,0	-5,4	9,4	9,4	21,5	29,9	42,0	38,3	37,7	17,6
<b>2010</b>	31,6	42,8	31,9	23,4	20,1	16,8	18,5	34,1	29,9	16,8	19,1	23,4	23,4
<b>2011</b>	16,4	9,3	25,4	31,4	28,6	19,5	20,0	13,4	9,0	8,8	9,6	7,2	15,7
<b>2012</b>	7,7	13,2	1,2	5,3	5,7	11,3	7,86	6,72	-	-	-	-	7,26

Fonte: Snea (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)

Dentre os vários motivos está o crescimento do turismo, no caso do Brasil o turismo doméstico, pois tal atividade necessita dos transportes (aéreos) para ligar a demanda à oferta. Dessa forma, a aviação cresce atendendo também as demandas corporativas do sistema turístico e em sua estratégia competitiva está a parceria das companhias aéreas com os meios de hospedagem, restauração e mobilidade local.

Em uma pesquisa de origem/destino<sup>132</sup> (Figura 15) realizada pela McKinsey & Company (ESTUDO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO DO BRASIL, 2010), em que foram aplicados mais de 40 mil questionários, ficou constatado que a origem dos passageiros (turistas) está em sua maior parte nos aeroportos da região concentrada. Os aeroportos de Guarulhos, Brasília e Congonhas figuraram como os principais *hubs* do país com respectivamente 29,5%, 38,6% e 22,7% do total das conexões realizadas.

Essa densidade de operações nos aeroportos da região concentrada (mais Brasília) se dá por serem aeroportos de partida, chegada e *hubs*, pontos de conexões de voos provenientes de vários outros aeroportos do país. A concentração populacional dessa porção do espaço brasileiro faz com que a demanda por transporte aéreo seja também grande.

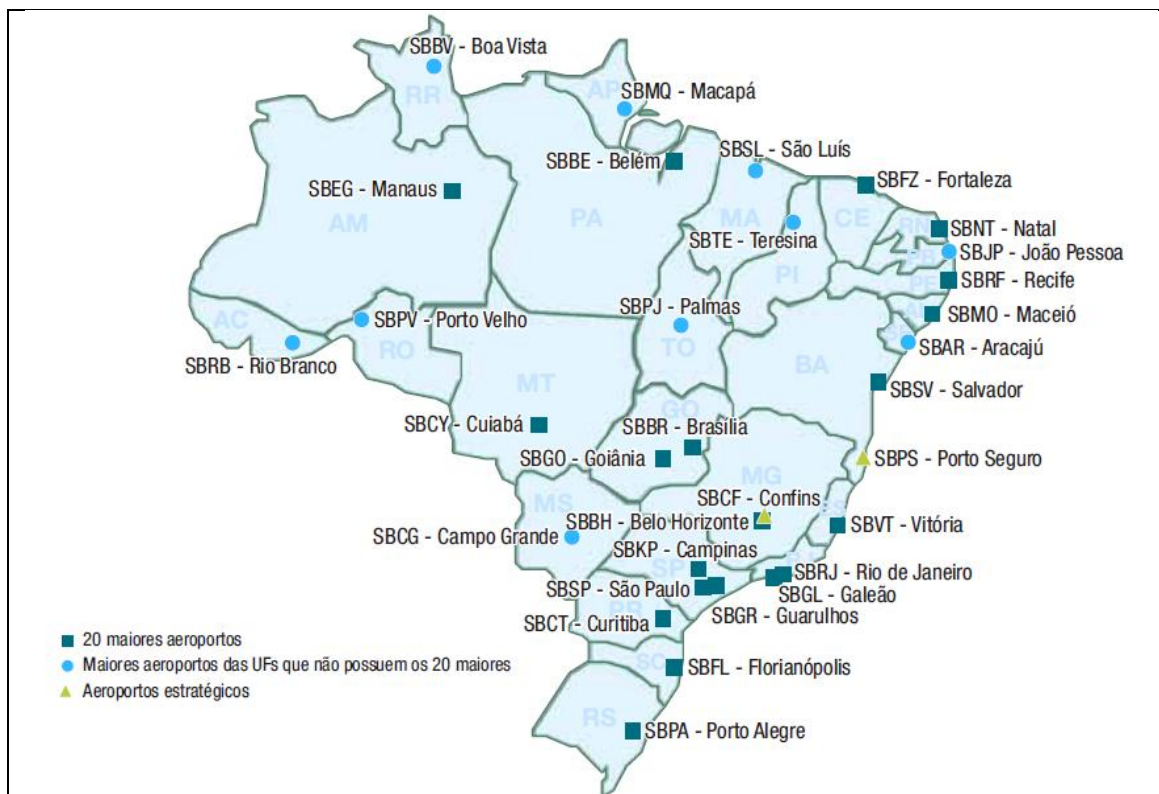
Quanto aos destinos, são os mais difusos. Guarulhos desponta como *hub* internacional, enquanto que Brasília e Congonhas são *hubs* nacionais. Salvador aparece como *hub* da região Nordeste e detêm 19,5% das conexões (Tabela 12).

**Tabela 12 - Aeroportos da pesquisa de origem/destino no Brasil, 2010**

<b>Aeroporto</b>	<b>Principais origens (%)</b>	<b>Principais destinos (%)</b>
<b>Guarulhos</b>	Rio de Janeiro..... (5,5)	Rio de Janeiro .....(6,1)
	Assunção .....(3,7)	Buenos Aires .....(4,5)
	Curitiba .....(3,3)	Porto Alegre .....(3,5)
	Buenos Aires .....(3,3)	Curitiba .....(3,5)
	Londres .....(3,2)	Santiago .....(3,4)
<b>Congonhas</b>	Rio de Janeiro .....(13,9)	Rio de Janeiro .....(12,1)
	Uberlândia .....(6,9)	Curitiba .....(6,5)
	Goiânia .....(4,4)	Belo Horizonte .....(6,0)
	Navegantes .....(4,2)	Florianópolis .....(5,0)
	Joinville .....(4,1)	Goiânia .....(4,4)
<b>Brasília</b>	Palmas .....(8,3)	São Paulo .....(11,5)
	Rio Branco .....(7,1)	Rio de Janeiro .....(7,1)
	São Paulo .....(7,1)	Goiânia .....(7,1)
	Goiânia .....(5,2)	Belo Horizonte .....(4,4)
	São Luiz .....(5,2)	Fortaleza .....(4,2)

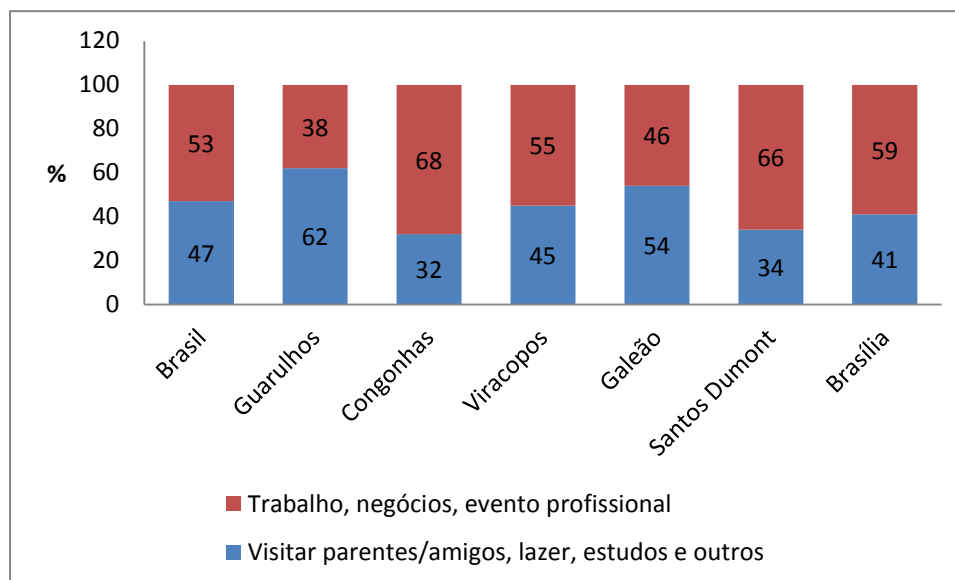
Fonte: Reproduzido do Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil (2010)  
Organização: Airton Aredes (2012)

<sup>132</sup> A referida pesquisa origem/destino foi realizada entre a última semana de julho e a última semana de agosto de 2009, período de férias escolares e de alta temporada para aviação comercial, em 32 aeroportos, abrangendo os 20 aeroportos brasileiros com maior movimento de passageiros.



**Figura 15** - Aeroportos da pesquisa de origem/destino (2010)<sup>133</sup>  
 Fonte: Reproduzido do Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil (2010)

Quanto a motivação da viagem, a pesquisa constatou que a maioria das viagens realizadas pelo território brasileiro é à negócios (Gráfico 14).



**Gráfico 14** - Distribuição de respondentes por motivo de viagem, por aeroporto, 2009  
 Fonte: Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil (2010)

<sup>133</sup> As letras SB das siglas representadas na figura 15 são indicadores de localidades (da OACI/ICAO Organização da Aviação Civil Internacional) brasileiras atendidas por serviço fixo aeronáutico prestado por uma estação de telecomunicações.



Com relação às companhias aéreas, além do deslocamento territorial de seus *hubs* está a mudança do modelo de negócios adotado. O modelo *Low Cost, Low Fare* ou baixo preço, baixo custo incorporou os princípios de Porter, refletindo-se na padronização da frota para redução de custos operacionais de peças, de consumo de combustível, treinamento de tripulação e de uso de ferramentas da internet para atendimento aos clientes como, por exemplo, a compra de bilhetes e programas de milhagens.

O modelo de baixo custo teve seu início nos Estados Unidos, em 1971, com a companhia aérea *Southwest*, somente com voos domésticos, frota comum e padronizada, passagens baratas com compra, *check in*<sup>134</sup> e emissão de bilhetes pela internet, atendimento diferenciado e operação em aeroportos não *hubs* para evitar congestionamentos e atrasos. Ela serviu de modelo para muitas empresas ao redor do mundo, como a Ryanair (Irlanda), Gol Linhas Aéreas e a recente Azul Linhas Aéreas Brasileiras, ambas no Brasil. A Gol entrou em operação em 2001. A Azul, no final de 2008. Mas, só a *Southwest* se mantém fiel ao modelo de negócios original. Com tais medidas, essas empresas conseguiram conquistar parcela da população que utilizava outros modais para locomoção.

Outra estratégia adotada pelas companhias aéreas brasileiras é a opção de organizar seus fluxos de modo a reabastecer as aeronaves em estados da federação em que o querosene de aviação sofra menos efeitos da cobrança do ICMS. Segundo a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional (ABETAR) e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), os custos com querosene de aviação representam em média 35% dos custos totais das companhias aéreas.

Por exemplo, o governo de Goiás, em abril de 2010, adotou a redução do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) de 15% para 3% como forma de incentivar a aviação regional para atendimento de cidades que não tinham transporte aéreo regular, além de incentivar o turismo. Na Bahia, em novembro de 2010, o governo adotou a redução que passou a valer a partir de janeiro de 2011. Nesse estado as alíquotas ficaram associadas ao número de cidades que as companhias aéreas atendem. Para operações em no mínimo quatro cidades o imposto caiu de 18% para 10%; em cinco cidades 7% e seis ou mais destinos caiu para 4%. No Paraná, a aprovação da redução e adequação da alíquota

---

<sup>134</sup> O *check-in* é um processo de verificação. É o primeiro passo efetuado pelo passageiro de transporte aéreo antes do embarque. Consiste na apresentação do viajante ao balcão da companhia aérea, agências ou terminais específicos instalados em aeroportos, ou ainda pela internet, munido de seus documentos e bagagem. Após isso o bilhete de passagem é emitido, a bagagem é despachada e a bagagem de mão, como bolsas e malas pequenas, transportadas pelo passageiro dentro do avião é identificada.

aconteceu em julho de 2012. Até então, nesse estado, nas cidades de Londrina, Maringá, Foz do Iguaçu, Cascavel e Ponta Grossa a alíquota era de 0,06%. Nas demais cidades 12%. Atualmente uniformizou-se para 7%. No estado de São Paulo a alíquota é de 25%, no Rio de Janeiro é de 4% e em Minas Gerais é de 3% (ESTUDO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL: RELATÓRIO CONSOLIDADO, 2010). Tal diferencial

[...] leva as empresas aéreas à prática de *tankering*, isto é, o carregamento de combustível além do tecnicamente necessário a partir dos locais de menor alíquota. Esta prática leva a um incremento no peso das aeronaves e, portanto, no consumo de combustível, gerando desperdício e maior impacto no meio ambiente (ESTUDO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL: RELATÓRIO CONSOLIDADO, 2010, p.62). [...]

Tais custos que são repassados ao consumidor final, tornando as tarifas mais caras. No nosso entendimento o diferencial de alíquota, como parte do sistema de normas e tributação adotadas pelos estados, é um fator que contribui para a organização das estratégias logísticas e competitivas das companhias aéreas e interferem na fluidez territorial.

Para que as empresas do *trade* turístico como um todo e as aéreas em particular possam se especializar, o Estado, para evitar e diminuir gargalos infraestruturais, tem que dotar o território com as infraestruturas necessárias à fluidez e, por consequência, ao processo de acumulação do capital. Um exemplo disso é o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com previsão de ampliar em 40 milhões a capacidade de passageiros dos aeroportos brasileiros, o que significa que há perspectiva de aumento no fluxo de passageiros.

Desta forma,

[...] a instância institucional e suas articulações precisam da nossa atenção [...], constituem realidades integrais [...] não se realiza sem as marcas, sem os fixos e os fluxos e sem o uso. A instância das instituições – o mundo do poder organizado e das materializações econômicas – não se realiza sem as idéias. A articulação desses campos une materialidade e imaterialidade. É no território que elas se articulam, coexistem e muitas vezes, se embatem. (HEIDRICH, 2009).

O embate/cooperação entre Estado e iniciativa privada é uma constante, mas ao mesmo tempo, há uma relação de simbiose entre ambas. É possível visualizar que, pelo menos aparentemente, a perspectiva do turismo realizado pelo transporte aéreo era e continua sendo preocupação de empresários e governo nos âmbitos regional e nacional e

que a espacialização das empresas depende da articulação entre o sistema de normas, sistema de objetos e sistema de ações tanto do Estado como das corporações.



**Figura 16** - Voos regulares previstos em HOTRAN, no Brasil, em abril de 2010  
Fonte: Ipea, 2012

Portanto, as empresas produzem e se utilizam de infraestruturas de comunicação e circulação. Elas competem entre si na realização de seus serviços e estão se espacializando (Figura 16) por meio de suas estratégias logísticas, estratégias competitivas e da infraestrutura implementada pelo Estado.

A espacialização das companhias aéreas em função do transporte de passageiros turistas também pode ser mensurada pelo número de *charter* e fretamentos que elas realizam.

A representação cartográfica e a quantificação de voos de fretamentos e *charter* podem nos indicar quais companhias aéreas mais se espacializam pelo Brasil. Esse é o principal indicador, já que nos voos regulares existe uma parcela dos assentos em que há passageiros a lazer e turismo que adquiriram seus bilhetes por conta própria ou na forma de

*block charter*<sup>135</sup>. Dessa forma, destaca-se um indicador confiável, os fretamentos e *charter*, e outro geral que denota também o movimento de passageiros turistas. Porém, acreditamos que pelo número de voos *charter* e fretamentos essa ideia/noção de especialização seja mais explícita, o que enfocaremos mais adiante.

Mas, além das estratégias logísticas corporativas o *trade* se vale de vários expedientes para atrair clientes utilizando-se também de estratégias para tal fim.

#### 4.4 Estratégias do *trade* para atrair os passageiros turistas

A origem e destino dos fluxos turísticos estão relacionados ao potencial que a primeira oferece em termos de demanda que tenha condições de consumir produtos turísticos e possa se deslocar, em muitos casos, de forma rápida e eficiente, principalmente à grandes distâncias e que conte com infraestrutura de transportes adequada. Quanto ao segundo, o destino, também se faz necessária a presença de infraestrutura de transportes e atrativos que venham a satisfazer os anseios dos turistas. Tais condições geram os fluxos resultantes das interações espaciais motivadas pelo turismo, seja, no caso do setor aéreo, pelos voos regulares ou não-regulares como *charter* e fretamentos.

Os fluxos aéreos gerados com o transporte regular ou *charter* e fretamentos domésticos de passageiros têm, por hipótese, grande parte de suas operações baseadas no transporte de turistas – segundo a definição de turista da OMT – provenientes principalmente da “região concentrada” (SANTOS; SILVEIRA, 2003) a qual o Estado de São Paulo e a Macrometrópole se inserem. Ela é, ainda, a área de maior emissão e recepção de turistas, que se utilizam das infraestruturas (aeroportos como fixos) para realizarem seus deslocamentos, gerando fluxos e promovendo interações espaciais.

No Brasil, nos últimos anos, como abordado anteriormente, devido ao desempenho positivo da economia, do PIB e conseqüentemente aumento da renda média da população, as demandas corporativas dos setores ligados diretamente ao turismo e acessórias tem se expandido. As operadoras de viagem, o setor imobiliário e as companhias aéreas, por conta

---

<sup>135</sup> O *block charter* é o bloqueio de assentos realizados pelas operadoras de turismo em voos comerciais. Nesse caso, por exemplo, o passageiro turista viaja pagando um pacote, mas, que a parte aérea não se realiza por voo não-regular (*charter* ou fretamento), mas, com um voo comercial previsto em HOTRAN (Horário de transporte em voo regular) (Informação verbal de entrevista realizada com agentes de viagens e operadora de turismo CVC).

disso, vêm passando por um processo de internacionalização. No caso das duas primeiras, verifica-se a entrada de capital estrangeiro, como na CVC, vindo do grupo americano *Carlyle* na ordem de 63,6%; Os *resorts*<sup>136</sup> e hotéis como, por exemplo, o complexo turístico da Costa do Sauípe (BA) e as redes de hotéis portugueses Pestana, o Vila Galé<sup>137</sup>, o Tivoli e os Hotéis Dom Pedro, os espanhóis como o Iberostar e o Sol Meliá e a rede francesa Accor<sup>138</sup> têm amplo capital privado internacional investido no Brasil.

Os pacotes turísticos (Hospedagem+passagens aéreas) criaram uma relação estratégica de cooperação entre as companhias aéreas e a rede hoteleira. Nos sítios da internet das companhias aéreas, aparecem *links* para reserva de hotéis com descontos, já que o passageiro tem essa vantagem ao comprar o bilhete pela OTA. Segundo pesquisa da Jones Lang LaSalle Hotels, consultora para investimentos em hotéis, demonstrou que em 2011 a ocupação média ficou próxima de 70%. A taxa de ocupação (Tabela 13) de hotéis urbanos teve crescimento de 2,2%, comparando 2011 em relação a 2010, taxa que acompanhou o crescimento do PIB.

**Tabela 13** - Histórico da *performance* dos hotéis urbanos, de 2003 a 2011

<i>Ocupação</i>		
Ano	Hotéis urbanos (hotéis & flats)	Variação
2003	52.0%	-
2004	55.0%	5.8%
2005	60.0%	9.1%
2006	58.0%	-3.3%
2007	63.0%	8.6%
2008	65.0%	3.2%
2009	63.0%	-3.1%
2010	68.0%	7.9%
2011	69.5%	2.2%

Fonte: Hotelaria em Números, 2012

Organização: Airton Aredes, 2012

De 2009 a 2011 houve crescimento na quantidade de hotéis e quartos ofertados pelos hotéis e flats de cadeias internacionais, nacionais e hotéis independentes. No

<sup>136</sup> *Resort* é um espaço delimitado, sem interação com os habitantes da localidade em que se encontra, situado fora de centros urbanos cujas instalações são voltadas para relaxamento ou recreação e entretenimento do hóspede. Pode ser um centro de férias, estação turística, estância turística ou hotel de lazer.

<sup>137</sup> A rede portuguesa Vila Galé, além dos investimentos no Nordeste brasileiro, fará investimentos no Rio de Janeiro e em São Paulo.

<sup>138</sup> A Accor tem no Brasil (até 31 de dezembro de 2011) cento e quarenta e oito hotéis franqueados ou com gestão local, com as marcas Sofitel (4), Pullman (1), Novotel (10), Mercure (60), Ibis (61) e Etap Hotel/Ibis budget (12), organizados nessa disposição por ordem de conforto e preço. Disponível em: <http://www.accor.com/en/group/accor-worldwide.html#/area:AL/country:BRA/>> Acesso em:20/02/2012.

cômputo geral o número de hotéis passou de 9.524 para 9.592, com acréscimo de 68 hotéis. O número de quartos passou de 440.867 para 452.847, um aumento de quase 12.000 quartos. Cabe ressaltar que em pesquisa realizada em maio de 2012 pela Jones Lang LaSalle Hotels sobre “Investimentos em Hotéis na America Latina”, mais de 500 investidores têm no Brasil seu principal espaço para investimentos (ANEXO II).

**Tabela 14** - Total de hotéis e *flats* no Brasil, de 2009, 2010 e 2011

Tipo	2009		2010		2011	
	Hotéis	Quartos	Hotéis	Quartos	Hotéis	Quartos
Hotéis e flats de cadeias nacionais	354	47.766	370	53.137	361	52.640
Hotéis e flats de cadeias internacionais	361	65.979	365	67.150	392	70.229
Hotéis independentes com até 20 quartos	3.486	38.518	3.488	38.545	3.489	38.545
Hotéis independentes com mais de 20 quartos	5.323	288.594	5.341	290.040	5.350	291.433
<b>Total</b>	<b>9.524</b>	<b>440.867</b>	<b>9.564</b>	<b>448.872</b>	<b>9.592</b>	<b>452.847</b>

Fonte: Hotelaria em números, 2010, 2011 e 2012

Organização: Airton Aredes, 2012

Segundo os consultores, Jones Lang LaSalle Hotels, o segmento dos *resorts* foi o que apresentou desempenho pior em 2009 impactados pela valorização do Real (Tabela 15). Porém, em comparação a 2010, o ano de 2011 foi melhor para os *resorts*, segundo a consultoria, pelo crescimento da renda *per capita* e seus reflexos no aumento do consumo de viagens de lazer e turismo.

**Tabela 15** - Histórico da *performance* dos *resorts* no Brasil, de 2003-2010

Ano	Ocupação (%)	Diária média (R\$)
2003	45	335,00
2004	47	315,00
2005	47	315,00
2006	47	271,00
2007	48	278,00
2008	51	314,00
2009	44	416,00
2010	46	570,00
2011	50	683,00

Fonte: Hotelaria em números, 2010, 2011 e 2012

Organização: Airton Aredes, 2012

O quadro 1 elenca os principais *resorts* brasileiros e mapa 1 trás a localização destes. Podemos observar grande concentração de *resorts* nas regiões Nordeste e Sudeste, mas com destaque para região Nordeste com os *resorts* de praia.

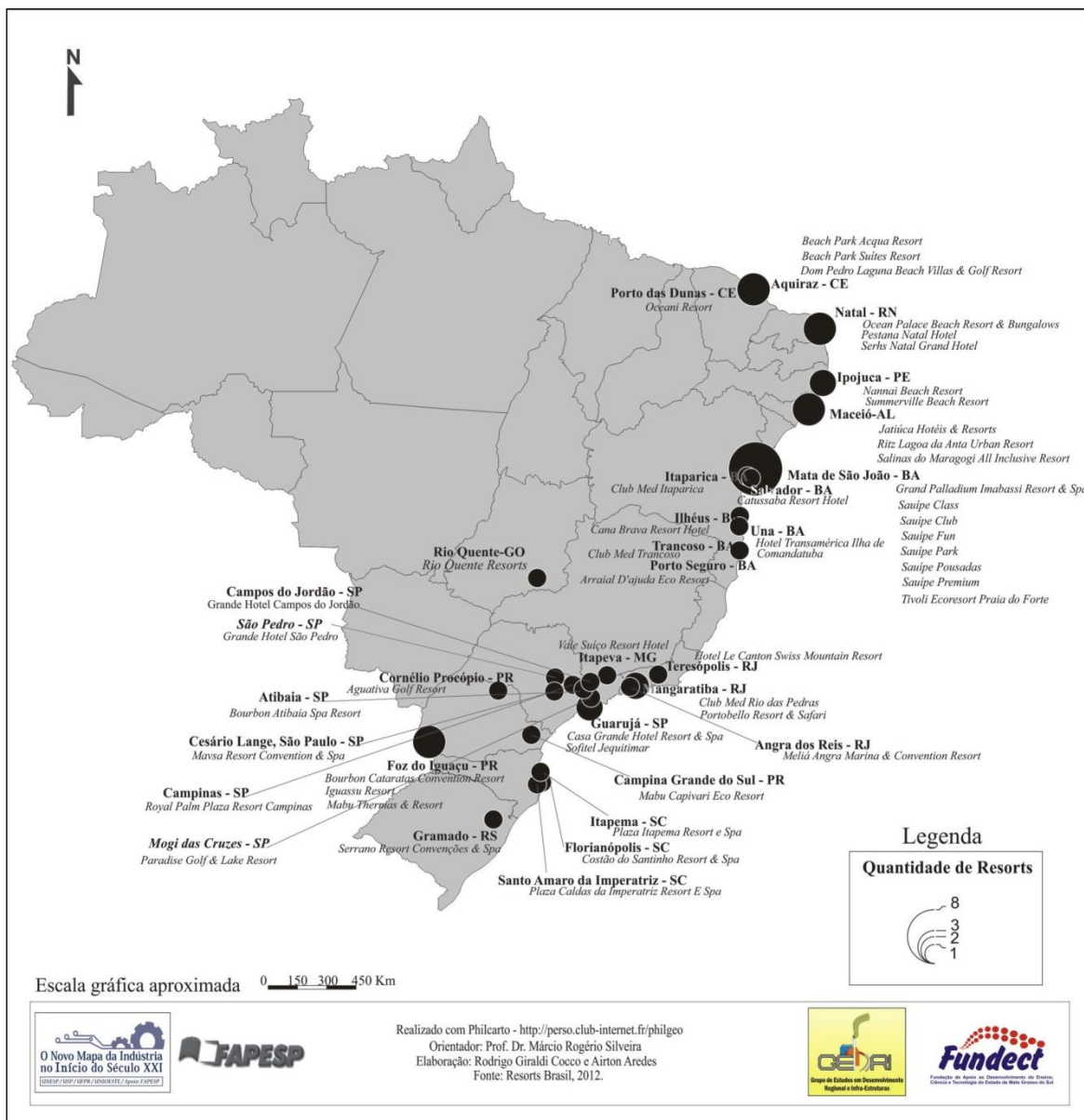
**Quadro 1 - Resorts por região brasileira, 2012**

Região	Nome	Localização
Centro-Oeste	Rio Quente <i>Resorts</i>	Rio Quente-GO
Nordeste	Jatiúca Hotéis & <i>Resorts</i>	Maceió-AL
	Ritz Lagoa da Anta Urban <i>Resort</i>	Maceió-AL
	Salinas do Maragogi All Inclusive <i>Resort</i>	Maceió-AL
	Cana Brava <i>Resort</i> Hotel	Ilhéus - BA
	Club Med Itaparica	Itaparica - BA
	Grand Palladium Imabassi <i>Resort</i> & Spa	Mata de São João - BA
	Sauípe Class	Mata de São João - BA
	Sauípe Club	Mata de São João - BA
	Sauípe Fun	Mata de São João - BA
	Sauípe Park	Mata de São João - BA
	Sauípe Pousadas	Mata de São João - BA
	Sauípe Premium	Mata de São João - BA
	Tivoli Eco <i>resort</i> Praia do Forte	Mata de São João - BA
	Arraial D'ajuda Eco <i>Resort</i>	Porto Seguro - BA
	Catussaba <i>Resort</i> Hotel	Salvador - BA
	Club Med Trancoso	Trancoso - BA
	Hotel Transamérica Ilha de Comandatuba	Una - BA
	Beach Park Acqua <i>Resort</i>	Aquiraz - CE
	Beach Park Suítes <i>Resort</i>	Aquiraz - CE
	Dom Pedro Laguna Beach Villas & Golf <i>Resort</i>	Aquiraz - CE
	Oceani <i>Resort</i>	Porto das Dunas - CE
	Nannai Beach <i>Resort</i>	Ipojuca - PE
	Summerville Beach <i>Resort</i>	Ipojuca - PE
	Ocean Palace Beach <i>Resort</i> & Bungalows	Natal - RN
	Pestana Natal Hotel	Natal - RN
	Serhs Natal Grand Hotel	Natal - RN
	Sudeste	Vale Suíço <i>Resort</i> Hotel
Meliá Angra Marina & Convention <i>Resort</i>		Angra dos Reis - RJ
Club Med Rio das Pedras		Mangaratiba - RJ
Portobello <i>Resort</i> & Safari		Mangaratiba - RJ
Hotel Le Canton Swiss Mountain Resor		Teresópolis - RJ
Bourbon Atibaia Spa <i>Resort</i>		Atibaia - SP
Royal Palm Plaza <i>Resort</i> Campinas		Campinas - SP
Grande Hotel Campos do Jordão		Campos do Jordão - SP
Mavsa <i>Resort</i> Convention & Spa		Cesário Lange, São Paulo - SP
Casa Grande Hotel <i>Resort</i> & Spa		Guarujá - SP
Sofitel Jequitimar		Guarujá - SP
Paradise Golf & Lake <i>Resort</i>		Mogi das Cruzes - SP
Grande Hotel São Pedro		São Pedro - SP
Sul	Mabu Capivari Eco <i>Resort</i>	Campina Grande do Sul - PR
	Aguatva Golf <i>Resort</i>	Cornélio Procópio - PR
	Bourbon Cataratas Convention <i>Resort</i>	Foz do Iguaçu - PR
	Iguassu <i>Resort</i>	Foz do Iguaçu - PR
	Mabu Thermas & <i>Resort</i>	Foz do Iguaçu - PR
	Serrano <i>Resort</i> Convenções & Spa	Gramado - RS
	Costão do Santinho <i>Resort</i> & Spa	Florianópolis - SC
	Plaza Itapema <i>Resort</i> e Spa	Itapema - SC
	Plaza Caldas da Imperatriz <i>Resort</i> E Spa	Santo Amaro da Imperatriz - SC

Fonte: Associação Brasileira de *Resorts* (2012)<sup>139</sup>

Organização: Airton Aredes (2012)

<sup>139</sup> Os dados são da Associação Brasileira de *Resorts* (*Resorts* Brasil). É uma entidade representativa dos interesses dos associados. Conta com 46 *resorts* associados, 12.263 unidades habitacionais, cujo faturamento de 2011 ficou em 1,3 bilhão de reais.



**Mapa 1- Principais resorts do Brasil, 2012**

Também o turismo de eventos<sup>140</sup> atrai turistas que aproveitam dos atrativos que o espaço de eventos e sua área de influência podem proporcionar (Tabela 16). Em vários lugares do território brasileiro, assim como em Mato Grosso do Sul, mais especificamente no município de Bonito, o poder público local e estadual juntamente com a iniciativa privada, montou um centro de convenções que promove atratividade para a região através de eventos, como congressos profissionais, científicos, acadêmicos e outros eventos que demandam grandes espaços para reunião de pessoas com interesses comuns. Essa foi uma

<sup>140</sup> Para maiores informações sobre a localização dos principais centros de eventos, consultar <http://www.nfeiras.com/espaco/C3%A7os/brasil/>. Segundo a N<sup>o</sup>Feiras o Brasil conta com 67 centros de eventos que abrigam aproximadamente 459 feiras.



forma de vencer a sazonalidade da utilização dos equipamentos turísticos que tinham na alta temporada<sup>141</sup> seus maiores picos de utilização, ficando a maior parte do ano com pouca utilização.

As cidades do Rio de Janeiro e São Paulo concentram a maioria dos eventos, seguidas por Salvador Florianópolis, Brasília, Porto Alegre e Recife com mais de 10 eventos no ano de 2011, seguindo a proporção de anos anteriores. Uma das constatações é que os eventos se realizam em cidades que detêm infraestrutura de transportes compatíveis com a escala do evento, como os aeroportos, e de mobilidade urbana. Também são espaços em que além da participação nos eventos, as pessoas podem usufruir dos atrativos turísticos disponíveis.

**Tabela 16** - Eventos internacionais realizados no Brasil, segundo cidades, 2004-2011

Cidades	Eventos internacionais <sup>1</sup>							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Brasil<sup>2</sup></b>	<b>114</b>	<b>145</b>	<b>207</b>	<b>209</b>	<b>254</b>	<b>293</b>	<b>276</b>	<b>309</b>
Rio de Janeiro – RJ	36	39	48	37	41	62	62	69
São Paulo – SP	21	29	54	61	75	79	75	60
Salvador – BA	9	18	17	27	13	15	9	17
Florianópolis – SC	6	3	8	9	7	13	12	13
Brasília – DF	4	6	11	1	11	8	12	13
Porto Alegre – RS	7	4	4	10	13	5	11	12
Recife – PE	3	4	2	3	7	9	7	10
Curitiba – PR	3	4	6	3	4	7	4	9
Foz do Iguaçu – PR	6	8	4	6	13	10	10	8
Ouro Preto – MG	1	-	2	6	2	1	3	8
Campinas – SP	-	1	6	5	5	7	3	7
Porto de Galinhas – PE	-	-	-	-	-	1	1	7
Belo Horizonte – MG	2	2	2	2	10	6	9	6
Natal – RN	2	-	2	2	1	3	4	6
Fortaleza – CE	4	-	11	1	5	6	4	5
Búzios – RJ	-	1	1	2	3	8	3	5
Belém – PA	-	1	1	2	1	4	2	3
Manaus – AM	1	1	1	1	4	2	1	3
Maceió – AL	1	1	-	-	1	-	-	3
Gramado – RS	1	1	3	3	1	6	4	2
Bento Gonçalves – RS	-	-	-	-	2	2	2	2
Vitória – ES	-	-	-	-	1	-	2	2
Porto Seguro – BA	1	-	1	1	-	-	-	2
Araraquara -	-	-	-	-	-	-	-	2
Ribeirão Preto – SP	2	1	1	-	3	-	-	2
Atibaia – SP	-	-	-	-	-	-	-	2
João Pessoa – PB	1	-	-	2	2	4	3	1
São José dos Campos – SP	-	1	1	2	1	3	3	1
Dourados – MS	-	-	-	-	-	-	1	1
Santos – SP	-	-	3	3	2	1	1	1
São Leopoldo – RS	-	-	-	-	-	-	1	1
São Luis – MA	-	-	-	-	-	-	1	1
São Pedro – SP	-	-	-	-	-	1	1	1
Porto Seguro - Arraial D' Ajuda - BA	-	-	-	1	-	-	-	1

<sup>141</sup> Alta temporada compreende o período de férias escolares, feriados e recessos, em que o movimento é maior e os preços cobrados também são majorados. Os interstícios são os períodos de baixa temporada.

Paraty – RJ	-	-	1	-	2	-	-	1
Águas de Lindóia – SP	1	1	-	-	2	-	-	1
Balneário Camboriú – SC	-	-	-	-	-	-	-	1
Balneário Pinhal – RS	-	-	-	-	-	-	-	1
Caldas Novas – GO	-	-	-	-	-	-	-	1
Campo Grande – MS	-	1	-	1	-	-	-	1
Canoas – RS	-	-	-	-	-	-	-	1
Mata de São João – BA	-	-	-	-	-	-	-	1
Mata de São João – BA	-	-	-	-	-	-	-	1
Franca – SP	-	-	-	-	-	-	-	1
Camaçari – BA	-	-	-	-	-	-	-	1
Itapema – SC	-	-	-	-	-	-	-	1
Lavras – MG	-	-	-	-	-	-	-	1
Lavras do Sul – RS	-	-	-	-	-	-	-	1
Maragogi - AL	-	-	-	-	-	-	-	1
Prudentópolis - PR	-	-	-	-	-	-	-	1
Santa Rita do Sapucaí - MG	-	-	-	-	-	-	-	1
Taubaté - SP	-	-	-	-	-	-	-	1
Uberlândia - MG	-	3	1	-	-	-	-	1
Marília - SP	-	-	-	-	-	-	-	1
Ubatuba - SP	-	-	1	-	1	-	-	1
São Borja - RS	-	-	-	-	-	-	-	1
Sorocaba - SP	-	-	-	1	-	-	-	1
Outros	2	15	15	17	21	30	25	-

Fonte: International Congress & Convention Association - ICCA

(1) O número total eventos realizados no Brasil, em 2011, expresso nesta tabela (309 eventos), difere do número de eventos por cidade divulgados pela ICCA (304 Eventos), em função de não ter sido possível identificar os eventos que tiveram por sede mais de uma cidade. Note-se que segundo os padrões ICCA, cada evento só pode ser contado, uma única vez para a totalização de eventos realizados em cada país.

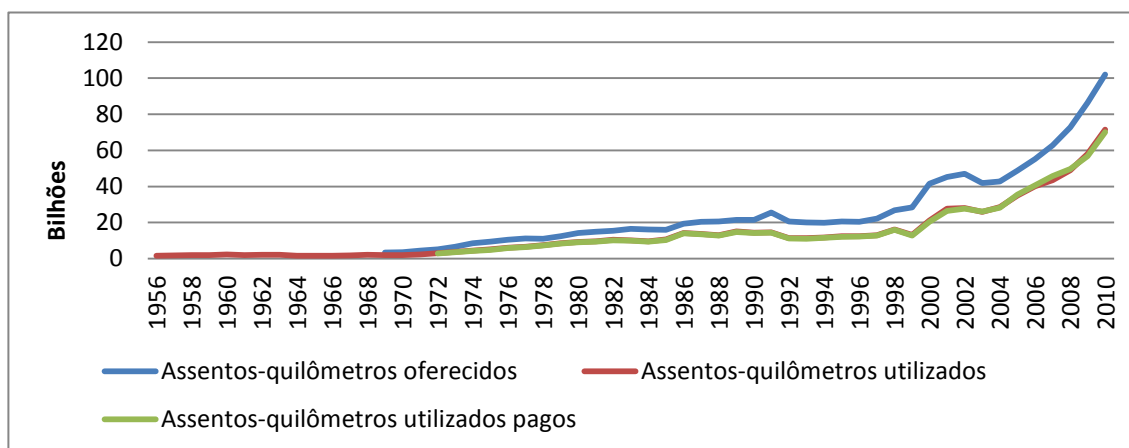
(2) São considerados internacionais os eventos itinerantes, com periodicidade fixa, mínimo de 50 participantes e que estejam, pelo menos, em sua terceira edição.

Fonte: Brasil (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)

O grande número de *resorts* e eventos com vasta dispersão espacial propicia a utilização do transporte aéreo, já que, em muitos casos os participantes de eventos têm pouco tempo para ficar fora do seu domicílio. No caso dos eventos, muitos deles firmam parcerias com a rede hoteleira, atrativos turísticos e companhias aéreas para conseguir descontos para os participantes, estratégia que propicia aumento na ocupação e leitos, uso de atrativos e assentos disponíveis.

Com relação às companhias aéreas, dentre as estratégias competitivas adotadas, em 2001 a GOL – Linhas Aéreas Inteligentes entrou no mercado com um novo modelo de negócio, o *Low cost low faire* (Baixo custo baixo preço), mexendo com o setor aéreo brasileiro e atraindo pessoas que se utilizavam do transporte rodoviário (Gráfico 15).



**Gráfico 15** - Evolução no número de passageiros por quilômetro transportado no mercado doméstico, até 2010

Fonte: Ipeadata (2012)

Nesse novo modelo de negócio, pelo menos para o mercado brasileiro, a GOL inova ao padronizar a frota e oferecer aeronaves novas e modernas. Com tal padronização, ela reduziu os custos de consumo de combustíveis, reposição de peças e treinamento de tripulação; modificou e simplificou o serviço de bordo, não mais oferecendo refeições à bordo, mas, barras de cereais, suco, refrigerante, bolachas, água, amendoins, batata frita, dentre outros; implantou o sistema de compra de bilhetes pela internet e o parcelamento mais longo que os praticados até então.

O gráfico 15 retrata o comportamento do mercado de passageiros do modal aéreo com a entrada da companhia aérea GOL. Se entre 1992 e 2001, havia tendência de crescimento no número de passageiros transportados, com a entrada da companhia aérea GOL há um excedente momentâneo de assentos oferecidos e a curva se flexiona para baixo as que, a partir de 2004, a curva tem uma inflexão positiva e mais inclinada do que no período supracitado.

Além das estratégias já utilizadas pelas empresas do mercado como o *code sharing*, programa de milhas, entrada das companhias aéreas em alianças como a *Star Alliance* (que oferece benefícios como a oferta de transbordos grátis, passageiro frequente, *upgrades* e prêmios) formando uma rede mundial de companhias aéreas que atenda maior número de voos, frequências e destinos pelo mundo, favorecendo as empresas que fazem parte do grupo no que diz respeito à competitividade, as companhias aéreas vêm com mais inovações.

São exemplos dessas inovações:

- o oferecimento de bilhetes, além das lojas e agências de viagens físicas, em OTAs (*On-line Travel Agency*). As companhias aéreas se utilizam dessa inovação para reduzir custos e maximizar receitas através da redução da intermediação de venda dos bilhetes e aumentando a base de consumidores. Elas podem ser *single-channel* (com venda somente no *site* da companhia aérea) ou *dual-channel* (Com venda no *site* da empresa e em plataforma OTA) (KOO; MANTIN; O'CONNOR, 2009).
- também há o oferecimento de bandas tarifárias em que o cliente tem disponível várias tarifas de acordo com, por exemplo, a antecedência da compra, flexibilidade à mudanças e categoria de atendimento;
- intermodalidade para atendimento ao cliente em espaços distantes dos aeroportos de partida ou chegada, como o caso da Azul que disponibiliza ônibus em vários pontos da macrometrópole, além do aeroporto em que opera;
- venda de bilhetes em lojas de varejo: Em 2003 e 2004 a GOL teve parceria com o Carrefour que foi desfeita por problemas de incompatibilidade de sistemas e pagamento de comissão. Em 2005 inovou quando lançou o cartão “Voe Fácil” com a adesão de mais de um milhão de pessoas. O cartão possibilita o pagamento do bilhete em até 36 vezes. Recentemente ela abriu a primeira loja física “Voe Fácil GOL” em 2009 no Largo 13 de Maio na zona sul de São Paulo; Mais recentemente a empresa conta com lojas em regiões populares da cidade de São Paulo, como nos bairros de São Mateus, nas estações de metrô Luz, Sé, Itaquera, Brás e Tatuapé, Bairros de Pinheiros e Santo Amaro, além de outras lojas na Grande São Paulo e quiosques espalhados pelo Brasil
- a TAM tem parceria com as casas Bahia a partir de agosto de 2010, assim como a Azul com o Walmart e sua rede (Nacional, Todo Dia, BIG, Sam’s Club, Bompreço e Mercadorama) e Magazine Luiza, como estratégia para verificar aceitação e potencial de mercado principalmente dos consumidores das classes C e D;
- a consolidação de novos *hubs* (ou a implantação do modelo de negócio *Hub-and-Spoke* ou *Network*<sup>142</sup>), também cria condições de competição. A empresa Azul

---

<sup>142</sup> O Nome *hub and spoke* ou *the spoke-hub distribution paradigm*, é derivado do pneu de bicicleta que consiste em apontar vários raios do aro (*spoke*) em direção a um eixo central. São aeroportos centrais e de conexão de voos. *Network* ou rede, é a malha aérea de destino de uma companhia aérea (SOUTELINO, 2006).

tem seu *hub* no Aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas) por uma questão estratégica. Para atender os passageiros da Grande São Paulo, como ressaltado anteriormente, disponibiliza ônibus para transportá-los para o referido aeroporto e vice-versa. Também em função de ter conseguido *slots* no Aeroporto Internacional de Congonhas (São Paulo) nos finais de semana, a Azul fundou a Azul Viagens como forma de ocupar os assentos do voo que parte de São Paulo para Porto Seguro (BA);

- a Trip consolidou em novembro seu novo *hub*, os Aeroportos Internacional de Tancredo Neves (Belo Horizonte) e Aeroporto da Pampulha (Belo Horizonte), com ligações diretas entre capitais e cidades de porte médio do Brasil sem passar pelos aeroportos da Macrometrópole (Terminal São Paulo) e se integrou no programa do governo federal “Viaja Melhor Idade”, concedendo descontos de 40% nos bilhetes para pessoas acima de 60 anos;<sup>143</sup>
- a Passaredo consolidou presença no Aeroporto Leite Lopes em Ribeirão Preto (SP) e também já realiza ligações entre capitais e cidades de porte médio sem passar pela macrometrópole paulista, assim como *charter* e fretamentos domésticos *de passageiros* para CVC partindo do referido aeroporto para o Nordeste do Brasil.

São inovações de cunho técnico e organizacional produtos das revoluções logísticas (SILVEIRA, 2009). Nas inovações de cunho técnico, pode-se, por exemplo, citar a aquisição de aeronaves modernas e mais econômicas, produtos e serviços que ampliam a escala de utilização do transporte aéreo. Nas inovações de cunho organizacional, a espacialização de novos *hubs*, programas de milhagem, expansão horizontal de lojas, dentre outras, também contribuem para dinamizar os deslocamentos pelo modal aéreo e as interações espaciais.

Também as aquisições (caso da GOL em relação a VARIG e WEBJET; TAM em relação à Pantanal) e fusões (caso da TAM com a LAN formando a LATAM) demonstram o grau de competitividade em que o mercado brasileiro chegou, que aponta também para concentração de poder. Além disso, verifica-se a possibilidade de aumento do limite de participação estrangeira no setor aéreo para 49% e dependendo das regras em que a outra

---

<sup>143</sup> Com a fusão societária entre Azul e Trip em maio de 2012 a primeira empresa terá mais *slots* disponíveis no aeroporto internacional André Franco Montoro em Guarulhos (SP), o que poderá ampliar as ligações da Macrometrópole com aeroportos regionais em todo Brasil e possibilitando mais pessoas de se utilizar do transporte aéreo.

empresa que não seja brasileira esteja, esse capital pode chegar até a 100%. A TAM, por exemplo, passa a fazer parte da *holding* LATAM, comandada pela empresa chilena LAN que detém mais de 70% do capital da nova empresa com sede em Santiago, no Chile. A TRIP tem 20% de seu capital nas mãos da *SkyWest Inc.*, uma *holding* que detém as companhias *SkyWest Airlines* e *Atlantic Southeast Airlines*, que juntas formam a maior operadora de aviação regional do mundo; a Azul teve 10% de seu capital comprado pela empresa americana de participações *Texas Pacific Group* (TPG) que tem presença relevante no setor aéreo.

Todas as estratégias referenciadas acima sejam elas operacionais, de produto ou processo, propiciaram o aumento da demanda para o transporte aéreo e, conseqüentemente, da circulação de passageiros a partir dos terminais da macrometrópole, de aeroportos de cidades de porte médio e das interações espaciais fomentadas pelo turismo.

Agências e operadoras de turismo também ampliam suas possibilidades de comercialização de passagens aéreas e pacotes turísticos e contribuem para intensificação das interações espaciais entre regiões mais distantes em que o turismo é forte indutor. Porém a redução de tarifas por parte das companhias aéreas com vendas em lojas de varejo e locais populares, além das compras diretas via internet desencadeou ainda em 2010 uma reação por parte da Associação Brasileira de Agentes de Viagens (ABAV). Ela lançou o Programa Viaja Fácil Brasil, com parcelamentos de que vão de 24 a 50 meses, sem juros, já que se trata de um consórcio, com administração da Administradora de Consórcio Nacional Gazin e garantia do Banco Central do Brasil (AGÊNCIAS LANÇAM CONSÓRCIO PARA VENDA DE PASSAGENS, 2010).

E o que justifica toda essa movimentação das companhias aéreas, das operadoras de turismo, agências de turismo, rede hoteleira e de atrativos, segundo alguns estudos, seria a situação de estabilidade da economia brasileira e a ascensão de mais consumidores às classes C e D que real ou potencialmente podem consumir viagens.

A primeira condição dá às companhias aéreas possibilidade de planejar suas despesas, receitas e investimentos a serem realizados. A segunda criou um mercado consumidor que vem com disponibilidade de consumir, dentre outros produtos e serviços, viagens aéreas.

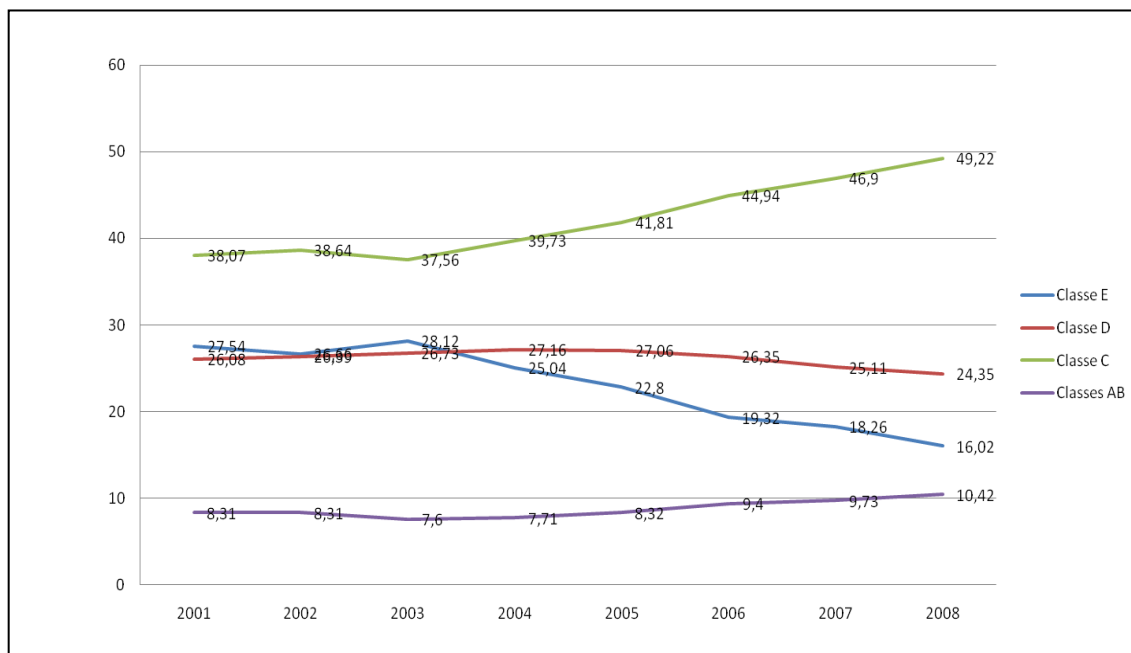
Neri (2009), por meio de informações do PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios), com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) disponibilizando microdados, procura retratar o Brasil por esses dados no período

compreendido entre 2003 e 2008. Ele demonstra pelos dados analisados que os novos consumidores resultam, além da condição macroeconômica na qual o Brasil se insere (e que, segundo ele, o bem-estar da população deve ser medido não só pelo PIB ou PIB *per capita*), de alguns determinantes da distribuição de renda e seus componentes primários como as pensões e aposentadorias, programas sociais e trabalho. Na análise de Neri (2009), há crescimento nesses determinantes. Segundo ele, a partir da leitura e análise dos dados,

Entre 2003 e 2008, a renda *per capita* média do brasileiro cresceu 5,26% em termos reais (isto é já descontada a inflação e o crescimento populacional) passando de 458 para 592 reais por mês. A fonte de renda que mais cresceu foi a de programas sociais (20,99%) influenciada pela expansão do Bolsa Família criado em 2003. A seguir veio a parcela da renda da previdência vinculada ao salário mínimo (6,64%). Os efeitos dos reajustes do salário mínimo que cresceu mais de 45% neste período pressionou o valor da base de benefícios e do aumento da parcela de número de idosos, fruto do processo de envelhecimento da população. A renda de previdência acima do piso cresce abaixo do crescimento da renda geral. Cabe notar que a renda do trabalho teve um incremento médio de 5,13% ao ano o que confere uma base de sustentabilidade das condições de vida para além das transferências de renda oficiais. A renda do trabalho corresponde a 76% da renda média percebida pelo brasileiro e de lá saiu 75% do ganho de renda observado (NERI, 2009, p. 9).

Do ponto de vista das classes econômicas, Neri (2009) aponta mudanças significativas na composição dessas classes como resultado da distribuição de renda no período de 2003 a 2008, o que foi retratado graficamente a seguir (Gráfico 16). E o que isso significa em valores absolutos em termos de consumidores?

A classe AB, só nos últimos cinco anos (até 2008), teve a ascensão de 6 milhões de pessoas, atingindo em 2008 19,4 milhões de pessoas. A classe C, dominante no sentido populacional, conta com 91 milhões de pessoas em 2008 com renda acima de R\$1.115,00 e até R\$ 4.807,00 mensais. Nos últimos cinco anos, 25,9 milhões de brasileiros passaram à classe C, 5,3 milhões só em 2008. A classe D atingiu 45,3 milhões de pessoas com renda entre R\$ 768,00 e R\$ 1.115,00 mensais. Houve redução de 0,9 milhões em 2008 e de 1,5 milhões entre 2003 e 2008. Da classe E saíram 3,8 milhões de brasileiros que ganham abaixo de R\$804,00 mensais, movimento que começa com o fim da recessão em 2003, quando 19,4 milhões de pessoas cruzaram a linha de miséria. Ainda são 29,9 milhões de miseráveis, que seriam 50 milhões caso a miséria não tivesse sido reduzida nos últimos anos (NERI, 2009).



**Gráfico 16 - Percentual de classes econômicas no Brasil (2010)**

Fonte: CPS/FGV a partir dos microdados PNAD/IBGE (2010)

Organização: Neri (2009)

Adaptação: Airton Aredes (2010)

Vale ressaltar que esse aumento de renda é fruto da ampliação da jornada de trabalho que foi possível devido às novas oportunidades criadas pela macroeconomia nacional do governo Lula atrelada ao momento positivo da economia mundial. Assim, não foi somente o aumento da renda pelo aumento dos salários e maior distribuição dos benefícios sociais, mas também porque as pessoas passaram a trabalhar mais, ou seja, via também o aumento da exploração do trabalho.

Somando-se a esse cenário socioeconômico positivo à competição entre as companhias aéreas, intensificada segundo Grossi (2000) e Oliveira (2009a) a partir do terceiro período – Liberalização com Políticas de Estabilização Inativa ou Primeira Rodada de Liberalização (1993 a 1997) –, trouxe como resultado para o consumidor a redução no valor da tarifa média cobrada pelas companhias aéreas (Tabela 17).



**Tabela 17** - Evolução do *Yield* Tarifa Aérea e da Tarifa Aérea Média no Brasil no período de 2002 a 2011

<b>Ano</b>	<b><i>Yield</i> Tarifa<sup>144</sup> Atualizado (R\$)</b>	<b>Tarifa Média Atualizada (R\$)</b>
2002	0,80377	486,75
2003	0,88371	538,40
2004	0,83262	565,30
2005	0,82347	543,72
2006	0,75179	497,46
2007	0,54382	364,35
2008	0,74174	502,16
2009	0,53708	362,39
2010	0,38954	296,33
2011	0,34934	276,25

Fonte: ANAC/SER (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)

Os empregos com carteira assinada, a bancarização da população com consequente acesso ao crédito possibilitou principalmente as classe C e D acesso à compra de pacotes turísticos ou diretamente aos bilhetes aéreos. O programa de relacionamento dos bancos possibilitou também o acúmulo de pontos para troca em milhas de companhias aéreas (caso dos cartões de crédito dos bancos e os personalizados das companhias aéreas).

Dessa forma, a demanda por transporte aéreo aumentou significativamente já no início do século XXI, e cuja contribuição do setor turístico, lastreado num cenário positivo da economia brasileira, deve ser levada em conta.

Dados do jornal Folha de São Paulo de 19 de setembro de 2010 retrataram que 66% dos novos viajantes de avião eram da classe C, e que cerca de sete milhões de pessoas desse percentual tinham a intenção de viajar de avião pela primeira vez nos doze meses subsequentes à pesquisa. Tal fato foi confirmado pelo estudo da Mackinsy & Company (ESTUDO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO DO BRASIL: RELATÓRIO CONSOLIDADO, 2010) o qual demonstrou o até então constatado patamar de razão de viagens. O Brasil tem uma relação de 0,6 viagens por passageiro/ano, enquanto que em mercados maduros essa razão é de 3,3 viagens por passageiro/ano. Isso demonstra que o Brasil tem muito a desenvolver em termos de uso do transporte aéreo de passageiros, desde que a economia continue avançando.

A Operadora de turismo CVC, em sua estratégia, segundo seu ex-presidente Valter Patriani, tem no parcelamento considerado agressivo (pelo menos no início da venda de pacotes aéreos e que de certa forma perdura até então), no preço e na presença de muitas

<sup>144</sup> O *Yield* Tarifa do transporte aéreo doméstico regular de passageiros é um indicador econômico que corresponde ao valor pago por passageiro por quilômetro voado.

lojas pelo Brasil uma forma de permitir que muitos brasileiros pudessem colocar o turismo como um bem de consumo considerado normal, como a compra de um fogão ou outro eletrodoméstico presente na maioria das residências. A operadora considera que conseguiu desmistificar a imagem de que turismo seria somente para os mais abastados. E a organização dos pacotes turísticos em voos regulares ou não regulares, coloca as operadoras e agências numa relação de cooperação com as companhias aéreas que, por sua vez, consideram o passageiro turista como importantes em suas estratégias.

Nesse aspecto, as respostas dos questionários enviados por representantes das companhias aéreas e os dados conseguidos junto a ANAC demonstram que todas as empresas brasileiras de transporte de passageiros realizam (ou realizaram) voos *charter* e/ou de fretamento. As companhias aéreas TRIP e GOL (controladora das companhias aéreas GOL Transportes Aéreos S.A. e VRG Linhas Aéreas S.A.) enviaram respostas. A TRIP admitiu que há em sua estratégia competitiva diretrizes para disputar potenciais passageiros que viajam a turismo. Porém, considera um assunto estratégico e não definiu como seria tal estratégia. A companhia aérea GOL não respondeu essa pergunta.

Principalmente na alta temporada, mas, também na baixa, aproveitando-se das promoções efetuadas pelas companhias aéreas e operadoras de turismo, o aumento da demanda vem provocando mudanças na dinâmica dos aeroportos sejam nos terminais de passageiros (com reformas, ampliação e construção de estações de embarque), seja na área de manobras onde se efetua o estacionamento, embarque, desembarque, táxi e decolagem de aeronaves.

O novo quadro induz órgãos como a INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) a reorganizar sua logística aeroportuária para ampliar capacidade nos aeroportos dentro de padrões mínimos de segurança. Da mesma forma o DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) reorganiza a dinâmica dos fluxos na dimensão aérea do espaço geográfico o qual controla o tráfego.

Porém, se o número de pessoas potenciais turistas vier a aumentar como apontam os dados analisados por Neri (2010) e a companhias aéreas, operadoras e agências de turismo conseguirem atrair tais consumidores, seja nos voos regulares que já têm previsão em Hotran (Horário de Transporte) e com *slots*, sejam com *charter* e fretamentos domésticos de passageiros, os aeroportos que possuem maior demanda de tráfego podem vir a ter restrições operacionais.

---

**CAPÍTULO V**

**VOOS *CHARTER* E DE FRETAMENTOS NO BRASIL**

---

*O homem há de voar*

**Alberto Santos Dumont**

### 5.1 A origem dos voos VTDs, fretamentos e *charter* no Brasil

Os primeiros voos de fretamento no mundo, segundo Cooper (2001) se iniciam nos anos de 1960, coincidindo com a entrada em operação dos aviões a jato, facilitadores nos deslocamentos a grandes distâncias.

Como enfatizado por Beni (2004), em alguns países da Europa os voos não regulares (*charter* e de fretamentos) chegaram a ter maior quantidade de pessoas transportadas que os voos regulares no transporte de turistas, algo que ainda está longe de acontecer no Brasil.

Sobre a diferença entre as operações de voos não regulares, fretamentos e *charter*, e de voos regulares, Halsall (1992) citado por Page (2003) enfatiza a dificuldade de se fazer a distinção entre os transportes especializados (como os voos fretados e cruzeiros) e o transporte regular, pois, há uma sobreposição dos dados.

Nesse aspecto Valente e Cury (2004) fazem uma diferenciação. Para eles as companhias aéreas distinguem as rotas regulares que têm horários fixos previstos (HOTRAN) e que não têm garantia de ocupação total do voo e por isso cobram tarifas mais altas, dos serviços fretados, que são realizados por operadoras de turismo, tanto individualmente, como é o caso da CVC no Brasil, como em grupo de operadoras, com o fim de transportar pessoas em férias, e que adquiriram somente a passagem ou um pacote completo das operadoras (VALENTE e CURY, 2004).

A diferença entre as duas operações é descrita por esses autores. Segundo eles,

O diferencial de preço para voos regulares e fretados reflete-se no fator de carga de passageiros que a companhia tem de atingir para ter lucro. As rotas regulares cobram uma tarifa mais alta, mas operam com um fator de carga mais baixo que os voos fretados, nos quais se cobra um custo unitário mais baixo, mas é necessário um fator de carga mais alto (muitas vezes de 90%) para proporcionar o lucro. Nesse ponto, já se pode delinear que uma das estratégias de competitividade para as empresas aéreas é integrar-se logisticamente com os operadores e agentes de viagens, no que diz respeito aos fretamentos, por exemplo, que podem otimizar a utilização de suas aeronaves, principalmente, em períodos de baixa utilização, recurso esse muito utilizado na Europa e ainda pouco praticado no Brasil (VALENTE e CURY, 2004, p. 37)

Pearce (1987) citado por Page (2003) dá um exemplo sobre a região do Mar Mediterrâneo onde a expansão das companhias de voos fretados conseguiu produzir vínculos mais estreitos entre os mercados turísticos e as destinações em potencial, e os

custos reduzidos do transporte aéreo levaram a uma expansão na escala e na distribuição espacial do transporte.

Conforme inicialmente focado em capítulo anterior, os voos não regulares destinados ao transporte de passageiros turistas no Brasil têm início com os VTDs no início da década de 70 do século passado. Tais voos derivaram da política da EMBRATUR em incentivar o turismo doméstico por meio do programa “Conheça o Brasil” (ALFONSO, 2006). Dessa forma, no Brasil, os voos de fretamento e *charter* têm sua origem nos VTDs.

Assim, neste capítulo, procuramos abordar a origem dos VTDs, fretamentos e *charter*; demonstrar por meio de números esses tipos de voos não regulares; cartografá-los para melhor visualização dos fluxos e, também, mostrar quem são as companhias aéreas e operadoras que mais se utilizam dessas modalidades de transporte turístico.

Ao baixar a Portaria nº 91, de 6 de julho de 1972, o DAC autorizou o transporte turístico em aeronaves fretadas. Tal medida visou a redução do preço do transporte turístico para incentivar o turismo doméstico. Segundo Alfonso (2006) o primeiro VTD aconteceu logo após a entrada em vigor da Portaria nº 91, em 20 de julho de 1972, partindo de São Paulo com destino a Recife.

Nessa época, a política de turismo da EMBRATUR até então era de promoção do Brasil no exterior para ampliação dos fluxos de estrangeiros para o país com a respectiva entrada de dólares a serem gastos aqui. Além disso, o incentivo do turismo interno visou restringir o fluxo de brasileiros para o exterior e conseqüentemente a redução do envio de dinheiro na forma de gastos turísticos em outros países. Medidas como o “depósito compulsório” para cada visto de saída de brasileiros para o exterior (Decreto nº 1.470/1976)<sup>145</sup> objetivou a redução dos gastos dos brasileiros no exterior e indiretamente fortalecer o turismo interno (FOUQUET, 2011a)<sup>146</sup>.

---

<sup>145</sup> O Decreto Lei nº 1.470 de 4 de julho de 1976 estipulava o seguinte: “Art. 1º Ficam condicionadas a recolhimento, em dinheiro, no valor de Cr\$ 12.000,00 (doze mil cruzeiros):

I - a emissão ou prorrogação de passaporte comum no País;

II - a concessão, em passaporte emitido por autoridade brasileira, de visto policial de saída;

III - A concessão para estrangeiro admitido ou registrado no País em caráter permanente, de visto policial de saída.

<sup>146</sup> O desenvolvimento dos voos não regulares (*charter* e de fretamentos) poderia ser visualizado nos Anuários Estatísticos da Aviação Civil de 1972 a 2010. Até 2005 com o DAC e após com a ANAC, não estão disponibilizados os dados de quantidade de passageiros transportados por fretamentos, mas, são divulgadas as receitas por “Viagens Especiais, Fretamento e Locação”. Por vezes até os dados financeiros são suprimidos por motivos que desconhecemos. Porém, a ANAC disponibilizou dados de *charter* e de fretamentos a partir de 2000 até fevereiro de 2012, que serão analisados mais adiante.

Com a adoção de tal dispositivo no Brasil, como incentivo (forçado) para o desenvolvimento da atividade turística nacional, novas modalidades de transportes teriam que ser criadas como forma de inovação no transporte aéreo doméstico de passageiros para atender a parte demanda de turistas que reduziu as viagens ao exterior a passou a viajar pelo Brasil. Até então para que um turista pudesse se deslocar via aérea, deveria se utilizar dos voos regulares. Mas, com a maior procura para destinos com forte apelo turístico uma das formas de contemplar tal público foi a implementação dos voos fretados. Pela sua característica de menor custo para empresa (redução de tarifas de comunicação aeronáutica, pátio, pistas, totalizando uma redução em torno de 40% no preço final do bilhete aéreo), que deveria ser repassado para o passageiro na forma de menor preço cobrado pelo bilhete, esse tipo de voo têm maior taxa de ocupação e geralmente se realiza fora dos horários de maior movimento operacional dos aeroportos envolvidos na operação de transporte (Anexo III). Mas, mesmo com esse tipo de restrição, eles contribuem para os fluxos turísticos, principalmente nas grandes distâncias.

Na escala mundial, os voos fretados impulsionaram o turismo de massa e também foram responsáveis pelas novas formas de turismo, como os pacotes turísticos. “No Brasil as operadoras turísticas têm utilizado além do sistema de fretamentos e *charter*, o bloqueio de lugares em voos regulares, [...]” os *block charter*, fato que diminuiu o risco dessas empresas quanto ao percentual de ocupação dos assentos das aeronaves que eram de responsabilidade da própria operadora. “Assim sendo, muitos dos voos regulares das empresas aéreas apresentam uma configuração bastante heterogênea de passageiros e suas motivações de viagens” (VALENTE e CURY, 2004, p.26), diferente dos voos *charter* ou de fretamentos que têm foco principalmente no transporte turístico.

Esses tipos de voos, assim como os voos regulares, obedecem a um sistema de normas que garantam a fluidez espacial para que não interfiram nas operações regulares das empresas de transporte aéreo, principalmente com relação a infraestrutura disponível para a realização dessas operações. Sobre esse aspecto abordaremos a seguir os dispositivos dessa regulação.

## 5.2 A regulação de voos *charter* e fretamento no território brasileiro

Como enfatizado anteriormente, o início da regulação dos voos não regulares (*charter* e de fretamento) está na Portaria nº 91 de 6 de julho de 1972, dispositivo específico para o transporte de passageiros turistas. A especificidade do texto da portaria estava nas características desses voos (também já abordado anteriormente). Como são voos que não tem previsão em horário de transporte (HOTRAN), em aeroportos com grande movimento e com *slots*, os voos *charter* e de fretamento se realizam em sua maioria fora dos horários de pico ou nos finais de semana, quando o movimento operacional dos aeroportos diminui.

Com a política de flexibilização do setor nos anos 1990, vários resultados foram alcançados, na visão dos “mentores da flexibilização”, em termos de competição entre as empresas e seus benefícios para os usuários. Dentre eles o surgimento de empresas para atender o transporte aéreo não regular de passageiros (voos *charter*)<sup>147</sup>, como foi o caso da empresa BRA Transportes Aéreos.

Nessa época, o que se esperava, ainda, com certa expectativa, eram os resultados concretos dessas medidas, no que tange aos voos *charter* domésticos de passageiros, na medida em que poderiam representar uma alternativa mais barata de deslocamento dentro do país e, conseqüentemente, ser forte indutor do setor turístico nacional (GROSSI, 2000).

A regulação de voos *charter* e fretamentos domésticos de passageiros iniciam-se com o Departamento de Aviação Civil (DAC), antecessor da ANAC. O DAC aprovou a Instrução de Aviação Civil (IAC 1227) que regulamenta as autorizações para Voo *Charter* Doméstico de Passageiros por meio da Portaria DAC nº 1138/SPL, 31 de julho de 2001 (Anexo III).

Um dos grandes motivadores de voos que não sejam executados na modalidade de voos regulares foi o avanço da atividade turística pelo mundo e, em específico, no Brasil. O turismo gerou a necessidade de desenvolver novas modalidades de transportes no âmbito dos modais que, no transporte aéreo, ocorreu com a implementação dos voos *charter* e fretamentos.

Em consonância com a política nacional vigente para os serviços de transporte aéreo comercial, o Departamento de Aviação Civil vem adotando medidas que buscam favorecer o desenvolvimento dos voos domésticos não-regulares de

---

<sup>147</sup> Portaria nº 1003/DGAC, de 24 de dezembro de 1997.

passageiros, nas diversas modalidades em que os mesmos são prestados. A modalidade de transporte aéreo não regular, que vem se consagrando como um importante segmento da indústria em quase todo o mundo começa a adquirir importância também no Brasil, beneficiando particularmente a indústria do turismo e o seu usuário. O desenvolvimento dessa modalidade de transporte visa produzir os seguintes benefícios: a) fomento do turismo no território brasileiro, na medida em que estende a opção do transporte aéreo ao passageiro não freqüente; b) exploração de novas rotas para o desenvolvimento de novos pólos; e c) fortalecimento do mercado do transporte aéreo de um modo geral (BRASIL, 2001, p.5).

São voos que podem ser comercializados diretamente pelas companhias aéreas, por agentes de viagens, operadores de turismo, com ou sem vínculo com a parte terrestre. Tais voos podem se beneficiar da redução de tarifas de uso da infraestrutura aeronáutica<sup>148</sup>.

Os benefícios dos voos *charter* também são relatados por Grossi (2000). Ele explica que o DAC, desde janeiro de 1998, adotou a política de redução de tarifas de uso das infraestruturas aeronáuticas para voos promocionais. Por intermédio de ações tanto do DAC como da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo (DEPV) e da INFRAERO foram concedidos descontos nas tarifas de pouso, uso das comunicações e auxílios à navegação em rota. Em contrapartida as companhias aéreas deveriam praticar os referidos descontos nas passagens aéreas, em todos os assentos ofertados na classe econômica, na mesma proporção dos descontos concedidos<sup>149</sup>. Complementa Grossi (2000) que

Esta iniciativa se constitui em uma contribuição especial da Aeronáutica, visando incentivar o turismo doméstico, alargar a parcela da população que se utiliza do transporte aéreo e reduzir os custos operacionais das empresas aéreas, propiciando o barateamento do seu preço (GROSSI, 2000).

Os resultados concretos dessa política de redução de tarifas puderam ser verificados nos seguintes aspectos:

- Maior leque de opções de preços ao usuário com a oferta de voos *charter* sem vínculo com pacotes turísticos, entre as principais cidades do Brasil, a partir de 1997;

<sup>148</sup> A Portaria Nº 1102/DGAC, de 16 de agosto de 2000 regulamenta a redução de tarifa de uso da infraestrutura aeronáutica, que abrange as tarifas de pouso e as de uso das comunicações e dos auxílios à Navegação em Rota. Tais reduções, de acordo com a referida portaria, devem ser repassadas na forma de desconto no valor da tarifa paga pelos passageiros.

<sup>149</sup> Esta política foi regulamentada pela Portaria nº 500/GC5, de 4 de agosto de 1999, que instituiu oficialmente o denominado programa de redução de tarifas da infraestrutura aeronáutica para voos promocionais domésticos de passageiros. De acordo com esta Portaria, os benefícios previstos no programa em tela poderão ser estendidos aos voos não-regulares de passageiros (*charter*) (GROSSI, 2000).



- A inserção de programas oficiais de incentivo ao turismo doméstico em longas distâncias, viabilizado por meio de voos promocionais, aproveitando-se da ociosidade da frota de aeronaves no horário noturno, cujos descontos chegam até a 60% da tarifa básica, com redução de até 36% sobre a tarifa promocional média;
- Acirramento da competição nas rotas de maior densidade de tráfego, como nas ligações entre o Aeroporto Internacional de Congonhas (São Paulo) e o Aeroporto Internacional Santos Dumont (Rio de Janeiro) (GROSSI, 2000).

Do ponto de vista legal, os voos *charter* e de fretamento doméstico de passageiros podem ser feitos por empresas de transporte aéreo regular e não-regular com antecedência mínima de cinco e máxima de trinta dias úteis da data de realização do voo ou do início da série de voos pretendidos. A empresa deverá ainda informar a saída e chegada nos aeroportos controlados pelo sistema de *slots*. A liberação de operação do(s) voo(s) pelos órgãos responsáveis pela infraestrutura aeronáutica envolvidos será condição necessária para a execução do voo ou série de voos pretendidos (BRASIL, 2001).

Em alguns dos aeroportos abordados nesta pesquisa há restrições para operação de voos *charter* e fretamentos domésticos de passageiros, de acordo com a Portaria nº 188/DGAC, de 8 de março de 2005<sup>150</sup>. Se por um lado os voos *charter* e de fretamento, ao longo do desenvolvimento da aviação brasileira, tiveram incentivos para ampliação e intensificação vinculando-os direta ou indiretamente ao setor turístico e contribuindo para maior fluidez nos deslocamentos pelo modal aéreo, as restrições operacionais implicam na redução da fluidez dos voos não regulares, o que reflete na possibilidade de realização das

---

<sup>150</sup> Portaria Nº 188/DGAC, de 8 de março de 2005 impõem restrições para operação e “estabelece critérios para utilização de aeroportos situados nas Áreas de Controle Terminal (TMA) de São Paulo”. De acordo com essa portaria, o Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) objetiva “Atender o tráfego aéreo regular nacional e internacional de passageiros destinado à Área de Controle Terminal de São Paulo”. Mas, tem dentre seus serviços autorizados voos domésticos não- regulares de passageiros (*charter*); O Aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas) tem como objetivo primário “atender o tráfego aéreo nacional de carga e internacional não regular de passageiro e de carga destinado à Área de Controle Terminal de São Paulo”. Mas, tem dentre seus serviços autorizados os “Voos domésticos não- regulares de passageiros e de carga (*Charter*)”; O Aeroporto Internacional de Congonhas (São Paulo) tem como objetivo primário “Atender as ligações regulares com o aeroporto Santos Dumont”. Mas, os voos *charter* aparecem em quarto lugar na ordem de prioridade dos objetivos secundários (BRASIL, 2005, p.1). A ANAC, no artigo 1º da Resolução nº 55, de 08 de outubro de 2008, também estabelece limitações para utilização do Aeroporto Internacional de Congonhas: “os voos domésticos não- regulares de passageiros (*charter* e fretamento) somente serão autorizados aos sábados, no período compreendido entre 14:00h e 22:45h, e aos domingos, entre 06:00h e 14:00h, condicionado à disponibilidade de *slots*”(ANAC, 2008, p.1).

interações espaciais entre espaços de vivência e turístico, afetando também na aeromobilidade dos passageiros turistas.

Acreditamos que a desregulação do setor colocou as companhias aéreas a fazer/usar os voos *charter* e fretamentos como “sondagem” de novas rotas para verificar a viabilidade econômica de um destino (turístico). Outra consequência da desregulação foi a maior possibilidade de participação de capital estrangeiro nas companhias aéreas brasileiras, o que pode ser para elas um fator positivo para se arriscar em novos mercados com potencial turístico ainda a serem explorados. Se isso, por um lado, amplia o leque de opção para os usuários, por outro, é uma medida que contraria a linha nacional desenvolvimentista (iniciada com os VTDs e com a restrição à saída de turistas brasileiros para o exterior) e abre o território à entrada de capital estrangeiro e à possibilidade de dominação de mercado por grupos e/ou empresas estrangeiras, abrindo canais para a fuga de capitais. Isso seria possível se a abertura a entrada de capital estrangeiro fosse maior que a proporção de 49% de participação de capital estrangeiro nas companhias aéreas brasileiras que está em debate no Congresso Nacional.

Reforçamos que a regulação, tanto do transporte regular como não regular deveria ficar à cargo do Estado que em tese tem interesse pelo bem-estar da população e portanto fiscalizaria os serviços de modo que fossem oferecidos com qualidade e preço justos. Entendemos também que os voos não regulares são inovações que, no atual contexto político e econômico brasileiro, poderiam inserir maior número de pessoas no processo de consumo dos produtos turísticos e, de certa forma, democratizariam ainda mais as viagens aéreas.

Em outro aspecto, a maior participação dos voos não regulares no sistema aéreo nacional poderia causar saturação nos aeroportos brasileiros de maior movimento operacional e comprometer em parte a fluidez pelo modal aéreo. Assim, a seguir abordaremos através do exemplo da infraestrutura aeroportuária do estado de São Paulo tais aspectos.

### **5.3 A infraestrutura aeroportuária para voos *charter* e fretamentos domésticos de passageiros a partir da macrometrópole paulista**

O turismo é consequência, primeiramente, de um fenômeno social que é o momento de tempo livre e em segundo lugar, do desenvolvimento dos sistemas de transportes que,

num primeiro momento nascem espontaneamente com a iniciativa privada e depois com o poder público<sup>151</sup>. Tais iniciativas visaram resolver problemas que os viajantes enfrentavam como: locais para alimentação, descanso e posteriormente as estações para deslocamento por diferentes modais (BOULLÓN, 2002). Com a evolução da atividade turística e dos meios de transportes, os veículos coletivos como o trem, embarcações, ônibus e aeronaves dinamizaram a atividade.

Nos últimos anos, no Brasil, os deslocamentos de grande quantidade de pessoas pelo modal aéreo, gerando fluxos a diversas localidades, criaram situação de agravo das condições de operação dos aeroportos. De forma geral, o transporte é uma demanda da economia. Está relacionado à propensão marginal de consumo e investimentos, tendo, por isso, importante papel na circulação do capital e sua reprodução, pois os sistemas de objetos inerentes aos transportes podem estimular o surgimento e intensificação de atividades econômicas que geram demanda por transportes, como é o caso do turismo. O fato de criar esses sistemas de objetos gera emprego, renda, consumo, enfim, o efeito multiplicador na economia.

E com o turismo não é diferente. Como setor da economia, tem nos transportes um implementador ou potencializador de sua realização. Nas grandes distâncias, tanto o centro emissor como o receptor necessita de aeroportos para que os deslocamentos sejam mais rápidos, o que poderia ser feito por outros modais, porém o tempo de deslocamento seria muito maior.

No contexto da mundialização da economia a circulação do capital, das mercadorias, das pessoas e da informação está cada vez maior e mais rápida – resultado do progresso técnico, das invenções e inovações. A mobilidade, nesse período técnico-científico-informacional (SANTOS; SILVEIRA, 2003), caracteriza o atual estágio do capitalismo e a necessidade de maior fluidez para completar seu ciclo. Essa mobilidade, por estar articulada ao desenvolvimento capitalista, também está sujeita as suas crises, fato que ocorreu no final do primeiro decênio do século XXI.

---

<sup>151</sup> Para Fischer (1994, p.38), o Estado tem fundamental importância no processo de configuração do espaço geográfico, pois, “[...] suas políticas territoriais influenciam mais ou menos profundamente as escolhas espaciais das empresas”. Ele atua como o grande implementador das infraestruturas de transportes necessárias para a movimentação de mercadorias e pessoas pelos diferentes modais. Além do Estado, as empresas também desempenham papel significativo, em seu âmbito, contribuindo para tal configuração do espaço geográfico e para a fluidez no território. Dessa forma, os transportes necessitam da logística como estratégia para dinamizar esses deslocamentos. A logística relaciona-se ao planejamento, gestão e estratégia, fases imateriais da circulação de mercadorias e pessoas e está inserida em um contexto mais amplo que é o da circulação do capital. Ela busca, a partir da década de 1980, a redução dos custos de transportes e armazenamento, refletindo na maior velocidade da produção e da circulação do capital (SILVEIRA, 2009).

Passada a crise internacional de setembro de 2008, em que para o setor aéreo (com reflexos no turístico) foram previstas consequências danosas, o que de fato aconteceu no cenário internacional, o Brasil foi pouco afetado. A tendência de crescimento da demanda por transporte aéreo continuou em dois dígitos e na relação proporcional da “regra de bolso”.

A preocupação (perspectiva positiva) de Neri (2010) é: o que se esperar para 2010 até 2014, caso as conquistas sociais do período de 2003 a 2008 se repetirem e o PIB continuar a crescer no ritmo atual? Para a reflexão proposta neste texto infere-se: do ponto de vista dos setores turístico e aéreo, se o crescimento continuar, os aeroportos terão capacidade de absorver tal demanda, seja no transporte regular como nos voos não regulares (*charter* e fretamentos domésticos de passageiros)? Na escala nacional, a situação dos três principais aeroportos da macrometrópole, nós da rede brasileira de transporte aéreo e pontos de chegada, saída e passagem de voos, mostra que a saturação, se já não aconteceu, está na sua iminência.

Outros exemplos, na escala do Estado de São Paulo, são os aeroportos da Rede do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP) como o de Araçatuba, Bauru/Arealva, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto alguns, até 2010, eram subutilizados (CAMILO PEREIRA, 2010). Atualmente, muitos deles já estão estrangulados em algum ponto da infraestrutura, ou seja, já superaram essa subutilização.

A situação se repete em outras cidades de porte médio e capitais de estados limítrofes com o estado de São Paulo, que poderiam receber boa parte dos fluxos de passagem (escalas e conexões), assim como ser ponto de partida e chegada de voos *charter* e fretamentos diretos para localidades turísticas no território brasileiro, desafogando os três principais aeroportos da macrometrópole. Mas, para esses aeroportos tornarem-se operacionais para aeronaves com capacidade para mais de cinquenta passageiros, eles necessitam de ampliações e mais investimento inclusive em tecnologia.

Atualmente, há capitais de vários estados do Brasil e o Distrito Federal em que já partem voos regulares, *charter* e fretamentos internacionais por haver demanda real. Porém, excluindo os aeroportos centrais da rede INFRAERO e Daesp, os aeroportos secundários, em função de falta de infraestruturas como Polícia e Receita Federal, além de aparelhos de raio “X” e detectores de metais, acabam por canalizar fluxos para os aeroportos da macrometrópole e para os principais aeroportos do Estado do Rio de Janeiro,

agravando a concentração dos fluxos na macrometrópole. Por outro lado, a desconcentração dinamizaria os fluxos aéreos e diminuiria a pressão sobre as infraestruturas dos aeroportos de Guarulhos, Congonhas e Viracopos.

Diante dos aspectos levantados, a evolução/inação da infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea, pouco acompanhou a evolução dos serviços de transporte. O acidente da TAM em 17 de julho de 2007, no Aeroporto Internacional de Congonhas (São Paulo), culminou na redução no número de operações diárias por medida de segurança, fato que apontou para algo que precisava ser aperfeiçoado.

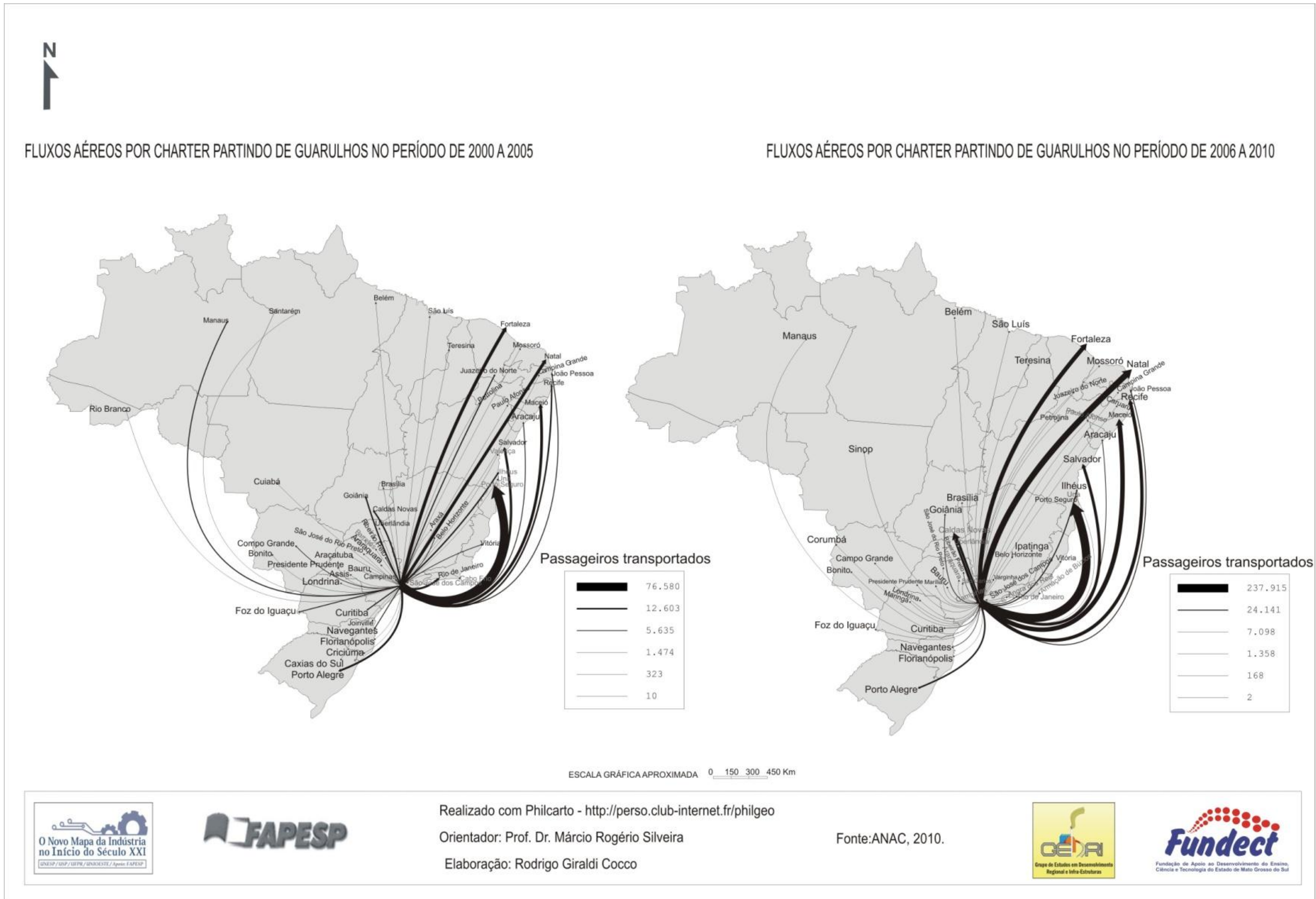
No aã da competição, as companhias aéreas lançaram mão de suas estratégias competitivas, para poder abarcar a demanda em expansão. Os fluxos aéreos aumentaram, mas, os fixos ainda estavam dentro dos padrões de um setor com menor competitividade e fortemente regulado pelo Estado que se instaurava até finais da década de 1990, quando se inicia o processo de desregulação do setor no contexto da esteira neoliberal.

As operações de *charter* e fretamentos domésticos de passageiros no período de 2000 a 2005 tinham significativa participação no Aeroporto Internacional de Congonhas (São Paulo), o que pode ser observado pela intensidade dos fluxos (Mapas 4 e 5).

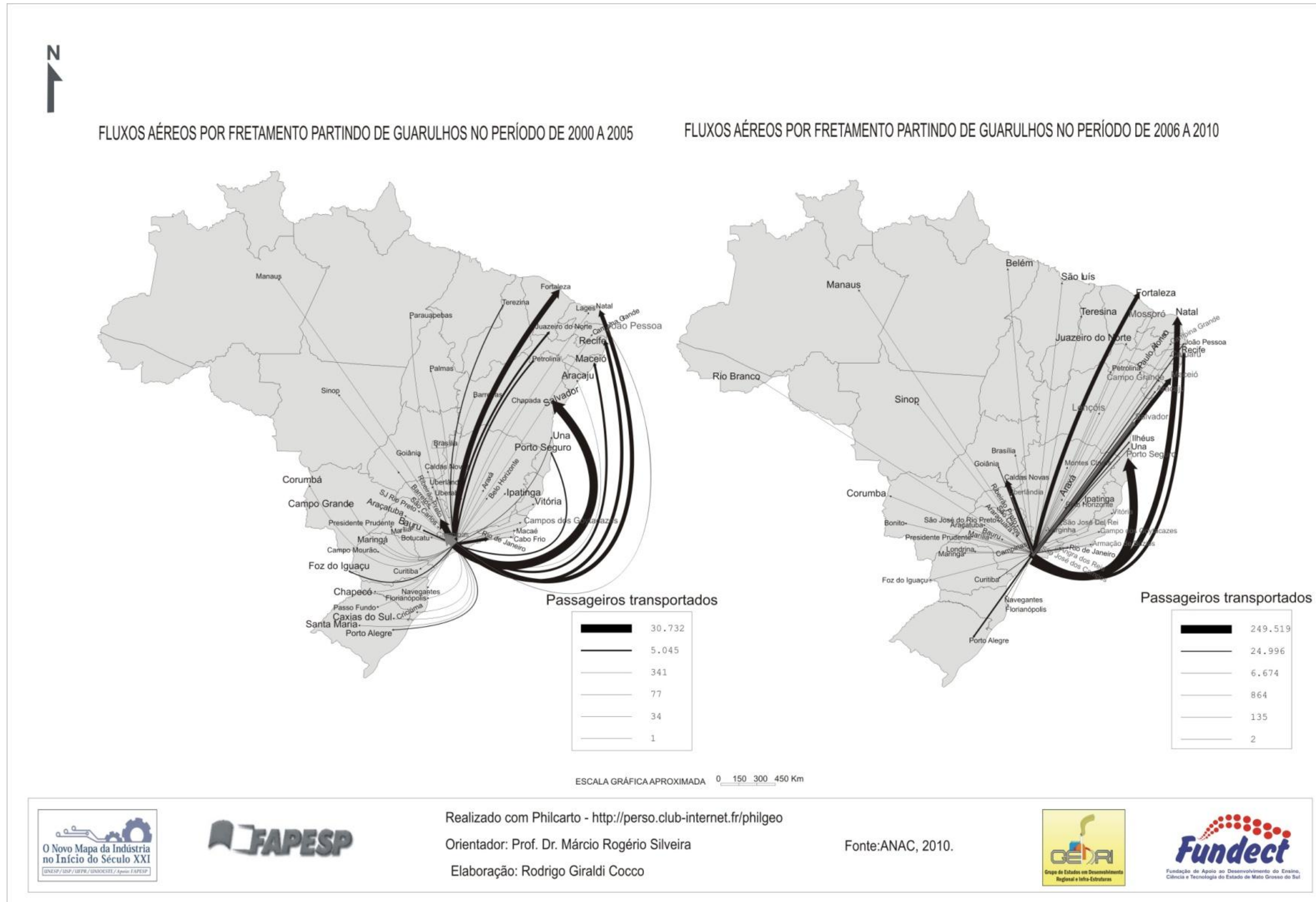
A partir de 2006 com o funcionamento da ANAC e o estímulo à maior competitividade no setor, assim como o acidente da TAM em julho de 2007 no Aeroporto Internacional de Congonhas (São Paulo)<sup>152</sup>, o Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) recebe, a partir do início de agosto de 2007, a quase totalidade desses voos não-regulares de *charter* e fretamentos de passageiros, o que reflete o quadro de saturação dessas operações no primeiro aeroporto (Mapas 2 e 3), ou mesmo a necessidade de alocação de *slots* para as operações regulares. O aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas), do primeiro para o segundo período, teve intensificação de voos *charter* e fretamentos domésticos de passageiros (Mapas 6 e 7), principalmente para as capitais do nordeste brasileiro, demonstrando-se também como alternativa para a saturação do Aeroporto Internacional de Congonhas (São Paulo) e, num futuro próximo, o Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos). Mesmo que as operações de *charter* e fretamento doméstico de passageiros sejam realizadas fora dos picos operacionais, no período de alta temporada a situação tende a se agravar.

---

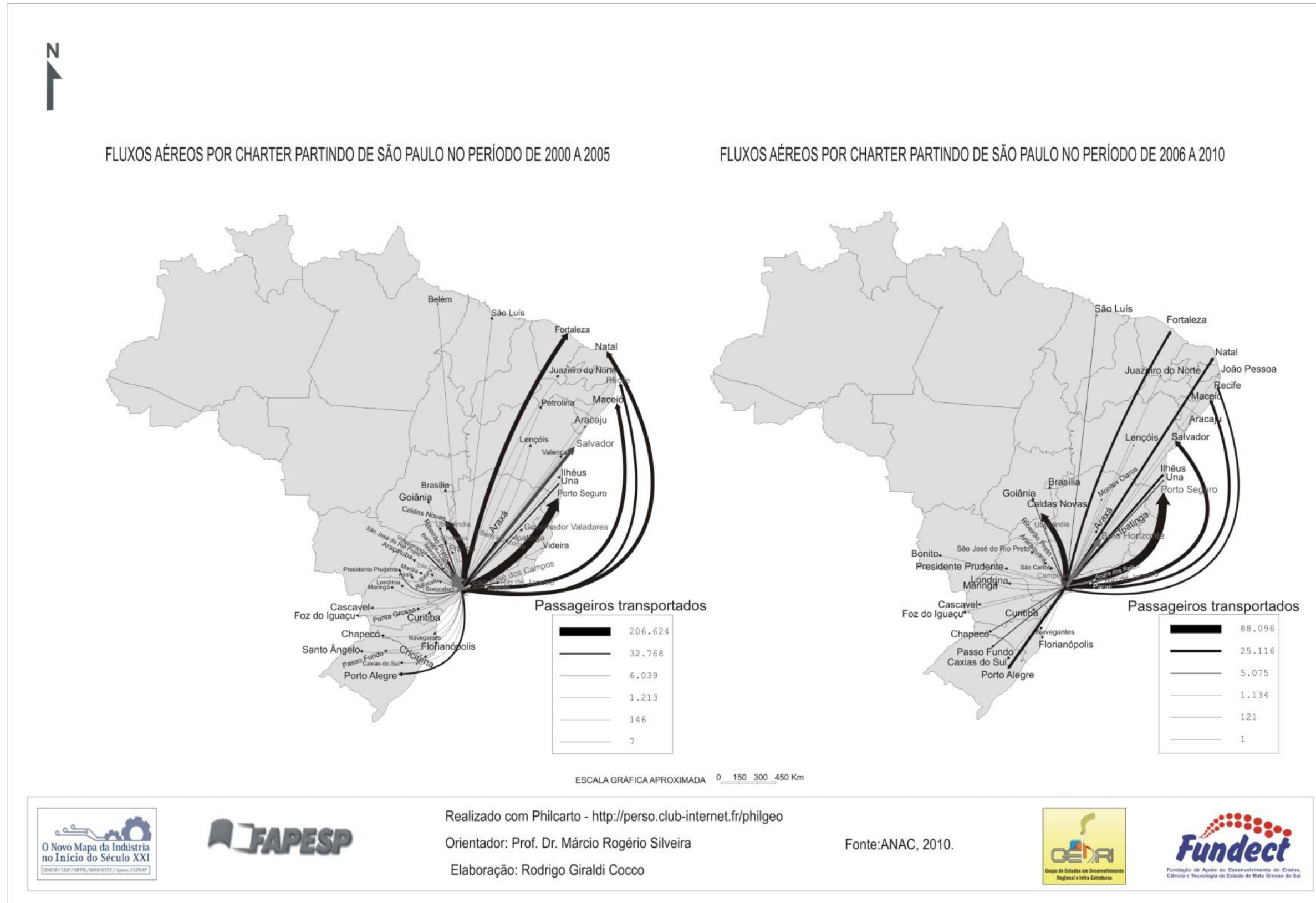
<sup>152</sup> A ANAC, no artigo 1º da Resolução nº 55, de 08 de outubro de 2008, também estabelece limitações para utilização do Aeroporto Internacional de Congonhas: “os voos domésticos não-regulares de passageiros (*charter* e fretamento) somente serão autorizados aos sábados, no período compreendido entre 14:00h e 22:45h, e aos domingos, entre 06:00h e 14:00h, condicionado à disponibilidade de *slots*”(ANAC, 2008, p.1)



**Mapa 2** - Fluxos aéreos por *charter* doméstico de passageiros do aeroporto internacional de São Paulo (Guarulhos), de 2000 a 2005 e 2006 a 2010

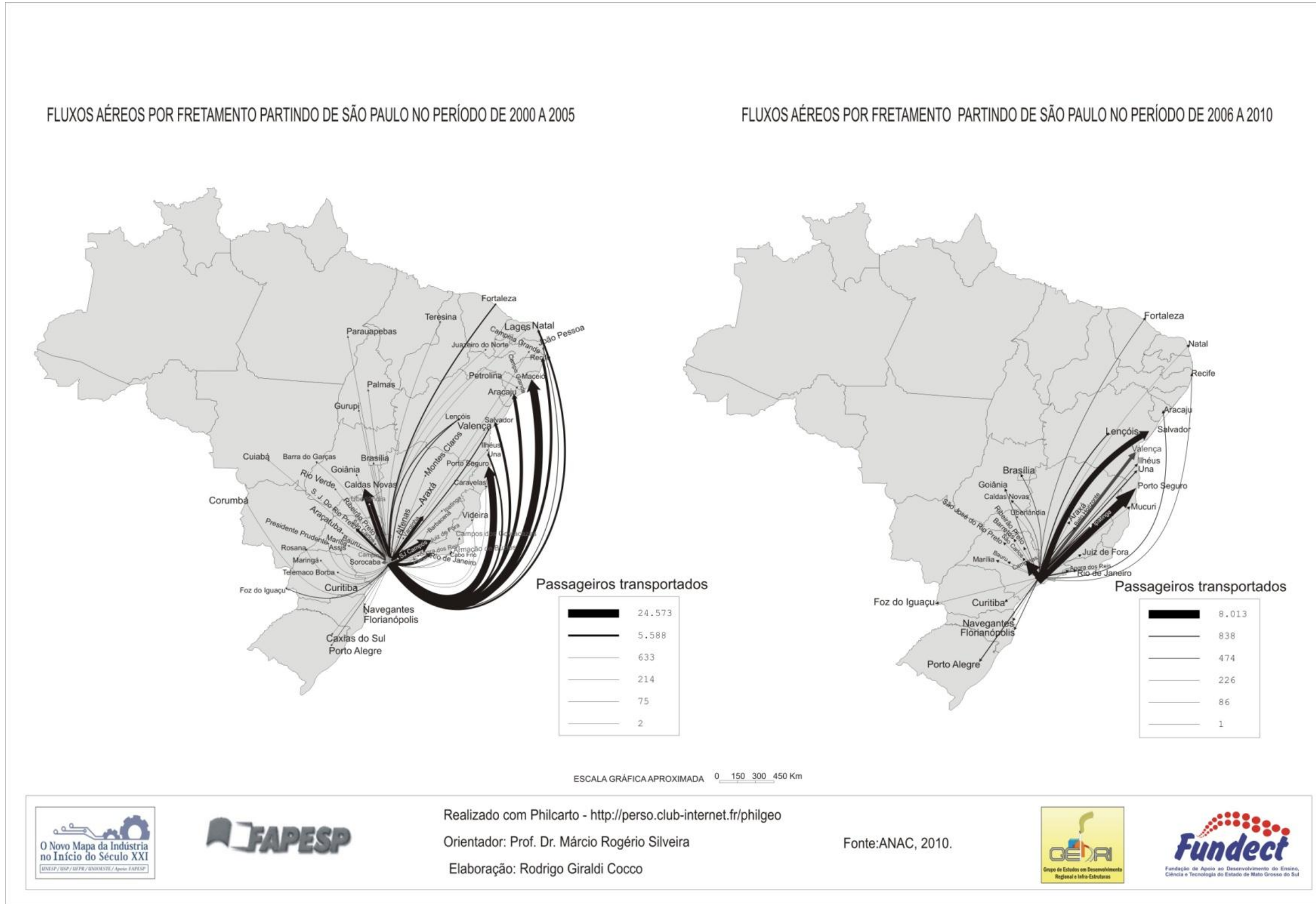


**Mapa 3** - Fluxos aéreos por fretamento doméstico de passageiros do aeroporto internacional de São Paulo (Guarulhos), de 2000 a 2005 e 2006 a 2010

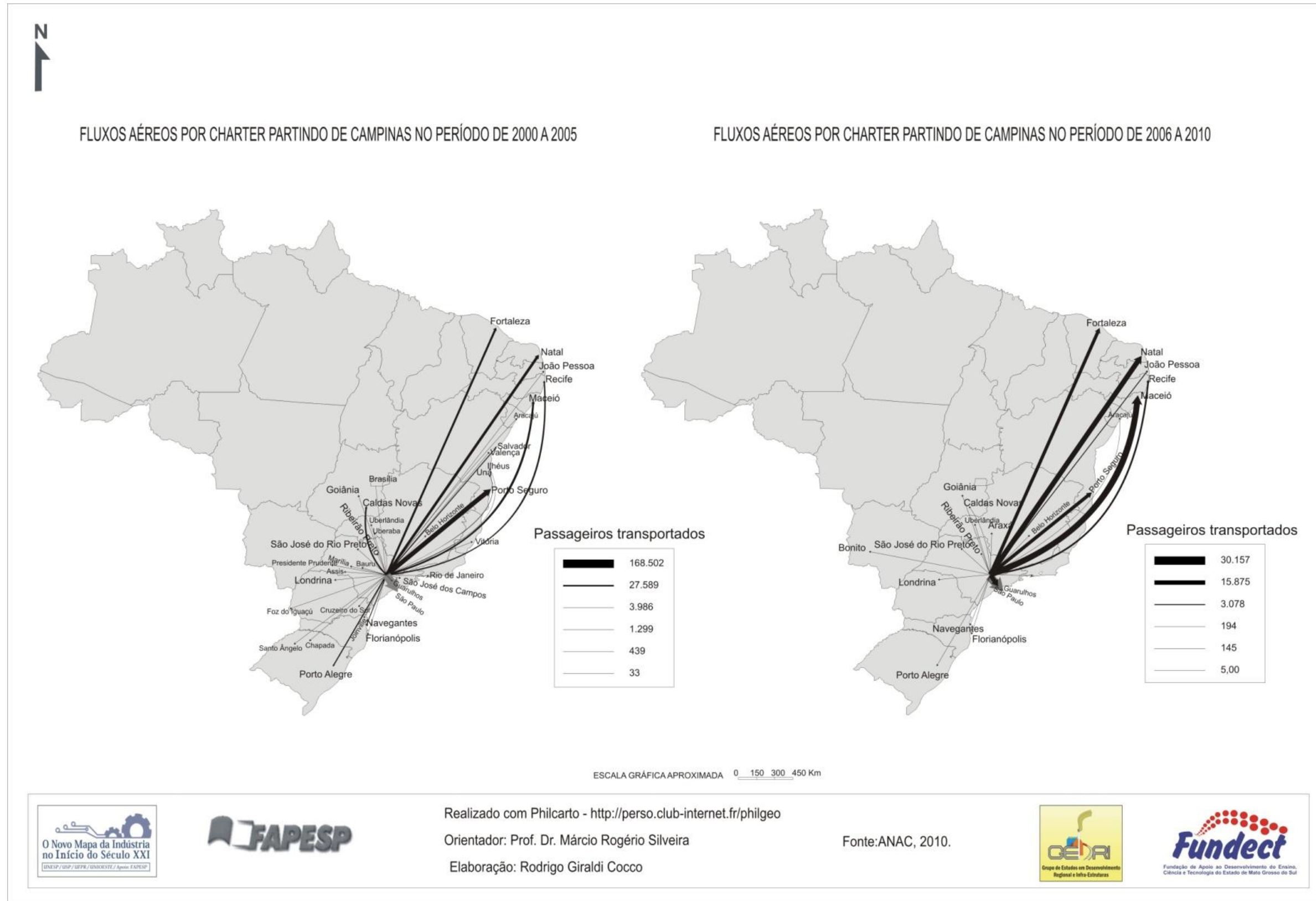


Mapa 4 - Fluxos aéreos por *charter* doméstico de passageiros do aeroporto internacionais de Congonhas, de 2000 a 2005 e 2006 a 2010

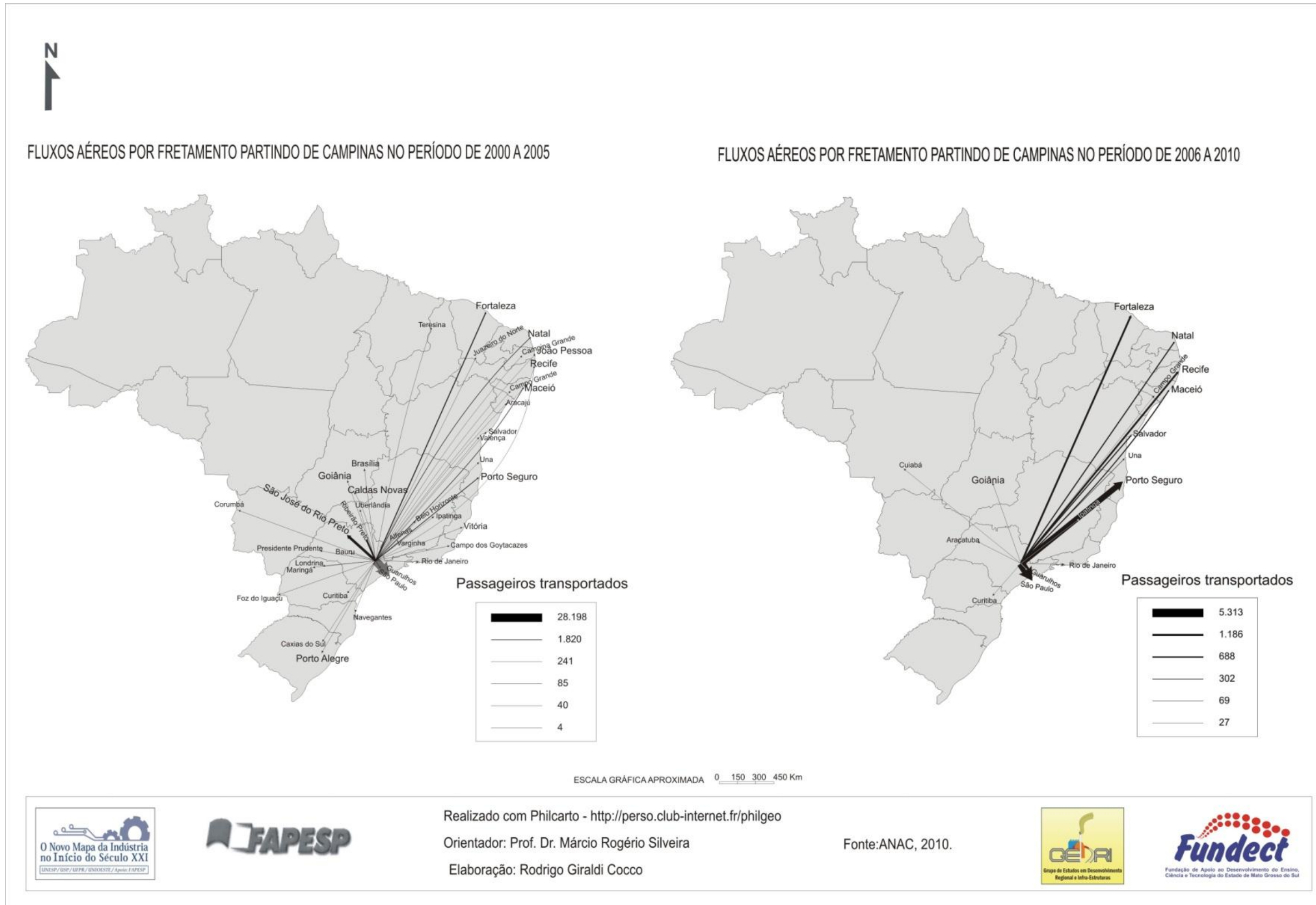




**Mapa 5** - Fluxos aéreos por fretamento doméstico de passageiros do aeroporto internacionais de Congonhas, de 2000 a 2005 e 2006 a 2010



Mapa 6 - Fluxos aéreos por *charter* doméstico de passageiros do aeroporto internacional de Viracopos (Campinas), de 2000 a 2005 e 2006 a 2010



**Mapa 7** - Fluxos aéreos por fretamento doméstico de passageiros do aeroporto internacional de Viracopos (Campinas), de 2000 a 2005 e 2006 a 2010

Em dezembro de 2006, ano de início de funcionamento da ANAC, 80% dos voos *charter* e fretamentos partiam do estado de São Paulo e que seria necessário repensar seus horários para não comprometer as operações regulares dos aeroportos nos horários de pico (ANAC, 2006). Em dezembro de 2009, a ANAC mais uma vez demonstrou preocupação quanto ao adequado embarque e desembarque de passageiros e as consequências objetivas do aumento de voos *charter* e fretamentos domésticos de passageiros no Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) que, a partir dessa data, limitou as operações de pouso e decolagem para no máximo 45 movimentos por hora. Em comunicado realizado pela ANAC em 3 de maio de 2012, em função da capacidade de pista para temporada de inverno IATA 2012/2013, esse número subiu para 47 movimentos por hora<sup>153</sup>.

A proposta era que os voos fretados, que não precisam de autorização da ANAC, fossem contabilizados no quantitativo de movimentos então aprovado. A proposta vinha no sentido de que os voos não regulares não viessem a interferir no funcionamento do aeroporto no período de dezembro a março, já que para o período havia sido solicitado 246 *charter*, o que depende da capacidade de infraestruturas do aeroporto (ANAC, 2009).

Em agosto de 2010, novo evento relacionado a fretamentos mostra a importância deles para companhias aéreas. A GOL, em função de atrasos decorrentes de escala de tripulação, e que de 23 a 25 de julho realizou 145 fretamentos e de 30 de julho a 1º de agosto foram 130, foi proibida de contratar novos voos nessa modalidade até a normalização dos atrasos, deixando de faturar cerca de 150 mil reais por fretamento (PANROTAS, 2010). Constata-se que os voos *charter* e de fretamentos, caso não sejam coordenados adequadamente, contribuem para a piora dos gargalos infraestruturais dos aeroportos da macrometrópole.

Os voos *charter* e fretamentos são importantes indicadores para implantação de novas rotas de voos regulares pelas companhias aéreas. É um segmento dentro da aviação que demonstrou até o ano 2000 e principalmente de 2003 a 2006 seu peso e importância nas interações espaciais e que os principais aeroportos da macrometrópole - o Aeroporto Internacional de Congonhas (São Paulo), Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) e mais recentemente Aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas) - ainda são os concentradores dos fluxos dessa modalidade de voo, intensificados pela localização das principais operadoras e agências de turismo e das companhias aéreas que prestam tais

---

<sup>153</sup> Disponível em: < <http://www2.anac.gov.br/comitedefacilitacao/arquivos/pdf/COMUNICADO21.pdf>>  
Acesso em: 20 de agosto de 2012.

serviços. Ou seja, essa lógica segue a da centralização das decisões, mas, ainda não a desconcentração da “produção” e do consumo.

Assim, no item a seguir procuramos demonstrar em números os fluxos de fretamentos e *charter* domésticos de passageiros no Brasil, quem são as empresas que realizam esses tipos de voos e os espaços em que elas atuam.

#### 5.4 As companhias aéreas e operadoras que mais se utilizam de voos *charter* e de fretamentos no transporte turístico

Ao classificarmos as companhias aéreas para posicioná-las das maiores para as menores em realização de voos não regulares para o transporte de passageiros turistas, considerados em sua totalidade (*charter* e fretamentos), constatamos algumas similaridades do posicionamento das mesmas com relação ao total de voos (voos regulares somados aos voos não regulares) que a ANAC (2012b) divulgou no ano de 2012 com relação a participação das companhias aéreas no mercado (Tabela 18).

**Tabela 18** – Posicionamento por participação no mercado de voos regulares e não regulares, por companhia aérea, de janeiro a outubro de 2012

<b>Companhia Aérea</b>	<b>Participação (%)</b>
Grupo TAM	40,25
GOL/VRG	33,89
AZUL	9,98
WEBJET	5,57
AVIANCA	5,14
TRIP	4,45
PASSAREDO	0,57
TOTAL	0,08
NHT	0,02

Fonte: Anac (2012b)

Organização: Airton Aredes (2010)

Com exceção da companhia aérea TOTAL que aparece em segundo lugar no número de passageiros transportados por *charter* e fretamentos, mas, que tem como característica principal o transporte corporativo de passageiros e das companhias aéreas que não estão mais operando (BRA, RIOSUL, VARIG, NORDESTE, TRANSBRASIL, ATA BRASIL, PENTA, TAF, TAVAJ e MEGA) (Tabela 19), conforme os dados divulgados pela ANAC (2012b) em relação a participação no mercado (de voos regulares

somados aos não regulares), o Grupo TAM (Formado pelas companhias aéreas TAM e PANTANAL) lidera com 40,25% de participação, seguido do Grupo GOL/VRG com 33,89%. Essas duas companhias aéreas reproduzem os dois primeiros lugares no total de passageiros transportados por voos não regulares. Em seguida vem a AZUL com 9,98%, mas que no transporte por voos não regulares ocupa a décima terceira posição. A posição de número três nos voos não regulares ficou com a AVIANCA, seguida pela WEBJET (o inverso do que se apresenta no posicionamento geral divulgado pela ANAC (2012b)).

**Tabela 19** - Posicionamento em relação ao total de passageiros transportados por voos *charter* e fretamentos, por companhia aérea, de 2000 a 2012

<b>Companhia Aérea</b>	<b>Charter</b>	<b>Fretamento</b>	<b>Total</b>
TAM	9.380.620	90.861	9.471.481
<b>TOTAL</b>	-	<b>1.201.701</b>	<b>1.201.701</b>
GOL	943.305	180.083	1.123.388
BRA	885.620	129.864	1.015.484
RIOSUL	361.599	229.829	591.428
VARIG	213.670	329.990	543.660
AVIANCA	313.957	109.325	423.282
WEBJET	278.095	17.303	295.398
PANTANAL	1.153	231.831	232.984
RICO	1.108	79.247	80.355
NORDESTE	1.997	63.964	65.961
PASSAREDO	17.686	18.167	35.853
AZUL	-	35.357	35.357
TRIP	5.109	29.154	34.263
TRANSBRASIL	19.079	560	19.639
NHT	17.193	1.100	18.293
ATA BRASIL	-	10.393	10.393
TEAM	8.013	2.373	10.386
META	49	9.186	9.235
PENTA	-	7.077	7.077
PUMA AIR	-	5.180	5.180
TAF	3.292	1.653	4.945
AIR MINAS	2.471	1.180	3.651
TAVAJ	-	2.634	2.634
VRG	152	1.828	1.980
MEGA	-	480	480
CRUISER	-	299	299
ABAETÉ	-	38	38
NOAR	-	37	37
SOL	-	15	15
<b>Total</b>	<b>12.454.168</b>	<b>2.790.709</b>	<b>15.244.877</b>

Fonte: ANAC (2012)

Organização: Airton Aredes (2012)

Apesar de a companhia aérea TRIP ocupar o quinto lugar na participação total do mercado (voos regulares+voos não regulares), nos voos não regulares ela aparece em décimo quarto lugar, atrás das companhias aéreas PANTANAL, RICO, PASSAREDO e AZUL. A única companhia aérea que não aparece no posicionamento por participação no mercado total de voos divulgado pela ANAC (2012b) é a RICO, que no posicionamento dos voos não regulares aparece em décimo lugar.

O posicionamento das companhias aéreas TAM e GOL nos dois primeiros lugares, conforme constatado pelas entrevistas com representantes da operadora CVC é resultado de contratos firmados entre as empresas aéreas (principalmente a TAM) e a operadora, em que a TAM tem parcela expressiva no fornecimento de serviços de transporte em voos não regulares (não só para a operadora CVC, mas, também, para outras operadoras), reconhecido no mercado turístico como “mega” operações de fretamento de voos não regulares. Tal situação é constatada pelos contratos firmados.

Na BRAZTOA (Associação Brasileira das Operadoras de Turismo)<sup>154</sup>, em entrevista com um membro da entidade, nos foi dito que a informação sobre o número de *charter* e/ou fretamentos realizados pelas operadoras associadas é uma questão estratégica e que seria muito difícil obter tal informação. Diante dessa situação, optamos por trabalhar com as informações disponíveis no *site* e com as entrevistas concedidas por representantes da CVC.

A operadora CVC, criada em 1972 por meio da sociedade entre Carlos Vicente Cerchiari e Guilherme Paulus, com sede no município de Santo André no ABC paulista, é a operadora que sozinha realizou mais contratos de voos não regulares (*charter* e fretamentos). Ela inaugurou o conceito de turismo de massa no Brasil ao organizar excursões rodoviárias para grêmios associativos de funcionários de indústrias metalúrgicas do ABC e no início dos anos 80 com o turismo aéreo. No final dos anos 80 do século passado a CVC comprou 100 mil passagens aéreas da VASP, o equivalente a 50% das vendas mensais da companhia aérea, para composição de seus pacotes turísticos, o que entendemos como prenúncio do pioneirismo dos fretamentos de aeronaves inteiras para os consumidores de pacotes de viagens. No final dos anos 90 do século XX foram fretados os primeiros aviões (Boeing 737-300 e 500) para atendimento exclusivo de seus clientes que

---

<sup>154</sup> A BRAZTOA conta com 86 associados, dentre os quais estão também a TAM Viagens e a CVC Viagens. De acordo com o porte das empresas associadas, 38% são de grande porte, 41% de médio, 12% de pequeno porte e 9% são consideradas micro. Com relação ao tipo de operação, 53% delas respondem pelo turismo doméstico (ANUÁRIO BRAZTOA, 2012).

se destinaram para Maceió (AL), Natal (RN) e Porto Seguro (BA) na região Nordeste, Serra Gaúcha e Pousada do Rio Quente em Goiás (CVC ULTRAPASSA A MARCA DE 15 MILHÕES DE PASSAGEIROS EMBARCADOS AO LONGO DE SUA HISTÓRIA DE 38 ANOS, 2012).

A partir informações do *site* da CVC e das entrevistas com alguns de seus representantes, constatamos que a operadora se utilizou dos serviços de voos não regulares das companhias aéreas GOL, WEBJET (companhia aérea que pertenceu a controladora CVC) e TAM que obteve os maiores contratos.

Em setembro do ano de 2000, a CVC fechou um contrato com a TAM para o fretamento de cem voos por semana para destinos do Nordeste brasileiro e Balneário Camboriú (SC) com partidas que aconteceram de dezembro de 2000 a janeiro de 2001 a partir de cidades do interior do estado de São Paulo (Araçatuba, Araraquara, Assis, Campinas, Franca, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto e São José dos Campos). No ano de 2003 devido ao volume de fretamentos que a operadora CVC vinha fazendo com a TAM, a companhia aérea disponibilizou uma aeronave Fokker-100 personalizado com a marca da operadora para a realização de fretamentos de dezembro de 2003 a fevereiro de 2004. A TAM fretou para a CVC 150 voos/semana do total de 177 que a companhia aérea foi contratada, ou seja, 84,7%. (CVC ULTRAPASSA A MARCA DE 15 MILHÕES DE PASSAGEIROS EMBARCADOS AO LONGO DE SUA HISTÓRIA DE 38 ANOS, 2012).

Segundo os dados da CVC, a operadora manteve um ritmo de fretamentos por temporada de verão (dezembro a janeiro) na ordem de 140 a 150 fretamentos por semana, o que daria em média de 1.160 fretamentos por temporada. Na temporada 2009/2010 foram 2.241 voos fretados que partiram de mais de 20 cidades do Brasil. Na temporada de 2010/2011 foram 2.660 voos fretados (aqui incluídos alguns internacionais) que também tiveram como espaço de emissão mais de 20 cidades brasileiras.

Das trinta companhias aéreas envolvidas na pesquisa, dezenove estão ativas. A TAM informou que não respondeu o questionário por se tratar de informações confidenciais e estratégicas.

Na tentativa de conseguir informações sobre a receita dos voos *charter* e de fretamentos junto a WEBJET, recebemos a seguinte resposta de uma representante da companhia aérea: “A WEBJET preza pelo atendimento a todos os clientes em potencial, onde se incluem os turistas. Hoje a receita com fretamentos e *Charter* são significantes,



que inclusive motivaram a empresa a rever sua atuação neste mercado.”(TOLEDO, 2012)<sup>155</sup>. Como veremos mais adiante a WEBJET foi adquirida pela controladora CVC para atender suas demandas por voos não regulares. Posteriormente ela se tornou uma companhia aérea de voos regulares.

Somente as companhias aéreas TRIP e GOL (o representante da companhia aérea GOL respondeu parcialmente o questionário) responderam o questionário. Elas informaram por meio de seus representantes que dentre as suas estratégias competitivas está a disputa por passageiros turistas. Ambas realizam voos *charter* e de fretamentos.

Considerando o ano de 2011, a TRIP teve 90% de seus fretamentos e *charter* de caráter turístico e que as primeiras operações *charter* aconteceram entre 1999 e 2000. Quanto ao percentual de faturamento da empresa com voos não regulares a TRIP informou que corresponde em média a 1,5%. Mas, quando perguntado sobre quais as operadoras e agências clientes das operações não regulares, a empresa ressaltou que é uma informação estratégica e preferiu não informar. Essas operações, segundo a empresa, têm como aeroportos de partidas os das cidades de São Paulo (SP), Belo Horizonte (BH), Cuiabá (MT), Goiânia (GO) e Manaus (AM) e que atualmente os aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Campinas não atendem as demandas de seus voos não regulares, pois há muita dificuldade em obter autorizações de pouso e decolagem, principalmente quando há necessidade de pernoite.

A companhia aérea GOL informou que as principais cidades de onde partem os voos não regulares são Guarulhos, Campinas (Viracopos), Rio de Janeiro (Galeão), Belo Horizonte (Confins) e Brasília (Juscelino Kubitchek) e que os destinos são sazonais. Quanto aos aeroportos da macrometrópole, a GOL informou que eles atendem suas demandas de acordo com as limitações de infraestrutura disponível nos aeroportos e no espaço aéreo desde que realizados nos horários permitidos, isto é, fora dos horários de pico. Quanto aos demais questionamentos a Gol informou que são informações confidenciais e estratégicas.

Com relação às operadoras turísticas e agências de turismo, a CVC Operadora Turística, TAM Viagens e a Azul Viagens foram objeto da pesquisa. Nenhuma delas retornou os questionários enviados. Porém, por meio de pesquisas realizadas em *sites* especializados como o do Panrotas (TV Panrotas) e da BRAZTOA pudemos satisfazer

---

<sup>155</sup> E-mail recebido em 14/05/2012 de Aline Toledo/Relações com a mídia. Máquina *Public Relations*. (aline.toledo@grupomaquina.com)

muitos dos questionamentos a serem realizados e complementamos as respostas das perguntas do questionário.

Nas entrevistas com representantes da operadora CVC, algumas ressalvas foram feitas: muitas das informações que procurávamos obter eram de competência do departamento financeiro da empresa. Mas, muito avançamos mesmo com essas ressalvas, já que o padrão de treinamento e de procedimentos da operadora é internalizado pelos seus funcionários e representantes.

Segundo os entrevistados (entrevista não estruturada), na maioria dos pacotes turísticos a parte aérea era feita com voos fretados, porém, atualmente não mais, pois, anteriormente os voos fretados eram economicamente mais viáveis. Porém, a CVC não está mais conseguindo fretar muitos voos. A informação que chega até eles é que não há tanta disponibilidade de aeronaves para realização dos voos não regulares.

Perguntamos se caso mais aeronaves fossem disponibilizadas, se haveria demanda. A resposta foi que se houvesse disponibilidade de aeronaves e preços competitivos haveria demanda. Mas, as companhias aéreas ganham mais com os voos regulares, enfatiza um dos entrevistados.

Os pacotes, em sua maioria, são comercializados em voos de linha regular porque o consumidor prefere se deslocar para as capitais como São Paulo (SP) e Curitiba (PR) (relato dos representantes dos estados do Paraná e São Paulo) por ser mais econômico do que pagar mais para sair de uma cidade do interior desses estados. Enfatizam os entrevistados que os valores promocionais das passagens em voos regulares (de linha aérea) têm atraído muitos passageiros. Nesses voos regulares os representantes realizam o *block charter* (bloqueio de assentos nos voos comerciais). Para explicar o que são os *block charter* um dos entrevistados diz: “Por exemplo. A CVC compra ou negocia 50 lugares em um voo comercial da TAM ou da GOL e coloca para vendermos”

Perguntamos se, quando a WEBJET era controlada pela CVC se os fretamentos ficavam mais baratos. Um dos entrevistados disse que não, pois, a maioria dos fretes era com a TAM. Era uma proporção de 15% de fretamentos pela GOL e WEBJET e 85% de fretamentos pela TAM, ou seja, sempre a TAM com o maior contrato e GOL e WEBJET como complementares. A TAM fazia fretamentos com outras operadoras, mas, em número muito menor. “Antes de entrar na CVC eu não me lembro de ter vendido muitos fretamentos de outras operadoras quando trabalhava com multimarcas!”, exclamou um entrevistado.

Segundo um dos depoimentos, “a demanda aumentou muito, e as companhias ganham mais com os voos comerciais. Os contratos da TAM com a CVC foram vencendo, e para manter a parceria são feitos os *block charter*”.

Uma das causas da baixa nas vendas de fretamentos seria a não renovação dos contratos de fretamento com a TAM: “[...] então eu ouvi fala que (os contratos) não foram (renovados), por isso a CVC não tava fazendo mais tanto frete. É isso o que chega aqui ta, nada concreto!”

Quando comparados os preços entre os voos fretados e os *block charter* um entrevistado responde: “não sei exatamente... mas, acredito que uns 10% a 15% se compararmos as saídas do mesmo destino, como por exemplo, o *block charter* com fretamento saindo de São Paulo (SP). Mas, mesmo assim os *block charter* ainda são mais econômicos que os voos comerciais ou quase o mesmo valor. A diferença é que o *block charter* não muda tanto os valores como o voo regular. Por exemplo, a CVC o coloca pra vender e o valor é o mesmo até perto da viagem, enquanto que os voos comerciais, perto do embarque, muitas vezes são um absurdo de caro!”

Perguntamos qual a diferença entre o *charter*, o *block charter* e o fretamento? “*Charter* seriam os fretes em voos comerciais. *Charter* qualquer um compra, tem na net pra vender. O frete (fretamento) é feito por uma empresa determinada. Os *block charter*, são alguns lugares comprados para um grupo menor dentro do voo *charter* normal. Os *block charter* são bloqueios dentro de um voo comercial em que a companhia aérea negocia com a empresa que está comprando (como a CVC) esse bloqueio por valores menores do que ela venderia direto para o público. Com isso o voo fica mais econômico e consequentemente os pacotes (também)! [...] a CVC já tem esses lugares em dias e horários determinados”.

Diante dos depoimentos, é possível afirmar que as companhias aéreas, as operadoras e as OTAs têm uma forte articulação entre si, ou seja, uma forma de pacto corporativo de cooperação para maximizar suas operações de modo a reduzir o tempo de circulação do capital. Esse pacto corporativo produz transformações espaciais na medida em que as relações entre os espaços de moradia e espaços de lazer, mediadas pelo transporte, são modificados para atender a demanda dos viajantes turistas e das corporações do *trade*.

Conforme depoimento de Alípio Camanzano (diretor geral da Decolar.com<sup>156</sup> no Brasil) para Artur Luiz Andrade da TV Panrotas, em 27 de setembro de 2012, Alípio destaca que as OTAs contribuem significativamente para a redução do tempo gasto nas relações de consumo da atividade turística e dependem sobremaneira de tecnologia e de desenvolvedores de tecnologia da informação e comunicação (TIC). Segundo Alípio, a Decolar.com tem uma massa crítica de turistas cujos números já alcançaram 20 milhões de clientes transportados nos 13 anos de atividades.

A Decolar.com agrega muita tecnologia para seus fornecedores devido a sua experiência com a OTA (rede hoteleira e companhias aéreas), pois, as companhias aéreas têm seus sistemas próprios, mas, há conectividade com a Decolar.com. Nessa relação há reciprocidade na transferência de tecnologia e de aprendizado, já que, como anteriormente relatado, há um pacto corporativo. São aproximadamente 1,2 milhão de visitantes da plataforma que são turistas puros e que fazem comparações entre os preços da Decolar.com, os das agências e OTAs concorrentes, como a CVC.

Atualmente a Decolar.com tem no total de suas vendas 70% de produto aéreo (Doméstico e internacional) e 30% é de produto de hotelaria. O impacto das campanhas de *marketing* é importante para a empresa, assim como para o restante do *trade*. No exemplo da hotelaria (tanto as redes como os hotéis independentes), a empresa conta na sua plataforma com diversidade de hotéis e de preço na tela do computador para uma consulta fácil e rápida. Para a Decolar.com agregar um diferencial é o caminho para ampliar mercado, com o *site* sendo um facilitador, uma ferramenta da venda *on-line*, seja pelo celular, *tablet* ou PC, pois, cada vez mais o brasileiro usa da tecnologia para atingir seus objetivos sem sair de casa e com rapidez, uma forma de acessibilidade às compras voltadas para o turismo.

Para ilustrar o que disse o presidente da Decolar.com, vamos dar exemplos de OTAs que apresentam uma suposta compra de passagem aérea só de ida, partindo do Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) para Maceió (AL), no dia 27 de novembro de 2012. As plataformas da CVC, da Decolar.com e da companhia aérea TAM apresentam preços diferentes para o mesmo destino, variação que está ligada ao horário dos voos, necessidade de escala, aeroporto da escala e antecedência da compra pela própria OTA, o que pode garantir menores preços.

---

<sup>156</sup> A Decolar.com está há 13 anos no Brasil.

**GONTIJO** São Geraldo

Voltar para Home

IDA **terça-feira, 27 de novembro de 2012**

Origem: SAO PAULO(RODOVIARIA TIETE)-SP Destino: MACEIO(RODOVIARIA)-AL

HORÁRIO EMBARQUE	EMPRESA	LINHA	TIPO DE ÔNIBUS	TIPO HORÁRIO	TEMPO PREVISTO*	VALOR**
12:00	SAO GERALDO	200S	CONVENCIONAL	NORMAL	40:09	R\$ 357,45

\* Tempo de duração da viagem é uma estimativa, depende de condições de estrada, tráfego e clima.  
 \*\* Os preços acima estão sujeitos a alterações conforme regulamentação dos órgãos governamentais.

Figura 17 – Home Page Gontijo – custo da viagem entre São Paulo (SP) e Maceió (AL), 2012<sup>157</sup>

Procuramos fazer um comparativo entre a viagem de ônibus de linha rodoviária interestadual com a viagem de avião com mesma origem, data, destino, os preços e tempo de deslocamento. A diferença já começa pelo tempo de deslocamento e preço da passagem. Com ônibus rodoviário de linha interestadual o tempo de viagem é de 40 horas, com preço de R\$357,45 (Figura 17).

Você está em São Paulo(mudar)  
 Bem-vindo! Faça o seu login ou  
 Caso não tenha um login. Registre-se aqui, é grátis!

PACOTES CVC VOO + HOTEL HOTÉIS RESORTS PASSAGENS CRUZEIROS VALE VIAGEM LISTA DE CASAMENTO PRINCIPAIS DESTINOS

HOME PASSAGENS RESULTADO DE PESQUISA

**14 Voos encontrados para 1 adulto** Refazer busca

Aeroporto Internacional Guarulhos a Zumbi dos Palmares (Campo dos Palmares) Indo dia 27/11/2012 Passageiros: 1 Adulto

**MELHORES OFERTAS GARANTIDAS**

RESUMO	MELHOR PREÇO	TAM
Voo direto	R\$ 467,11	R\$ 467,11
1 parada	R\$ 5.559,26	R\$ 5.559,26
2+ paradas	R\$ 5.559,26	R\$ 5.559,26

**MELHOR PREÇO ENCONTRADO**

TAM Ida: 27/11/2012 Saída: 23:10  
 Chegada: 01:00

10 x de R\$ 46,71 **COMPRAR**

ESCOLHA DE VOOS

Por preços Por combinação ORDENAR POR: Menor preço

Mostrando 6 de 6 **REFINAR BUSCA**

Figura 18 – Home Page CVC – custo da viagem entre São Paulo (SP) e Maceió (AL), 2012<sup>158</sup>

<sup>157</sup> Fonte: <http://www.comprepassagem.com.br/Resultado.aspx?sid=3dec46b4-445e-408d-8170-8527e9fa229b>

<sup>158</sup> Fonte: <http://www.cvc.com.br/travel/resultado-passagens.aspx?SearchType=Air&Origem=GRU&Destino=MCZ&Proximity=&ProximityId=0&Data=27/11>

Se a compra fosse realizada pela OTA da Operadora CVC, voando TAM (e provavelmente um caso de *block charter*, o tempo de viagem seria de 2 horas e 10 minutos com preço de R\$ 467,11 que poderiam ser divididos em até 10 vezes (Figura 18), uma diferença de pouco mais de R\$ 100,00.

Resumo (preço por adulto)	Avianca	TAM	Trip	Azul	GOL
Muito bom, 8.3 pts	Muito bom, 7.9 pts	Muito bom, 8.3 pts	Muito bom, 8.6 pts	Muito bom, 7.5 pts	
Direto		R\$ 355			R\$ 587
1 Escala	R\$ 279	R\$ 791	R\$ 400	R\$ 527	R\$ 587
2 Escalas ou mais		R\$ 869		R\$ 527	R\$ 588

Figura 19 – Home Page Decolar.com – custo da viagem entre São Paulo (SP) e Maceió (AL)<sup>159</sup>

DE:	PARA:	VOO:	DURAÇÃO:	BÁSICO	FLEX	TOP
06:30 GRU	08:30 MCZ	TAM JJ3476	3:00	1.148	1.208	1.328
12:50 GRU	14:53 MCZ	TAM JJ3636	3:03	1.148	1.208	1.328
23:10 GRU	01:00 MCZ +1	TAM JJ3644	2:50	355	415	535

RESUMO DA VIAGEM	
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 376,13</b>
Adulto x1	R\$ 355,00
<b>Total em Passagens:</b>	<b>R\$ 355,00</b>
Taxas	R\$ 21,13

Figura 20 – Home Page TAM - custo da viagem entre São Paulo (SP) e Maceió (AL)<sup>160</sup>

/2012&RoundTrip=0&SomenteDireto=false&NumADT=1&NumCHD=0&NumINF=0&Hora=&Hora=&Multi=false

<sup>159</sup> Fonte: <http://www.decolar.com/shop/flights/results/oneway/GRU/MCZ/2012-11-27/1/0/0>

<sup>160</sup> Fonte:

<http://book.tam.com.br/pl/TAM/wds/Override.action;jsessionid=PjLfQcmGwlchxTTNzthsHmfTKWvy3gLSdTynnGT2pILTMBxyRst4!-8623835!2083855062>

A OTA da Decolar.com propicia escolhas pela diversidade de companhias aéreas e preços que dispõem (Figura 19). A diferença de preços está em variáveis como: se é voo direto, com uma ou duas escalas; horário do voo; serviço de bordo que a companhia aérea presta; estratégia que a companhia aérea está implementando no momento, dentre outras. Tanto a OTA da CVC como a da Decolar.com cobram taxa de serviço.

Na OTA da companhia aérea TAM, o que se apresenta mais evidente são as bandas tarifárias (Básico, Flex e Top) que dispõem de vantagens e facilidades (como mais franquia de bagagem, acúmulo de milhas, melhor horário) conforme a banda escolhida.

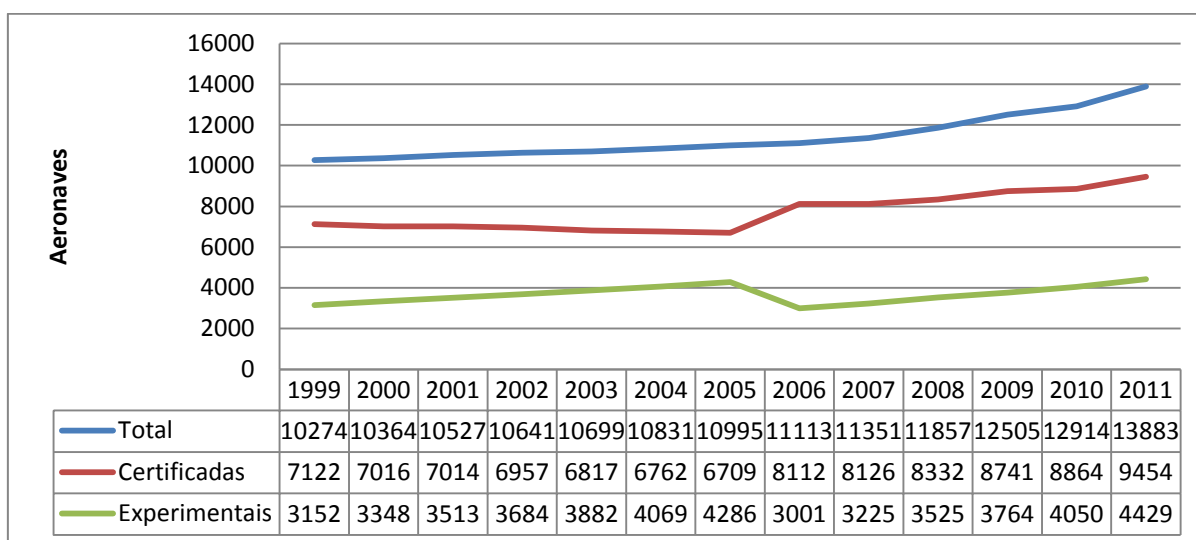
Analisados os dados e entrevistas, concluímos que a companhia aérea TAM e a operadora CVC são, até então, a companhia aérea e a operadora que mais se utilizam de voos *charter* e fretamentos para o transporte de turistas. No caso da TAM as bandas tarifárias contribuem para que maior número de consumidores diretos comprem seus bilhetes via sua OTA *single channel* ou pela OTAs *multi channel* como a Decolar.com e a CVC.

Essa diversidade de preços que variam de acordo com as bandas tarifárias e fatores como antecedência da compra, horário dos voos, dia da semana, disponibilizam para quem compra esses bilhetes (consumidor direto, operadoras ou OTAs) possibilidade de economia. São esses facilitadores que colocaram os voos não regulares em *check* como indutores de sua redução, fato que será comprovado no item a seguir, assim como a forma de organização espacial das companhias aéreas.

### **5.5 A espacialização das companhias aéreas e a relação com a demanda turística: números e fluxos dos fretamentos e *charter* no Brasil**

No Brasil, o número de aeronaves registradas tem aumentado, com maior intensidade a partir de 2006, coincidindo com um período que reflete os resultados positivos da economia nacional, já que as aeronaves são consideradas insumos produtivos, ou seja, ferramentas de trabalho das grandes corporações e, em menor medida para os pequenos e médios empresários, mas também os meios de produção das companhias aéreas. No gráfico 17 é possível constatar que muitas aeronaves que eram classificadas

como experimentais passaram a ser certificadas<sup>161</sup> segundo mudança de critérios de classificação da ANAC. Mesmo com a nova metodologia que reclassificou aeronaves experimentais como certificadas, de forma geral, o número de aeronaves vem crescendo.



**Gráfico 17** - Quantidade de aeronaves registradas no Brasil, 2011

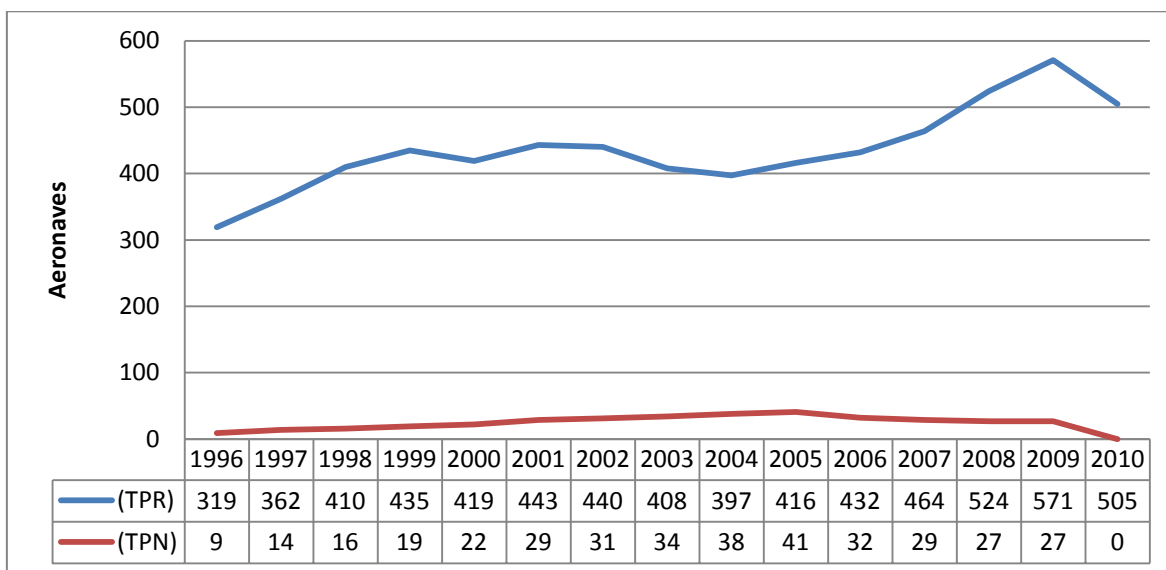
Fonte: ANAC, 2012

Organização: Airton Aredes, 2012

Quanto ao transporte aéreo público, tanto o regular quanto o não regular também acompanhou essa tendência. Porém, no transporte aéreo público regular, 2001 reflete a entrada em operação da GOL. Em 2003 a Passaredo interrompe as operações. Em 2004 o fim das operações da VASP. A partir de 2004 entram em operação a CRUISER, MEGA, TEAM e WEBJET, aumentando o número de aeronaves registradas. Em 2009 há o fim das operações da VARIG. Essas mudanças no número de aeronaves registradas são percebidas pelas curvas do gráfico 18. No transporte aéreo público não regular percebe-se ascensão de 1996 a 2005. A partir de 2005 verifica-se o fim das operações da BRA e CRUISER, da ATA BRASIL que refletiram na curva das aeronaves registradas (Anexo IV). As empresas de transporte aéreo público não regular vieram perdendo espaço para as empresas de transporte aéreo público regular que, conforme entrevista com funcionários da operadora CVC e de agências de viagens, os voos *charter* e de fretamentos tem tendência a serem reduzidos, pois, as bandas tarifárias praticadas pelas empresas de transporte aéreo regular conseguem oferecer preços que são mais competitivos que os voos não regulares.

<sup>161</sup> Aeronaves certificadas são as que passaram por testes de um órgão competente que expede um certificado de aeronavegabilidade. As experimentais são projetadas, construídas e testadas pelo próprio fabricante.

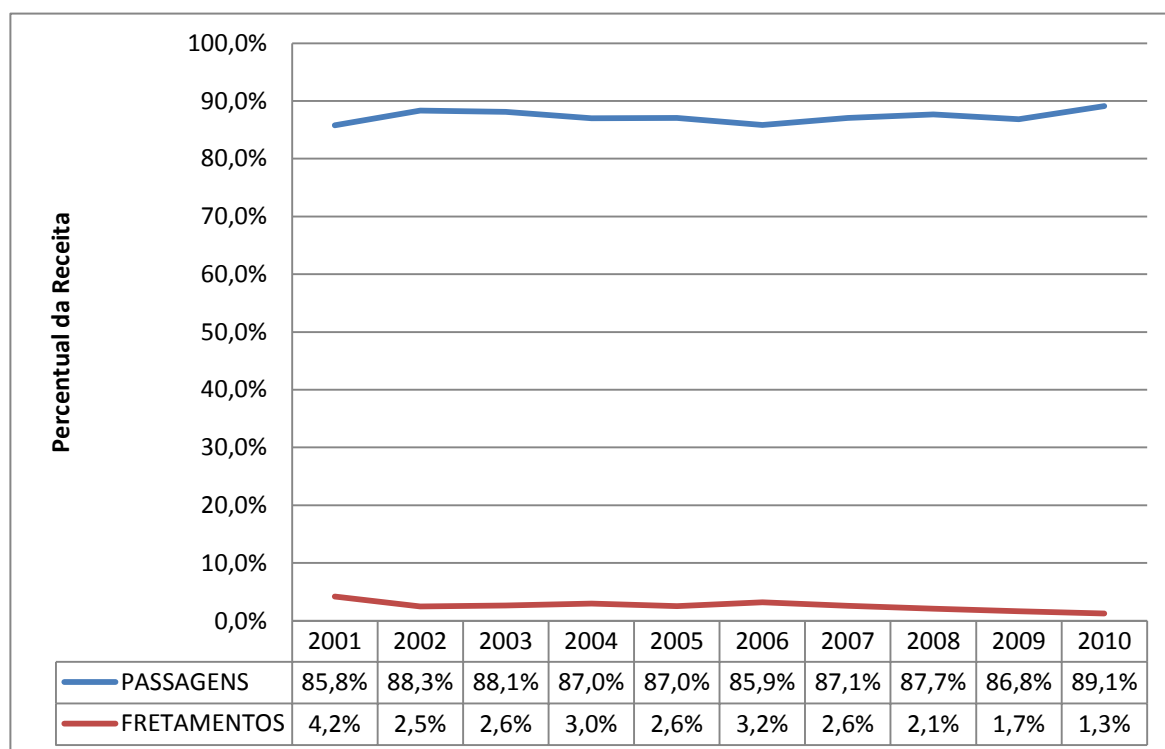




**Gráfico 18** - Aeronaves registradas por categoria de transporte aéreo público regular (TPR) e transporte público não regular (TPN), no Brasil, 2012

Fonte: ANAC, 2012

Isso pode ser verificado quando analisado o número de aeronaves registradas por categoria (Transporte aéreo público regular – TPR e transporte público não regular – TPN) Como demonstrado no gráfico 18, enquanto o número de aeronaves do transporte aéreo público regular aumentou, as do transporte aéreo público não regular tiveram diminuição.



**Gráfico 19** - Composição da receita por setor de atividade nas linhas domésticas, 2012

Fonte: Anuário Estatístico do Transporte Aéreo (2010)

Organização: Airton Aredes, 2012

A acentuação no ano de 2005 se deve em parte, pela entrada das companhias aéreas BRA, MEGA e TEAM em operação para voos não regulares. A BRA foi uma das maiores empresas de voos não regulares para o transporte de passageiros turistas, conseguindo inserir no circuito de consumo de viagens parcela da população que não tinha acesso ao transporte aéreo. Mas, também a referida figura demonstra redução no número de aeronaves registradas para voos não regulares, ao mesmo tempo em que há, até o ano de 2009, aumento no número de aeronaves no transporte aéreo público regular.

Verificamos, também, redução na composição da receita dos fretamentos em relação às passagens (Gráfico 19). Os fretamentos, em 2001, correspondiam a 4,2% da receita das linhas domésticas. Em 2010 representavam 1,3%, enquanto que as passagens, a partir de 2006, tiveram tendência de crescimento, passando de 85,9% para 89,1% em 2010. Isso demonstra que mudanças estão ocorrendo com relação ao transporte de passageiros turistas. Pelo que os dados e as entrevistas demonstraram, as operadoras turísticas e os consumidores estão optando pela compra de passagens aéreas diretamente junto às companhias aéreas, aproveitando-se do diferencial oferecido pelas bandas tarifárias. Como já antes abordado, quanto maior a antecedência da compra, menor o preço pago pelo bilhete de passagem. Por isso, pelo que constatado nas entrevistas e pelos dados obtidos junto a ANAC, há uma tendência a diminuição dos passageiros turistas viajarem nos voos não regulares (*charter* e de fretamentos).

Segundo o Relatório Executivo Sintético (2012) sobre a Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil 2010/2011<sup>162</sup>, no ano de 2011 mais de 90% dos entrevistados adquiriram produtos de hospedagem e transportes, inclusive o aéreo, sem o auxílio de agências de turismo, o que leva a entender que o uso direto das OTAs está cada vez maior por parte dos consumidores.

Sobre a redução no número de voos não regulares, que se aproximam mais da modalidade para transportes de turistas, os dados sobre *charter* e fretamentos obtidos na ANAC deixam clara tal redução. A partir dos dados procuramos produzir representações cartográficas que traduzissem os fluxos por companhias aéreas e sua espacialização pelo território brasileiro. Primeiro cartografamos e analisamos os fluxos das companhias aéreas

---

<sup>162</sup> A pesquisa foi realizada em 27 capitais e mais 26 municípios de cada unidade federativa, dividida em níveis de renda baseados no salário mínimo (SM). Esses estratos foram divididos da seguinte forma: de 0 a 4 SM; mais de 4 a 15 SM; e mais de 15 SM, sendo que “[...] a classe que varia de mais de 4 até 15 SM é muito heterogênea e que seria mais adequado subdividi-la em duas, sem alterar a proporção de 1/3 para cada classe original.”(RELATÓRIO EXECUTIVO SINTÉTICO, 2012, p.5).

regulares que têm maior representação no segmento de *charter* e fretamentos, posteriormente passamos a abordar as companhias aéreas que tinham como foco exclusivamente o transporte de passageiros por voos não regulares e, finalizamos com as companhias aéreas regionais de transporte regular que também realizaram esses tipos de voos não regulares no período de 2000 a 2012<sup>163</sup>. Salvo exceções, os voos *charter* se apresentam com maior intensidade em relação aos fretamentos na quase totalidade das empresas analisadas.

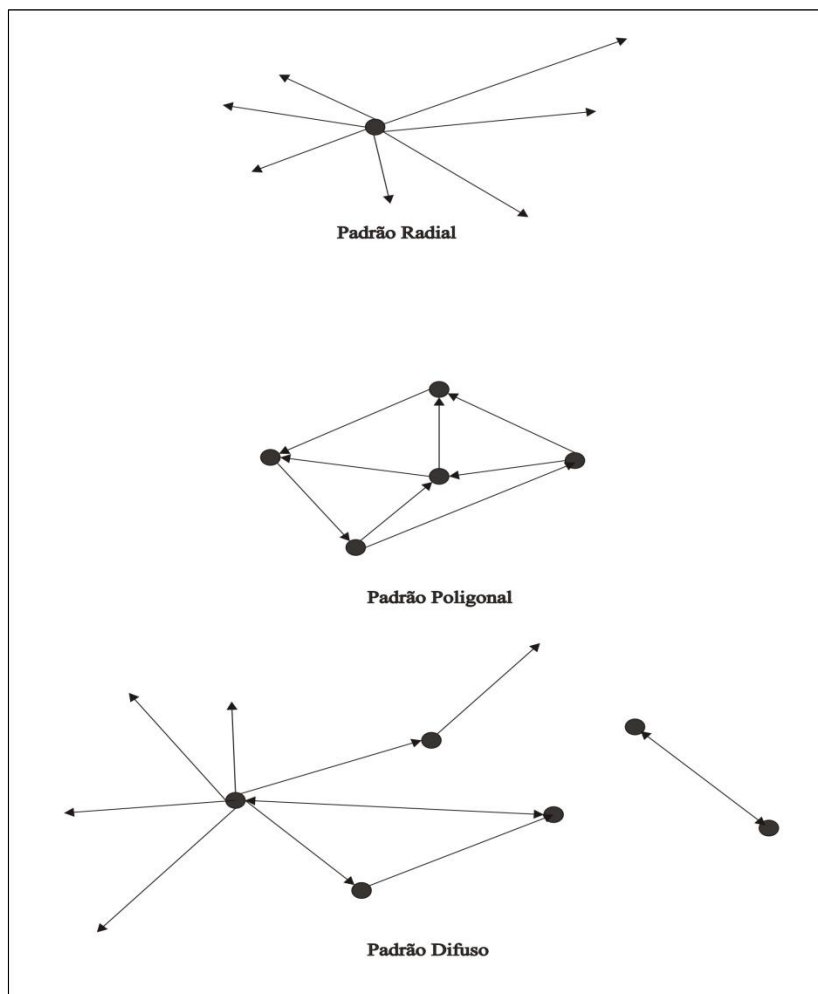
Também procuramos estabelecer padrões de realização das ligações. Na análise geral compareceram três padrões: radial, poligonal e difuso (Figura 21). O padrão radial retratou as ligações do tipo *hub and spoke*, ou seja, a presença de um nó na malha do transporte aéreo não regular de onde partem e chegam os voos não regulares geralmente coincidentes com os *hubs* do transporte aéreo regular, retornando pelo mesmo percurso sem paradas em pontos intermediários. O padrão poligonal retratou ligações que partem de um nó da rede, passando por outros pontos de embarque/desembarque de passageiros e retornando para o ponto de partida sem necessariamente passar pelos mesmos pontos intermediários, realizando o “fechamento” de polígonos. O padrão difuso apresentou pontos ou nós com ligações radiais, poligonais e principalmente diretas que ficaram desconectados da malha principal.

As companhias aéreas que realizaram no período voos *charter* e fretamentos foram um total de 30 (TAM, GOL, AVIANCA, AZUL, VRG, WEBJET, NORDESTE, RIOSUL, TRANSBRASIL, VARIG, BRA, MEGA, ABAETÉ, AIR MINAS, ATA BRASIL, CRUISER, META, NHT, NOAR, PANTANAL, PASSAREDO, PENTA, PUMA AIR, RICO, SOL, TAF, TAVAJ, TEAM, TOTAL e TRIP)<sup>164</sup>.

---

<sup>163</sup> A base de dados obtida junto a ANAC é referente ao período de 2000 a 2012 (fevereiro) e contém 58.361 ligações. Algumas ligações foram desprezadas por não terem transporte de passageiros e pelo que apontam, trata-se de reposicionamento das aeronaves na malha aérea.

<sup>164</sup> Optamos por analisar no corpo do texto as companhias aéreas TAM, GOL, AVIANCA, AZUL, VRG, WEBJET, NORDESTE, RIOSUL, TRANSBRASIL, VARIG, BRA, AIR MINAS e TRIP por serem companhias que tiveram e têm uma história mais marcante na aviação brasileira e que representaram o maior movimento operacional dos voos não regulares. As outras companhias aéreas (MEGA, ABAETÉ ATA BRASIL, CRUISER, META, NHT, NOAR, PANTANAL, PASSAREDO, PENTA, PUMA AIR, RICO, SOL, TAF, TAVAJ, TEAM, TOTAL), optamos por colocar nos anexos (ANEXO V), mantendo somente a representação cartográfica e gráficos, pelo fato de, em sua maioria, seguirem a lógica da redução no número de passageiros transportados ao longo do tempo, diferenciando-se apenas na forma de espacialização.



**Figura 21** - Padrões de ligação por voos *charter* e fretamentos  
Organização: Airton Aredes (2012)

A TAM é uma das companhias aéreas que mais realizou voos *charter* e fretamentos para transporte de passageiros turistas. Segundo entrevistas com representantes da CVC, a TAM foi, até então a grande afretadora para voos turísticos. Porém, os contratos, segundo os entrevistados da CVC, não estão sendo renovados pela falta de aeronaves, além do que a TAM em específico e as companhias aéreas de modo geral ganham mais com as vendas dos bilhetes nos voos regulares cuja compra está sendo realizada diretamente pelos consumidores sem a intermediação das operadoras e agências de turismo.

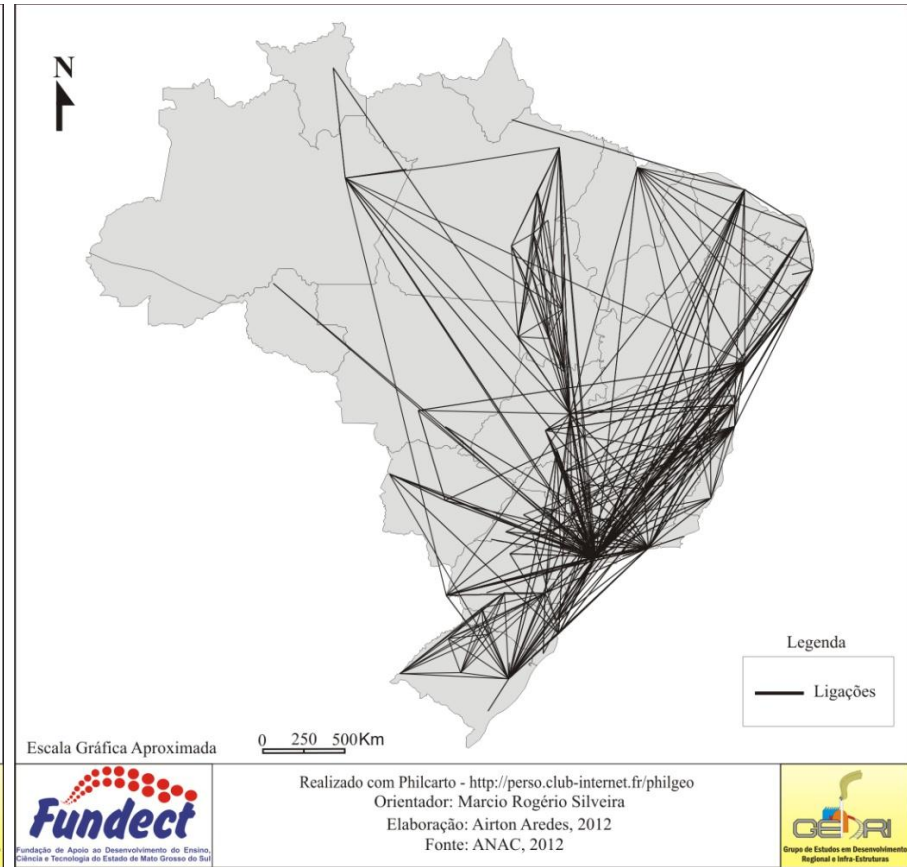
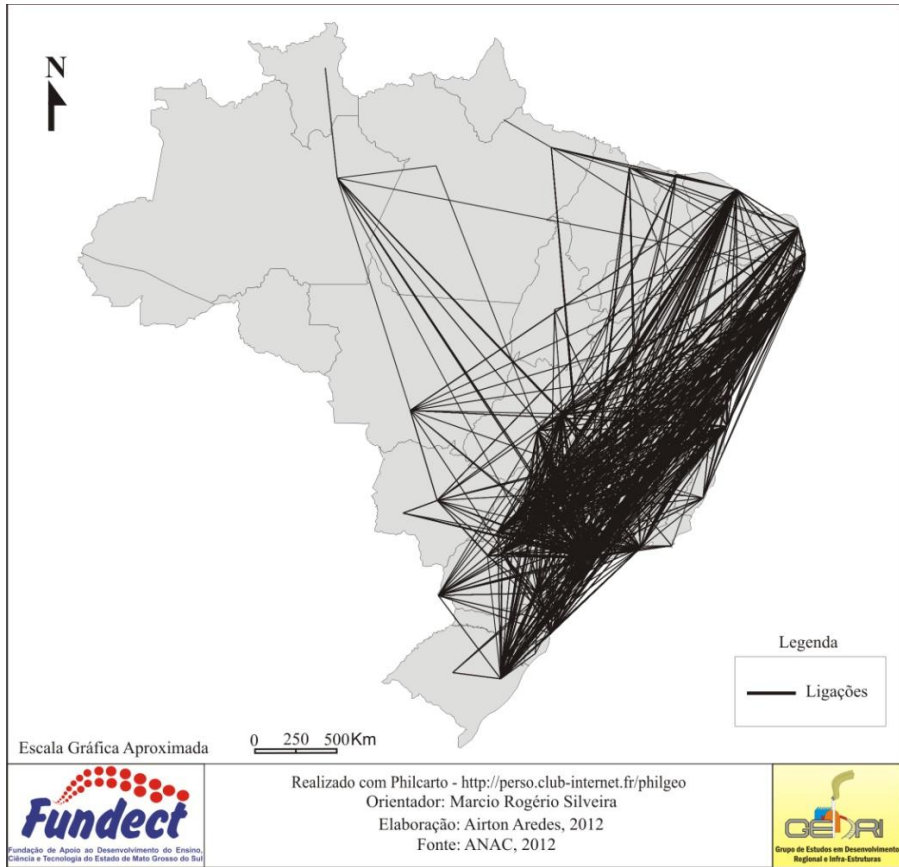
Mas, o que podemos notar pelo mapa 8, é que há concentração dos fluxos de voos *charter* no estado de São Paulo e nos estados da região Sul cujas maiores ligações (que refletem interações espaciais) estão na região Nordeste, por essência grande receptora de turistas. Também há, em menor medida, ligações com as regiões Norte e Centro-Oeste que, do ponto de vista turístico, têm menor apelo, seja pela menor disponibilidade de atrativos e infraestrutura de atendimento ou pelo maior custo de deslocamento para o turista. Vale

ressaltar que em cidades de porte médio do interior dos estados do Paraná e São Paulo, como Londrina, Maringá e Presidente Prudente há maior concentração de fluxos de voos não regulares do que as capitais das regiões Norte e Centro-Oeste.

Quanto aos voos de fretamento o padrão da distribuição espacial se repete com menor intensidade, ressaltando ligações intra regionais (como no caso da região Sul) (Mapa 9).

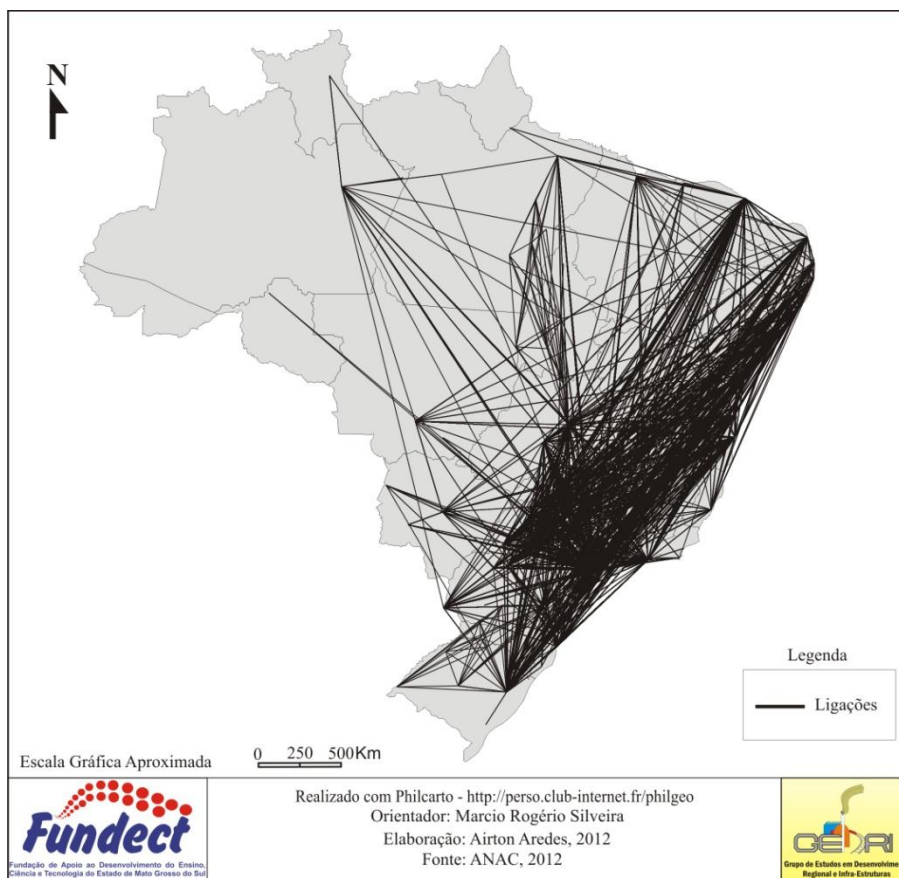
Na análise geral, a TAM concentra suas operações de voos *charter* e fretamentos a partir da região concentrada, com fluxos principalmente direcionados para região Nordeste. A partir daí pudemos conferir um padrão espacial de predomínio radial com presença de ligações poligonais (Mapa 10).

Em comparação com o gráfico geral dos voos *charter* e fretamentos, a TAM contribui significativamente para o comportamento do referido gráfico, com queda nos voos do ano de 2000 a 2002, ascensão de 2003 a 2006, efeito das políticas macroeconômicas do governo Lula da Silva, principalmente dos voos *charter*, e após o ano de 2006 houve queda principalmente nos voos *charter* resultantes da criação da ANAC e consequente aumento na competição entre as companhias aéreas no mercado doméstico (Gráfico 20).

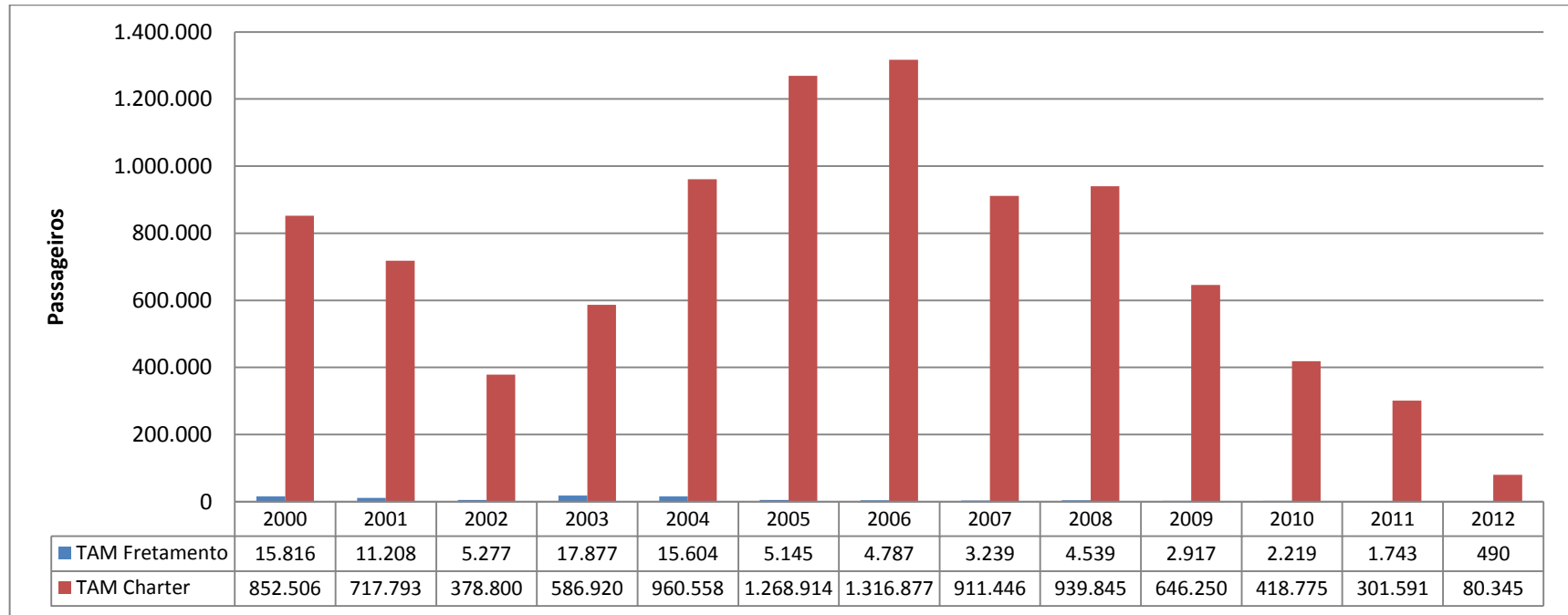


**Mapa 8** - Ligações por *charter* da companhia aérea TAM, 2000 a 2012

**Mapa 9**- Ligações por fretamento da companhia aérea TAM, 2000 a 2012



**Mapa 10-** Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TAM, 2000 a 2012

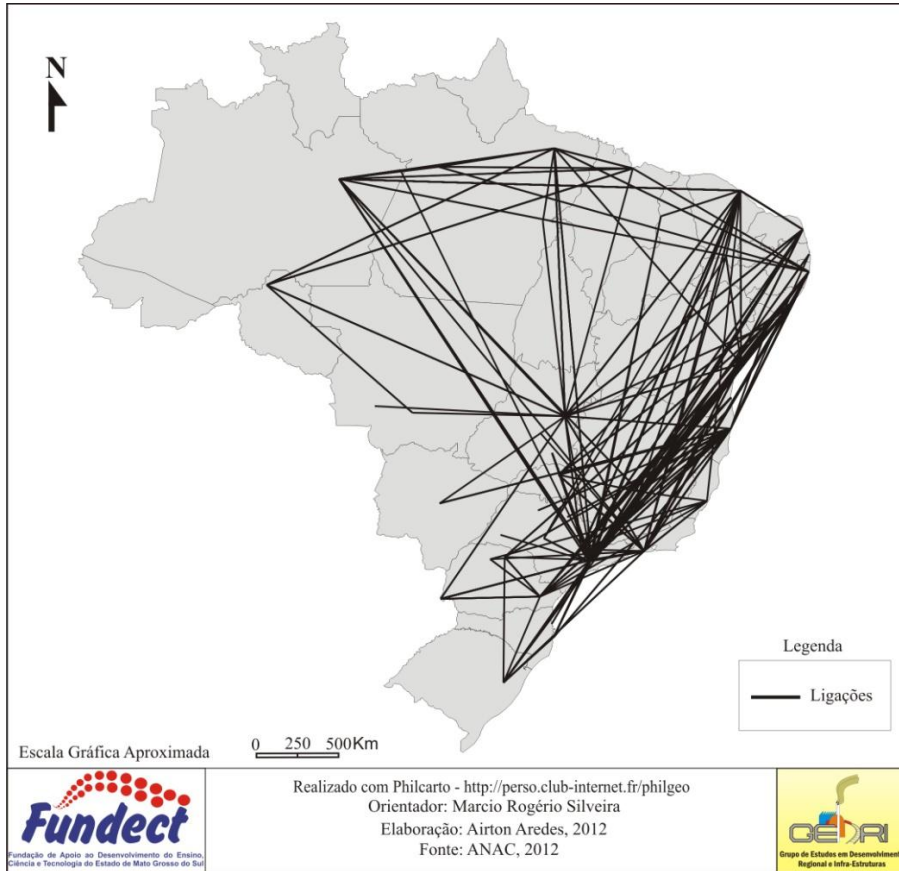


**Gráfico 20** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TAM, 2000 a 2012

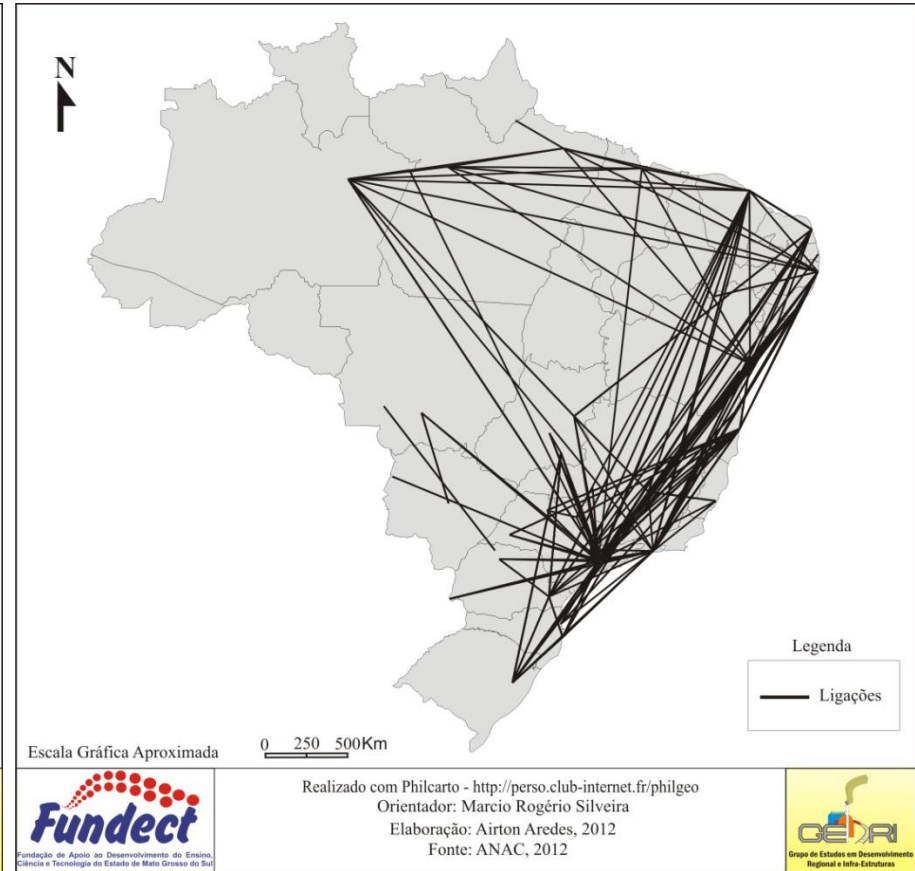


Na companhia aérea GOL, que entrou no mercado a partir de 2001, os fluxos de voos *charter* tem menor intensidade de concentração espacial em relação a TAM. Porém, ela também teve no período contratos de prestação de serviços para a CVC. No seu padrão de organização espacial, a exemplo da TAM, há concentração dos fluxos a partir do Estado de São Paulo, mais precisamente da macrometrópole, com ligações principalmente para as capitais da região Nordeste, mas, também a partir de Brasília. Nesta segunda capital, os fluxos são radiais e alcançam quase todos os estados brasileiros. Quanto ao padrão de ligação predomina a radial, mas, com algumas ligações difusas e poligonais (Mapa 11, 12 e 13).

Os fluxos de fretamentos no período analisado foram praticamente constantes, mas, em menor volume em relação aos voos *charter*. A partir de 2012 os voos *charter* vão aumentando, atingindo o pico do período em 2010, voltando a cair quase que pela metade em 2012. Pela comparação dos números e gráficos das ligações por *charter* entre a GOL (Gráfico 21) e a TAM (Gráfico 20), aparentemente a GOL, em 2010, absorve parte do mercado da TAM que estaria deixando esse tipo de voo para transportar mais passageiros turistas pelas linhas regulares. Mas, ambas demonstram queda no número de voos *charter* no período de 2010 a 2012.



**Mapa 11** - Ligações por *charter* da companhia aérea GOL, 2001 a 2002, 2009 a 2012



**Mapa 12** - Ligações por fretamento da companhia aérea GOL, 2001, 2003 a 2012

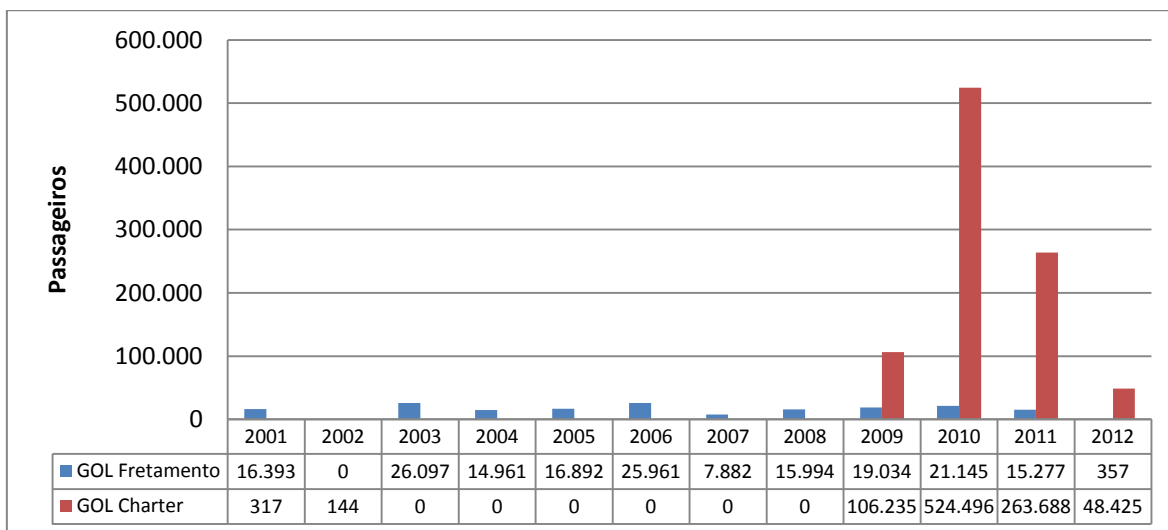
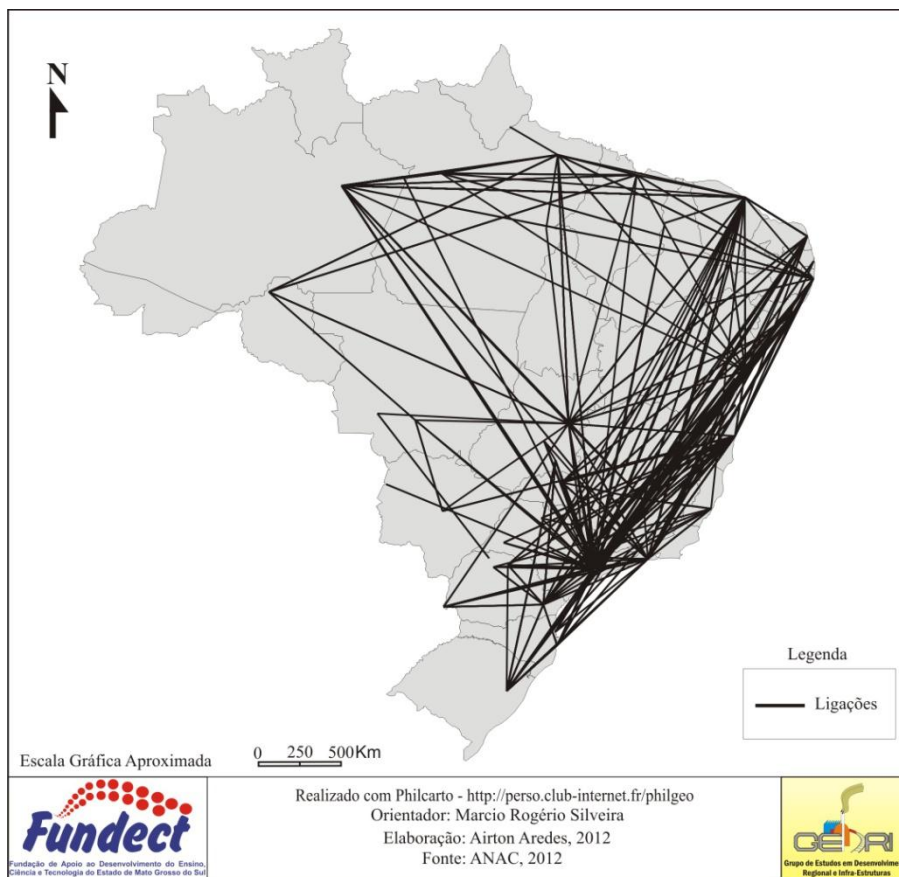
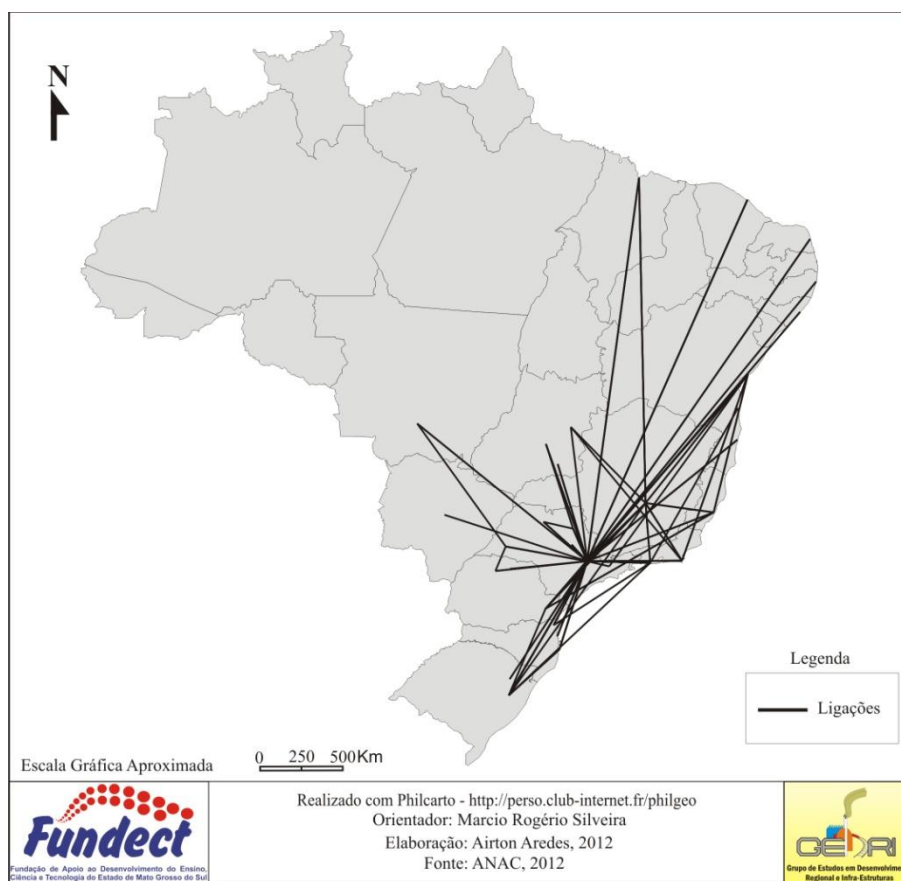


Gráfico 21 - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea GOL, 2001 a 2012

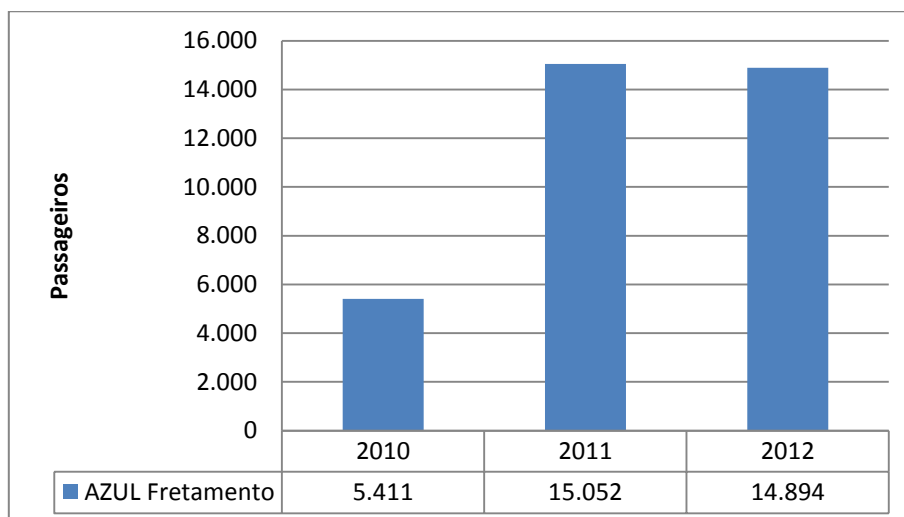
A AZUL Linhas Aéreas Brasileiras iniciou suas operações regulares em dezembro de 2008. Atualmente é a terceira companhia aérea em participação no mercado brasileiro. Com seu principal *hub* na cidade de Campinas (SP), a AZUL modificou o padrão de concentração espacial das operações aéreas regulares que até então estavam nos aeroportos

de Congonhas e Guarulhos. Com esse novo *hub* ela inovou e dinamizou as conexões e ligações para capitais e cidades de porte médio do Brasil a partir de Campinas (SP), com ligações radiais em maior medida e algumas poligonais (Mapa 14).

Em março de 2010, a AZUL conseguiu oito *slots* em Congonhas, porém, aos sábados. Foi quando iniciou voos para Porto Seguro (BA). Em abril de 2010, a exemplo da TAM que lançou sua operadora, a TAM Viagens, a AZUL coloca no ar o *site* da agência de turismo AZUL Viagens, que na realidade é uma operadora que faz pacotes via OTA e lojas físicas para os destinos atendidos pela AZUL Linhas Aéreas Brasileiras. Com os *slots* aos sábados, agregar a esses voos o destino turístico de Porto Seguro por meio da Azul Viagens foi uma estratégia para a companhia também se manter no referido aeroporto. Porém, Porto Seguro (BA) não aparece como destino, partindo de Congonhas em voos *charter* e fretamentos, o que nos faz entender que o destino baiano é atendido por voos regulares com *block charter*.



**Mapa 14** - Ligações por fretamento da companhia aérea AZUL, 2010 a 2012

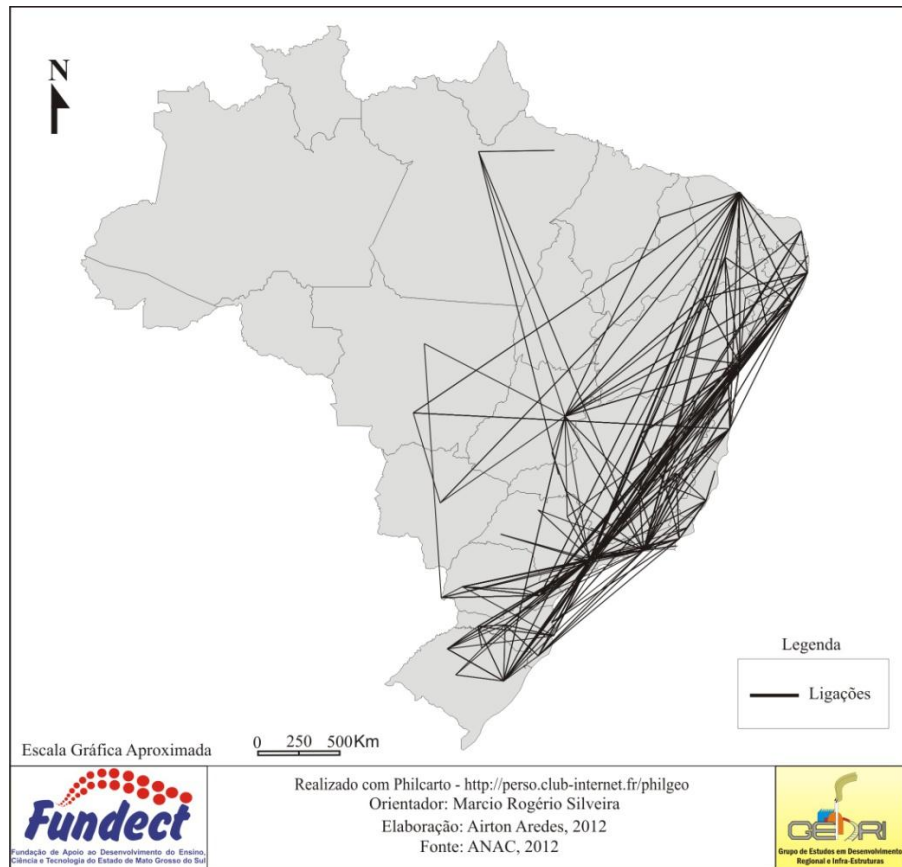


**Gráfico 22** - Ligações por fretamento da companhia aérea AZUL, 2010 a 2012

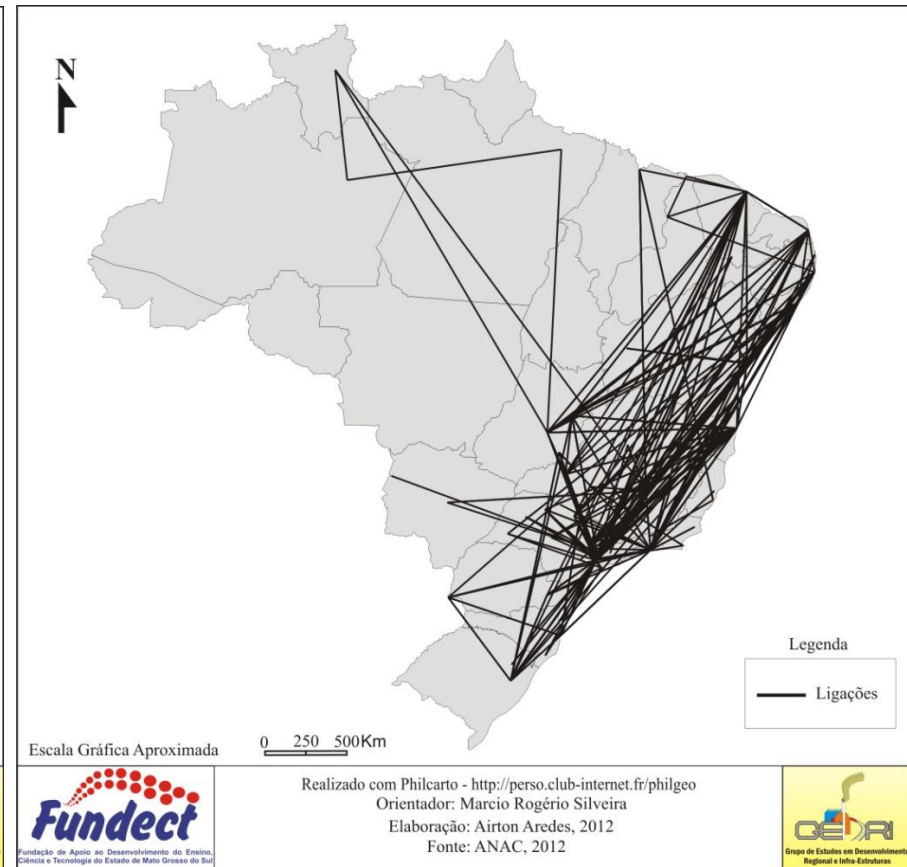
De 2010 para 2011, a AZUL triplica os voos de fretamento partindo de Viracopos (Campinas-SP) e Confins (Belo Horizonte-MG) para diversos destinos considerados turísticos. Em 2012, mesmo os dados parciais (até fevereiro) demonstram que a AZUL ampliou significativamente sua participação em voos de fretamento para destinos considerados turísticos (Gráfico 22).

A AVIANCA (Anteriormente denominada OCEAN AIR que recebeu autorização do DAC para operação como linha aérea regular a partir do ano de 2002) teve no período de 2003 a 2011 ligações a partir de Brasília e São Paulo – Guarulhos (seus principais *hubs*), mas, sem dúvida as ligações a partir de São Paulo são muito mais numerosas, o que a coloca como uma companhia aérea de ligações de predomínio radial, mas, com algumas ligações poligonais (Mapas 15, 16 e 17). Os principais destinos foram cidades da região Nordeste, principalmente Porto Seguro (BA). Os voos *charter* aconteceram em maior número, mas, com menor frequência. Nos anos de 2010 e 2011 operou apenas fretamentos. No ano de 2012 não foram registradas operações com voos não regulares (Gráfico 23).

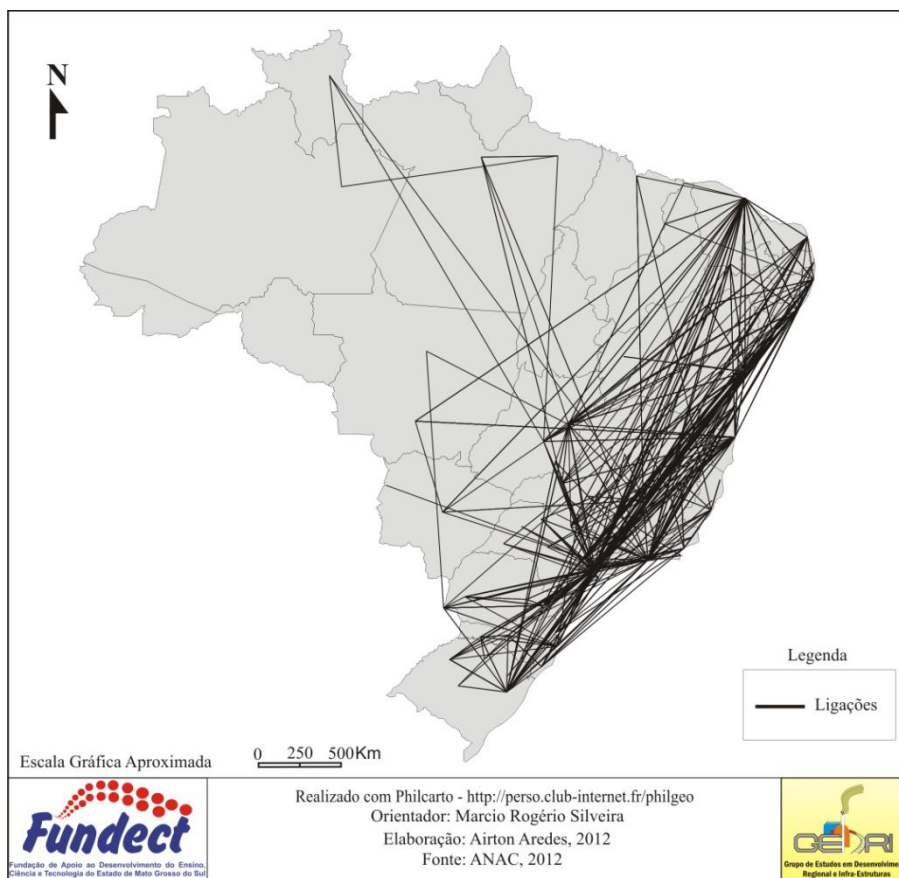
De novembro de 2007 a 2008 a AVIANCA firmou um contrato de afretamento com a BRA Transportes Aéreos S. A. para que esta pudesse continuar com seus certificados operacionais válidos e garantir atendimento aos passageiros.



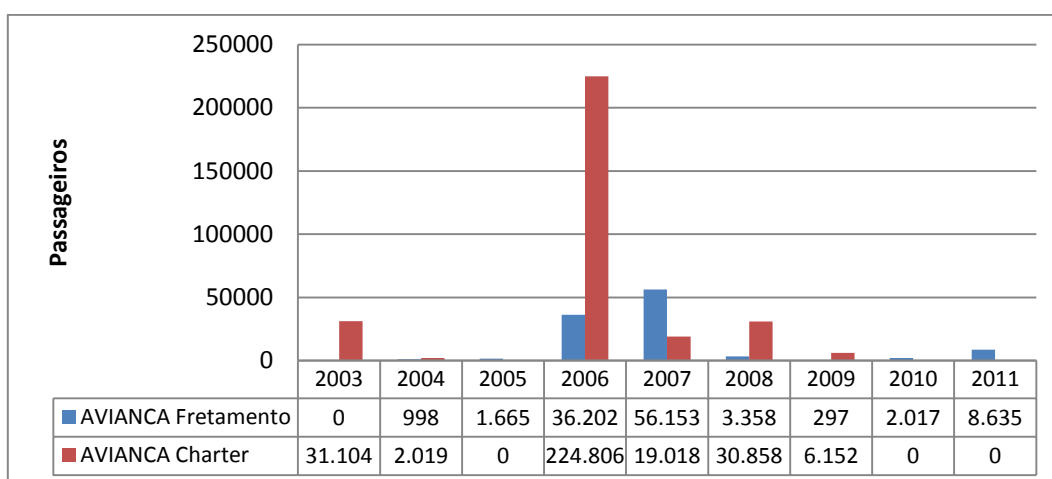
**Mapa 15** - Ligações por *charter* da companhia aérea AVIANCA, 2003 e 2004, 2006 a 2009



**Mapa 16** - Ligações por fretamento da companhia aérea AVIANCA, 2004 a 2011



**Mapa 17** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea AVIANCA, 2003 a 2011



**Gráfico 23** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea AVIANCA, 2003 a 2011

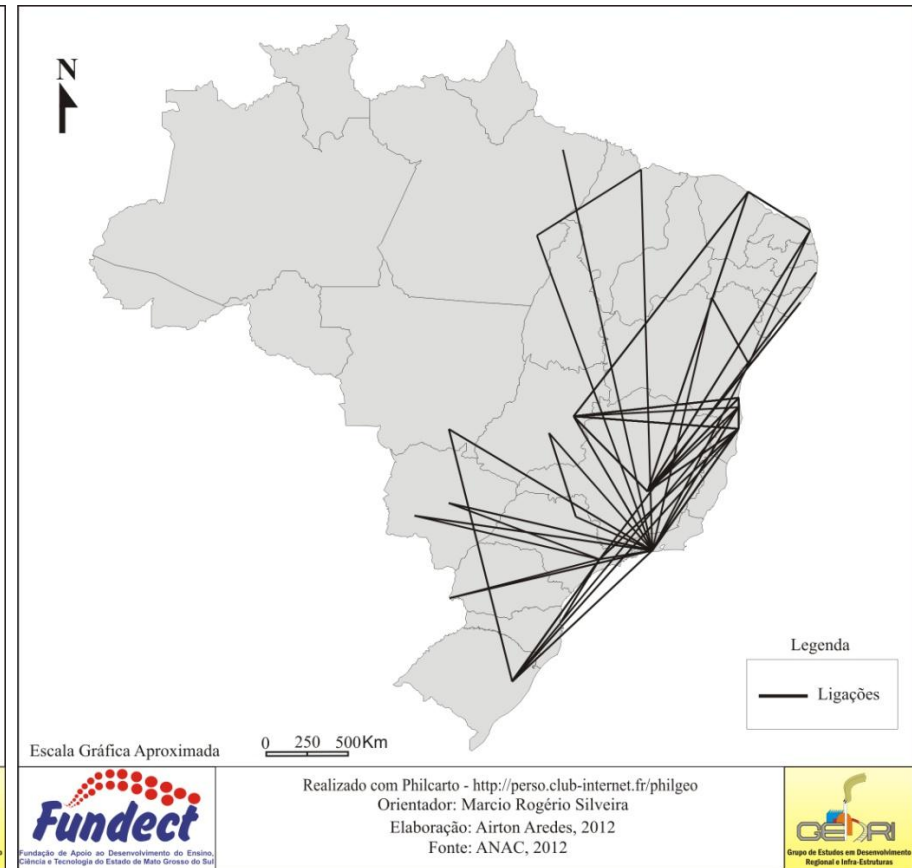
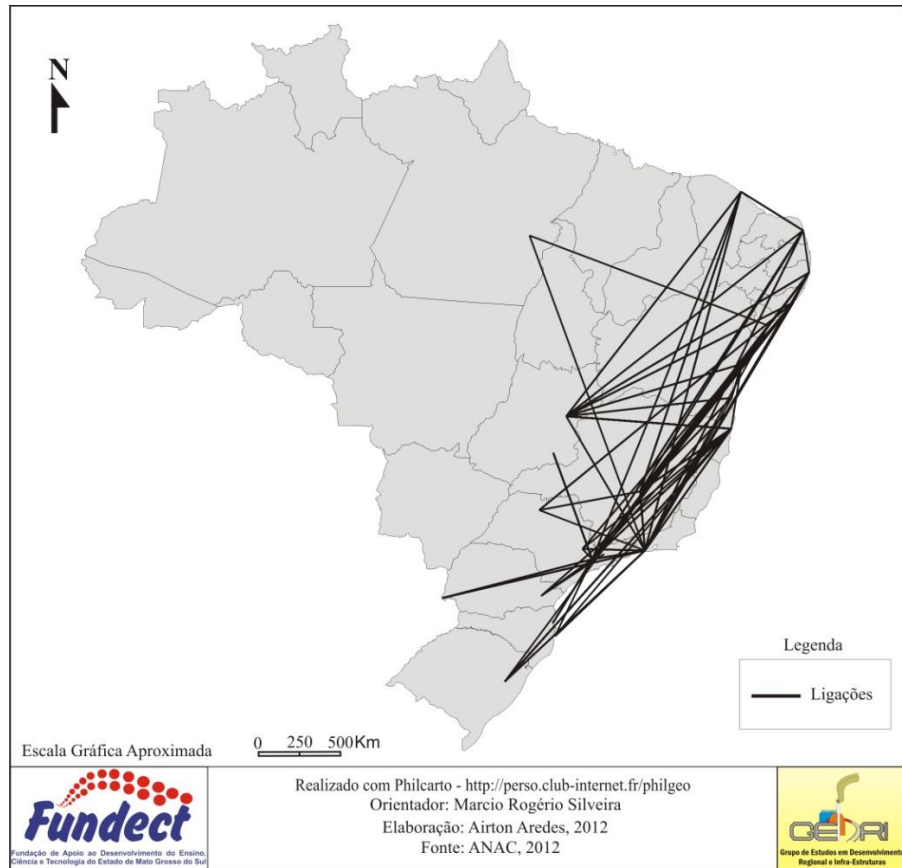
Em meados de 2003, o presidente da Operadora de turismo CVC, Guilherme Paulus, já anunciava que teria um crédito de aproximadamente US\$ 15 milhões para adquirir aviões e criar sua própria companhia aérea que seria usada para atender as

demandas da operadora por voos não regulares (*charter* e fretamentos) já que tinha uma mega operação com a TAM e que o anúncio da fusão entre TAM e VARIG poderia reduzir suas possibilidades de negociação de contratos de voos não regulares com diferentes companhias aéreas e encarecer suas operações (CVC JÁ TEM TUDO PRONTO PARA SUA COMPANHIA AÉREA, 2011).

A WEBJET entrou em operação em 2005, em meio a conturbada concorrência (guerra tarifária) entre as companhias aéreas TAM, GOL e VARIG. No mesmo ano teve voos cancelados por não conseguir alcançar ocupação superior a 35%, o que inviabilizava as operações da companhia. Em 2006, um grupo do setor de transporte rodoviário de passageiros e também ligado ao setor de turismo, o Grupo Águia, comprou a companhia aérea que já começou a operar no mesmo ano com voos não regulares (*charter* e fretamentos). Em 2007, a CVC comprou a WEBJET para ter seus próprios voos e não depender exclusivamente das companhias aéreas que lhe prestavam serviços não regulares. Com *hubs* no Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte, ligou no período de 2006 a 2012 cidades do Nordeste brasileiro, principalmente Porto Seguro e Ilhéus, principais destinos da CVC no Nordeste comercializados por pacotes (Mapas 18, 19 e 20). As ligações radiais são a maioria mas, com número expressivo de ligações poligonais.

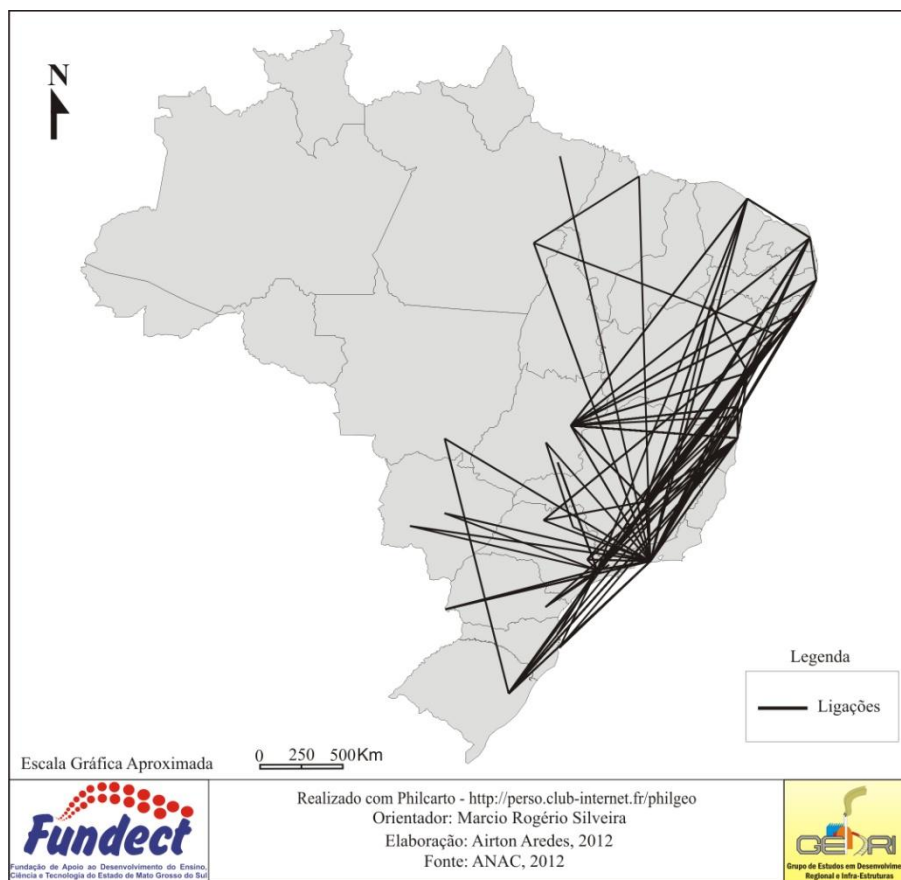
De 2009 a 2010, intensificou a realização de voos *charter* que posteriormente, junto com os voos de fretamento, vieram a diminuir significativamente (Gráfico 24). Em 2011 a empresa foi comprada pela companhia aérea GOL.



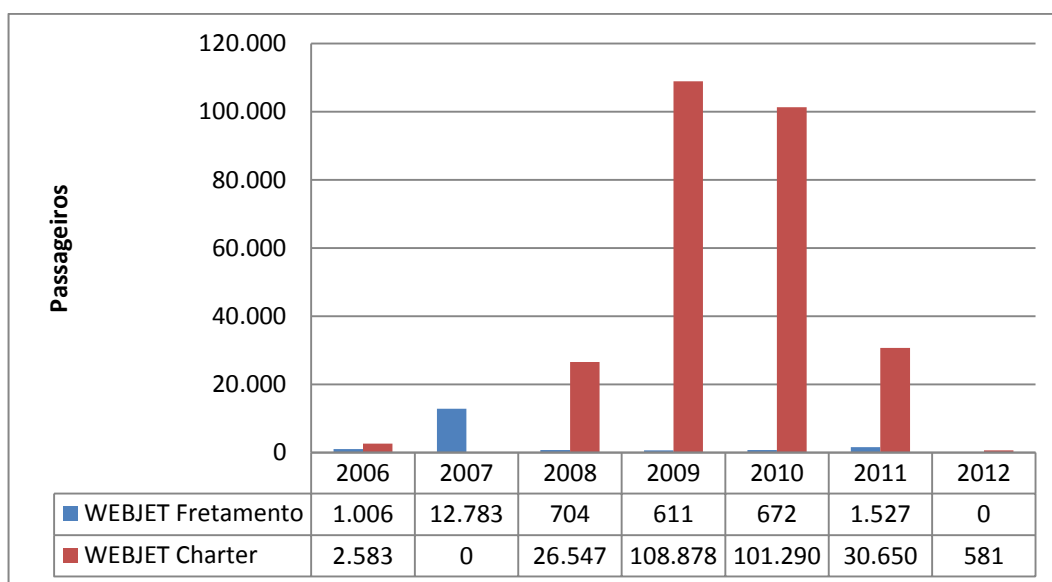


**Mapa 18** - Ligações por *charter* da companhia aérea WEBJET, 2006 a 2012

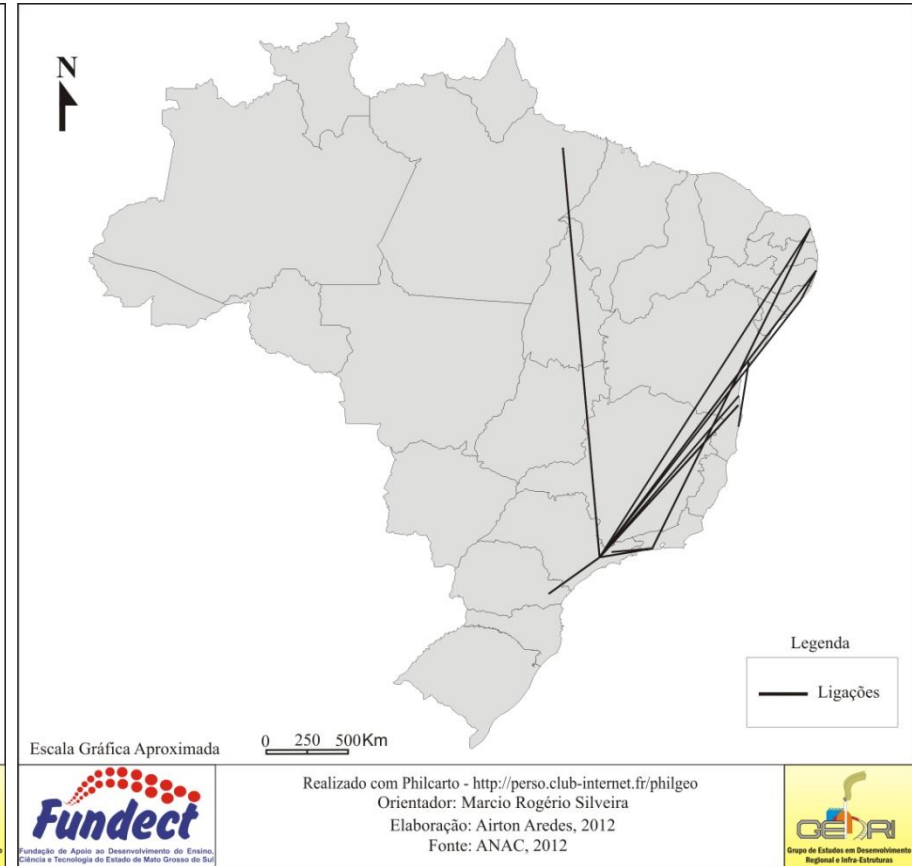
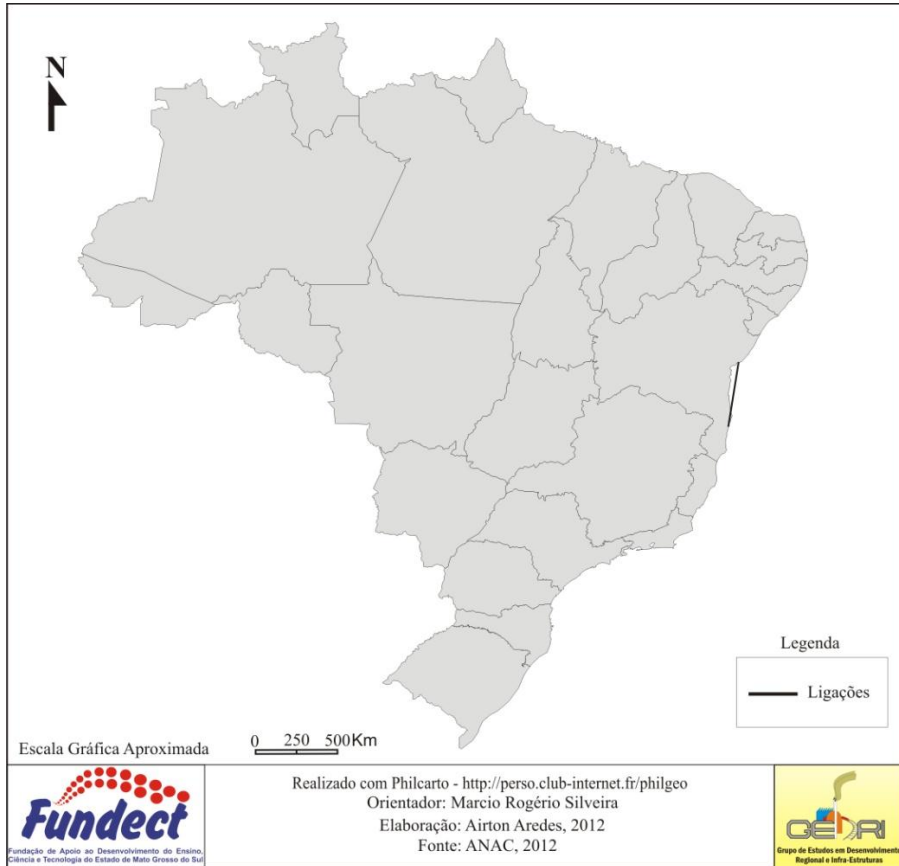
**Mapa 19** - Ligações por fretamento da companhia aérea WEBJET, 2006 a 2011



**Mapa 20** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea WEBJET, 2006, 2008 a 2012

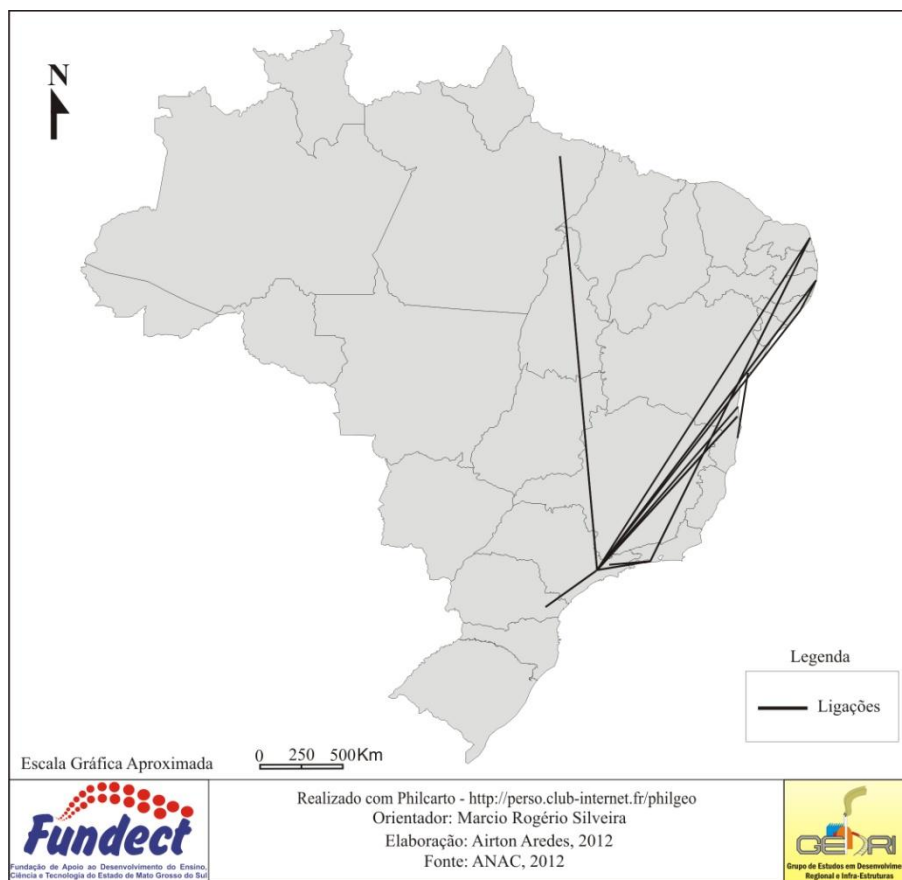


**Gráfico 24** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea WEBJET, 2006 a 2012

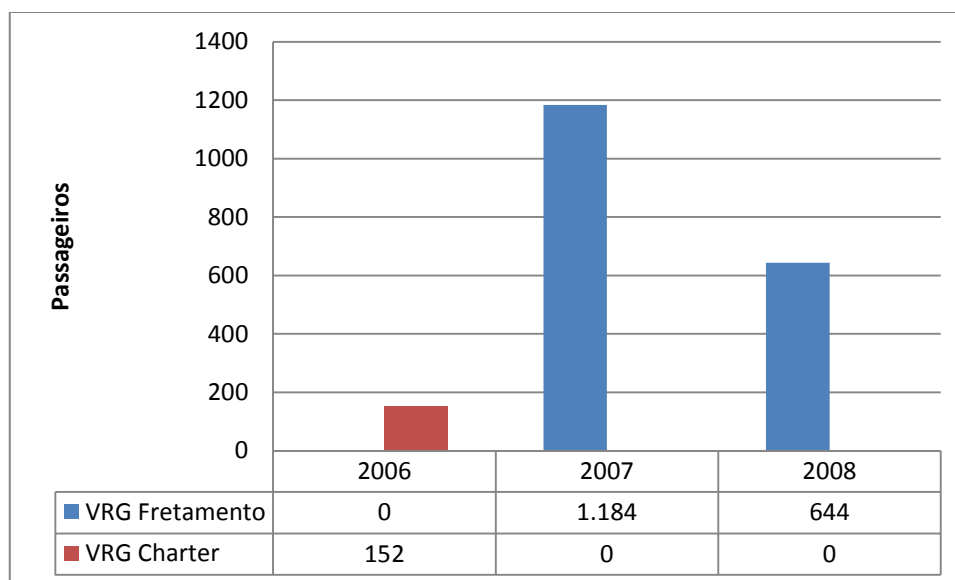


Mapa 21 - Ligações por *charter* da companhia aérea VRG, 2006

Mapa 22 - Ligações por fretamento da companhia aérea VRG, 2007 e 2008



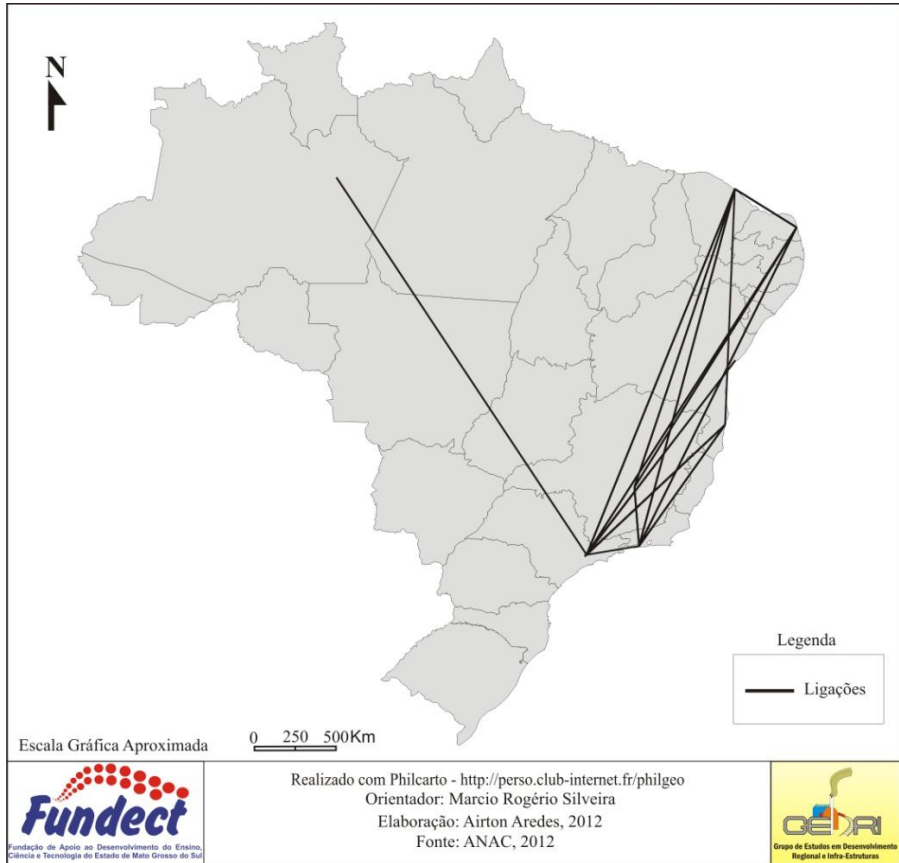
**Mapa 23** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea VRG, 2006 a 2008



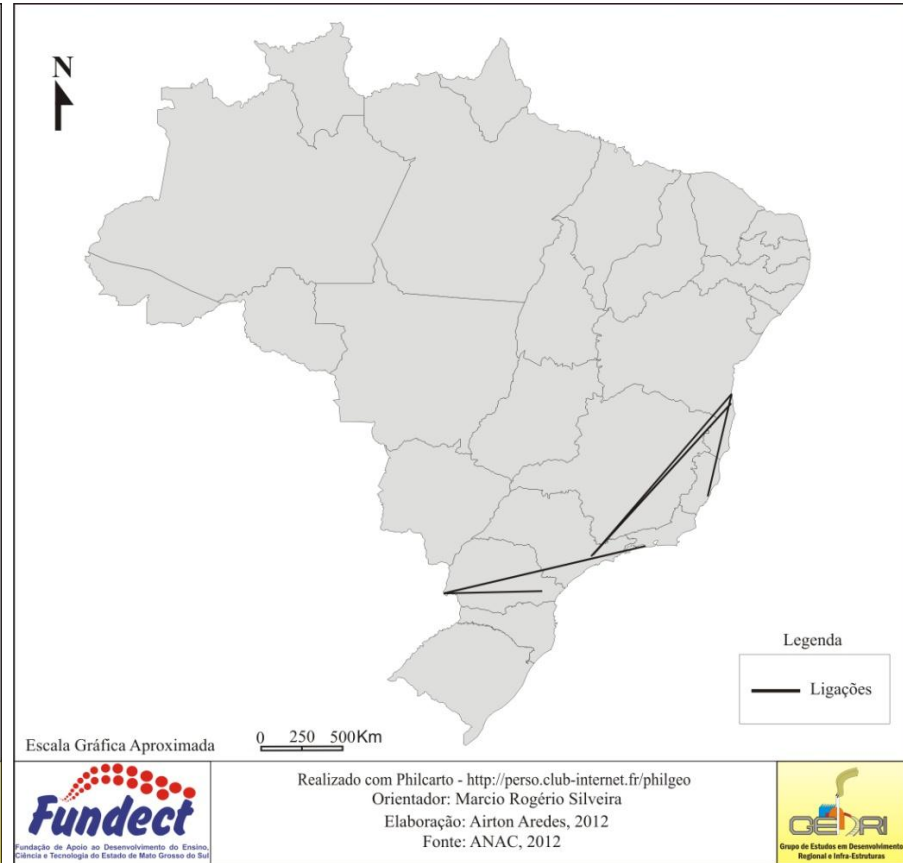
**Gráfico 25** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea VRG, 2006 a 2008

A VRG, empresa operadora da marca VARIG, resultou da “parte boa” do processo de recuperação judicial da VARIG e foi adquirida em julho de 2006 pela VARIG LOGÍSTICA S. A. Em março de 2007, foi adquirida pela GOL. Os voos de fretamentos foram os mais significativos, porém, com diminuição das operações de 2007 para 2008 (Gráfico 25). Atuou com voos partindo de São Paulo para cidades da região Nordeste e para Belém, na região Norte com predomínio de ligações radiais e uma ligação difusa entre Porto Seguro e Salvador (BA) (Mapas 21, 22 e 23).

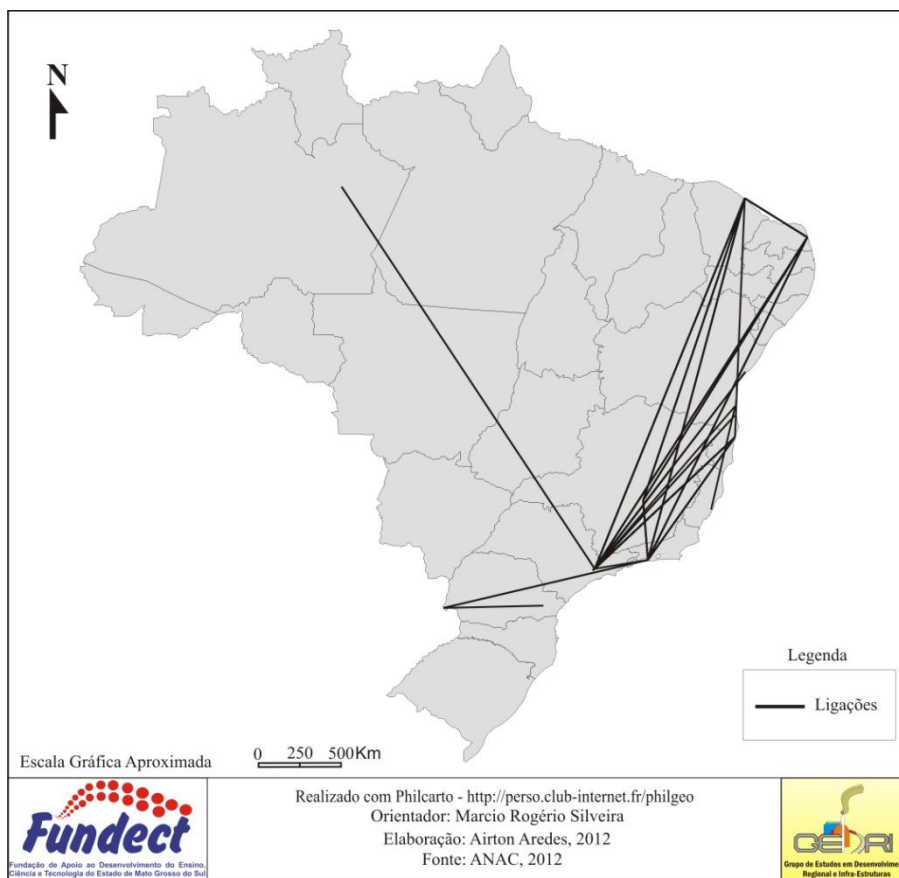
Já a TRANSBRASIL, no período analisado, estava com suas operações regulares comprometidas em função de dificuldades financeiras. Em 2003, a companhia encerrou definitivamente suas operações. As ligações por *charter*, que são a maioria, partiram das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro com destino a Manaus, mas, principalmente para cidades da região Nordeste (Mapa 24). Os voos de fretamento ocorreram em maior medida de São Paulo para Foz do Iguaçu (PR), Porto Seguro e Ilhéus (BA) (Mapa 25). As ligações radiais e poligonais praticamente se equivalem, sendo que a companhia também apresentou o padrão difuso (Mapa 26). Mas, seguindo a tendência, os voos *charter* e fretamentos diminuíram (Gráfico 26).



**Mapa 24** - Ligações por *charter* da companhia aérea TRANSBRASIL, 2000 e 2001



**Mapa 25** - Ligações por fretamento da companhia aérea TRANSBRASIL, 2000 e 2001



Mapa 26 - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TRANSBRASIL, 2000 e 2001

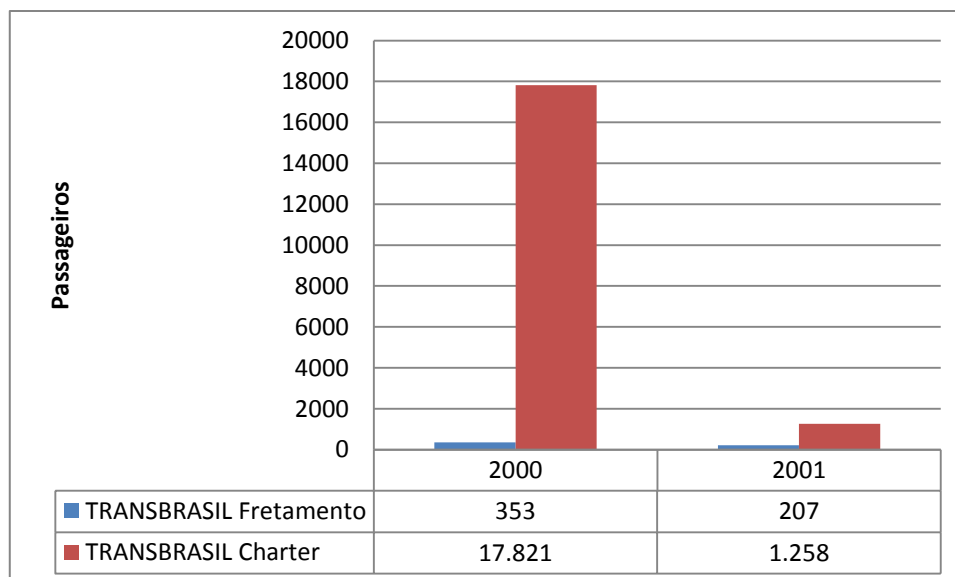


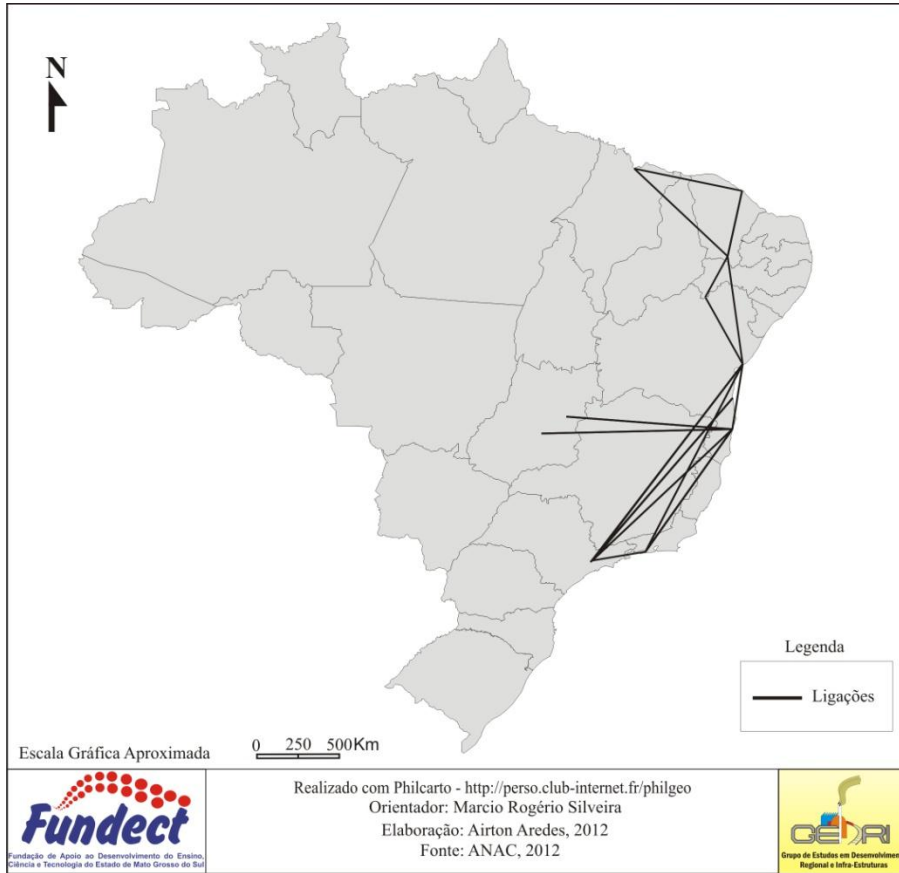
Gráfico 26 - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TRANSBRASIL, 2000 e 2001

A NORDESTE Linhas Aéreas S. A., empresa que fazia parte do Grupo VARIG (que encerrou suas atividades em 2007 e teve falência decretada em 2010), no período analisado, seguindo a tendência das demais companhias aéreas, teve redução nos voos não regulares. Os fretamentos aconteceram em maior número com saídas de São Paulo e Campinas (SP), Rio de Janeiro (RJ) e Brasília (DF) para várias capitais e cidades do interior do Nordeste brasileiro, assim como para Caldas Novas (GO). Também foram constatadas saídas da cidade de Presidente Prudente (SP) para a região Nordeste (Mapas 27 e 28). Das empresas do Grupo VARIG, a NORDESTE foi a que menos voos não regulares realizou (Gráfico 27) e apresentou como padrão de ligações radial (Mapa 29) como predominante, mas, com algumas ligações poligonais.

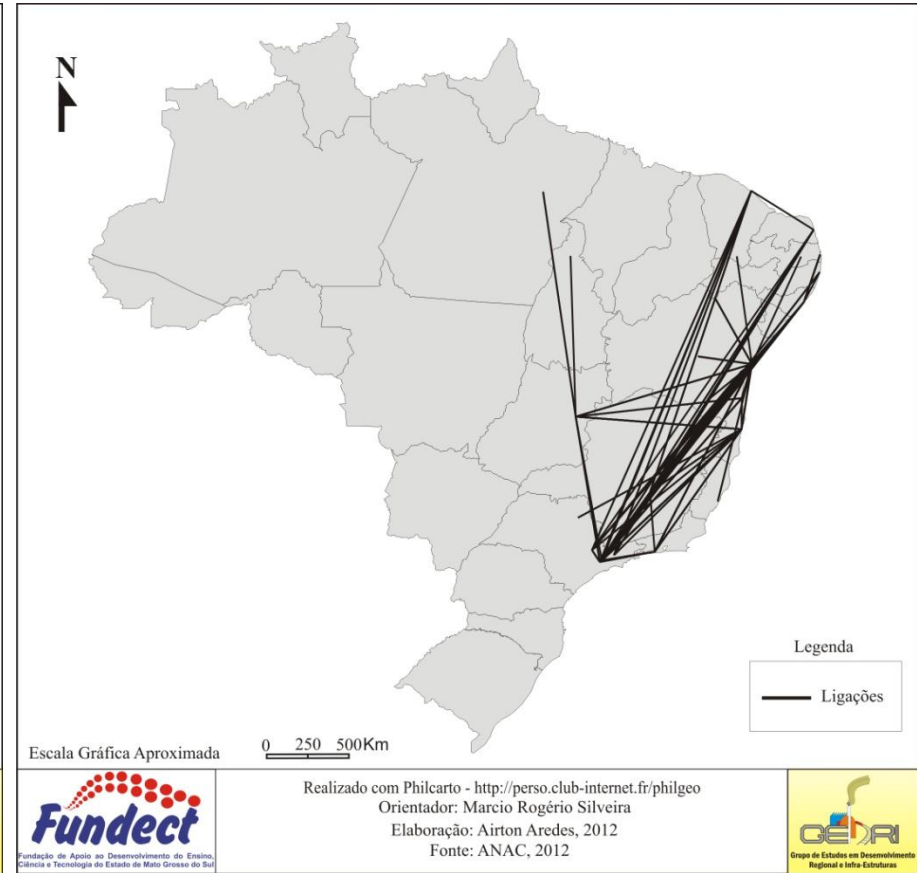
A RIOSUL, também uma empresa do Grupo VARIG, também prestou no período 2000 a 2003 serviços de voos *charter* e fretamentos. Apesar dos voos *charter* terem sido realizados em maior número (Mapa 30), os fretamentos, do ponto de vista da distribuição espacial, apresentaram-se ligações mais radiais com algumas poligonais e difusas (Mapa 31). Porém, ambos apresentaram voos a partir de capitais e cidades de porte médio do Centro Sul e de Brasília (DF) com destino às capitais e cidades de porte médio da região Nordeste e, no caso dos fretamentos, para Tocantins (TO), Pará (PA) e Maranhão (MA) (Mapa 32). Apesar do crescimento no número de fretamentos de 2000 para 2001, o que viu foi que a companhia também seguiu a tendência de redução dos voos não regulares (Gráfico 28).

A VARIG operou voos não regulares até 2007, ano em que encerrou suas atividades. Os voos *charter* partiram de Porto Alegre (RS), Curitiba (PR) e Londrina (PR) na região Sul, principalmente de São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ) na região Sudeste, com destino à Ilhéus e Porto Seguro na Bahia, João Pessoa (PB), Natal (RN) e Fortaleza (CE) na região Nordeste (Mapa 33). Além das partidas das cidades citadas nos voos *charter*, os voos de fretamento tiveram incremento com partidas de Brasília (DF) com os mesmos destinos, acrescidos de destinos em capitais e outras cidades das regiões Norte e Centro-Oeste (Mapa 34). A companhia apresentou um misto de ligações radiais e poligonais (Mapa 35). Os voos de fretamento, no período de 2000 a 2007 são a maioria, exceto em 2006. No geral, a VARIG também seguiu a tendência de redução dos voos não regulares, sendo que de 2003 para 2004 houve pequena reação à tendência de redução dos voos (Gráfico 29), o que indica ser resultado das políticas macroeconômicas do período (governo Lula da Silva).

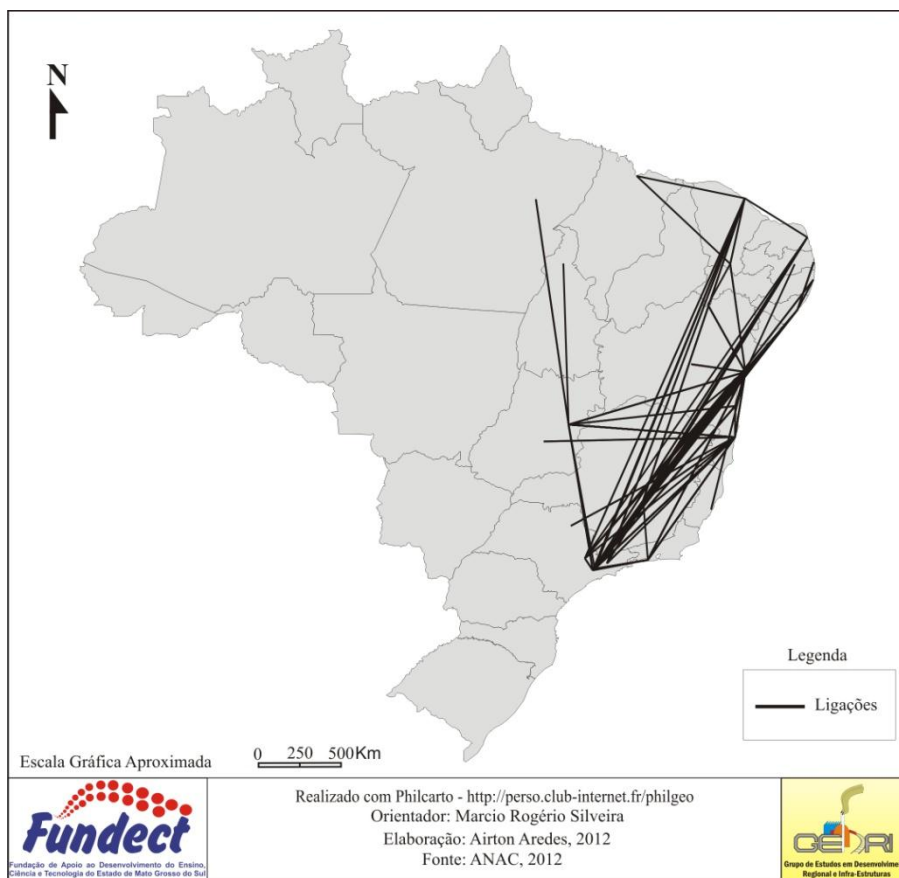




**Mapa 27** - Ligações por *charter* da companhia aérea NORDESTE, 2000 e 2003



**Mapa 28** - Ligações por fretamento da companhia aérea NORDESTE, 2000 e 2002



Mapa 29 - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea NORDESTE, 2000 e 2003

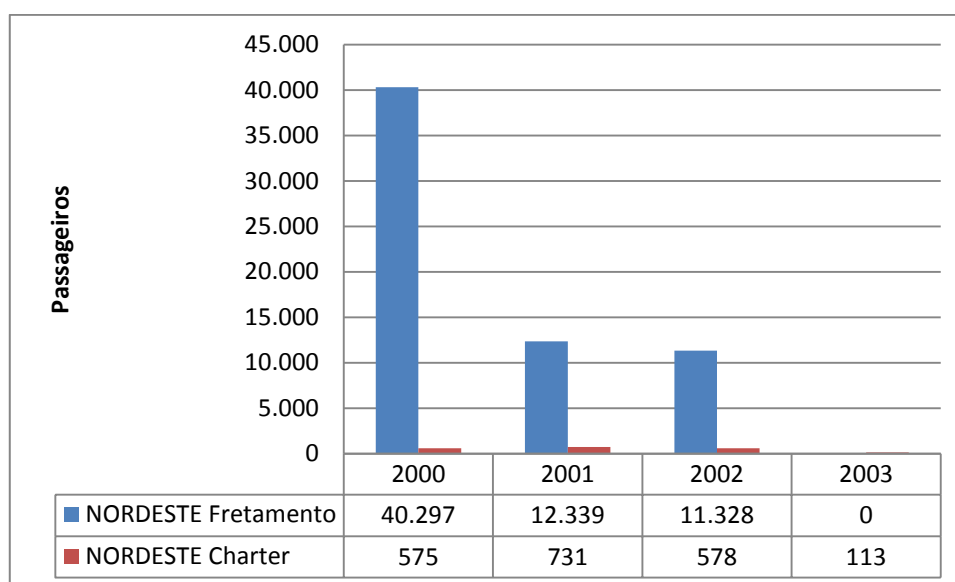
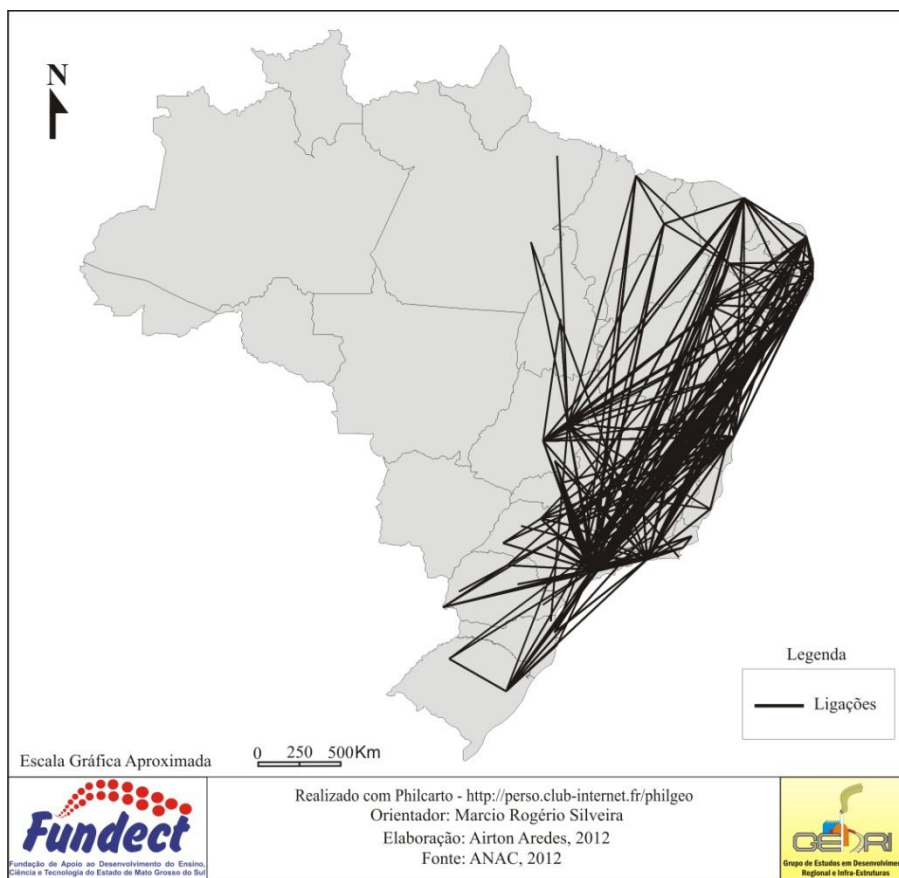
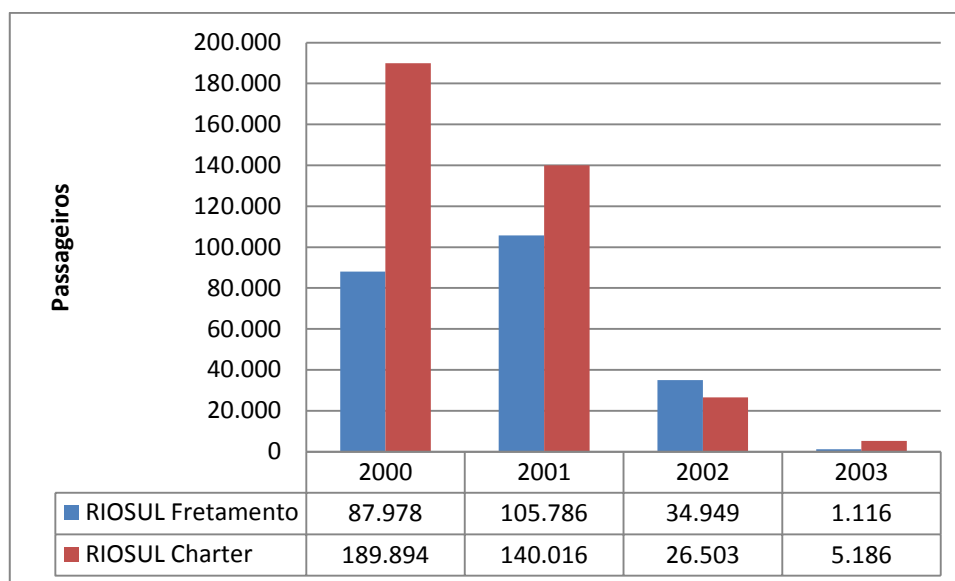


Gráfico 27 - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea NORDESTE, 2000 e 2003

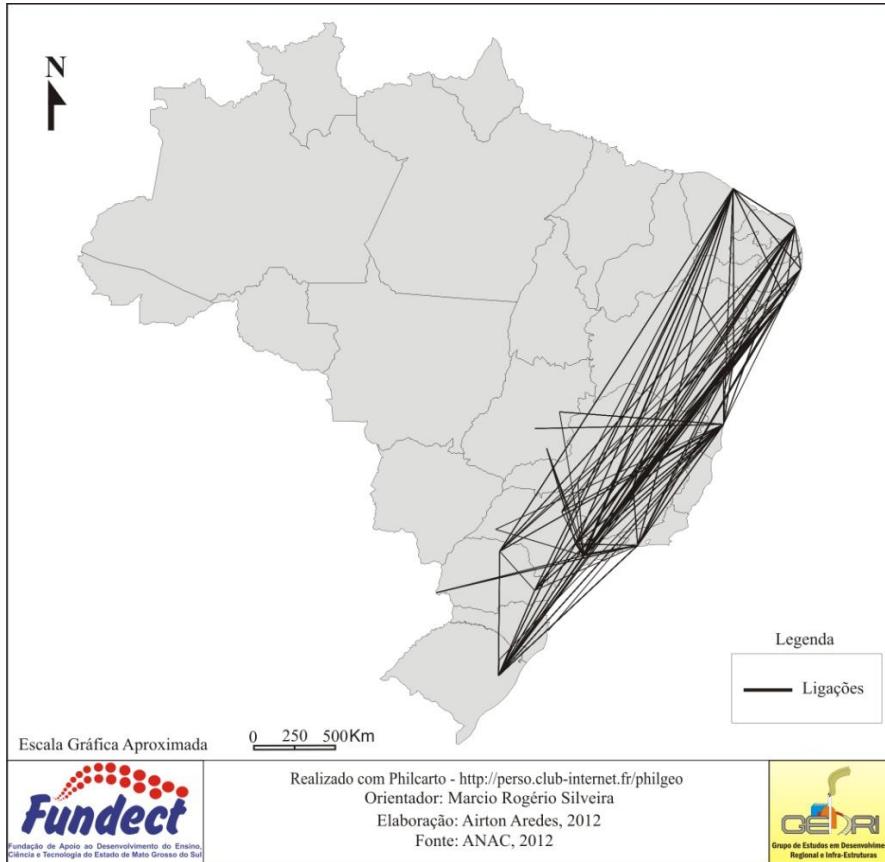




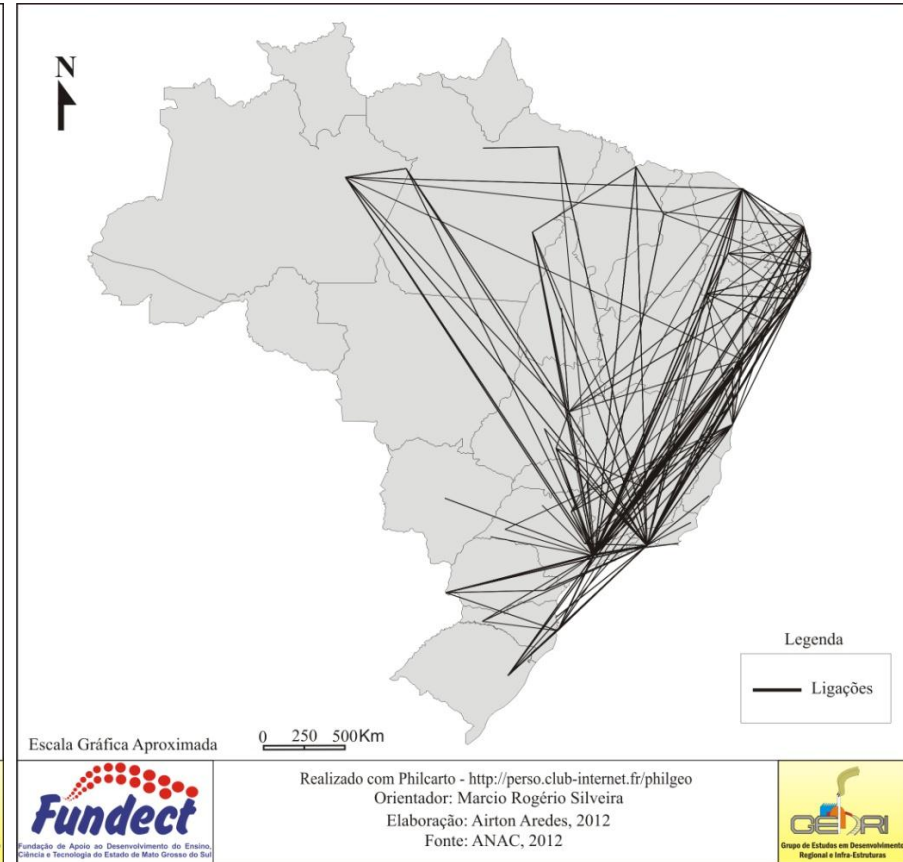
**Mapa 32** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea RIOSUL, 2000 e 2003



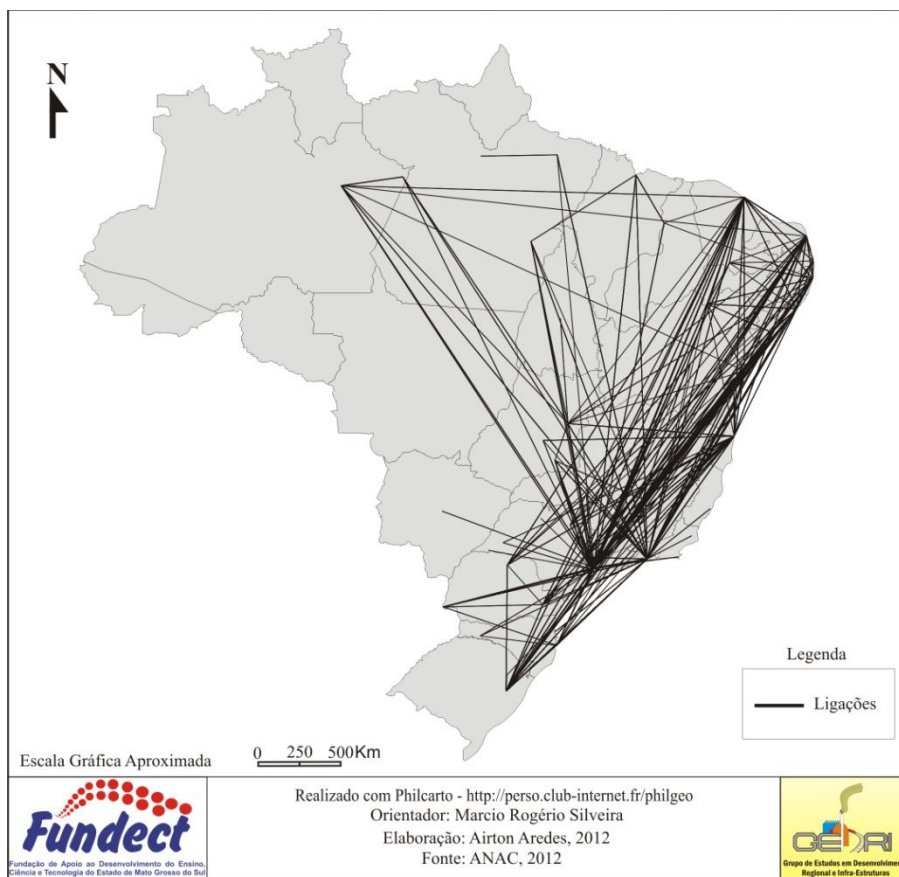
**Gráfico 28** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea RIOSUL, 2000 e 2003



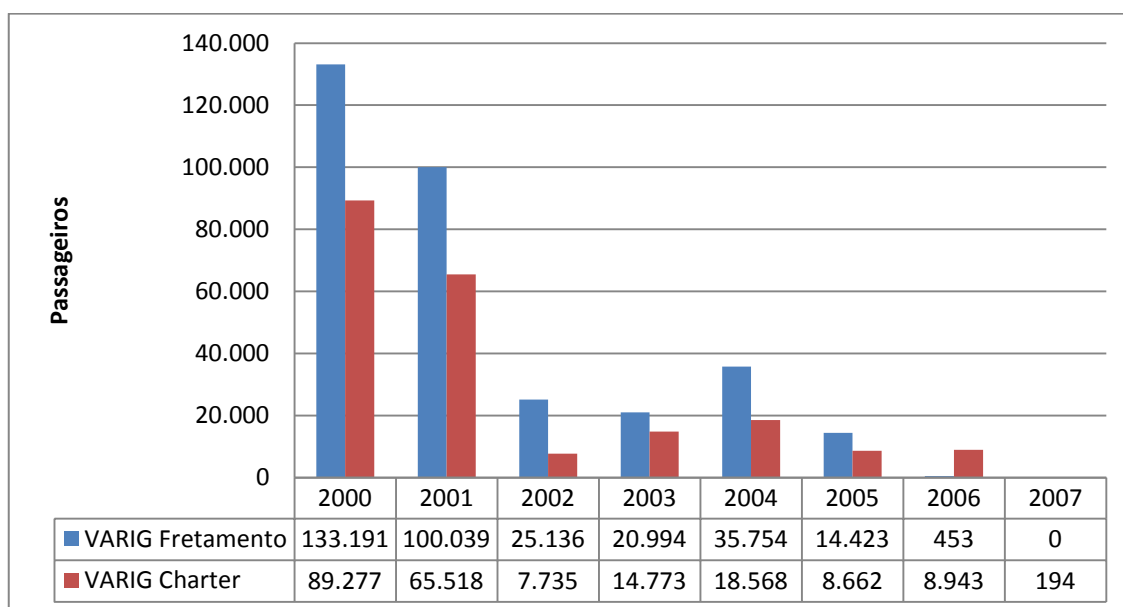
**Mapa 33** - Ligações por *charter* da companhia aérea VARIG, 2000 e 2007



**Mapa 34** - Ligações por fretamento da companhia aérea VARIG, 2000 e 2006



**Mapa 35** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea VARIG, 2000 e 2007



**Gráfico 29** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea VARIG, 2000 e 2007

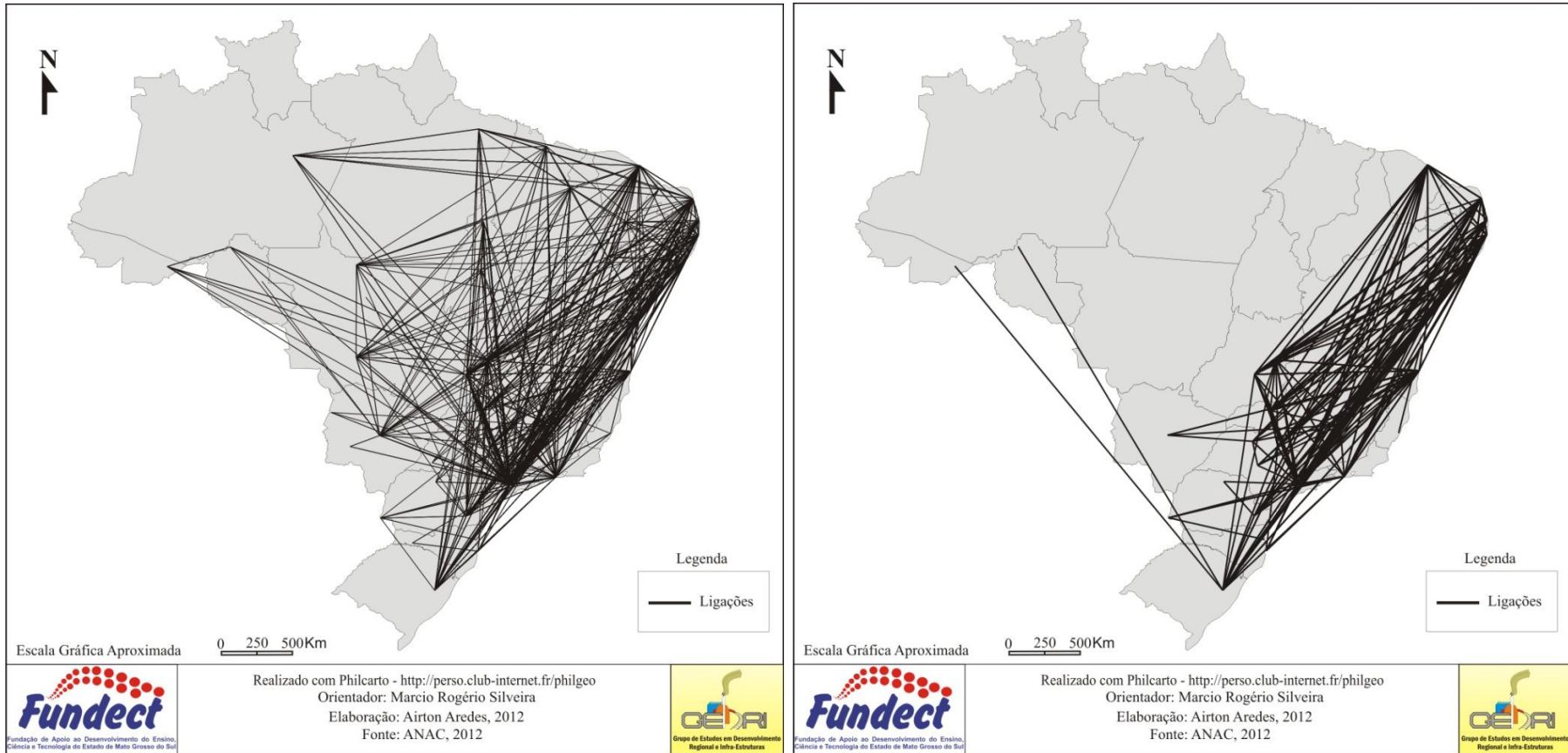
A BRA Transportes Aéreos S. A. iniciou suas operações no ano de 1999 cujo modelo de negócios pautava-se na realização de voos *charter*. Ela entrou com pedido de recuperação judicial em 27 de novembro de 2007 alegando problemas econômico-financeiros e obteve aprovação do referido pedido em 30 de novembro de 2007. Nesse mesmo ano, ela firmou contrato de afretamento com a companhia aérea OCEAN AIR (atual AVIANCA BRASIL ou AVIANCA ICAO 1) para permitir a continuidade do transporte de passageiros e a validade de suas licenças operacionais (PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DE BRA TRANSPORTES AÉREOS S.A., 2007).

Ela deixou de ser uma companhia aérea prestadora de voos regulares (iniciados no ano de 2005), retornando, em 16 de junho de 2009 por autorização da ANAC<sup>165</sup>, ao seu modelo original de negócio, ou seja, uma companhia aérea prestadora de serviços não regulares (fretamentos e *charter* na modalidade IT – *Inclusive tour*/Pacote Turístico). Atualmente a empresa opera com um *Boeing 737-300* com capacidade para 144 passageiros e tem, segundo ela, como principais vantagens competitivas: Preços mais acessíveis pelo melhor aproveitamento da aeronave; Flexibilidade por contar com maior número de destinos e por evitar escalas e conexões; Atendimento diferenciado da tripulação com oferecimento de cabine personalizada, além de serviço de bordo de acordo com as necessidades do cliente (TURISMO BRA, 2012).

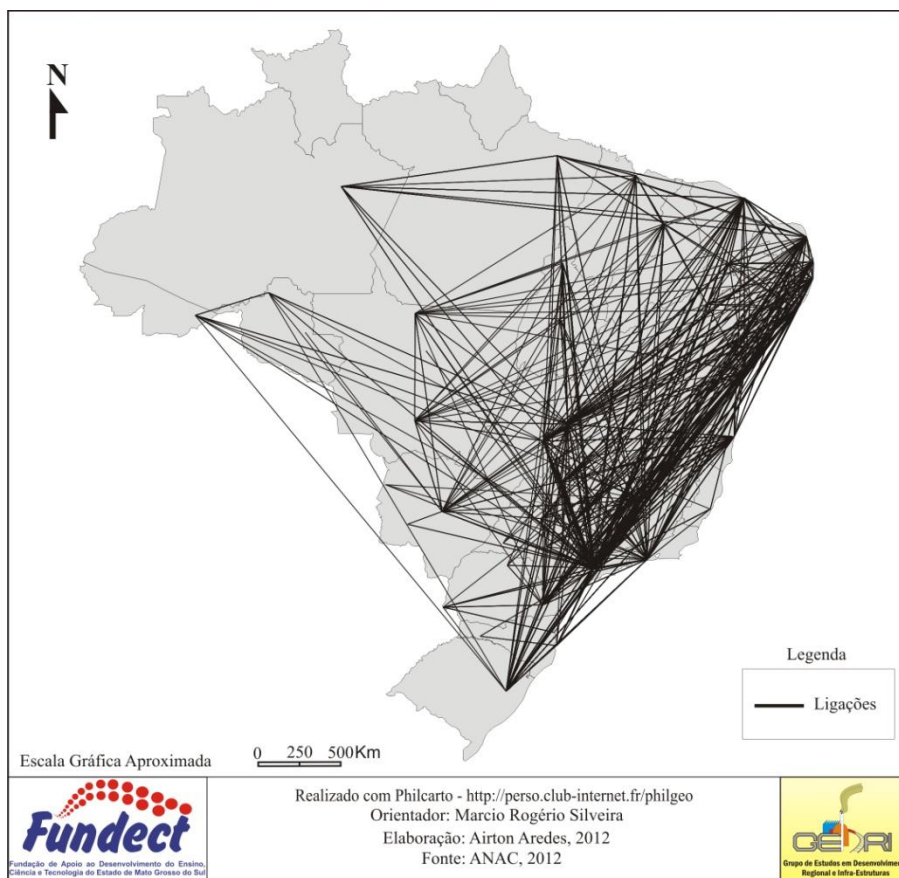
Nos voos *charter*, os pontos de emissão se concentravam principalmente a partir da capital paulista com destino a todas as capitais brasileiras, com exceção de Macapá (AP) e Boa Vista (RR), além de outras cidades do interior (Mapa 36). Os voos de fretamento também tiveram como ponto de emissão principal a capital paulista, mas também partiram de Porto Alegre (RS), Curitiba (PR), Rio de Janeiro (RJ), Goiânia (GO) e Brasília (DF) com destino à Ilhéus e Porto Seguro (BA) e as demais capitais nordestinas (Mapa 37) com predomínio das ligações radiais (Mapa 38). Em 2006 os fretamentos tiveram aumento de quase dez vezes em relação a 2005. Porém, de 2006 para 2007 caíram de pouco mais de 113 mil passageiros transportados para pouco mais de 3 mil. Os voos *charter*, de 2005 para 2006, quase que dobraram em número de passageiros transportados, mantendo praticamente a mesma quantidade em 2007. Os resultados de 2009, ano de retorno das atividades da companhia, foram pouco significativos (Gráfico 30).

---

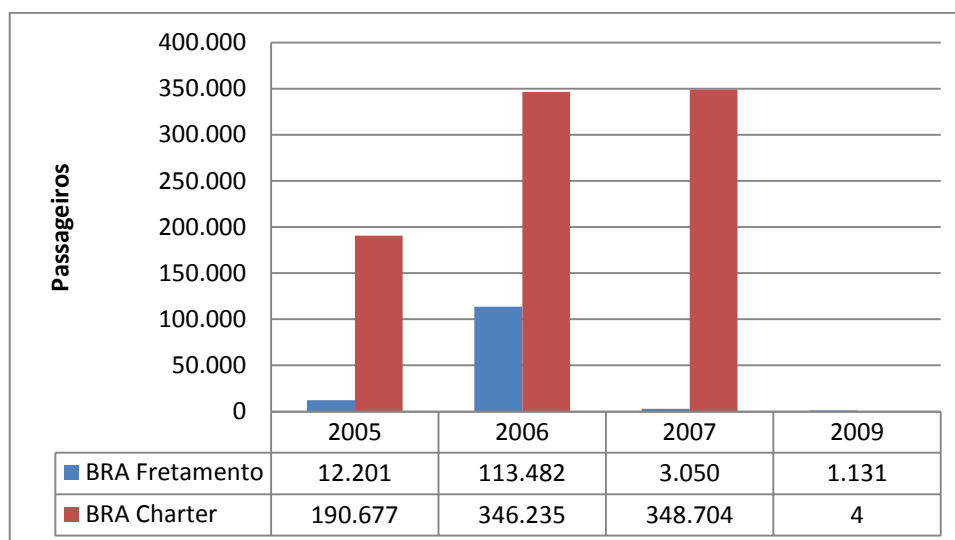
<sup>165</sup> DECISÃO No- 247, DE 16 DE JUNHO DE 2009. Autoriza a BRA Transportes Aéreos S.A. – em recuperação judicial a explorar serviço de transporte aéreo público não regular de passageiros, carga e mala postal nas modalidades *charter* IT e fretamento, e dá outras disposições (DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. Seção 1, n. 114, quinta-feira, 18 de junho de 2009).



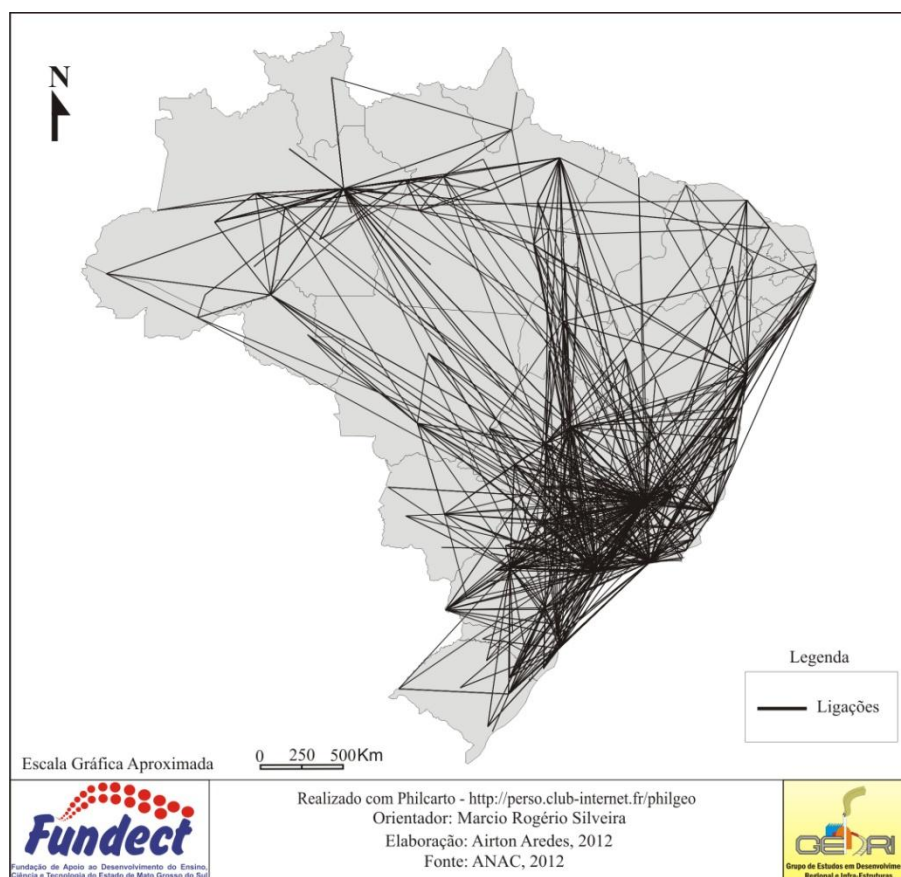




**Mapa 38** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea BRA, 2005 a 2007 e 2009

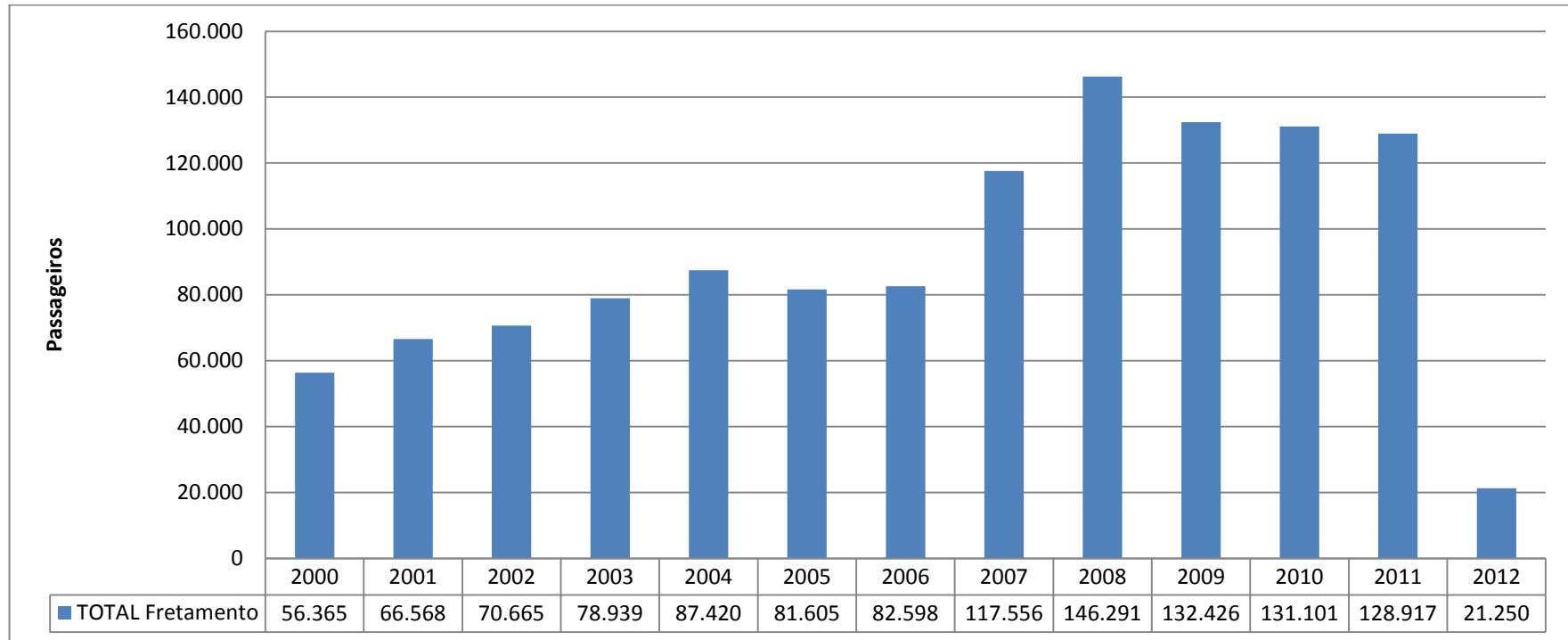


**Gráfico 30** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea BRA, 2005 a 2007 e 2009

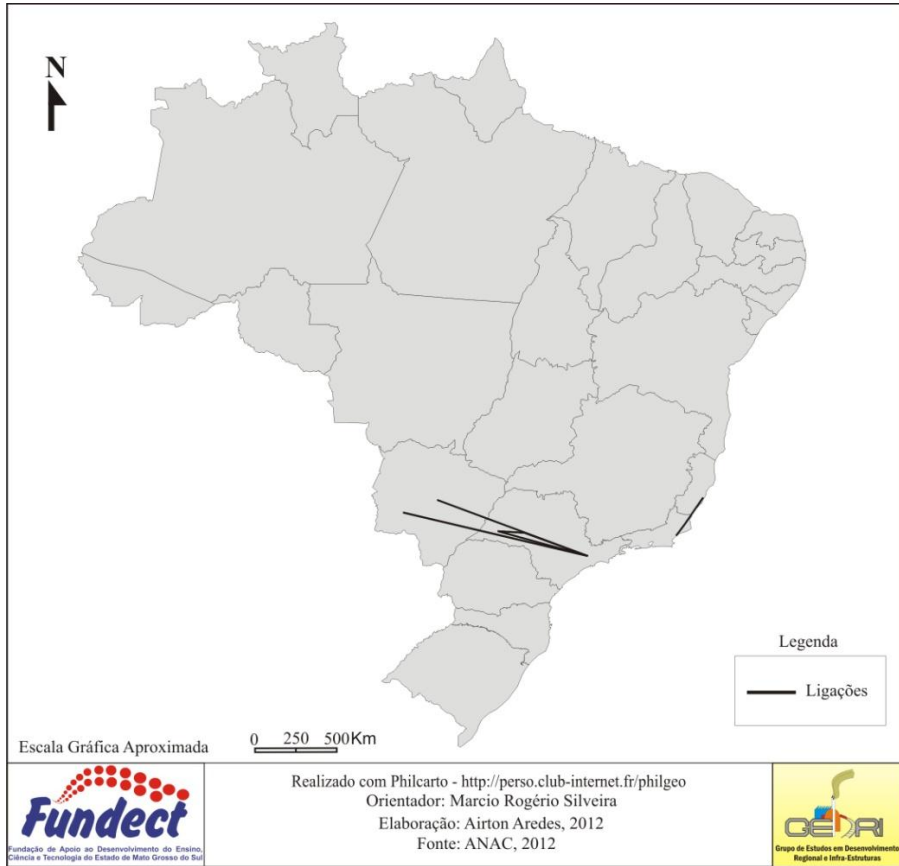


**Mapa 39** - Ligações por fretamento da companhia aérea TOTAL, 2000 a 2012

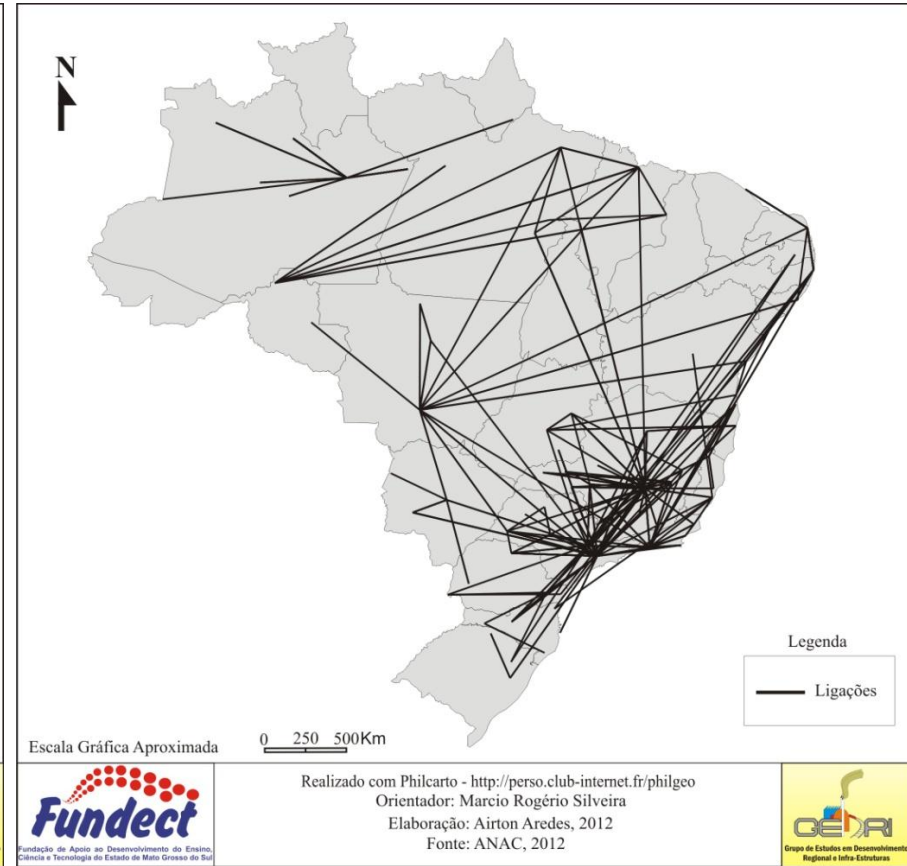
A TOTAL Linhas aéreas foi fundada no ano de 1988 na cidade de Belo Horizonte (MG) como empresa de táxi aéreo. Em 1996, conseguiu no DAC homologação para atuar no transporte aéreo regular de passageiros e cargas. Atualmente atua no fretamento corporativo de passageiros e no transporte de cargas, tendo contrato de transporte com a Petrobras, transportando seus colaboradores de Manaus, Coari e Carauari para Porto Urucu, local onde a estatal extrai gás e petróleo. Por isso, a TOTAL é um caso à parte nas estatísticas de fretamentos apresentando de 2000 a 2011, tendo média de aumento constante no transporte de passageiros, com pico no ano de 2008, quando transportou mais de 128 mil passageiros (Gráfico 31). No padrão espacial, a companhia possui uma malha predominantemente radial com concentração em Belo Horizonte (MG), mas com outros pontos em Brasília (DF), São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ), apresentando também o padrão poligonal (Mapa 39).



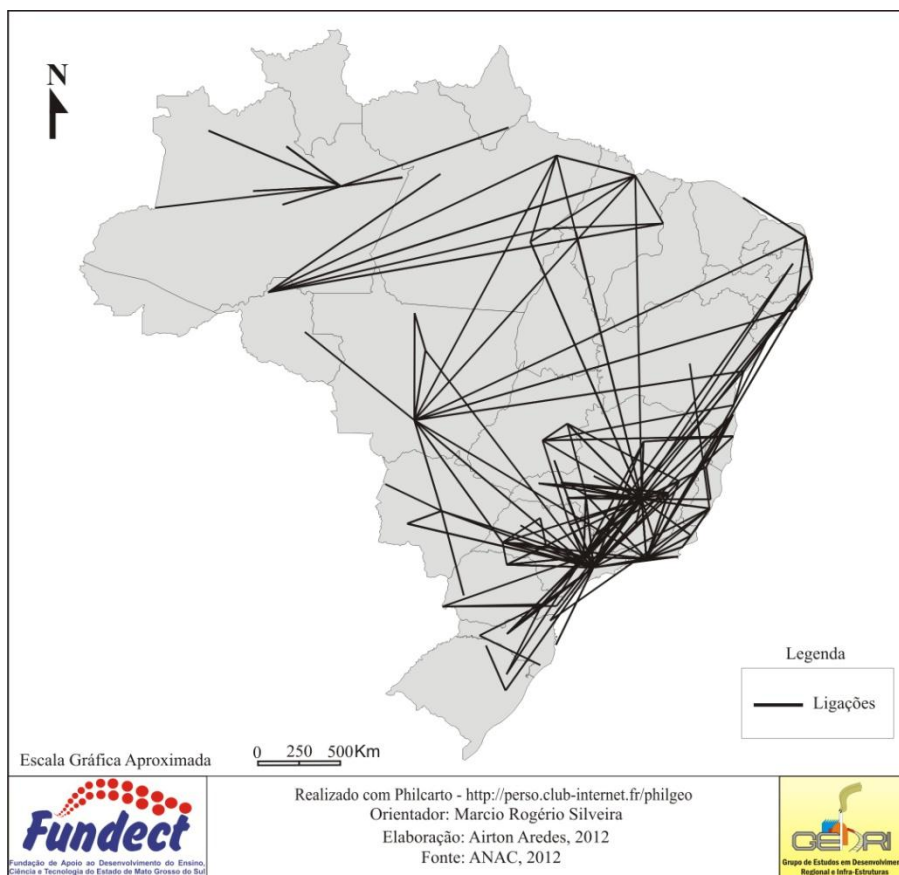
**Gráfico 31 - Ligações por fretamento da companhia aérea TOTAL, 2000 a 2012**



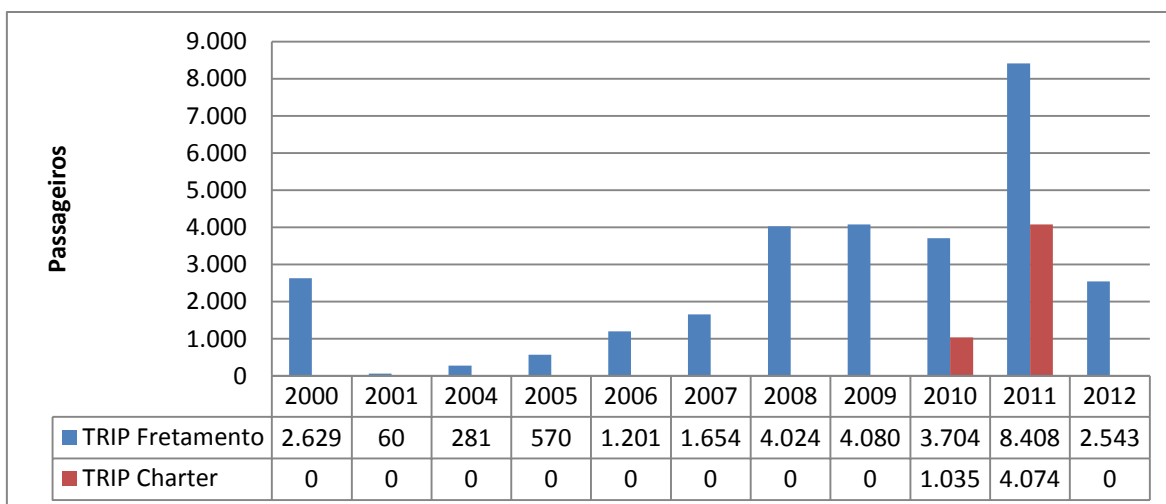
**Mapa 40** - Ligações por *charter* da companhia aérea TRIP, 2010 e 2011



**Mapa 41** - Ligações por fretamento da companhia aérea TRIP, 2000 a 2012



**Mapa 42** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TRIP, 2000 a 2012

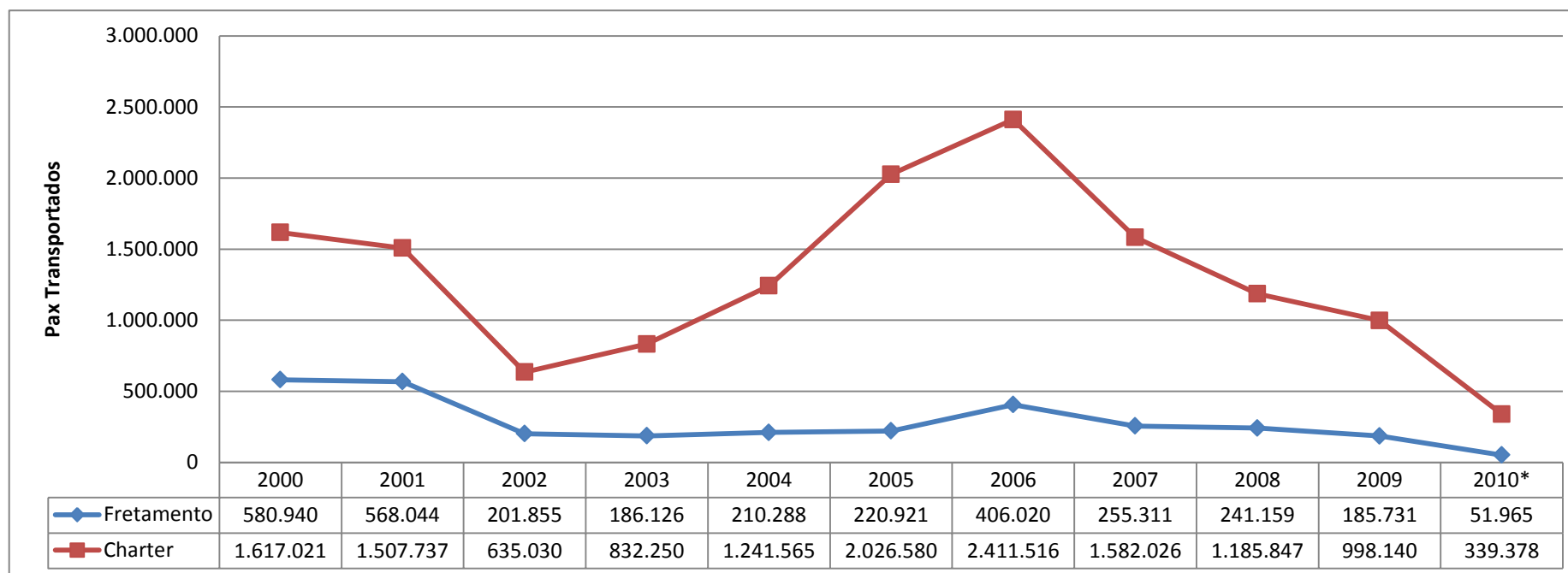


**Gráfico 32** - Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TRIP, 2000 a 2012

A companhia aérea TRIP, com sede na cidade de Campinas (SP) e controlada pelo Grupo Caprioli e Grupo Águia Branca (também controladores de várias empresas rodoviárias de transporte de passageiros), teve o início de suas operações no ano de 1998. Atualmente é considerada a maior companhia aérea de transporte regional da América Latina. Nos voos não regulares, apresenta um padrão espacial multi *hub* com pontos de conexão da malha em Manaus (AM), Porto Velho (RO), Cuiabá (MT), Belém (PA), São Luiz (MA), Teresina (PI), Belo Horizonte (BH), São Paulo (SP), Campinas (SP) e Rio de Janeiro (RJ), com ligações radiais, poligonais e difusas (Mapas 40, 41 e 42). Após queda no número de fretamentos o ano de 2000 para o de 2001, a companhia aérea apresentou crescimento constante no período de 2003 a 2011 (Seguindo o crescimento do PIB – 2003 a 2006), com pico de crescimento nesse último ano. Os voos *charter* iniciam-se em 2010, mais que duplicam em 2011, mas, não apresentaram nenhum registro em 2012 (Gráfico 32).

No total de passageiros transportados por voos não regulares pelas companhias aéreas estudadas, o período de 2003 a 2006, para os vos de fretamento, mas, principalmente para os voos *charter* (Gráfico 33), demonstram aumento no número de passageiros transportados cujo comportamento, de forma geral, acompanhou a variação do PIB. Posterior a esse período, de 2007 a 2010 foi verificado queda nesses tipos de voos (com exceção de algumas empresas como TRIP e TOTAL), ou seja, redução das interações espaciais e seus respectivos fluxos que coincidem com a maior concorrência entre as companhias aéreas nacionais em voos domésticos após a criação da ANAC em 2005.

Das companhias aéreas analisadas, TAM, GOL, VARIG, BRA, TOTAL, TRIP (apresentadas no corpo do texto), MEGA, ATA BRASIL, META, RICO e PANTANAL (ANEXO V) apresentaram aumento no número de passageiros transportados, seguindo a tendência positiva de aumento na variação do PIB para o período de 2003 a 2006. As companhias aéreas AIR MINAS, CRUISER, NHT, TAF e TEAM tiveram seus registros iniciados a partir de 2005 e 2006 com os maiores índices. Porém, a partir daí há queda no número de passageiros transportados, ou por *charter* ou por fretamento ou nas duas modalidades. As companhias PENTA, PUMA AIR e TAVAJ (ANEXO V) apresentaram redução no número de passageiros transportados no período (em sua maioria por fretamentos).



**Gráfico 33** - Total de passageiros transportados por *charter* e fretamento, de 2000 a 2010

\*Até março de 2010

Fonte: ANAC, 2012

Organização: Airtton Aredes, 2012

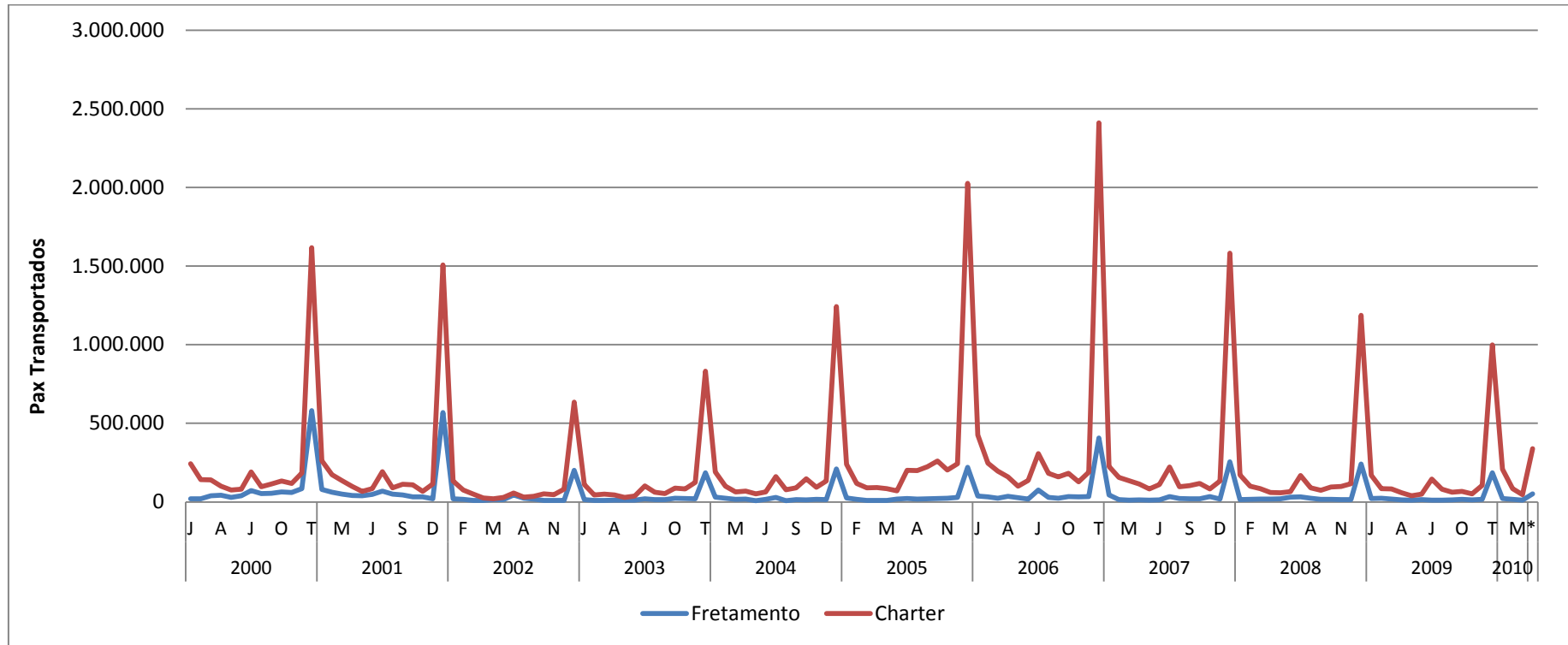
Na análise do movimento mensal de passageiros transportados por *charter* e fretamento no período de 2000 a 2010, constatamos que os voos *charter* são realizados em maior número que os fretamentos. Mas, as duas modalidades apresentam picos em meses de férias escolares (dezembro, janeiro e julho), em que o movimento de passageiros turistas é maior (Gráfico 34), assim como também às vendas de pacotes turísticos pelas operadoras e agências de turismo e também, como constatado pelas entrevistas, pela compra dos bilhetes diretamente pelo consumidor.

Nesse contexto, a dinâmica econômica brasileira tem criado formas diferenciadas de organização espacial das companhias aéreas e como consequência as especializações de suas operações baseadas nos negócios e no turismo, que têm também nos espaços regionais e nas suas relações com o espaço brasileiro e até com o exterior, formas de interagir e se relacionar através do modal aéreo. Dessa forma, a aviação, principalmente a regional, vem crescendo significativamente nos últimos anos e criando novas centralidades no que diz respeito a suas operações. Essas novas centralidades operacionais refletem a desconcentração da produção industrial e o surgimento de novas cadeias produtivas relacionadas ao agronegócio e ao turismo cuja centralização ainda está nos grandes centros – como no caso de São Paulo. Produz, ainda, novos *hubs*, ou seja, novos polos de aviação – regional – em aeroportos fora de cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, como é o caso de Campinas e Ribeirão Preto (SP), Belo Horizonte (MG), Brasília (DF) e outras cidades brasileiras que são *hubs* de empresas aéreas regionais.

Com o acirramento da concorrência por parte das companhias aéreas regionais, as companhias aéreas nacionais intensificaram o atendimento a espaços cuja dinâmica econômica baseia-se nos negócios e na atividade turística de maior intensidade e, por isso, têm suas operações definidas espacialmente a partir do Centro Sul do Brasil, em especial da macrometrópole expandida, que no caso do turismo é o ponto de concentração da demanda na busca por voos para destinos turísticos consagrados, como os da região Nordeste do Brasil.

Porém, a concorrência fez com que o preço dos bilhetes aéreos em voos regulares ficasse menor, em grande medida pelos preços praticados com a inovação das bandas tarifárias, contribuindo para esses voos concorrerem com os voos não regulares (*charter* e fretamentos). Nesse aspecto, as operadoras compram grande volume de assentos em voos regulares e os comercializam com pacotes a preços mais baixos que os dos voos *charter* e de fretamentos. São os *block charter*.



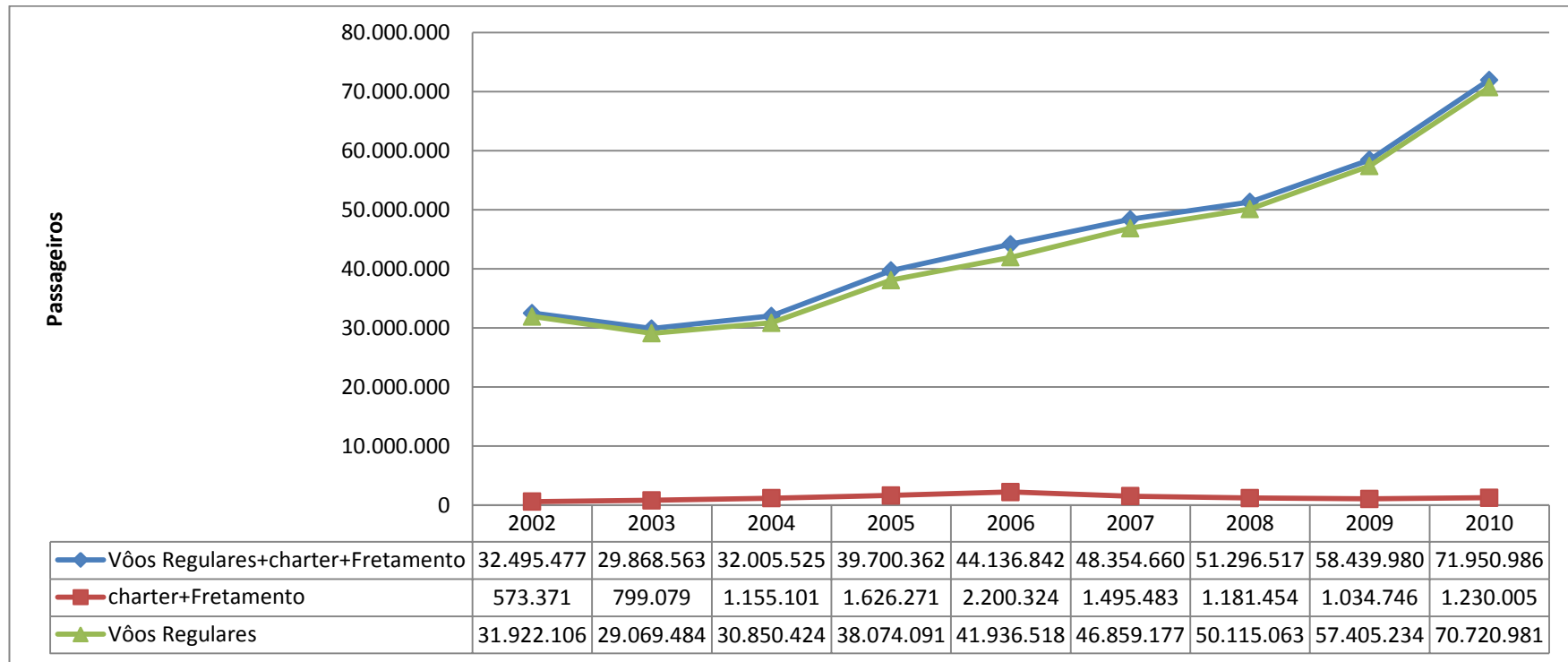


**Gráfico 34 -** Passageiros Transportados mensalmente por *charter* e fretamento de 2001 a março de 2010

\*Até março de 2010

Fonte: ANAC, 2012

Organização: Airton Aredes, 2012



**Gráfico 35** - Evolução anual de passageiros transportados no tráfego total doméstico (Voos regulares+*charter*+fretamento), nos voos não regulares (*charter* e fretamentos) e nos voos regulares, de 2002 a 2010

O acesso à tecnologia da informação também colocou mais pessoas em contato direto com as OTAs, sejam elas *single* ou *multi channel*, fazendo com que esse consumidor adquira seus bilhetes aéreos com menos intermediação de agências e operadoras de turismo, ou seja, sem a dependência da aquisição de pacotes turísticos. Dessa forma, os dados gerais sobre desembarques nacionais (propalados pelo Ministério do Turismo, pela INFRAERO e pela ANAC) demonstram aumento no número de turistas que se utilizam de voos domésticos (Gráfico 35). Porém, no mesmo gráfico 35 e mais enfatizado no gráfico 33 está a redução na quantidade de passageiros transportados por voos não regulares (*charter* e fretamentos) resultantes da tendência cada vez maior da compra direta dos bilhetes aéreos pelo consumidor, mas também, pela compra de bilhetes (assentos) pelas operadoras de turismo para formação de seus pacotes e não o fretamento de aeronaves completas.

Podemos concluir que há aumento na quantidade de turistas que se utilizam do modal aéreo para seus deslocamentos espaciais, porém, os fluxos por voos não regulares apresentam tendência para diminuição.

---

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

---

Ao lançarmos uma hipótese para realização da presente investigação, haveria possibilidade de chegarmos a duas situações: comprovar ou refutar a referida hipótese. O movimento inerente à lógica materialista e dialética (MARX, 1983; KOSIK, 2002) (partir do concreto, pensá-lo e retornar a ele com olhar mais crítico) é o que possibilitou esse desfecho.

O quadro anterior à investigação, de modo geral, apontava que havia uma potencialização do transporte aéreo de passageiros no Brasil com consequente especialização do mesmo vinculado às modalidades de voos não regulares (*charter* e fretamentos) e que esses voos aumentariam gradualmente a mobilidade de turistas para os consagrados e novos espaços turísticos. Esse fato estaria relacionado com a recente dinamização da economia brasileira, após o governo Lula da Silva, que propiciaria interações espaciais mais dinâmicas e capazes de reestruturar, sobretudo os espaços escolhidos pelo grande capital como destinos turísticos. Como as interações espaciais são propiciadas pelas relações espaciais, assim também seriam os espaços de emissão e de recepção de turistas afetados pela intensificação dessa atividade mediada pelo transporte aéreo.

No caso, refutamos parcialmente a hipótese inicial porque houve crescimento no número de turistas transportados retratado pelos desembarques nacionais resultantes dos fluxos domésticos de passageiros (dados da INFRAERO, ANAC e Ministério do Turismo), porém, com redução no número de voos não regulares a partir do ano de 2006 e aumento no número de passageiros turistas que se utilizaram dos voos regulares para seus deslocamentos para os espaços turísticos. Tal situação adveio de uma série de desdobramentos com relação ao desenvolvimento da aviação, da conjuntura econômica nacional e das tecnologias de informação.

E esse resultado foi construído ao longo do processo, na busca de satisfazer o objetivo geral, que foi a análise dos fluxos aéreos realizados por voos não regulares (*charter* e fretamentos) resultantes das interações espaciais entre os espaços de vivência cotidiana e os espaços turísticos e como tais voos poderiam contribuir para ampliação da mobilidade dos turistas para esses espaços.

A análise foi realizada, mas, os voos não regulares não contribuíram para ampliação da mobilidade dos passageiros turistas, mas, em grande medida os voos regulares.

Quanto aos objetivos específicos, buscamos: analisar o papel do desenvolvimento tecnológico para a evolução do transporte aéreo e do turismo; Compreender como se deu o desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros no Brasil e sua relação com o turismo; Descrever como se organiza a dimensão aérea do espaço geográfico e sua dinâmica; Examinar e descrever como ocorrem os fluxos de passageiros turistas pelo território brasileiro realizados por voos *charter* e fretamentos.

Ao analisarmos o papel do desenvolvimento tecnológico para a evolução do transporte aéreo e do turismo, as reflexões gerais sobre a aviação comercial na perspectiva de autores clássicos da geografia, como Ratzel (1914), La Blache (1954), Brunhes (1962), Derruau (1964) e George (1965) não nos deram a real dimensão da relação transporte aéreo e turismo. Porém, nos auxiliaram no entendimento da aviação comercial como importante modal nos deslocamentos espaciais (interações), na geração de fluxos de passageiros e que tem estreita relação com o desenvolvimento tecnológico. Se o desenvolvimento da aviação propiciou deslocamentos cada vez mais rápidos e a maiores distâncias, as possibilidades de realização de viagens à negócios e a turismo também acompanharam tal tendência.

Dessa forma, ao propormos o tratamento do turismo em seus enfoques e definições, o ponto de partida esteve na ideia central de que o turismo não ocorre sem deslocamento espacial e é uma atividade que consome espaço (CRUZ, 2003) e que ele avança paralelamente com o desenvolvimento dos transportes (PAGE, 2001; PALHARES, 2002; BOULLÓN, 2002).

A noção de Desenvolvimento também balizou nossas reflexões acerca do desenvolvimento da aviação e do turismo paralelamente com o desenvolvimento tecnológico e capitalista. Nesse aspecto, foi importante a abordagem do desenvolvimento da aviação e, conseqüentemente, do turismo também como resultado da invenção e das inovações sucessivas (FREEMAN, 1984) que esse modal apresentou (e ainda vem apresentando) de 1906 até então.

Essas inovações se mostraram evidentes principalmente na fase ascendente do terceiro Kondratieff (1898-1921), em que houve muitos avanços na aviação, e na fase ascendente do quarto Kondratieff (1943-1973) com a entrada em operação de jatos comerciais que propiciaram viagens transoceânicas e também nos espaços territoriais de países-continentes com maior rapidez, e que diretamente contribuíram para o desenvolvimento do turismo. Também as inovações técnicas e organizacionais advindas

das revoluções e evoluções logísticas (como estratégias de planejamento e gestão necessárias para a circulação cada vez mais rápida do capital, das mercadorias, da informação e das pessoas) contribuíram para a reflexão sobre o atendimento da necessidade de maior fluidez territorial (SILVEIRA, 2011) que dinamizaram os deslocamentos espaciais motivados pelo turismo. Explicando melhor! É que no atual período técnico-científico-informacional a disponibilidade de tempo livre para realização de atividades de lazer e turismo é reduzida e os espaços turísticos que a cada dia estão mais distantes do local de moradia requerem deslocamentos mais velozes. A logística também está presente na organização das companhias aéreas já que, como empresas capitalistas, objetivam sempre maximizar seus resultados e diminuir custos operacionais, investindo para isso em tecnologia.

Assim, constatamos teórica e empiricamente que o desenvolvimento do turismo foi (e ainda é) consequência do desenvolvimento dos transportes de modo geral (e do transporte aéreo em particular) e que os transportes em geral e o aéreo em particular é resultante do desenvolvimento tecnológico.

Na tentativa de compreender como se deu o desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros no Brasil e sua relação com o turismo, procuramos em seguida discorrermos sobre como se deu a constituição das redes de transporte aéreo no Brasil sob a perspectiva da formação sócio espacial (SANTOS, 2008). O desenvolvimento das forças produtivas ensejou a necessidade de romper com o isolamento (economia fragmentada em “ilhas”) que o Brasil apresentava até no início do século XX. Nesse aspecto ocorreu a introdução do transporte aéreo onde os modais rodoviário e ferroviário não conseguiram chegar para atender os imperativos de maior integração econômica e maior fluidez territorial. Para ilustrar tal fato procuramos, por meio da história de várias companhias aéreas (como o caso da VARIG e da TRANSBRASIL nas figuras dos empresários Otto Ernest Meyer e Omar Fontana que procuraram resolver problemas de deslocamento espacial para organizar seus negócios), retratar a constituição da rede de transporte aéreo brasileiro, pois, ela é a base para realização do transporte de passageiros turistas.

Por essa abordagem histórica é que foi constatada a partir de 1970, no Brasil, a realização dos primeiros voos relacionados diretamente ao transporte de passageiros turistas, os VTDs. A regulação desses voos data também dos anos de 1970. Por serem voos não regulares (que não tem previsão em Horário de Transporte (HOTRAN)), os

voos *charter* e de fretamento se realizam em sua maioria fora dos horários de pico ou nos finais de semana, períodos em que os aeroportos com grande movimento e com *slots* têm o movimento operacional diminuído.

Realizamos também uma retrospectiva sobre o processo de desregulação do transporte aéreo brasileiro no contexto macroeconômico para entendermos como as empresas aéreas brasileiras chegaram a atual situação de competitividade, apesar de ainda prevalecer atualmente um duopólio TAM e GOL. Cabe ressaltar que, com a política de flexibilização do setor nos anos de 1990, vários resultados foram alcançados, em termos de competição entre as empresas e seus benefícios para os usuários, dentre os quais o surgimento de empresas para atender o transporte aéreo não regular de passageiros (voos *charter*), como foi o caso da empresa BRA Transportes Aéreos, também objeto de análise na pesquisa.

A política de flexibilização do setor produziu alguns fatos positivos, como o aumento no número de voos e passageiros transportados; redução do custo dos bilhetes; possibilitou que outros segmentos sociais pudessem viajar de avião (classes econômicas C e D); promoções mais frequentes; ampliação na quantidade de companhias aéreas que entram no mercado; utilização por companhias aéreas brasileiras de aeronaves de fabricação nacional, que estimulou o efeito multiplicador na economia; o aumento das vendas de pacotes turísticos tanto em voos regulares como também com voos *charter* ou fretados, que dinamizam as interações espaciais e aumentam os fluxos turísticos.

O turismo, assim como o transporte aéreo, mostrou-se atividade produtiva de grande importância na composição do PIB nacional, tendo contribuído no ano de 2011 com 1,3% do PIB. Para essa reflexão contamos com referenciais teóricos como Marx (2011), Kon (2004) e Dierckxsens (*apud* CARCANHOLO, 2007). Na comparação entre crescimento da aviação e do PIB, confirmamos o que Oliveira (2009a) enfatizou, ou seja, que a aviação está estreitamente relacionada e é sensível ao crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e ao desenvolvimento econômico. Para cada 1% de crescimento do PIB a aviação cresce 2%, o que o referido autor denomina de “Regra de Bolso”.

Com a descrição de como se organiza a dimensão aérea do espaço geográfico e sua dinâmica, foi possível compreender que essa dimensão também associada a evolução tecnológica. Nesse aspecto, o avanço das tecnologias de navegação deu maior



dinâmica aos deslocamentos pelo modal aéreo e deu ao território e a dimensão aérea do espaço geográfico maior conteúdo técnico.

O transporte aéreo se organiza na forma de redes e se configura como um conjunto de ligações (as rotas aéreas) e terminais (os aeroportos). As vias utilizadas são naturais, ou seja, o ar, com rotas pré-determinadas (PALHARES, 2002). Assim, a infraestrutura se configura na forma de rede formada pelas malhas (as aerovias) e os nós (os aeroportos). A dinâmica da rede se comporta como um sistema que se objetiva com os fluxos aéreos pelas rotas que fazem a interação espacial entre os nós da rede e suas respectivas áreas de influência.

Foi possível também entender a dimensão aérea do espaço geográfico a partir dos enfoques material e intangível, ou seja, como um conjunto indissociável de objetos (base material - infraestruturas), ações (fluxos aéreos resultantes das interações espaciais motivadas também pelo turismo o qual é mediador e ao mesmo tempo espaço de interações) e normas (que o regulam). Nesse aspecto, as relações entre o espaço terrestre a sua dimensão aérea são essenciais e imprescindíveis, pois não existe a dimensão aérea do espaço sem os componentes terrenos e o mesmo só evoluiu com a incorporação de novos espaços físicos ao geográfico.

Essa reflexão também nos remeteu a repensar o conceito de infraestrutura (tradicionalmente atrelado a objetos materiais) que compõe a dimensão aérea do espaço geográfico a partir do conceito de matéria, segundo Cheptulin (1982). A dimensão aérea do espaço geográfico, nesse sentido, é composta por objetos materiais e fluxos intangíveis que resultam da emissão e recepção de ondas hertzianas. Essas ondas não são visíveis, porém, temos consciência de sua existência como mediadoras de formações materiais que estão no ar (aeronaves) e no solo (aparelhos de transmissão e recepção de ondas hertzianas).

Assim, a dimensão aérea do espaço geográfico apresenta suas dimensões material e intangível cuja infraestrutura para circulação aérea corresponde não somente a objetos materiais mas também a fluxos imateriais emitidos e recebidos pelos objetos materiais em terra e no ar (tanto na baixa como na alta atmosfera). Então, a noção de infraestrutura para o transporte aéreo deve ser entendida sob duas perspectivas: o lado terra, onde está a maioria dos objetos técnicos de maior porte e o lado ar, em que há os objetos embarcados em aeronaves, satélites, ondas hertzianas e as normas que delimitam os espaços de circulação aérea. Entendemos, então, que a dimensão aérea do

espaço geográfico apresenta uma dimensão tangível e outra intangível que interagem e se complementam e é formada pelos objetos, ações e normas (SANTOS, 2009).

Os avanços tecnológicos e as inovações promovem a redução do tempo e maior eficiência nos deslocamentos, o que para a circulação do capital é de fundamental importância. Somado ao aumento do PIB e a entrada de novos consumidores na cadeia de consumo de viagens pelo modal aéreo, a atividade turística ampliou sua importância como motivadora de interações espaciais e, por conseguinte, os meios necessários para tais interações – os terminais, os veículos e as vias – se ampliam e se materializam no espaço geográfico na forma aeroporto, aeronaves e aerovias cujas condições, via de regra, se devem ao desenvolvimento tecnológico. Nesse aspecto, constatamos que a infraestrutura para o transporte aéreo em geral apresenta gargalos infraestruturais, seja do lado ar (equipamentos de navegação aérea) ou do lado terra (horários, logística aeroportuária, de acessibilidade aos aeroportos), fazendo-se necessários ajustes, reformas e construções para que haja maior fluidez territorial.

No exame e descrição de como ocorrem os fluxos de passageiros turistas pelo território brasileiro por voos *charter* e fretamentos, este se dá com o desenvolvimento da atividade turística, no Brasil cuja demanda gerou a necessidade de desenvolver novas modalidades de transportes e de inovação dentro dos modais que, no caso do transporte aéreo foi a implementação dos voos *charter* e fretamentos. Essa modalidade de voo não regular se caracterizava pelo menor custo para empresa e passageiro, por ter maior taxa de ocupação, situação que está em evolução.

Também o desenvolvimento tecnológico inovou a atuação das companhias aéreas que, dentre várias inovações, implantaram a venda de bilhetes via internet, assim como pelas OTAs. Se por um lado às inovações no transporte aéreo e no *trade* turístico de forma geral facilitaram os deslocamentos e ampliaram o acesso à viagens turísticas, por outro, as inovações tecnológicas contribuíram para a redução no número de voos *charter* e de fretamentos em função das bandas tarifárias. Com essa segmentação tarifária, as operadoras e agências de viagens conseguem preços por assento bem menores que os dos voos *charter* e de fretamentos, pois, não precisam fretar uma aeronave inteira para poder vender os pacotes turísticos.

Os voos *charter* e de fretamentos poderiam ser uma alternativa mais barata para consumidores com menor poder aquisitivo. Dessa forma, não haveria necessidade de compra com muita antecedência como no caso das passagens aéreas com bandas

tarifárias. Nas bandas tarifárias, no Brasil, quanto mais antecipada a compra, mais barata a passagem, o contrário do que acontece nos mercados maduros da aviação comercial em que os preços ficam mais baixos quando a data da viagem se aproxima.

Conforme dados levantados junto a ANAC e o resultado final da produção de representações cartográficas a partir dessa base de dados, constata-se que os fluxos aéreos ainda se concentram nos principais aeroportos da Macrometrópole, seja como ponto de partida, passagem ou chegada dos voos (escalas e conexões). Da mesma forma os voos *charter* e de fretamentos também seguem a mesma lógica.

Historicamente o transporte aéreo de passageiros, no Brasil, foi um serviço cujo consumo era voltado para elite econômica. Mas, como um serviço concedido pelo Estado, ele deveria ter maior alcance social, ou seja, mais pessoas de classes econômicas com menor poder aquisitivo deveriam, ter acesso a ele. Também o direito ao turismo e lazer deveria ser ampliado, já que o turismo tem uma função social que se realiza pela via da produção (ao serem criados mais postos de trabalho e conseqüentemente mais renda para os ocupados nas atividades direta ou indiretamente ligadas ao setor, na forma de efeito multiplicador na economia) e pela via do consumo (na forma de inserção de mais pessoas, como aposentados, estudantes e trabalhadores no mercado interno como novos consumidores desses produtos).

Verificamos também que a teoria (“Regra de Bolso” – relação PIB e crescimento da aviação brasileira) apontou que houve crescimento geral da aviação em média na ordem de 2:1, ou seja, a cada 1% do PIB a aviação cresce em média 2%. Os dados relacionados aos voos regulares demonstram crescimento no número de assentos quilômetro oferecidos e nos passageiros quilômetro transportados (ANAC), assim como os desembarques nacionais (MINISTÉRIO DO TURISMO). Na parte específica da pesquisa, os dados e as entrevistas indicaram uma redução no número de passageiros transportados por *charter* e fretamentos. A empiria (entrevista com agentes de viagens; professores do curso de turismo, funcionários da operadora CVC) confirmou o declínio das operações com voos não regulares (*charter* e fretamentos) no transporte de passageiros turistas. As razões disso são que os voos *charter* e fretamentos ficaram mais caros em relação aos voos regulares, principalmente em cidades onde não há base operacional ou pernoite das aeronaves envolvidas nesse tipo de transporte devido aos deslocamentos para reposicioná-las na malha de voos regulares; As bandas tarifárias com descontos que colocam parte dos preços dos bilhetes das linhas regulares em

vantagem com relação aos voos *charter* e fretamentos, principalmente os voos realizados na madrugada (o turista viaja a qualquer hora, os homens de negócio não); O acesso às tecnologias da informação e às OTAs das empresas aéreas e das operadoras, que gera comparações quanto a compras dos pacotes ou somente das passagens aéreas; O preço do combustível (querosene de aviação), por ser mais caro no interior do Brasil e em algumas capitais (como São Paulo) devido a custos de transporte e alíquota de ICMS, dificulta para as companhias aéreas regionais do interior realizar voos *charter* e fretamentos para o Centro-Sul. Por isso a organização espacial desses fluxos se restringem aos espaços regionais próximos à sedes das empresas e das linhas regulares que elas operam.

Uma contribuição que temos como importante para Geografia foi a propositura de uma classificação de padrões espaciais de ligações aéreas pelas companhias estudadas. Constatamos, ao representar cartograficamente os fluxos resultantes dos deslocamentos espaciais das companhias aéreas por voos não regulares, que por fatores locais como a localização de suas sedes e/ou de seus *hubs*, as estratégias competitivas adotadas e suas malhas de voos regulares ou áreas geográficas de atuação que tais companhias descrevem padrões de deslocamento espacial que retratam também boa parte da organização da hierarquia urbana brasileira.

Classificamos, então, esses deslocamentos espaciais em três padrões: radial, poligonal e difuso. O primeiro padrão, o radial, o que mais se destacou na representação espacial e coincide com as maiores companhias aéreas que atuaram no período, retratou as ligações do tipo *hub and spoke*, o que denota a presença de um nó na malha do transporte aéreo não regular, ponto de partida e chegada dos voos não regulares geralmente coincidentes com os *hubs* do transporte aéreo regular. São descritos percursos de ida e volta na mesma rota sem paradas em pontos intermediários.

O padrão poligonal retratou ligações cujo ponto de partida também é um nó da rede. Porém, passam por outros pontos de embarque/desembarque de passageiros e retornam para o ponto de partida realizando o “fechamento” de polígonos sem necessariamente passar pelos mesmos pontos intermediários.

Já o padrão difuso apresentou pontos ou nós com ligações radiais, poligonais e principalmente diretas que ficaram desconectados da malha principal, uma característica das companhias aéreas regionais que atuam em várias cidades do interior do Brasil.

A TAM, na análise geral, concentra suas operações de voos *charter* e fretamentos a partir da região concentrada, com fluxos principalmente direcionados para região Nordeste, com um padrão espacial de predomínio radial com presença de ligações poligonais.

A GOL teve no período analisado menor intensidade de concentração espacial em relação a TAM, com predominância de ligações radiais, mas, com algumas ligações difusas e poligonais.

A AZUL, a terceira companhia aérea em participação no mercado brasileiro, cujo principal *hub* é cidade de Campinas (SP), modificou o padrão de concentração espacial das operações aéreas regulares seguidos pelas companhias aéreas TAM e GOL que até então estavam nos aeroportos de Congonhas e Guarulhos. Com esse novo *hub* ela inovou e dinamizou as conexões e ligações para capitais e cidades de porte médio do Brasil a partir de Campinas (SP), com ligações radiais em maior medida e algumas poligonais.

A AVIANCA teve no período de 2003 a 2011 ligações a partir de Brasília e São Paulo – Guarulhos (seus principais *hubs*), mas, sem dúvida as ligações a partir de São Paulo são muito mais numerosas, o que a coloca como uma companhia aérea de ligações de predomínio radial, mas, com algumas ligações poligonais.

A WEBJET teve boa parte de suas ligações que se encaixam no padrão mas, com número expressivo de ligações poligonais. A VRG teve predomínio de ligações radiais e uma ligação difusa entre Porto Seguro e Salvador (BA). Já na TRANSBRASIL ligações radiais e poligonais praticamente se equivalem, sendo que a companhia também apresentou o padrão difuso.

A NORDESTE apresentou como padrão as ligações radiais como predominantes, mas, com algumas ligações poligonais. A RIOSUL, do ponto de vista da distribuição espacial, apresentou ligações mais radiais com algumas poligonais e difusas. A VARIG operou voos não regulares até 2007. A companhia apresentou um misto de ligações radiais e poligonais.

A BRA, cujo modelo de negócios pautava-se na realização de voos *charter*, teve predomínio das ligações radiais de vários *hubs* como Porto Alegre (RS), Curitiba (PR), Rio de Janeiro (RJ), Goiânia (GO) e Brasília (DF) com destino à Ilhéus e Porto Seguro (BA) e as demais capitais nordestinas.

A TOTAL, no que se refere ao padrão espacial, a companhia possui uma malha predominantemente radial com concentração em Belo Horizonte (MG), mas com outros pontos em Brasília (DF), São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ), apresentando também o padrão poligonal.

A companhia aérea TRIP, com sede na cidade de Campinas (SP), nos voos não regulares apresentou um padrão espacial multi *hub* com pontos de conexão da malha em Manaus (AM), Porto Velho (RO), Cuiabá (MT), Belém (PA), São Luiz (MA), Teresina (PI), Belo Horizonte (BH), São Paulo (SP), Campinas (SP) e Rio de Janeiro (RJ), com ligações radiais, poligonais e difusas.

Concluimos, por fim, que o turismo é sim um dos motivadores dos deslocamentos espaciais e nos dá algumas pistas sobre como o espaço se organiza e se estrutura com a circulação do capital, das mercadorias, das pessoas e da informação. É fato que o transporte de passageiros vêm se desenvolvendo significativamente no Brasil, em específico a aviação e o transporte aéreo. Como mola propulsora desse processo, encontra-se o turismo, cuja relação com o deslocamento espacial é inegável. Mesmo que metodologicamente o conceito de turista tenha equívoco, o fato é que no caso do transporte aéreo está havendo um aumento no número de passageiros transportados, seja pela facilitação do crédito, seja pela oferta de voos em empresas de baixo custo, o que força as outras empresas aéreas a entrarem na disputa e a buscarem novos clientes, planejando estratégias logísticas e competitivas.

Na disputa pelos turistas, as empresas aéreas de transporte regular e não regular (*charter* e de fretamentos) criaram estratégias para conquistar esse consumidor. Algumas empresas como a BRA não suportaram a disputa e saíram do mercado. Outras tiveram que reformular suas estratégias para poderem competir. Acredita-se que aquelas que têm maior êxito nessa disputa exerçam alguma forma de poder quando se espacializam pelo território nacional.

E essa atividade produz interações espaciais, fluxos e a necessidade de implantação de infraestruturas. O Estado e as corporações implementam estratégias logísticas para suprirem o território de sistemas de engenharia que garantam maior fluidez no território e maior velocidade no movimento do capital.

No território, materializam-se as infraestruturas e as ações das corporações do *trade*, o que significa que estas são produtoras e transformadoras dessa porção do espaço que se caracteriza pelas relações de poder.

## REFERÊNCIAS

ARROYO, M. M. **Território Nacional e Mercado Externo: Uma leitura do Brasil na virada do século XX.**2001. Tese (Doutor em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP. São Paulo.

**AEROMAGAZINE BRASIL.** Clássicos coadjuvantes. História. Ano 17, n.203, Abril de 2011, p. 72-77.

**AEROMAGAZINE BRASIL.** Revolução a jato. História. Ano 17, n.194, Julho de 2010, p. 72-77.

AGÊNCIAS LANÇAM CONSÓRCIO PARA VENDA DE PASSAGENS. **Jornal Folha de São Paulo** – Caderno Mercado, B5, Domingo, 19 de Setembro de 2010.

AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS. Flávio Dino reclama da verba da Embratur em Comissão. Disponível em:  
<[http://www.panrotas.com.br/canais/redacao/plantao/portal\\_reader\\_noticia.asp?cod\\_not=78049&\\_\\_akacao=840376&\\_\\_akent=d7002e4f&\\_\\_akvkey=d646&utm\\_source=akna&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Central+de+Not%EDcias+PANRÖTAS+-+Ed.+957](http://www.panrotas.com.br/canais/redacao/plantao/portal_reader_noticia.asp?cod_not=78049&__akacao=840376&__akent=d7002e4f&__akvkey=d646&utm_source=akna&utm_medium=email&utm_campaign=Central+de+Not%EDcias+PANRÖTAS+-+Ed.+957)> Acesso em: 10 de maio de 2012.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Anuários estatísticos do Transporte Aéreo. 1972 a 2010. Disponível em: <[www.ANAC.gov.br](http://www.ANAC.gov.br)> Acesso em: 20 de janeiro de 2011.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Dados estatísticos. ANAC/SRE/GEAC/Estatística de Tráfego (IAC 1505). 2012.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Dados comparativos das empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo público regular, voos regulares e não regulares de passageiros: janeiro a outubro de 2012. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/Conteudo.aspx?slCD\\_ORIGEM=26&ttCD\\_CHAVE=172](http://www.anac.gov.br/Conteudo.aspx?slCD_ORIGEM=26&ttCD_CHAVE=172)> Acesso em: 2 de outubro de 2012b.

ANUÁRIO BRAZTOA 2012. Disponível em: <[http://www.braztoa.com.br/anuario/anuario\\_braztoa\\_2012.pdf](http://www.braztoa.com.br/anuario/anuario_braztoa_2012.pdf)> Acesso em: 22 de setembro de 2012.

ALFONSO, Louise Prado. **EMBRATUR: formadora de imagens da nação brasileira.** 2006. 139p. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

ANDRADE, Manuel Correia. **A questão do território no Brasil.** São Paulo: Hucitec; Recife: Ipespe, 1995.

ARAÚJO, Paulo Henrique Furtado de. Comentários sobre algumas teorias de ondas longas. **Revista Universidade Rural, Série Ciências Humanas.** Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Vol. 23(2): 169-182, jul./dez. 2001, p.169-182.

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE *RESORTS* (*RESORTS BRASIL*). Disponível em: <[http://www.resortsbrasil.com.br/resorts\\_brasil.aspx](http://www.resortsbrasil.com.br/resorts_brasil.aspx)> Acesso em: agosto de 2012.
- BARAT, Josef. Crise da aviação civil: os novos caminhos. **O Estado de São Paulo**. 03 de Out de 2007.
- BARAT, Josef. Ensaio: agências reguladoras, futuro e risco. In: **Revista Custo Brasil**. Ano 3, n.14, Abril/Maio 2008, pp. 68-72.
- BARAT, Josef. Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas. In: **Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Expressão Popular, 2011, p. 143-163.
- BARRETO, Margarida. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 17.ed. Campinas-SP: Papyrus, 2008.
- BARBOSA, Luiz Gustavo Medeiros (Org.). **Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional – Relatório Brasil 2009**. Brasília: Ministério do Turismo, 2009.
- BARBOSA, Claudio Sales. **A satisfação do usuário sobre a navegação baseada em performance na TMA-RF**. Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica. Divisão de Ensino. [s.l.], 2010.
- BATISTA, Lauro Ney. Breve história da aviação. In: **Jornal Vitrine Cultural**. São José dos Campos: Janeiro de 2000 e Fevereiro de 2001. <Disponível em: [http://aviationexperten.sites.uol.com.br/av\\_003.htm](http://aviationexperten.sites.uol.com.br/av_003.htm)> Acesso em: 17 novembro 2009.
- BASTOS, Alexandre Luiz Dutra; BAUM, Derick Moreira. **Módulo 15 - Tráfego aéreo. Versão de 17 de maio de 2007**. Disponível em: <<http://www.ita.br/~claudioj/trafegoaereo.pdf>> Acesso em: 22 de abril de 2011.
- BECKER, Berta K. Políticas e planejamento do turismo no Brasil. In: **Caderno Virtual de Turismo**. v.1, n.1, 2001.
- BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: SENAC, 2004.
- BOULLÓN, Roberto C. **Planejamento do espaço turístico**. Tradução Josely Vianna Baptista. Bauru, SP: Edusc, 2002.
- BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Código Brasileiro de Aeronáutica. (Substitui o Código Brasileiro do Ar). **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 20 de dezembro de 1986.
- BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo. Instituto de Cartografia Aeronáutica. **Carta de Rota**. Em vigor a partir de 29 de junho de 1989.
- BRASIL, Lei nº 8.399, 7 de janeiro de 1992. Presidência da República. Casa Civil. Sunchefia para Assuntos Jurídicos. **Especifica a destinação dos recursos originados**



**por adicional tarifário criado pela Lei nº 7. 920, de 12 de dezembro de 1989, que "cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária e dá outras providências.** Brasília, 07 de janeiro de 1992.

BRASIL. Portaria DAC nº 1138/SPL, 31 de julho de 2001. Comando da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Subdepartamento de Planejamento. Instrução de Aviação Civil – Normativa – IAC 1227 – **Normas para autorização de voo “Charter” doméstico de passageiros.** Brasília, 03 de agosto de 2001.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Comando da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. **Estudo de demanda detalhada dos aeroportos brasileiros.** Brasília, 2003.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Serviço de Informação Aeronáutica (AIS). Saída por instrumentos do Aeroporto Internacional do Rio De Janeiro (Galeão). Disponível em: <Fonte: [http://www.aisweb.aer.mil.br/arquivos/cartas/emenda/sbgl\\_aknub-1e-motob-1a--pubta-1a-rwy-10-15-33\\_sid\\_20120308.pdf?CFID=2ee7d150-a0c9-495a-a109-d8b7f73c4670&CFTOKEN=0](http://www.aisweb.aer.mil.br/arquivos/cartas/emenda/sbgl_aknub-1e-motob-1a--pubta-1a-rwy-10-15-33_sid_20120308.pdf?CFID=2ee7d150-a0c9-495a-a109-d8b7f73c4670&CFTOKEN=0)> Acesso em: 22 de julho de 2012b

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Comando da Aeronáutica. Instituto de Controle do Espaço Aéreo. **Radiooperação em Plataforma Marítima CSN 014.** Brasília, 2009. Disponível em: <<http://www.cindacta2.aer.mil.br/EPTA/web/apostilas/Telecomunicacoes.pdf>> Acesso em: 01 de setembro de 2012.

BRASIL. Ministério do Turismo. Instituto Brasileiro de Turismo. Diretoria de Estudos e Pesquisas. **Anuário Estatístico EMBRATUR – 2005.** Dados de 2004.V.32, 236p. Brasília: 2005.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Caracterização e dimensionamento do Turismo doméstico no Brasil - 2002 e 2006.** Relatório executivo sintético. São Paulo, Março/2007.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.** Pesquisa Anual de Serviços: Suplemento Produtos e Serviços. Rio de Janeiro, suplemento, 2006-2007, p.1-108, 2008. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/comercioeservico/pas/pas2007\\_sup\\_le\\_prod\\_serv/pas\\_sup2006\\_2007.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/comercioeservico/pas/pas2007_sup_le_prod_serv/pas_sup2006_2007.pdf)> Acesso em: 22 novembro 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Pesquisa anual de conjuntura econômica do turismo.** Brasília, fevereiro, ano V, 2009. Disponível em: [http://www.braziltour.com/site/arquivos/dados\\_fatos/pesquisaanual/marco\\_2009\\_ano\\_v\\_n5\\_5a\\_edicao.pdf](http://www.braziltour.com/site/arquivos/dados_fatos/pesquisaanual/marco_2009_ano_v_n5_5a_edicao.pdf). Acesso em: 30 de novembro de 2009.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Pesquisa anual de conjuntura econômica do turismo.** EBAPE/Núcleo de Turismo. 7.ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2011.

- BRASIL. Ministério do Turismo. **Pesquisa anual de conjuntura econômica do turismo**. EBAPE/Núcleo de Turismo. 8.ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2012. Disponível em:  
<[http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/conjuntura\\_economica/downloads\\_conjuntura/PACET\\_2012-04-27\\_versxo\\_WEB.pdf](http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/conjuntura_economica/downloads_conjuntura/PACET_2012-04-27_versxo_WEB.pdf)> Acesso em: 12 de agosto de 2012.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo. Departamento de Financiamento e Promoção de Investimento no Turismo. **Boletim de desempenho das instituições financeiras federais no financiamento do setor de turismo – junho de 2012**. Brasília: Ministério do Turismo, 2012a.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Rede Nacional de Informações Sobre Investimento – RENAI. 2012. Disponível em:  
<[http://www.mdic.gov.br/sistemas\\_web/renai/conteudo/index/item/34](http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/renai/conteudo/index/item/34)> Acesso em: 18 setembro 2012b.
- BRASIL. Ministério do Planejamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE. Diretoria de Pesquisas. Coordenação de Contas Nacionais. Estudos e Pesquisas: **Informação Econômica número 13**. Economia do Turismo. Uma Perspectiva macroeconômica 2003-2007. Rio de Janeiro, 2010.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Anuário estatístico de turismo 2010**. Volume 37, Ano base 2009. Brasília, 2010a.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Disponível em: < <http://www.decea.gov.br/espaco-aereo>> Acesso em: 02 de março de 2011.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Anuário estatístico de turismo 2011**. Volume 38, Ano base 2010. Brasília, 2011a.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Anuário estatístico de turismo 2012**. Volume 38, Ano base 2011. Brasília, 2012.
- BRUNHES, Jean. **Geografia Humana**. Abreviada e atualizada por Mme. Mariel Jean-Brunhes Delamarre e Pierre Defontaines. Tradução de Ruth Magnanini. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.
- CARCANHOLO, Reinaldo Antonio. A categoria marxista de trabalho produtivo. In: **XII Encontro Nacional da SEP**. São Paulo, 2007.
- CARCANHOLO, Reinaldo Antonio. Capitalismo contemporâneo e trabalho produtivo. In: **Revista de Economia**. Editora UFPR, v.34, n. especial, p.205-221, 2008.
- CARVALHO, Procópio de. **Geopolítica do transporte aéreo brasileiro**. São Paulo, 1963.

CARVALHO, Caio Luiz de; BARBOZA, Luiz Gustavo Medeiros (Orgs.). **Discussões e propostas para o turismo no Brasil: O observatório de inovação do turismo**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2006.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. Tradução de Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996.

CHEPTULIN, Alexandre. **A dialética materialista: categorias e leis da dialética**. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

CLASSIFICAÇÃO nacional de atividades econômicas – CNAE: versão 1.0. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2004. 326 p. Acompanha 1 CD-ROM. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/classificacoes/cnae1.0\\_2ed/default.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/classificacoes/cnae1.0_2ed/default.shtm)>. Acesso em: set. 2010.

CONTEL, F. B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001, p. 357-374.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

CUENTA satélite de turismo: recomendaciones sobre el marco conceptual. Nueva York: Naciones Unidas; Madrid: Organización Mundial del Turismo, 2001. 149p.

CWERNER, Saulo; KESSELRING, Sven; URRY, John. **Aeromobilities: Theory and Method**. Rutledge USA, 2009.

COCCO, Rodrigo Giraldi; SILVEIRA, Marcio Rogério. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2011.

COCCO, Rodrigo Giraldi. **Interações espaciais e sistemas de transporte público: uma abordagem para as cidades de Baurú, Marília e Presidente Prudente**. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. **O futuro da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: CNC, 2009.

COOPER, Chris. **Turismo, princípios e prática**. Porto Alegre: Bookman, 2001, p. 306-325.

CORRÊA, Roberto Lobato (*et al*). O sistema urbano brasileiro: uma análise através dos fluxos aéreos de passageiros. In: **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 39, n.3, jul/set 1977, p. 92-111.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

COTRIM, Vera Aguiar. **Trabalho produtivo em Karl Marx: novas e velhas questões.** 2009. 221f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

CRUZEIRO: CRÉDITO À JATO. **O Estado de São Paulo.** São Paulo, 4 jul. 1971. Suplemento de Turismo, p.9.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Introdução à geografia do Turismo.** São Paulo: Roca, 2003.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Geografias do turismo: de lugares a pseudo-lugares.** São Paulo: Roca, 2007.

CVC JÁ TEM TUDO PRONTO PARA SUA EMPRESA AÉREA. Disponível em: <[http://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/plantao-de-noticias/cvc-ja-tem-tudo-pronto-para-sua-empresa-aerea\\_8302.html?pesquisa=1](http://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/plantao-de-noticias/cvc-ja-tem-tudo-pronto-para-sua-empresa-aerea_8302.html?pesquisa=1)> Acesso em: 14 de julho de 2011.

CVC ULTRAPASSA A MARCA DE 15 MILHÕES DE PASSAGEIROS EMBARCADOS AO LONGO DE SUA HISTÓRIA DE 38 ANOS. Disponível em: <<http://www.cvc.com.br/institucional/nossa-historia.aspx>> Acesso em: 21 de janeiro de 2012.

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL. Subdepartamento de Planejamento. Divisão de Estatística e Processamento de dados. **Anuário Estatístico da Aviação Civil.** Volume único, 1972.

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL. Subdepartamento de Planejamento. Divisão de Estatística e Processamento de dados. **Anuário Estatístico da Aviação Civil.** Dados Estatísticos, 1973.

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL. Subdepartamento de Planejamento. Divisão de Estatística e Processamento de dados. **Anuário Estatístico da Aviação Civil.** Volume único, 1974.

DERRUAU, Max. **Tratado de geografia humana.** Paris: Librairie Armand Colin, 1961. Barcelona: Vicens-Vives, 1964.

D'AGOSTINO, Rosanne. **Aeroportos cobram quase o dobro do que fatura lanchonete popular.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2012/02/aeroportos-cobram-quase-dobro-do-que-futura-lanchonete-popular.html>> Acesso em: 03 julho de 2012.

DOBB, Maurice. **A evolução do capitalismo.** Tradução de Affonso Blacheyre. 4.ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1974.

EDRA, Fátima Priscila Morela. **A relação entre turismo e transporte aéreo.** 2005. 109 p. (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes) – COPPE/ Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

EMBRAER EM NÚMEROS. Disponível em:  
<[http://www.embraer.com/Documents/embraer-em-numeros/embraer-em-numeros-pt\\_br.pdf](http://www.embraer.com/Documents/embraer-em-numeros/embraer-em-numeros-pt_br.pdf)> Acesso em: 21 de maio de 2012.

EMBRATUR: META É O TURISMO INTERNO. **O Estado de São Paulo**. São Paulo, 3 out. 1971. Suplemento de Turismo, p.12.

ENGELS, F. Prefácio a situação da classe trabalhadora na Inglaterra. In: MARX, K.; ENGELS, F. **Textos 1**. São Paulo: Edições Sociais, 1977, p. 121-123.

SNEA. Evolução da demanda de passageiros transportados por empresas aéreas nacionais. Disponível em:  
<<http://www.snea.com.br/estatisticas/Evolu%C3%A7%C3%A3o%20da%20Demanda%20de%20Passageiros%20Transportados%20por%20Empresas%20A%C3%A9reas%20Nacionais.htm>> Acesso em: 18 de julho de 2012.

FOUQUET, Harro. Publicação eletrônica [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por Airton.aredes@hotmail.com> em: 6 abr. 2011.

ESTUDO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO DO BRASIL: Relatório consolidado. Rio de Janeiro: Mckinsey & Company, 2010.

FOUQUET, Harro. Publicação eletrônica [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por airton.aredes@hotmail.com> em: 15 abr. 2011a.

FREEMAN, Christopher. Inovação e ciclos longos de desenvolvimento econômico. **Ensaio FEE**. Porto Alegre, 5(1), p.5-20, 1984.

FREIRE, Lucy A. R.; SANT'ANNA, Marina; TEIXEIRA, Marlene P. V. Transporte aéreo e o efeito de sombra: uma análise preliminar. In: **Anuário do Instituto de Geociências**. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Vol.1, 1977, p. 78-88. Disponível em: <[http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario\\_1977/vol\\_01\\_78\\_88.pdf](http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario_1977/vol_01_78_88.pdf)> Acesso em: 18 de novembro de 2010.

FREIRE, Lucy A. R.; SANT'ANNA, Marina. Fatores geradores de fluxos aéreos de passageiros: uma abordagem preliminar. In: **Anuário do Instituto de Geociências**. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Vol.2, 1978, p. 47-55. Disponível em: Acesso em: 18 de novembro de 2010.

FREIRE, Lucy A. R.; SANT'ANNA, Marina. Evolução da hierarquia urbana segundo fluxos aéreos no Brasil no período de 1965 a 1973. In: **Anuário do Instituto de Geociências**. Universidade Federal do Rio de Janeiro, vol.1, 1977, p. 32-42. Disponível em: <[http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario\\_1979/vol\\_03\\_32\\_42.pdf](http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario_1979/vol_03_32_42.pdf)> Acesso em: 18 de novembro de 2010.

FREIRE, Lucy A. R.; SANT'ANNA, Marina; TEIXEIRA, Marlene P. V. Análise de alguns componentes da demanda de serviço aéreo no sistema urbano brasileiro. In: **Anuário do Instituto de Geociências**. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Vol.3, 1979, p.43-53. Disponível em:

<[http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario\\_1979/vol\\_03\\_43\\_53.pdf](http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario_1979/vol_03_43_53.pdf)> Acesso em: 18 de novembro de 2010.

GARRIDO, Inez Maria Dantas Amor. **Modelos multiorganizacionais no turismo: cadeias, clusters e redes**. 2001. 124f. Dissertação (Mestrado em Administração). Escola de Administração. Universidade Federal da Bahia.

GEORGE, Pierre. **Geografia econômica**. 2.ed. Paris: Presses Universitaires de France, 1958. 3.ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1965.

GOMES, Beto. Entrevista com Eduardo Flores: chefe do escritório da ACI (Conselho Internacional de Aeroportos) para a América Latina e Caribe. In: **Aeromagazine**. Oshkosh, julho de 2009, p. 64-66.

GONÇALVES, Reinaldo. **A herança e a ruptura: cem anos de história econômica e propostas para mudar o Brasil**. Rio de Janeiro: Garamond, 2003.

GROSSI, V. Aviação civil e a transição do atual modelo. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. Palestra apresentada no seminário "Modernização do Transporte Aéreo", da Gazeta Mercantil, em março de 2000. Disponível em: <[HTTP://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1695.htm](http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1695.htm)> Acesso em: 08 de fevereiro de 2010.

HAGGETT, Peter. **Locational analyses in human geography**. London: Edward Arnold, 1965.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1993.

HEIDRICH, Álvaro Luiz. **Espaço e multiterritorialidade entre territórios: reflexões sobre a abordagem territorial**. Tema preparado para discussão na Mesa "Caminhos e perspectivas das abordagens territoriais", IV Seminário Estadual de Estudos Territoriais, II Seminário Nacional sobre Múltiplas Territorialidades. Francisco Beltrão: UNIOESTE, maio 2009.

HOTELARIA EM NÚMEROS: Brasil 2012. Jones Lang LaSalle Hotels. Disponível em: <[http://www.fohb.com.br/pdf/hotelaria\\_em\\_numeros\\_2012.pdf](http://www.fohb.com.br/pdf/hotelaria_em_numeros_2012.pdf)> Acesso em: 01 de outubro de 2012.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Da fachada atlântica ao âmago da hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola**. 2007. 332f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Região de influência das cidades 2007 (REGIC)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos Demográficos 1960-2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do turismo**. 2.ed. rev. e ampl. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. **Desembarque de Passageiros em Voos Nacionais – Variação Mensal 2008/2009**. Brasília, 2009.

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. **Anuário estatístico operacional 2011**. Brasília, 2012.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ipeamapas. **Voos regulares HOTAN abril de 2010**. Disponível em: <<http://mapas.ipea.gov.br/i3geo/aplicmap/geral.htm?14bbbe1c7b6e3ba8251e1b710b1c9a31#>> Acesso em: 01 de setembro de 2012.

JUNIO, Gracielo. **Matérias especiais. Flight Report GLO 7456**. Disponível em: <http://vixagora2.blogspot.com/2009/05/flight-report-glo7456.html>. Acesso em: 19 de outubro de 2009.

KOSIK, Karel. *Dialética do concreto*. Rio de Janeiro; São Paulo: Paz e Terra, 2002.

KOMATSU, Alberto. *Aviação movimenta 1% do PIB no Brasil*. Disponível em <<http://www.valor.com.br/empresas/1099690/aviacao-movimenta-1-do-pib-no-brasil>> Acesso em: 18 de novembro de 2011.

KON, Anita. **Economia de serviços: teoria e evolução no Brasil**. Inclui uma análise sobre o impacto do setor de serviços no desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

KOO, Bonwoo; MANTIN, Benny; O'CONNOR, Peter. Onlinedistribution of airline tickets: Should airlines adopt a single or a multi-channel approach? **Tourism Management**. Volume 32, Issue 1, February 2011, Pages 69–74. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2009.11.008>> Acesso em: 5 de dezembro de 2009.

LA BLACHE, Paul Vidal de. **Princípios de Geografia Humana**. Lisboa: Edições Cosmos, 1954.

LENCIONI, Sandra. *Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo*. **Revista de Geografia Norte Grande**. n.39: 7-20, 2008.

LOES, Joel Andrade. *O objetivo é o mesmo de 72; as fórmulas é que são mais realistas*. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 21 mar. 1976/ Suplemento do Turismo, p.2.

MAIS PROFISSIONAL, ÁGUIA CONTINUA QUERENDO COMPRAR. Disponível em: <[http://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/mercado/mais-profissional-aguia-continua-querendo-comprar\\_79860.html?pesquisa=1](http://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/mercado/mais-profissional-aguia-continua-querendo-comprar_79860.html?pesquisa=1)> Acesso em: 17 de julho de 2012.

MARX, Karl. **O Capital: crítica à economia política**. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

MARX, Karl. **Manuscritos econômicos de Marx de 1861 a 1863**. Parte 3. Mais valia relativa K) Produtividade do capital, trabalho produtivo e improdutivo. 1863. Disponível em <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/ma000063.pdf>> Acesso em: 18 abril 2011.

MALAGUTTI, Antônio Osller. Imagens aéreas do Brasil por outros países. **Nota técnica**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2000.

MAMIGONIAN, Armen. Kondratieff, ciclos médios e organização do espaço. In: **Revista Geosul**. Florianópolis, v.14, n.28, p.152-157, julho/dezembro 1999.

MANDEL, Ernest. **El Capital: cien años de controversias en torno a la obra de Karl Marx**. México, D.F.: Siglo XXI, 1985.

MACDOWELL, Samuel. Responsabilidade social dos cientistas: natureza das ciências exatas. **Estudos Avançados**. vol.2 no.3 São Paulo, set./dec. 1988.

NERI, Marcelo Côrtes (Coord.) **A pequena grande década: crise, cenários e a nova classe média**. Rio de Janeiro: FGV, CPS, 2010.

NIVEAU, M. História dos fatos econômicos contemporâneos. São Paulo: Difel, 1969.

OLIVEIRA, A. V. M.; SALGADO e SILVA, L. H. **Constituição do marco regulatório para o mercado brasileiro de aviação regional**. São José dos Campos: Nectar/Ita, 2008.

OLIVEIRA, Hélio Ázara de. **Circulação Simples: método e história**. In: 6 Colóquio Internacional Grupo de estudos C Marx Engels de 3 a 6 de novembro. Campinas: Unicamp, 2009.

OLIVEIRA, A. V. M. **Transporte aéreo: economia e políticas públicas**. São Paulo: Pezco, 2009a.

PAGE, Stephen. **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PANROTAS Guia. Os grandes distribuidores de viagens no Brasil. In: **Anuário de Operadoras 2009**. São Paulo: Panrotas, abril de 2009.

PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 2002.

PELIZZER, Hilário A. **Uma introdução à técnica do turismo: transportes**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1978.

PEREIRA, Ana Paula Camilo; SILVEIRA, Marcio Rogério. A dinâmica do transporte aéreo regional nas cidades médias do Estado de São Paulo. **Revista Formação**, n. 15, volume 2, 2008, p. 37-55.



- PEREIRA, Ana Paula Camilo. **Transporte aéreo regional no estado de São Paulo**. 2009. 255f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- PEREIRA, Ana Paula Camilo; SILVEIRA, Márcio Rogério. O processo de industrialização no Brasil: um retrospecto a partir da dinâmica da dualidade brasileira. In: **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 31, n. 2, p. 321-344, dez. 2010.
- PIRES, Mário Jorge. **Raízes do turismo no Brasil**. São Paulo: Manole, 2001.
- PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DE BRA TRANSPORTES AÉREOS S.A. 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais da Comarca da Capital de São Paulo, Recuperação Judicial nº 2007.255180-0. 30 de novembro de 2007.
- PORTER, Michael. **Estratégias competitivas: técnicas para análise da indústria e da concorrência**. Rio de Janeiro: Campus, 1986.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- RANGEL, Ignácio. O ciclo médio e o ciclo longo no Brasil. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 1, n. 1, p. 31-42, 1983.
- RANGEL, Ignácio. **Obras reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.
- RELATÓRIO EXECUTIVO SINTÉTICO. **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil 2002 e 2006**. Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE / Ministério do Turismo. São Paulo, março de 2007.
- RELATÓRIO EXECUTIVO SINTÉTICO. **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil 2010/2011**. Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE / Ministério do Turismo. São Paulo, março de 2012.
- RIBEIRO, Nelson Rosas; ALMEIDA, Águida Cristina Santos. O setor de serviços na nova metodologia das Contas Nacionais: uma análise à luz da teoria marxiana. In: **13 Encontro nacional de economia política Celso Furtado: Diálogos desenvolvimentistas**. João Pessoa (PB), de 20 a 23 de maio de 2008.
- RODRIGUES, Adyr A. B. Lugar, não lugar e realidade virtual no turismo globalizado. In: **Geografia**. v.6 São Paulo, 1996.
- ROLIM ADOLFO AMARO, O COMANDANTE ROLIM DA TAM. Disponível em <<http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias/RolimAAm.html>> Acesso em: 12 set. 2012.
- SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 6. ed. 1.reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008 .
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: EDUSP, 2008a.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2009.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 5.ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SANTOS, Roberval de Jesus Leone dos. **Desequilíbrio Crítico entre Trabalho Produtivo e Trabalho Improdutivo**. Disponível em: <[http://www.unicamp.br/cemarx/anais\\_v\\_coloquio\\_arquivos/arquivos/comunicacoes/gt1/sessao7/Roberval\\_Santos.pdf](http://www.unicamp.br/cemarx/anais_v_coloquio_arquivos/arquivos/comunicacoes/gt1/sessao7/Roberval_Santos.pdf)> Acesso em: 14 abril 2011.

SC RETOMA OBRAS DE CENTRO DE EVENTOS EM FLORIANÓPOLIS. Disponível em: <[http://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/destinos/sc-retoma-obras-de-centro-de-eventos-em-florianopolis\\_80377.html?pesquisa=1](http://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/destinos/sc-retoma-obras-de-centro-de-eventos-em-florianopolis_80377.html?pesquisa=1)> Acesso em: 7 de agosto de 2012.

SECCO, Lincoln. **Trabalho Produtivo e Serviços em Marx**. Núcleo de estudos d'“O Capital. 1996 [?]. <<http://www.necpt.com.br/Trabalho%20Produtivo%20e%20Servi%C3%A7os%20em%20Marx.pdf>> Acesso em: 12 abril 2011.

SÃO PAULO. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). **Pesquisa de investimentos anunciados no Estado de São Paulo – Piesp**. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/produtos/piesp/>> Acesso em: 18 de agosto de 2012.

SEGUÍ PONS, Joana Maria; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. **Geografía de los transportes**. Palma, Illes Balears, Espanha: Universitat de Illes Balears, 2004.

SEMINÁRIO TRANSPORTE AÉREO REGIONAL E A LOGÍSTICA INTEGRADA AO TURISMO ASA SUDESTE. ABETAR. DCTA: São José dos Campos, 2010.

SILVA, Armando Corrêa da. Imanência e transcendência. In: **De quem é o pedaço?** Espaço e Cultura. São Paulo: Hucitec, 1986.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. A formação e a constituição da geografia da circulação a partir das perspectivas de Friedrich Ratzel e Paul Vidal de La Blache. In: **Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Expressão Popular, 2011, p. 45-60.

SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; MOURÃO, P. F. C.; LAMOSO, L. P. (orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

SILVEIRA, M. R. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a Geografia dos Transportes e Circulação. **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de febrero de 2009, vol. XIII, núm. 283. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-283.htm>> Acesso em: 21 de novembro de 2011.

SILVEIRA, Marcio Rogério (Org.). Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: **Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Expressão Popular, 2011, p. 13-44.

SOARES, Luiz Antonio Cavalcante. **O desenvolvimento do sistema de transporte aéreo e sua Influência no desenvolvimento turístico em Recife no período De 1995 a 2005**. 2009. 117f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Turismo e Hotelaria). Universidade do Vale do Itajaí. Balneário Camboriú.

SONDAGEM DO CONSUMIDOR: intenção de viagem. Ano 5, agosto de 2012. EBAPE/Núcleo de Turismo, Ministério do Turismo. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 2012.

SORRE, Maximiliem. **Geografia**. São Paulo: Ática, 1984.

SOUTELINO, André Luis Dias. **Desmistificando o sistema *hub-and-spoke***. Disponível em: <[http://www.oaviao.com.br/materias\\_comunidade/imagens/Hub\\_and\\_spoke.pdf](http://www.oaviao.com.br/materias_comunidade/imagens/Hub_and_spoke.pdf)> Acesso em: 30 de outubro de 2009.

SCHUMPETER, Joseph A. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**. Rio de Janeiro: Zahar, 1984.

TAKAR, Téo. CVM cancela registro de companhia aberta da antiga Varig. **Valor Online**. Empresas. Capital Aberto. 04 jan., 2011. Disponível em: <<http://www.valoronline.com.br/online/capital-aberto/71/363739/cvm-cancela-registro-de-companhia-aberta-da-antiga-varig>> Acesso em: 12 Janeiro 2011.

TOLEDO, ALINE. E-mail recebido em 14/05/2012 de Aline Toledo/Relações com a mídia. Máquina *Public Relations*. (aline.toledo@grupomaquina.com).

TRIGO, Luiz Gonzaga Gogoi. **Viagem na memória: guia histórico das viagens e do turismo no Brasil**. São Paulo: Senac, 2000.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução á pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

TURISMO BRA. **O conforto e a exclusividade dos voos fretados estão mais perto do que você imagina**. Disponível em: <<http://www.voebra.com.br/fretamento/>> Acesso em: 4 de junho de 2012.

ULLMAN, Edward. Geography as spacial interaction. In: HURST, Michael Eliot (org.) **Transportation Geography**. Londres: Macgraw Hill, 1972, p. 29-39.

UMA SAÍDA A LA OMETTO. Disponível em : <[http://www.istoedinheiro.com.br/noticias/2580\\_UMA+SAIDA+A+LA+OMETTO](http://www.istoedinheiro.com.br/noticias/2580_UMA+SAIDA+A+LA+OMETTO)>. **Isto é Dinheiro**. Edição 644, Negócios, 09 de fevereiro de 2010.

UNITED NATIONS. Department of Economic and Social Affairs. Statistics Division. World Tourism Organization. **International Recommendations for Tourism Statistics 2008**. Madrid and New York, 2008.

VALENTE, Flevio José; CURY, Ricardo Martins. Transporte aéreo e a integração logística com as atividades turísticas. In: **Turismo: Visão e ação**. v.6, n.1, jan/abr. 2004.

VENCOVSKY, Vitor Pires; CASTILLO, Ricardo. Sistema ferroviário pós-privatização e fluidez corporativa: o movimento de produtos agrícolas no território brasileiro. **Geosp - Espaço e Tempo**. São Paulo, n. 21, pp. 119 - 134, 2007.

---

## **ANEXOS**

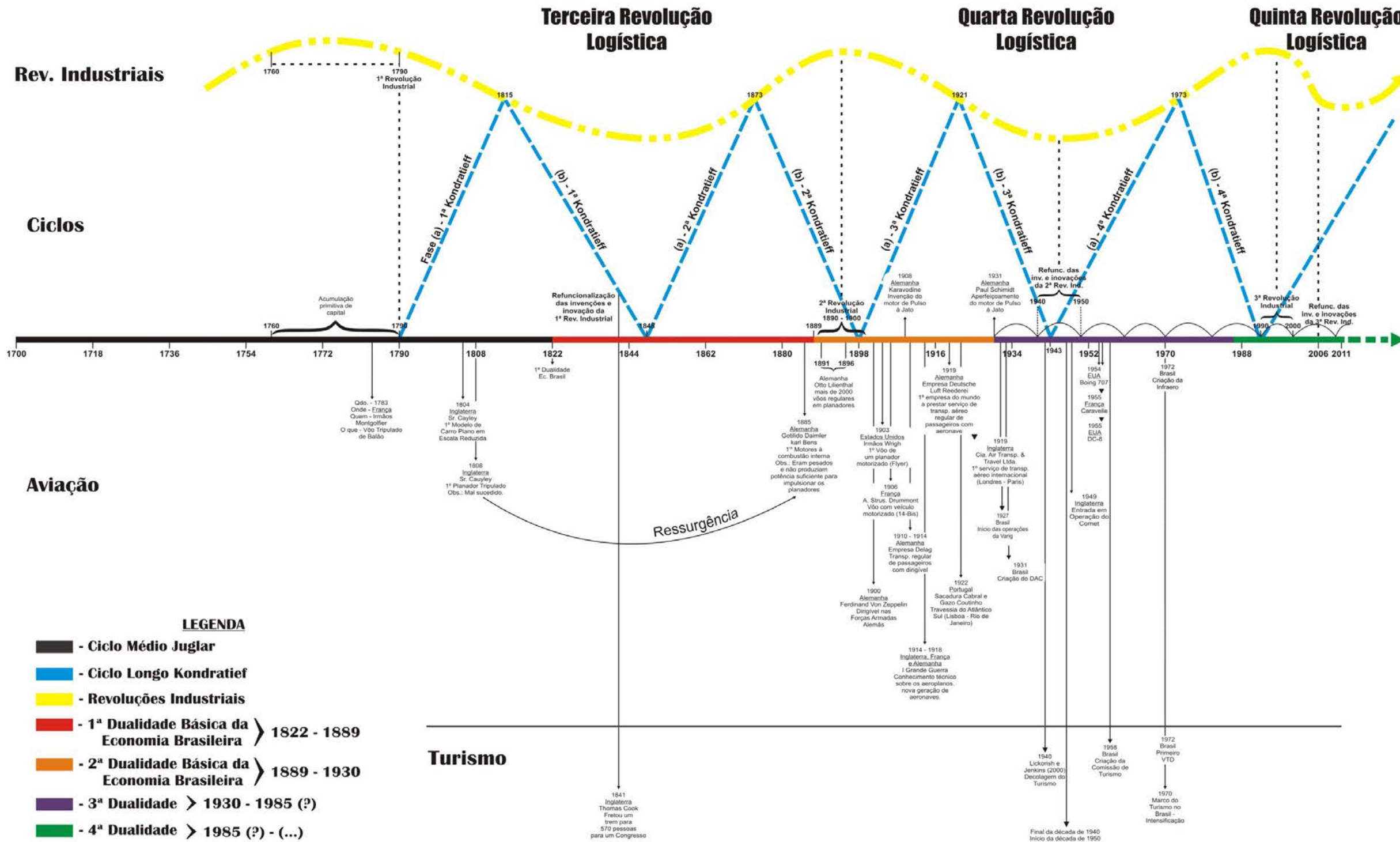
---

---

**ANEXO I**  
**EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO E DO TURISMO**

---

# Evolução da Aviação e do Turismo



Escala aproximada: 1cm=6 anos / 50 cm = 30 anos

---

**ANEXO II**  
**ANÚNCIO DE PROJETOS DE INVESTIMENTOS,**  
**2011**

---



## Anúncio de Projetos de Investimentos, Primeiro Semestre de 2011

Setor: Alojamento e alimentação

Divisão: Alojamento e alimentação

Empresa	Capital de Origem	Descrição do Investimento	Tipo	Valor (US\$)	Ano Início	Ano Final	Data da Fonte	Município (UF)	Observação
ATLANTICA HOTELS INTERNATIONAL	Estados Unidos	Investimento na construção de 36 hotéis no país, os quais correspondem a 6,2 mil quartos.	Implantação Expansão	1,005,917 1,537,455,621	2011	2012	21/01/2011	SÃO PAULO-SP  VA - VA	Previsão de geração de 2,8 mil empregos diretos. A Atlanta trará a marca Park Inn by Radisson (Carlson Hotels), com a aquisição do antigo Sonesta Ibirapuera, em Moema (SP). Atualização conforme Brasil Econômico de 22/02/11.
CLUB MED	França	Investimento na construção de um complexo hoteleiro.	Implantação Expansão	90,909,091	2011	NI	15/04/2011	CABO FRIO - RJ	
GRUPO MABU	Brasil	Investimento na ampliação de unidade hoteleira, em Foz do Iguaçu (PR); construção no mesmo terreno de um shopping, de torres residenciais e comerciais e um condomínio de casas; e a instalação de uma estrutura do "Sítio do Picapau Amarelo" no local, por meio de licenciamento da obra de Monteiro Lobato.	Implantação Expansão	186,335,404	2011	2018	17/06/2011	FOZ DO IGUAÇU - PR	

\* VA - VÁRIOS

\* SD - SEM DEFINIÇÃO

\* IID - INFORMAÇÃO NÃO DISPONÍVEL

\* AR - ACESSO RESTRITO

Empresa	Capital de Origem	Descrição do Investimento	Tipo	Valor (US\$)	Ano Início	Ano Final	Data da Fonte	Município (UF)	Observação
POUSADA DO RIO QUENTE (ALGAR/GEPEPAR)	Brasil	Investimento na expansão da oferta de hotéis e de entretenimento, com a construção de um hotel de 200 apartamentos no sistema de tempo compartilhado, onde os proprietários de uma cota do imóvel podem desfrutar do hotel em um prazo determinado; e outro com 360 apartamentos, além de um centro de convenções para 1,5 mil pessoas.	Implantação Expansão	114,457,831	2012	2016	17/03/2011	RIO QUENTE - GO	Atualização conforme Valor Econômico de 12/03/12.
VERT HOTEIS/WYNDHAM	Brasil Estados Unidos	Investimento no lançamento de 10 empreendimentos voltados para o segmento econômico em São Paulo; e outros 11 em Minas Gerais.	Implantação Expansão	481,927,711  481,927,711	2011	2016	31/03/2011	BELO HORIZONTE - MG  VA - SP	Em São Paulo, além da capital, estão na rota cidades como Campinas e Ribeirão Preto, que levam receber a bandeira Ramada Encore. Atualização conforme Portal Fator Brasil de 05/10/11.
CONSTRUTORA KALLAS	Brasil	Investimento, dentre outros projetos, na construção de um empreendimento misto no centro da capital paulista, com shopping de 10 mil m <sup>2</sup> de área bruta locável, hotel, edifício comercial, residencial com apartamentos compactos e edificogaragem, com cerca de 1 mil vagas.	Implantação Expansão	496,894,410	2011	NI	10/06/2011	SÃO PAULO - SP	

Empresa	Capital de Origem	Descrição do Investimento	Tipo	Valor (US\$)	Ano Início	Ano Final	Data da Fonte	Município (UF)	Observação
GRUPO SÁ CAVALCANTE	Brasil	Investimento na construção de 07 novos shopping centers, dentre eles: o Mestre Álvaro, na divisa de Vitória com Serra (ES); o da Ilha, em São Luís (MA); o Park Europeu, em Blumenau (SC), com 84 mil m <sup>2</sup> de área construída e 180 lojas satélites; e da Reserva Rio Poty, em Teresina (PI), englobando um shopping com 300 lojas, edifícios residenciais e uma reserva ambiental.	Implantação	93,567,251 257,309,942 701,754,386	2011	2015	07/02/2011	BLUMENAU – SC  IID – IID  TERESINA - PI	O Reserva Rio Poty contará com 280 lojas, 20 torres residenciais, 05 edifícios comerciais e projeção para um hotel. Atualização conforme Valor Econômico de 28/06/11 e Portal Cidade Verde de 31/08/2011.
PROMOVALOR/O DEBR ECHT	Brasil Portugal	Investimento em um complexo multiuso composto por um hotel 5 estrelas, um centro de convenções, um shopping center, com 40 lojas e 06 torres empresariais, com 43 mil m <sup>2</sup> de área locável.	Implantação	284,810,127	2011	2014	24/05/2011	CABO DE SANTO AGOSTINHO - PE	

\* VA - VÁRIOS

\* SD - SEM DEFINIÇÃO

\* IID - INFORMAÇÃO NÃO DISPONÍVEL

\* AR - ACESSO RESTRITO

## Anúncio de Projetos de Investimentos, Primeiro Semestre de 2011

Setor: Alojamento e alimentação

Divisão: Alojamento e alimentação

Empresa	Capital de Origem	Descrição do Investimento	Tipo	Valor (US\$)	Ano Início	Ano Final	Data da Fonte	Município (UF)	Observação
ALLIA HOTELS (BRISTOL/PLAZA/SOLARE)	Brasil	Construção de 13 novos empreendimentos, sendo 03 no Espírito Santo, 01 no Rio de Janeiro e 09 Minas Gerais; e a implantação - ainda em estudo - de novos hotéis em outras cidades do interior do Espírito Santo, com previsão de investimentos na Grande Vitória, serra capixaba, em Cachoeiro de Itapemirim, Linhares e, possivelmente, Presidente Kennedy.	Expansão Implantação	122,598,871  148,022,598	2012	2014	19/11/2011	VA – ES  VA - VA	Conforme Relatório Renai - 2º sem./10, a empresa anunciou investimento de US\$ 47,95 milhões para construção de dois empreendimentos hoteleiros em: João Monlevade (MG), com foco no turismo de negócios e 94 quartos; e Aquiraz (CE), com 256 unidades habitacionais.
BRISTOL HOTÉIS & RESORTS	Brasil	Investimento para construção do hotel Bristol Horizonte, com 165 flats.	Implantação	16,292,135	2011	2014	22/12/2011	BELO HORIZONTE - MG	
GRUPO ENOTEL HOTEL & RESORTS	Portugal	Investimento para construção de quatro hotéis no País (São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro); e a expansão do Enotel Resort & Spa, em Ipojuca (PE), com a construção de 662 apartamentos, um novo parque aquático e a ampliação do centro de convenções do local, que passará de 4,5 mil m² para 12 mil m².	Expansão	191,011,236	2011	2015	18/12/2011	IPOJUCA – PE  VA - VA	Atualização conforme Portal Terra de 26/12/11.

Empresa	Capital de Origem	Descrição do Investimento	Tipo	Valor (US\$)	Ano Início	Ano Final	Data da Fonte	Município (UF)	Observação
CONSTRUTORA CAMINHA	Brasil	Investimento para construção do hotel Ondamar Piedade.	Implantação	22,471,910	2011	2014	14/12/2011	JABOATÃO DOS GUARARAPES - PE	
HABISERVE	Portugal	Investimento para construção de um hotel e 03 flats.	Implantação	47,752,809	2011	NI	14/12/2011	JABOATÃO DOS GUARARAPES - PE	
HOLZMANN/EURO CONSULT./BONGI OLO/TBA MAGGI	Brasil	Construção do Maluí Manso Hotel Iate Golfe & Resort, com hotel para 244 leitos, sendo 148 apartamentos em 04 andares e 92 bangalôs, um centro de eventos com capacidade para 500 pessoas, SPA, piscinas com lâmina d'água de 03 mil m <sup>2</sup> , quadras poliesportivas e de tênis, campo oficial para futebol, marina, porto para atracar embarcações à beira do resort, campo de golfe com 09 buracos e 03 restaurantes.	Implantação	35,593,220	2012	2014	30/11/2011	CHAPADA DOS GUIMARÃES - MT	Previsão de geração de 500 empregos diretos.
HOTEL DO FRADE	Brasil	Reforma de resort, que passará a ter marina, campo de golfe, 03 restaurantes e 150 novas casas no seu entorno.	Modernização ou Expansão	112,994,350	2011	NI	21/11/2011	ANGRA DOS REIS - RJ	

\* VA - VÁRIOS

\* SD - SEM DEFINIÇÃO

\* IID - INFORMAÇÃO NÃO DISPONÍVEL

\* AR - ACESSO RESTRITO

Empresa	Capital de Origem	Descrição do Investimento	Tipo	Valor (US\$)	Ano Início	Ano Final	Data da Fonte	Município (UF)	Observação
HOTÉIS FASANO	Brasil	Investimento na construção de 03 hotéis, sendo 02 na Bahia (Trancoso e Salvador) e 01 em Belo Horizonte (MG), onde, por meio de Parceria Público-Privada (PPP), ocupará por 35 anos o antigo Instituto Previdência dos Servidores de Minas Gerais (Ipsemg).	Implantação Expansão	28,301,887  28,427,673 31,446,541	2011	NI	30/09/2011	BELO HORIZONTE – MG  PORTO SEGURO – BA SALVADOR - BA	O hotel na praia de Itapororoca, em Trancoso (BA), terá 40 quartos e uma vila com 23 casas de alto padrão.
MOURA DUBEUX ENGENHARIA	Brasil	Construção do Beach Class 2014, um complexo com mais de 500 apartamentos em duas torres, um hotel (33 pavimentos, com 264 apartamentos) e um flat de 34 pavimentos, com 272 apartamentos.	Implantação	62,893,082	2012	NI	08/09/2011	RECIFE - PE	
MP EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS E COMERCIAIS	Brasil	Investimento na construção de complexo hoteleiro, com supermercado; hotel com 82 apartamentos; torre comercial, com 100 salas; e um pequeno shopping center com 42 lojas.	Implantação	6,410,256	2011	NI	31/08/2011	MARACANAÚ - CE	Previsão de geração de 500 empregos diretos.
NAYRA PALACE HOTEL	Brasil	Investimento na construção de hotel, com 03 pavimentos e 20 apartamentos.	Implantação	306,289	2011	NI	30/09/2011	SÃO JOÃO DO PIAUÍ - PI	

\* VA - VÁRIOS

\* SD - SEM DEFINIÇÃO

\* IID - INFORMAÇÃO NÃO DISPONÍVEL

\* AR - ACESSO RESTRITO

<b>Empresa</b>	<b>Capital de Origem</b>	<b>Descrição do Investimento</b>	<b>Tipo</b>	<b>Valor (U\$S)</b>	<b>Ano Início</b>	<b>Ano Final</b>	<b>Data da Fonte</b>	<b>Município (UF)</b>	<b>Observação</b>
NOBILE (HOTSUA)	Brasil Espanha	Investimento na abertura de 75 empreendimentos do ramo hoteleiro, sendo 07 distribuídos por São Paulo (SP), Belo Horizonte (MG), Salvador (BA), Recife (PE), Fortaleza (CE), Quixadá (CE) e Rio de Janeiro (RJ); e na operação de 22 novos residenciais com serviços.	Implantação Expansão	1,005,747,126	2011	2016	24/10/2011	VA - VA	Serão inaugurados outros hotéis em Brasília (DF) e Cuiabá (MT). Dos 75 hotéis para os próximos quatro anos, a empresa espera que entre 50 e 60 fiquem no Sudeste e no Sul. Atualização conforme Valor Econômico de 09/03/12.
PAYSAGE CONDOMÍNIOS DIFERENCIADOS LTDA	Brasil	Investimento para construção de um Complexo Turístico, que terá um hotel (com 180 quartos, um restaurante para cerca de 400 pessoas e um centro de convenções para 600 pessoas) e um complexo habitacional, com 368 chácaras, além de um Centro Hípico e um Golf Club	Implantação	168,539,326	2011	2012	21/12/2011	PONTA GROSSA - PR	Previsão de geração de 1 mil empregos.
PONTA VERDE	Brasil	Investimento para construção de 02 hotéis na praia do Francês (AL): um com 94 apartamentos; e outro com 195 apartamentos.	Implantação	31,073,446	2011	2014	07/11/2011	MARECHAL DEODORO - AL	Expectativa de geração de 500 empregos diretos e indiretos
REDE DEVILLE	Brasil	Investimento na construção de um novo centro de convenções no Hotel Deville Salvador.	Expansão	1,724,138	2011	2013	13/10/2011	SALVADOR - BA	

Empresa	Capital de Origem	Descrição do Investimento	Tipo	Valor (US\$)	Ano Início	Ano Final	Data da Fonte	Município (UF)	Observação
REDE GRAND OCA (GRUPO MÁ S COSTAS)	Espanha	Investimento para expansão no mercado brasileiro, com, dentre outros projetos, a reforma dos 96 bangalôs, do restaurante e a construção de mais 02 blocos de apartamentos no <i>resort</i> Grand Oca Maragogi Beach & Leisure Resort, em Maragogi (AL).	Expansão Modernização	8,426,966	2011	2012	28/12/2011	MARAGOGI – AL VA - VA	A empresa também estuda a possibilidade de realizar aquisições. Atualização conforme ISI MARKETS de 13/02/12.
REDE POSADAS	México	Investimento em expansão, com a construção de 24 hotéis nas cidades de São Paulo (SP), Rio de Janeiro (SP) e em Belo Horizonte (MG); e na reforma do Caesar Park Ipanema, no Rio de Janeiro (RJ).	Expansão Implantação	16,025,642 333,974,358	2011	2015	03/08/2011	RIO DE JANEIRO – RJ VA - VA	Aditamento conforme Brasil Econômico de 11/02/11.
SALGUEIRO PLAZA HOTEL	Brasil	Investimento na aquisição de móveis, equipamentos e na construção de 17 quartos.	Modernização Expansão	157,233	2011	NI	30/09/2011	SALGUEIRO - PE	Previsão de geração de 20 empregos diretos.
VISTA HOTÉIS & RESORTS	Brasil	Investimento na construção de 10 novos hotéis, que terão capacidade para 1.800 leitos e serão implantados nos municípios mineiros de Contagem, Betim, Vespasiano, Conceição do Mato Dentro, Divinópolis, Sete Lagoas, Ubá, Nova Lima e João Monlevade.	Implantação	44,303,797	2011	2015	20/07/2011	VA - MG	Expectativa de geração de 150 empregos diretos.



<b>Empresa</b>	<b>Capital de Origem</b>	<b>Descrição do Investimento</b>	<b>Tipo</b>	<b>Valor (US\$)</b>	<b>Ano Início</b>	<b>Ano Final</b>	<b>Data da Fonte</b>	<b>Município (UF)</b>	<b>Observação</b>
WORLD TRADE CENTER (WTC)	Estados Unidos	Investimento na construção e manutenção de um complexo comercial, com 03 torres com hotel, centro de convenção, praça de alimentação e escritórios.	Implantação	628,930,818	2011	2014	30/09/2011	BELO HORIZONTE - MG	

\* VA - VÁRIOS

\* SD - SEM DEFINIÇÃO

\* IID - INFORMAÇÃO NÃO DISPONÍVEL

\* AR - ACESSO RESTRITO

Fonte: RENAI (2012)

Organização: Airton Arede (2012)

---

**ANEXO III**  
**LEGISLAÇÃO SOBRE VOOS *CHARTER* E DE**  
**FRETAMENTO**

---



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

PORTARIA DAC Nº 1138/SPL, 31 DE JULHO DE 2001.

Aprova a Instrução de Aviação Civil que dispõe sobre a Autorização de Vôo “Charter” Doméstico de Passageiros.

O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, no uso da delegação de competência outorgada pela Portaria DAC Nº 41/DGAC, de 15 de janeiro de 2001 e com base no Decreto Nº 65.144, de 12 de setembro de 1969, que institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica, resolve:

Art. 1º Seja efetivada a IAC abaixo discriminada:

Símbolo: IAC 1227

Espécie: Normativa

Âmbito: Geral

Título: Normas para Autorização de Vôo “Charter” Doméstico de Passageiros.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 01 de agosto de 2001.

Art. 3º Revogam-se a IAC 1501 – 1297 e as Portarias Nº 373E/SPL/170898, publicada no DOU 165, seção J, página 50 de 28 agosto de 1998 e Nº 1003/DGAC/241297, publicada no DOU 06, seção I, página 152 de 09 janeiro de 1998.

Brig.-do-Ar CARLOS ALBERTO DE CARVALHO FAGUNDES  
Chefe do Subdepartamento de Planejamento

PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, S/1, DE 10 DE AGOSTO DE 2001

---

**Sumário:**

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	1
2	NORMAS PARA AUTORIZAÇÃO .....	2
3	DISPOSIÇÕES FINAIS .....	3
4	ANEXO 1 - DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE - MODELO 101.....	A1-1
5	ANEXO 2 - PROGRAMAÇÃO NOS AEROPORTOS CONTROLADOS PELO SISTEMA DE SLOT.....	A2-1

---

01 AGO 01

IAC 1227

Controle de Emendas							
Emenda		Data da Inserção	Inserida por	Emenda		Data da Inserção	Inserida Por
Nº	Data			Nº	Data		
01				33			
02				34			
03				35			
04				36			
05				37			
06				38			
07				39			
08				40			
09				41			
10				42			
11				43			
12				44			
13				45			
14				46			
15				47			
16				48			
17				49			
18				50			
19				51			
20				52			
21				53			
22				54			
23				55			
24				56			
25				57			
26				58			
27				59			
28				60			
29				61			
30				62			
32				64			

---

## INTRODUÇÃO

Em consonância com a política nacional vigente para os serviços de transporte aéreo comercial, o Departamento de Aviação Civil vem adotando medidas que buscam favorecer o desenvolvimento dos vôos domésticos não-regulares de passageiros, nas diversas modalidades em que os mesmos são prestados.

A modalidade de transporte aéreo não-regular, que vem se consagrando como um importante segmento da indústria em quase todo o mundo, começa a adquirir importância também no Brasil, beneficiando particularmente a indústria do turismo e o seu usuário.

O desenvolvimento dessa modalidade de transporte visa produzir os seguintes benefícios:

- a) fomento do turismo no território brasileiro, na medida em que estende a opção do transporte aéreo ao passageiro não freqüente;
- b) exploração de novas rotas para o desenvolvimento de novos pólos; e
- c) fortalecimento do mercado do transporte aéreo de um modo geral.

Esta IAC complementa a IAC 1224 (Normas para Alterações em Vôos Regulares e Realização de Vôos Não-regulares) e tem por objetivo estabelecer uma regulamentação mínima para os serviços aéreos não-regulares domésticos para a proteção dos interesses dos usuários e a harmonização desses serviços com o Sistema de Aviação Civil.

Os serviços aéreos não-regulares domésticos serão realizados por empresas brasileiras de transporte aéreo regular ou não-regular devidamente homologadas segundo o RBHA aplicável.

As normas a seguir estabelecidas aplicam-se aos serviços aéreos não-regulares domésticos de passageiros, enquadrados como vôos “charter” doméstico de passageiros, conforme as seguintes definições:

- **VÔO “CHARTER” DOMÉSTICO DE PASSAGEIROS** – Serviço de transporte aéreo não-regular, previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, com pontos de origem, intermediários e de destino em território nacional, executado por empresas brasileiras de transporte aéreo regular ou não-regular, sendo permitida a comercialização dos espaços individuais ao público em geral em duas modalidades:
  - a) IT (“INCLUSIVE TOUR”): incluindo, além do transporte aéreo uma programação terrestre;
  - b) NIT (“NON INCLUSIVE TOUR”): incluindo apenas o transporte aéreo, sem qualquer vinculação a uma programação terrestre.
- **VÔO DE FRETAMENTO** – Serviço de transporte aéreo não-regular, previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, executado para atender a um contrato de transporte firmado entre uma empresa aérea e uma pessoa física ou jurídica e compreendendo a capacidade total da aeronave, sem, portanto, transportar passageiros e/ou cargas estranhos ao afretador, sendo vedada a comercialização de espaços individuais ao público em geral, quer seja através da empresa aérea, quer seja através de intermediários.

Os serviços aéreos não-regulares domésticos de cargas e os de passageiros enquadrados como vôos de fretamento não necessitam de autorização prévia do Departamento de Aviação Civil para sua realização.

---

## **CAPÍTULO 1 - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 OBJETIVO**

Estabelecer Normas para Autorização de Voo "Charter" Doméstico de Passageiros.

### **1.2 FUNDAMENTO**

Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969, que instituiu o Sistema de Aviação Civil.

### **1.3 APROVAÇÃO**

Aprovada pela Portaria nº 1138/SPL, 31 de julho de 2001.

### **1.4 DATA DA EFETIVAÇÃO**

01 de agosto de 2001.

### **1.5 ÂMBITO**

Geral.

### **1.6 DISTRIBUIÇÃO**

A-D-EN-EE-IA-IN-SA-SR-OD.

### **1.7 CORRELAÇÕES**

Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, IAC-1224-042000 de 30 de abril de 2.000.

### **1.8 CANCELAMENTO**

IAC-1501, de 23 de dezembro de 1997.

---

## CAPÍTULO 2 - NORMAS PARA AUTORIZAÇÃO

2.1 A solicitação de voo charter doméstico de passageiros será feita ao Departamento de Aviação Civil, através do formulário MODELO 101, por empresas de transporte aéreo regular e não-regular, e entregue no protocolo do Subdepartamento de Planejamento com antecedência mínima de 5(cinco) dias úteis e máxima de 30(trinta) dias úteis da data de realização do voo ou do início da série de voos pretendidos, contendo a programação dos voos previstos, conforme o modelo do ANEXO 1. Junto com este formulário, deverá informar a saída e chegada nos aeroportos controlados pelo sistema de "slots", conforme o modelo do ANEXO 2. A solicitação poderá ser enviada via FAX ou E-MAIL para agilizar a análise e aprovação, porém não dispensa a apresentação da documentação original nos prazos previstos, e de acordo com o seguinte:

- a) o solicitante deverá ser obrigatoriamente o responsável pela execução do programa de voos solicitado, cumprindo o que preconiza o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Portaria que aprova as Condições Gerais de Transporte e demais normas em vigor.
- b) o referido programa de voos deverá ser previamente coordenado pelo solicitante (empresa aérea) junto à administração dos aeroportos envolvidos. A liberação de operação do(s) voo(s) pelos órgãos responsáveis pela infra-estrutura aeronáutica envolvidos será condição necessária para a execução do voo ou série de voos pretendidos.
- c) o solicitante deverá manter em seus arquivos a liberação de operação emitida pelo órgão responsável pela infra-estrutura aeroportuária envolvida, para possível consulta, caso solicitado pelo Departamento de Aviação Civil.

2.2 Os voos "charter" poderão ser comercializados pelas empresas aéreas, agentes de viagens ou operadores de turismo, vinculados a pacotes terrestres – IT - ou sem qualquer vinculação a pacote terrestre – NIT.

2.3 Poderão ser beneficiados pelo Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica, instituído através da Portaria nº 500/GC5, de 04 de agosto de 1999, os voos "charter" doméstico de passageiros que se enquadrarem nos requisitos previstos na Portaria nº 1102/DGAC, de 16 de agosto de 2000.

2.4 As empresas operadoras de voo "charter" do tipo NIT ("NON INCLUSIVE TOUR") que utilizem critérios para reembolso diferentes daqueles estabelecidos na Seção III, da Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, deverão submetê-los ao devido registro junto ao Departamento de Aviação Civil. No caso dos voos "charter" do tipo IT ("INCLUSIVE TOUR"), tais critérios deverão constar do contrato firmado com as operadoras de turismo, agentes de viagem ou com o usuário de seus serviços.

2.5 Independente do tipo de serviço executado pelas operadoras de voos "charter" (NIT ou IT), as regras aplicáveis para o processamento de reembolso deverão ser amplamente divulgadas, com a finalidade de permitir ao usuário o pleno conhecimento das condições inerentes aos serviços contratados.

2.6 As empresas deverão enviar, mensalmente, para o Departamento de Aviação Civil, a relação dos voos realizados, com o número de passageiros transportados.

2.7 No âmbito do Departamento de Aviação Civil, os processos de solicitação de voos "charter" doméstico de passageiros serão da responsabilidade da Divisão de Serviços Aéreos Nacionais Regulares e Não-regulares (PL-2), que se encarregará da remessa dos processos aos demais setores envolvidos.



---

**CAPÍTULO 3 – DISPOSIÇÕES FINAIS**

3.1 O não cumprimento das condições estabelecidas nesta IAC será considerado como infração à regulamentação em vigor e, como tal, passível das sanções previstas na legislação aeronáutica.

3.2 O Departamento de Aviação Civil, se julgar de interesse público, poderá negar a autorização pretendida.

3.3 Nos casos em que a autorização não for concedida, o responsável legal pela execução do programa de voo(s) solicitado, se responsabilizará pelos prejuízos que porventura venham a ser causados aos usuários provenientes de serviços já comercializados.



## ANEXO 2

**PROGRAMAÇÃO NOS AEROPORTOS CONTROLADOS PELO SISTEMA DE SLOTS***( NOME DO AEROPORTO )*

<b>VÔO</b>	<b>DATA</b>	<b>HORA DE DEC.</b>	<b>HORA DE POUSO</b>

*( NOME DO AEROPORTO )*

<b>VÔO</b>	<b>DATA</b>	<b>HORA DE DEC.</b>	<b>HORA DE POUSO</b>

*( NOME DO AEROPORTO )*

<b>VÔO</b>	<b>DATA</b>	<b>HORA DE DEC.</b>	<b>HORA DE POUSO</b>

DATA \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
NOME, TÍTULO E ASSINATURA



## COMANDO DA AERONÁUTICA

### PORTARIA Nº 500/GC-5, DE 04 DE AGOSTO DE 1999.

Institui o Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica, para vôos promocionais domésticos de passageiros.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA no uso das atribuições que lhe confere o artigo 18 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, tendo como fundamento o disposto no Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967; no parágrafo 1º do artigo 4º do Decreto nº 86.864, de 21 de janeiro de 1982 e nos parágrafos 1º e 2º do artigo 3º do Decreto nº 89.121, de 8 de dezembro de 1983, resolve:

Art 1º Instituir o Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica, aplicável aos vôos promocionais domésticos de passageiros, considerando:

I - A política nacional de incentivo ao turismo doméstico;

II - A necessidade de se criar mecanismos de estímulo ao alargamento da parcela da população que se utilize do transporte aéreo; e

III - A constante busca por parte do Governo em adotar medidas que atuem no sentido de reduzir ainda mais os custos operacionais do transporte aéreo, propiciando o barateamento de seu preço aos usuários desse modal.

Parágrafo único Serão passíveis de redução através do Programa de que trata o "caput" deste artigo as Tarifas de Pousos e as de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação em Rota (TAN e TAT).

Art 2º Serão beneficiados pelo Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica os vôos promocionais regulares domésticos de passageiros, nos quais a transportadora aplique, em toda a sua extensão e em todos os assentos da classe econômica, Tarifa Aérea com desconto uniforme, fazendo jus a igual desconto sobre as Tarifas da Infra-estrutura de que trata o artigo 1º desta Portaria.

Parágrafo único A critério do Departamento de Aviação Civil, os benefícios do Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica poderão ser estendidos aos vôos não-regulares domésticos de passageiros ("charter") do tipo NIT (NON INCLUSIVE TOUR), tomando por base para a redução nas Tarifas da Infra-estrutura a diferença percentual, quando uniforme em toda a extensão do vôo e para todos os assentos da classe econômica, entre o preço do transporte cobrado do usuário e a Tarifa de Referência do DAC.

Art 4º O Departamento de Aviação Civil baixará as instruções reguladoras para a execução do

Programa de que trata esta Portaria.

Art 5º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ten.-Brig.-do-Ar WALTER WERNER BRÄUER

Comandante da Aeronáutica

COMANDO DA AERONÁUTICA

Gabinete do Comandante

PORTARIA Nº 676/GC-5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

Aprova as Condições Gerais de Transporte

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 18 e 19 da Lei complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, resolve:

Art. 1º Aprovar as Condições Gerais de Transporte.

Art. 2º Esta Portaria entrará em vigor a partir de 1º de janeiro de 2001.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 957/GM-5, de 19 de dezembro de 1989, publicada no Diário Oficial da União nº 242, Seção 1, de 21 de dezembro de 1989.

CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA

Comandante da Aeronáutica

ANEXO

**CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE APROVADAS PELA PORTARIA  
N.º 676/GC5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000**

**Capítulo I**

**Do Contrato de Transporte Aéreo**

Art 1º O transporte aéreo de pessoas, de coisas e de cargas será realizado mediante contrato entre o transportador e o usuário.

Parágrafo único. Constituem provas do contrato de transporte aéreo o bilhete de passagem para o transporte de pessoas, a nota de bagagem para o transporte de coisas e o conhecimento aéreo para o transporte de cargas.

**Capítulo II**

**Do Transporte de Pessoas**

**Seção I**

**Do Bilhete de Passagem**

Art. 2º O bilhete de passagem é pessoal e intransferível.

Art. 3º O bilhete de passagem poderá ser emitido por transportador aéreo, seus prepostos e seus agentes gerais.

Parágrafo único. As empresas de transporte aéreo poderão autorizar agências de viagem a emitirem bilhetes de passagem para os seus vôos.

Art. 4º O bilhete de passagem deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- a) nome do passageiro;
- b) nome e domicílio do transportador;
- c) lugar e data da emissão;
- d) origem e destino da viagem;
- e) classe de serviço, base tarifária ou outro dado que identifique o tipo de transporte;
- f) valor da tarifa de passagem, da taxa de câmbio, quando aplicável, da tarifa de embarque, quando for o caso, e o valor total cobrado do usuário;
- g) restrições quanto à utilização do bilhete, quando for o caso;
- h) franquias de bagagem;
- i) a sigla e o nome do transportador que efetivamente realizará o vôo, nos casos de vôo compartilhado ("code sharing");
- j) nome e sigla do transportador sucessivo, quando for o caso;
- l) os direitos dos passageiros e os limites de reparação de danos em casos de acidentes;
- m) a forma de pagamento; e
- n) o prazo de validade da tarifa.

§ 1º Em casos especiais, e com a aprovação do Departamento de Aviação Civil - DAC, poderá ser adotado o bilhete simplificado, contendo menos informações do que as especificadas no "caput" deste artigo.

§ 2º Poderá ser adotado o bilhete eletrônico (compra via internet), desde que fique assegurada ao usuário a prestação das informações especificadas no 'caput' deste artigo.

§ 3º No transporte de pessoas com tarifa especial para grupos e nas viagens de fretamento, o bilhete individual poderá ser substituído por bilhete de passagem coletivo ("master ticket"), anexando-se cada cupom de vôo à lista dos passageiros.

§ 4º No transporte de pessoas nos vôos "charter" dos tipos IT (vinculados a pacote terrestre) e NLT (sem vinculação a pacote terrestre), deverá ser emitido bilhete de passagem individual "correspondente à parte aérea, contendo, pelo menos, as informações especificadas nos itens a, c, d, f, g, h e l do "caput" deste artigo.

Art. 5º O prazo de validade do bilhete de passagem é de I (um) ano, a contar da data de sua emissão, observadas as condições de aplicação da tarifa empregada.

Parágrafo único. O valor do bilhete de passagem não será atingido pelos reajustes tarifários que ocorrerem dentro do seu prazo de validade.

## **Seção II**

### **Do Endosso**

~~Art. 6º O bilhete de passagem poderá ser endossado por empresa de transporte aéreo para ser utilizado em congêneres, e por estas aceito, de acordo com os convênios que celebrarem: [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

## **Seção III**

### **Do Reembolso**

Art. 7º O passageiro que não utilizar o bilhete de passagem terá direito, dentro do respectivo prazo de validade, à restituição da quantia efetivamente paga e monetariamente atualizada, conforme os procedimentos a seguir:

I - bilhete doméstico - o saldo a ser reembolsado deverá ser o equivalente ao valor residual do percurso não utilizado, calculado com base na tarifa, expressa na moeda corrente nacional, praticada pela empresa emissora, na data do pedido de reembolso; e

II - bilhete internacional - o saldo a ser reembolsado deverá ser o equivalente ao valor residual do percurso não utilizado, calculado com base na tarifa, expressa em moeda estrangeira, efetivamente paga pelo passageiro e convertida na moeda corrente nacional à taxa de câmbio vigente, na data do pedido de reembolso.

§ 1º Se o reembolso for decorrente de uma conveniência do passageiro, sem que tenha havido qualquer modificação nas condições contratadas por parte do transportador, poderá ser descontada uma taxa de serviço correspondente a 10% (dez por cento) do saldo reembolsável ou o equivalente, em moeda corrente nacional, a US\$ 25.00 (vinte e cinco dólares americanos), convertidos à taxa de câmbio vigente na data do pedido do reembolso, o que for menor.

§ 2º O reembolso de bilhete adquirido mediante tarifa promocional obedecerá às eventuais restrições constantes das condições de sua aplicação.

§ 3º As condições de reembolso de bilhete coletivo em viagens de fretamento será estabelecido no respectivo contrato de fretamento.

§ 4º Para os vôos "charter" do tipo IT, as condições de reembolso serão estabelecidas no contrato de prestação de serviço firmado com o passageiro.

Art. 8º Para o reembolso de bilhete de passagem com prazo de validade expirado, será prerrogativa da empresa emissora adotar o critério de correção do valor a ser reembolsado.



~~Art. 9º O prazo máximo para o efetivo pagamento "do valor a ser reembolsado é de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de solicitação do reembolso. ([Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010](#))~~

Art. 10. Nenhum reembolso será devido pelo transportador, se, por iniciativa do passageiro, a viagem for interrompida em aeroporto de escala.

Art. 11. Quando ocorrer troca de classe de serviço, de superior para inferior, por solicitação ou não do passageiro, este terá direito ao reembolso correspondente.

#### **Seção IV**

##### **Da Confirmação e Cancelamento da Reserva**

Art. 12. A reserva só será considerada confirmada quando, no respectivo cupom de vôo do bilhete de passagem, estiverem devidamente anotados, pelo transportador, seus prepostos, agentes gerais ou agências de viagens autorizadas, o número, a data e a hora do vôo, bem como a classe de serviço e a situação da reserva.

Art. 13. O passageiro poderá cancelar a reserva já confirmada, desde que o faça com antecedência mínima de 4 (quatro) horas, em relação à hora estabelecida no bilhete de passagem.

Parágrafo único. Quando se tratar de grupo, ou parte dele, essa antecedência deverá ser de:

- a) 72 (setenta e duas) horas para grupos de 5 (cinco) a 10 (dez) pessoas; e
- b) 10 (dez) dias para grupos de mais de 10 (dez) pessoas.

#### **Seção V**

##### **Do Extravio**

Art. 14. Em caso de extravio do bilhete de passagem, o transportador emitente deverá proceder a sua substituição nas mesmas bases e condições contratadas, respeitando o prazo de validade original.

§ 1º Ficará igualmente assegurado o direito de reembolso, se o passageiro vier a desistir da viagem.

§ 2º Caso o passageiro, cujo bilhete de passagem foi extraviado, tenha reserva confirmada, a reemissão do bilhete deverá ser a tempo deste realizar a viagem para a qual possui reserva.

Art. 15. É obrigação do transportador a identificação do passageiro que se apresenta para o embarque, não cabendo ao passageiro responsabilidade se outra pessoa usar indevidamente o bilhete extraviado.

## **Seção VI**

### **Da Apresentação do Passageiro**

Art. 16. O passageiro com reserva confirmada deverá comparecer para embarque no horário estabelecido pela empresa ou:

- a) até 30 (trinta) minutos antes da hora estabelecida no bilhete de passagem, para as linhas domésticas; e
- b) até 60 (sessenta) minutos antes da hora estabelecida no bilhete de passagem, para as linhas internacionais.

## **Seção VII**

### **Da Lista de Espera**

Art. 17. O passageiro que não comparecer ao embarque, ou não se apresentar no horário previsto no artigo anterior, terá sua vaga preenchida por passageiro inscrito em lista de espera.

§ 1º Para fins do que dispõe este artigo, as empresas aéreas manterão, no balcão do aeroporto, uma lista de espera a ser preenchida pelo próprio passageiro, sempre que o total de reservas atingir o limite de assentos previstos para a aeronave.

§ 2º As empresas aéreas não poderão organizar listas de espera fora dos aeroportos.

## **Seção VIII**

### **Do Transporte de Idosos, Doentes, Deficientes Físicos e Mentais, Menores Acompanhados e Desacompanhados**

Art. 18. As empresas aéreas deverão assegurar a prioridade nos atendimentos aos passageiros com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos, aos doentes, aos deficientes físicos e mentais, às senhoras grávidas e aos passageiros acompanhados de crianças menores de 12 (doze) anos.

Art. 19. É da responsabilidade do passageiro ou da pessoa que responde legal ou moralmente pelo bem-estar deste informar à empresa aérea qualquer incapacitação que resulte na necessidade de um atendimento especial.

Art. 20. O transporte de menor desacompanhado deverá ser feito mediante autorização expedida em conformidade com a legislação vigente.

## **Seção IX**

### **Das Alterações no Contrato de Transporte**

Art. 21. Quando o passageiro solicitar alteração no itinerário original da viagem, antes ou após o seu início, dentro do prazo de validade do bilhete de passagem, o

transportador deverá substituir o bilhete, podendo realizar os ajustes de tarifas ou variações cambiais ocorridas no período de sua validade.

~~Art. 22. Quando o transportador cancelar o voo, ou este sofrer atraso, ou, ainda, houver preterição por excesso de passageiros, a empresa aérea deverá acomodar os passageiros com reserva confirmada em outro voo, próprio ou de congêneres, no prazo máximo de 4 (quatro) horas do horário estabelecido no bilhete de passagem aérea. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

~~§ 1º Caso este prazo não possa ser cumprido, o usuário poderá optar entre: viajar em outro voo, pelo endosso ou reembolso do bilhete de passagem. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

~~§ 2º Caso o usuário concorde em viajar em outro voo do mesmo dia ou do dia seguinte, a transportadora deverá proporcionar-lhe as facilidades de comunicação, hospedagem e alimentação em locais adequados, bem como o transporte de e para o aeroporto, se for o caso. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

~~§ 3º Aplica-se, também, o disposto neste artigo e seus parágrafos quando o voo for interrompido ou sofrer atraso superior a 4 (quatro) horas em aeroporto de escala. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

~~Art. 23. Se o usuário deixar de viajar em virtude de atraso na conexão, as obrigações de que trata o artigo anterior serão de responsabilidade da empresa cuja aeronave deu causa à perda do embarque. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

~~§ 1º A empresa que efetuou o transporte até a escala de conexão deverá providenciar a revalidação do bilhete de passagem para o trecho seguinte, sem ônus para o usuário. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

~~§ 2º Caso as reservas entre dois voos de conexão tenham sido confirmadas com intervalo insuficiente à efetivação da referida conexão, as obrigações previstas neste artigo serão de responsabilidade da empresa que efetuou as respectivas reservas. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

~~Art. 24. Quando houver excesso de passageiros com reserva confirmada, a empresa aérea deverá oferecer compensações para aqueles usuários que desejarem ser voluntários para a preterição. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

~~Parágrafo único. As compensações de que trata o "caput" deste artigo deverão ser objeto de negociação entre os usuários e a empresa aérea, facultado àqueles a sua aceitação. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 141, de 09.03.2010\)](#)~~

~~Art. 25. Quando, por motivo alheio ao passageiro, houver mudança de classe de serviço inferior para superior, tanto no ponto de início da utilização da passagem como nas escalas intermediárias, nenhuma diferença de preço será devida pelo passageiro.~~

~~Art. 26. Quando ocorrer modificação na classe do serviço, de inferior para superior, por solicitação do passageiro, o transportador poderá promover a substituição do respectivo~~

bilhete de passagem, ajustando-o à tarifa vigente ou às variações cambiais ocorridas no período de sua validade.

## **Seção X**

### **Dos Vãos "Charter" Domésticos de Passageiros**

Art. 27. Os vôos "charter" poderão ser comercializados pelas empresas aéreas e agentes de viagem, vinculados a pacotes terrestres (IT) ou sem qualquer vinculação a pacote terrestre (NIT).

Art. 28. O preço individual da parte aérea em vôo "charter" será livremente negociado entre a empresa aérea ou os agentes de viagem e os passageiros.

Art. 29. Os vôos "charter" do tipo IT terão as condições gerais de transporte estabelecidas no contrato de prestação de serviço firmado com o usuário, em especial, as referentes a reembolso.

Art. 30. Eventuais restrições relacionadas à utilização do bilhete de passagem em vôos "charter" do tipo NTT deverão estar claramente explicitadas no referido bilhete.

§ 1º Na ausência dessas informações, aplica-se, no que couber, o disposto nesta Portaria.

§ 2º Nos casos de reembolso, aplica-se, para os vôos "charter" do tipo NIT, no que couber, o disposto na Seção 3, deste Capítulo.

Art. 31. Os vôos "charter" submetem-se, no que couber, às demais instruções contidas nesta Portaria, atendidas, ainda, as disposições contidas em legislação específica.

## **Capítulo III (Do Transporte de Coisas)**

### **Seção I**

#### **Da Bagagem**

Art. 32. No transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro o comprovante do despacho com a indicação do lugar e a data de emissão, os pontos de partida e destino, o número do bilhete de passagem, a quantidade, o peso e o valor declarado dos volumes, se houver.

Parágrafo único. A execução do contrato inicia-se com a entrega deste comprovante e termina com o recebimento da bagagem pelo passageiro, sem o protesto oportuno.

Art. 33. O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

Parágrafo único. O protesto, nos casos de avaria ou atraso, far-se-á mediante ressalva lançada em documento específico ou por qualquer comunicação escrita encaminhada ao transportador.

Art. 34. Quando houver valor declarado pelo passageiro, a transportadora poderá verificar o conteúdo dos volumes e cobrar do passageiro um adicional sobre aquele valor.

Art. 35. A bagagem será considerada extraviada se não for entregue ao passageiro no ponto de destino.

§ 1º A bagagem extraviada, quando encontrada, deverá ser entregue pelo transportador no local de origem ou de destino do passageiro, de acordo com o endereço fornecido pelo passageiro.

§ 2º A bagagem só poderá permanecer na condição de extraviada por um período máximo de 30 (trinta) dias, quando então a empresa deverá proceder a devida indenização ao passageiro.

Art. 36. A bagagem despachada não poderá conter artigos classificados como perigosos para o transporte aéreo, descritos na Seção VI deste Capítulo, bem como deverão ser observadas as restrições e instruções especiais para o transporte de armas tratadas em legislação específica.

## Seção II

### Da Franquia de Bagagem

Art. 37. Nas linhas domésticas, a franquia mínima de bagagem por passageiro é de:

- ~~a) 30 (trinta) quilos para a primeira classe;~~
- a) trinta quilos para a primeira classe, nas aeronaves acima de 31 assentos; ([Redação dada pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005](#))
- ~~b) 20 (vinte) quilos para as demais classes; e~~
- b) 23 quilos para as demais classes, nas aeronaves acima de 31 assentos; ([Redação dada pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005](#))
- ~~e) 10 (dez) quilos para as aeronaves de até 20 (vinte) assentos;~~
- c) dezoito quilos para as aeronaves de 21 até trinta assentos; e ([Redação dada pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005](#))
- d) dez quilos para as aeronaves de até vinte assentos; ([Incluída pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005](#))

§ 1º A franquia de bagagem não pode ser usada para transporte de animais vivos. ([Parágrafo renumerado pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005](#))

§ 2º A soma total do peso das bagagens de passageiros não pode ultrapassar os limites contidos no Manual de Voo da Aeronave. (Incluído pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005)

§ 3º Em vôos com conexão, deverá prevalecer a franquia de bagagem referente à aeronave de menor capacidade. (Incluído pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005)

Art. 38. Nas linhas internacionais, o franqueamento de bagagem será feito pelo sistema de peça ou peso, segundo o critério adotado em cada área e na conformidade com a regulamentação específica.

Art. 39. Nas linhas domésticas em conexão com linhas internacionais, quando conjugados os bilhetes de passagem, prevalecerá o sistema e o correspondente limite de franquia de bagagem, estabelecido para as viagens internacionais.

### **Seção III**

#### **Do Excesso de Bagagem**

Art. 40. Nas linhas domésticas, a cobrança do excesso de bagagem sobre o limite de franquia não poderá ser superior a:

- a) ~~1% (um por cento) sobre a tarifa básica aplicável à etapa, por quilo em excesso; e~~
- a) meio por cento sobre a tarifa básica aplicável à etapa, por quilo em excesso; e [\(Redação dada pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005\)](#)
- b) ~~2% (dois por cento) sobre a tarifa básica aplicável à etapa, por quilo em excesso, para aeronaves de até 20 (vinte) assentos.~~
- b) um por cento sobre a tarifa básica aplicável à etapa, por quilo em excesso, para aeronaves de até vinte assentos. [\(Redação dada pela Portaria N° 689/GC5, de 22 de junho de 2005\)](#)

Art. 41. Nas linhas internacionais, legislação específica regulará a cobrança pelo excesso de bagagem.

### **Seção IV**

#### **Da Bagagem de Mão**

Art. 42. Nas linhas domésticas, é facultado ao passageiro conduzir, como bagagem de mão, objetos de uso exclusivamente pessoal, livre de pagamento de tarifa ou de frete, condicionados aos seguintes requisitos:

- a) que o peso total não exceda a 05 (cinco) quilogramas e que a soma de suas dimensões (comprimento + largura + altura) não seja superior a 115 (cento e quinze) centímetros;

b) que esses objetos estejam devidamente acondicionados; e

c) que o volume possa ser acomodado na cabina de passageiros sem perturbar o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros, nem colocar em risco a integridade física dos passageiros, dos tripulantes e da aeronave.

§ 1º O transportador deverá adotar medidas para tornar eficazes as restrições ao transporte de bagagem de mão.

§ 2º Nos vôos operados com aeronaves de até 50 (cinquenta) assentos, as dimensões e o peso da bagagem de mão, que cada passageiro poderá conduzir, ficarão condicionados ao tamanho e à resistência dos respectivos compartimentos das aeronaves, devendo ser divulgados pelas empresas operadoras, no momento da aquisição do bilhete de passagem.

Art. 43 Nas linhas internacionais, legislação específica regulará a condução de bagagem de mão.

Art. 44 A bagagem de mão não poderá conter artigos classificados como perigosos para o transporte aéreo, descritos na Seção VI deste Capítulo, bem como deverão ser observadas as restrições e instruções especiais para o transporte de armas tratadas em legislação específica.

## **Seção V**

### **Do Transporte de Animais Vivos**

Art. 45. Os animais vivos poderão ser transportados em aeronaves não cargueiras, em compartimento destinado a carga e bagagem.

Art. 46. O transporte de animais domésticos (cães e gatos) na cabina de passageiros poderá ser admitido, desde que transportado com segurança, em embalagem apropriada e não acarretem desconforto aos demais passageiros.

Art. 47. Será permitido, na cabina de passageiro, em adição à franquia de bagagem e livre de pagamento, o transporte de cão treinado para conduzir deficiente visual ou auditivo, que dependa inteiramente dele.

Parágrafo único. Por ocasião do embarque, o passageiro deverá apresentar atestado de sanidade do animal, fornecido pela Secretaria de Agricultura Estadual, Posto do Departamento de Defesa Animal ou por médico veterinário.

## **Seção VI**

### **Do Transporte de Artigos Perigosos**

Art. 48. A bagagem despachada ou de mão não poderá conter:

- a) dispositivos de alarme;
- b) explosivos, inclusive cartuchos vazios, munições, material pirotécnico, armas de caça, armas portáteis e fogos de artifício;
- c) gases (inflamáveis, não inflamáveis e venenosos), tais como butano, oxigênio, propano e cilindros de oxigênio;
- d) líquidos inflamáveis usados como combustível para isqueiros, aquecimento ou outras aplicações;
- e) sólidos inflamáveis, tais como fósforo e artigos de fácil ignição;
- f) substância de combustão espontânea;
- g) substância que, em contato com a água, emita gases inflamáveis;
- h) materiais oxidantes, tais como pó de cal, descolorantes químicos e peróxidos;
- i) substâncias venenosas (tóxicas) e infecciosas, tais como arsênio, cianidas, inseticidas e desfolhantes;
- j) materiais radioativos;
- l) materiais corrosivos, tais como mercúrio, ácidos, alcalóides e baterias com líquido corrosivo;
- m) materiais magnéticos; e
- n) agentes biológicos, tais como bactérias e vírus.

§ 1º A enumeração contida nas alíneas deste artigo não é exaustiva, podendo ser ampliada por legislação específica.

§ 2º O proprietário da bagagem responde pelos danos que vier a causar ao transportador aéreo ou a qualquer outra pessoa pela inobservância das proibições estabelecidas neste artigo.



§ 3º Deverão ser observadas as restrições e instruções especiais para o transporte de armas tratadas em legislação específica.

## **Capítulo IV**

### **Do Transporte de Carga**

Art. 49. A execução do contrato de transporte de carga inicia-se com o recebimento desta pelo transportador e persiste durante todo o período em que se encontre sob sua guarda, em aeródromo, a bordo da aeronave ou em depósito, e termina com a entrega respectiva ao destinatário, ou a seu representante legalmente constituído.

§ 1º O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido contratados pelo transportador para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga.

§ 2º O transporte intermodal é regulamentado por legislação específica, expedida pelas autoridades competentes.

Art. 50. O conteúdo do conhecimento aéreo, as instruções sobre o transporte de artigos perigosos, o agenciamento e a consolidação da carga, bem como outras regras para o transporte de cargas são regulamentadas por legislação específica.

## **Capítulo V**

### **Das Vendas**

#### **Seção I**

#### **Das Tarifas de Passagens Aéreas**

~~Art. 51. As tarifas aéreas domésticas serão aplicadas de aeroporto a aeroporto e a sua construção será feita pela soma das distâncias dos percursos, sendo permitida a construção da tarifa do ponto de partida ao ponto extremo da viagem, quando esta tarifa for menor. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010\)](#)~~

~~Parágrafo único. É facultada à empresa aérea a construção de tarifas de forma diferente das estabelecidas neste artigo, desde que a metodologia adotada seja previamente aprovada pelo DAC. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010\)](#)~~

~~Art. 52. As empresas de transporte aéreo deverão registrar, no DAC, as tarifas aéreas domésticas, para aplicação exclusivamente no País, obedecendo ao disposto em~~

~~regulamentação específica sobre a matéria, e as publicaráo em moeda nacional.  
(Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010)~~

~~Art. 53. As empresas de transporte aéreo submeterão à aprovação do DAC as tarifas aéreas domésticas, para aplicação exclusivamente no exterior, e as publicaráo em moeda estrangeira. (Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010)~~

~~Art. 54. As tarifas aéreas internacionais serão aplicadas entre pares de cidade e serão aprovadas e publicadas, em dólares americanos, pelo DAC, obedecendo ao disposto nos acordos sobre serviços aéreos firmados pelo governo brasileiro com outros países. (Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010)~~

~~Art. 55. As tarifas domésticas, quando combinadas com tarifas internacionais, deverão ser aplicadas sempre em sua plenitude, ressalvadas as tarifas internacionais diretas e/ou proporcionais especificadas, adotadas em convênios aprovados pelo governo brasileiro. (Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010)~~

~~Parágrafo único. Na divisão da receita proveniente da aplicação das tarifas acima ressalvadas, em conjunção com tarifas domésticas, não poderá ser empregada qualquer forma de rateio que resulte em redução de mais de 20% (vinte por cento), na tarifa doméstica aprovada. (Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010)~~

~~Art. 56. Salvo na hipótese de convenção entre o transportador e o passageiro, e vedado adicionar às tarifas qualquer importância a título de seguro.~~

~~Art. 57. No transporte doméstico de crianças com menos de 2 (dois) anos de idade, não poderá ser aplicada tarifa maior do que o equivalente a 10% (dez por cento) da tarifa do adulto, desde que não ocupem assento e estejam ao colo de um passageiro com mais de 12 (doze) anos de idade.~~

~~Parágrafo único. Crianças com mais de 2 (dois) anos de idade deverão ocupar assento e pagarão tarifas de acordo com o registrado pelas empresas aéreas, junto ao DAC, as quais deverão ser devidamente divulgadas pelas empresas aéreas ao passageiro, no momento da aquisição do bilhete de passagem. (Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010)~~

~~Art. 58. No transporte internacional de crianças, legislação específica regulará os níveis tarifários aplicáveis. (Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010)~~

~~Art. 59. Quando a acomodação do passageiro a bordo exigir mais de um assento, poderá o transportador cobrar passagem pelo número de poltronas bloqueadas.~~

## Seção II

### **Das Comissões Pagas pelo Transportador**

~~Art. 60. A comissão paga aos agentes de viagem e de carga, na venda de passagens e/ou fretes aéreos, será livremente acordada entre as empresas aéreas e os agentes credenciados, não sendo permitida a majoração dos valores das tarifas e fretes aprovados pelo DAC, ou nele registrados, em decorrência desses acordos. [\(Revogado pela Resolução ANAC nº 140, de 09.03.2010\)](#)~~

## **Capítulo VI**

### **Dos Deveres dos Passageiros**

Art. 61. São deveres dos passageiros:

- a) apresentar-se, para embarque, munido de documento legal de identificação na hora estabelecida pelo transportador no bilhete de passagem;
- b) estar convenientemente trajado e calçado;
- c) obedecer os avisos escritos a bordo ou transmitidos pela tripulação;
- d) abster-se de atitude que cause incômodo, desconforto ou prejuízo aos demais passageiros;
- e) não fumar a bordo;
- f) manter desligados aparelhos sonoros, eletrônicos e de telecomunicações, que possam interferir na operação da aeronave ou perturbar a tranquilidade dos demais passageiros;
- g) não fazer uso de bebidas que não sejam aquelas propiciadas pelo serviço de comissária da empresa transportadora;
- h) não conduzir artigos perigosos na bagagem;
- i) não acomodar a bagagem de mão em local de trânsito dos passageiros ou em locais que interfiram nas saídas de emergência;
- j) manter sob sua guarda e vigilância, enquanto permanecer no terminal de passageiros, toda a sua bagagem devidamente identificada; e
- l) não transportar bagagem que não seja de sua propriedade ou que desconheça o seu conteúdo.

## **Capítulo VII**

### **Da Disciplina a Bordo**

Art. 62. O comandante da aeronave exerce autoridade sobre as pessoas e as coisas que se encontram a bordo, podendo, para manter a disciplina a bordo, adotar as seguintes providências:

- a) impedir o embarque de passageiro alcoolizado, sob ação de entorpecentes ou de substância que determine dependência psíquica;
- b) impedir o embarque de passageiro que não se encontre convenientemente trajado e calçado; e
- c) fazer desembarcar, na primeira escala, o passageiro que:
  - 1) venha a encontrar-se nas situações referidas nos itens a e b acima;
  - 2) torne-se inconveniente, importunando os demais passageiros;
  - 3) recuse obediência às instruções dadas pela tripulação;
  - 4) comprometa a boa ordem ou a disciplina; e
  - 5) ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo.

### **Capítulo VIII**

#### **Das Proibições ao Transportador**

Art. 63. É vedado aos transportadores, direta ou indiretamente, por si ou por meio de prepostos, agentes gerais e agentes de viagem:

- a) praticar tarifas em desacordo com o registrado junto ao DAC ou por ele aprovadas;
- b) recusar e/ou omitir-se em restituir a diferença de tarifa, no caso de mudança de classe superior para inferior;
- c) vender lote de passagem em branco para preenchimento pelo usuário, pessoa física ou jurídica;
- d) cobrar diferença resultante de aumento tarifário ocorrido posteriormente à emissão do bilhete e dentro de seu prazo de validade;
- e) recusar-se a indenizar a bagagem do passageiro, após 30 (trinta) dias do seu extravio;

f) reter o valor a ser reembolsado decorridos 30 (trinta) dias do pedido de reembolso feito pelo usuário; e

g) efetuar reembolso de bilhete de passagem não utilizado dentro de seu respectivo prazo de validade, em valor inferior ao resultante da aplicação das regras de cálculo estabelecidas nesta Portaria.

## **Capítulo IX**

### **Das Providências Administrativas**

Art. 64. Nas transgressões às Condições Gerais de Transporte, serão tomadas as providências administrativas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 65. Os bilhetes de passagem serão considerados isoladamente para efeito de aplicação de sanção, ainda que se trate de grupo de passageiros.

## **Capítulo X**

### **Da Responsabilidade do Transportador**

Art. 66. O transportador responde pelos danos ao passageiro, bagagem e carga, ocorridos durante a execução do contrato de transporte.

Parágrafo único. É nula toda cláusula tendente a exonerar o transportador ou que estabeleça limite de indenização inferior ao que determina o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 67. A execução do contrato de transporte compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Art. 68. A reparação dos danos no transporte doméstico obedece aos limites estipulados no Código Brasileiro de Aeronáutica nos casos de:

a) morte ou lesão de cada passageiro ou tripulante;

b) perda, avaria ou atraso na entrega de bagagem; e

c) perda, avaria ou atraso na entrega de carga.

Art. 69. A reparação dos danos no transporte internacional obedece aos limites estipulados nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte.

Parágrafo único. Os valores estabelecidos nesses atos internacionais serão convertidas em moeda nacional na forma da regulamentação vigente.

Art. 70. Quando o transporte for efetuado por mais de um transportador, o interessado só terá ação contra aquele que efetuou o transporte no curso do qual ocorreu o fato que originou o direito à reparação, salvo se o primeiro transportador assumiu expressamente a responsabilidade por todo o percurso.

Parágrafo único. Se não puder ser identificado o transportador que efetuou o transporte, o interessado terá ação contra o que emitiu o bilhete de passagem, a nota de bagagem ou o conhecimento.

Art. 71. Quando o transporte for contratado com um transportador para ser efetuado por outro, podem ser responsabilizados tanto um quanto o outro pelo pagamento da indenização.

## **Capítulo XI**

### **Do Procedimento Amigável Para Pagamento De Reparações**

Art. 72. O interessado na reparação tem o prazo de 30 (trinta) dias para habilitar-se diretamente junto ao transportador, a fim de receber a indenização a que tiver direito.

§ 1º Esse prazo é contado da data em que se verificou o fato que originou o direito à reparação, ou da data da chegada da aeronave, ou do dia em que deveria ter chegado ao destino ou, ainda, do dia da interrupção do transporte.

§ 2º O transportador deverá efetuar o pagamento da indenização dentro dos 30 (trinta) dias seguintes ao da habilitação do interessado.

§ 3º Para o interessado que se habilitou, mas está com a habilitação pendente de exigências legais, o prazo será contado do dia do cumprimento dessas exigências.

Art. 73. Se o interessado deixar de habilitar-se na forma referida no artigo anterior, não prevalecerão os prazos estabelecidos.

## **Capítulo XII**

### **Das Disposições Gerais e Finais**

Art. 74. As empresas aéreas deverão informar, pelo serviço de alto-falante do aeroporto e/ou por outros meios disponíveis, todos os horários de partida e chegada de seus vôos no referido aeroporto, bem como todo e qualquer atraso de partida, chegada ou cancelamento de vôo.

Art. 75. Quando da aquisição do bilhete de passagem ou frete, o usuário deverá ser instruído pelos transportadores, seus prepostos, agentes gerais, agentes de viagem e carga acerca dos direitos e deveres que lhe são atribuídos por esta Portaria.

Parágrafo único. As empresas de transporte aéreo deverão assegurar o conhecimento necessário desta regulamentação aos seus prepostos, agentes gerais, agentes de viagem e de carga, de modo a habilitá-los a esclarecer dúvidas questionadas pelos usuários.

Art. 76. Os casos não previstos nesta Portaria serão resolvidos pelo Diretor-Geral do DAC.



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**

**PORTARIA DAC Nº 1102 /DGAC, DE 16 DE AGOSTO DE 2000.**

Regulamenta o Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica, para vôos promocionais domésticos de passageiros.

**O DIRETOR GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL**, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 19 da Lei Complementar no 97, de 9 de junho de 1999, e tendo em vista o disposto na Portaria no 500/GC-5, de 04 de agosto de 1999, resolve:

Art. 1º Estabelecer os requisitos a serem observados pelas empresas aéreas para fazer jus aos benefícios do Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica, instituído através da Portaria nº 500/GC-5, de 04 de agosto de 1999.

Parágrafo único - Os benefícios de que trata o "caput" deste artigo abrangem as Tarifas de Pouso e as de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação em Rota (TAN e TAT).

Art. 2º Nos vôos regulares domésticos de passageiros, o Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura somente será aplicável nos casos em que a empresa aérea pratique o mesmo desconto sobre a sua Tarifa Aérea Básica, regularmente registrada, em toda a extensão do vôo e em todos os assentos da classe econômica e que o referido desconto esteja devidamente registrado junto a este Departamento, nos termos da regulamentação aplicável, fazendo jus, nesses casos, a idêntico desconto sobre as Tarifas da Infra-estrutura abrangidas pelo referido Programa.

§ 1º A empresa aérea interessada em beneficiar-se do Programa, objeto da presente Portaria, nos vôos previstos no "caput" deste artigo, deverá apresentar requerimento nesse sentido junto à Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas - COMCLAR, mencionando o(s) vôo(s), o(s) número(s) do(s) HOTRAN e o percentual de redução pretendido. Se aprovado, o percentual de redução das Tarifas da Infra-estrutura deverá constar do(s) HOTRAN beneficiado(s).

§ 2º Qualquer alteração pretendida na Tarifa Aérea praticada em HOTRAN beneficiado pelo Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura deverá ser previamente comunicada formalmente pela empresa, através de expediente à Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas - COMCLAR, com uma antecedência mínima de 5 (cinco) dias antes da vigência da pretendida alteração,



independentemente dos procedimentos de registro tarifário previstos na regulamentação aplicável.

§ 3º Na ocorrência do previsto no parágrafo anterior, será providenciado o devido ajuste do benefício do Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica.

Art. 3º A critério deste Departamento, o Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica poderá ser estendido aos vôos não-regulares domésticos de passageiros ("charter") do tipo NIT (NON INCLUSIVE TOUR) solicitados pela empresa transportadora com uma antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis da data de realização do vôo, não sendo passíveis do benefício do referido Programa os vôos solicitados fora daquele prazo, os solicitados por agentes de viagens ou operadores de turismo e/ou os vôos não-regulares do tipo IT (INCLUSIVE TOUR).

§ 1º Para os vôos não-regulares de passageiros passíveis de serem beneficiados pelo Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica, conforme o disposto no "caput" deste artigo, a empresa aérea interessada, ao formular a correspondente solicitação de autorização de vôo, deverá fazer constar expressamente tal interesse, a informação de tratar-se de vôo do tipo NIT, bem como o maior preço a ser cobrado do usuário em cada trecho, fazendo jus a uma redução nas Tarifas da Infra-estrutura abrangidas pelo referido Programa, equivalente à menor diferença percentual verificada entre os preços máximos para os diversos trechos do vôo, informados pela empresa no correspondente pedido de autorização de vôo, e as Tarifas Aéreas de Referência aplicáveis.

§ 2º A Tarifa Aérea de Referência de que trata o parágrafo anterior será calculada para cada trecho mediante a multiplicação da distância do trecho pelo correspondente Índice Tarifário de Referência, publicado por este Departamento.

§ 3º Qualquer alteração pretendida no preço máximo a ser cobrado do usuário em qualquer trecho de vôo não-regular beneficiado com redução nas Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica, deverá ser previamente comunicada formalmente pela empresa aérea, com uma antecedência mínima de 3 (três) dias úteis antes da realização do vôo, sendo, nesses casos, providenciado o devido ajuste no benefício concedido, se for o caso.

§ 4º Em vôos "charter" beneficiados pelo Programa de que trata esta Portaria é vedada a cobrança de preço acima do informado ao DAC quando do pedido de autorização de vôo, sem que tal modificação tenha sido formalmente comunicada pela empresa aérea, de conformidade com o previsto no parágrafo anterior.

Art. 4º A constatação da prática de tarifas aéreas ou de preços, no caso de vôos não-regulares, em desacordo com o autorizado para efeito da aplicação do Programa de Redução das Tarifas da Infra-estrutura Aeronáutica de que trata esta portaria acarretará no imediato cancelamento dos benefícios concedidos, sem prejuízo das sanções

previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 5º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revoga-se a Portaria nº 515/DGAC, de 5 de agosto de 1999, publicada no D.O.U. no 155, de 13 de agosto de 1999, Seção 1, páginas 6 e 7.

**Ten.-Brig.-do-Ar MARCOS ANTÔNIO DE OLIVEIRA**  
Diretor-Geral



## AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

## RESOLUÇÃO Nº 55, DE 08 DE OUTUBRO DE 2008.

Estabelece critérios de utilização do Aeroporto de São Paulo/Congonhas (SBSP) e dá outras providências.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso das competências que lhe conferem os arts. 8º, inciso XXI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, 4º, inciso XXI, e 24, inciso VIII, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, e 9º, inciso VIII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 38, de 07 de agosto de 2008, e considerando o disposto no art. 48, § 1º, da referida Lei e o deliberado na Reunião de Diretoria realizada em 7 de outubro de 2008, RESOLVE

Art. 1º O Aeroporto de São Paulo/Congonhas (SBSP) passa a ter a seguinte utilização:

## I - limitações:

a) os vôos domésticos não-regulares de passageiros (charter e fretamento) somente serão autorizados aos sábados, no período compreendido entre 14:00h e 22:45h, e aos domingos, entre 06:00h e 14:00h, condicionado à disponibilidade de slots; e

b) a operação de aeronaves de asas fixas só será permitida com dois pilotos, exceto as aeronaves de categoria TPP, desde que operada por piloto de linha aérea (PLA);

## II - proibições:

a) vôos de treinamento;

b) entre 06:00h e 07:00h e entre 22:00h e 23:00h, horário local, serão proibidas operações de aeronaves cujos níveis de ruído estejam em desacordo com os limites estabelecidos nas Subpartes C e F do RBHA 36 (equivalentes aos Capítulos 3, 5 e 10 do Anexo 16/Volume 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional) e atualizações posteriores;

c) entre 07:00h e 10:00h e entre 18:00h e 21:00h, horário local, a operação de aeronaves convencionais, exceto sábados, domingos e feriados;

d) experiências e cheques com quaisquer tipos de motores de aeronaves entre 22:00h e 07:00h, horário local;

e) planos, inclusive notificações, de vôos visuais de aeronaves de asas fixas com destino ou origem neste aeródromo; e

f) a utilização do Aeroporto como alternativa, exceto mediante coordenação com o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea - CGNA;

III - condições especiais de operação:

a) as aeronaves cumprindo vôos regulares de passageiros que não puderem operar na pista auxiliar deverão informar essa condição à Torre de Controle (TWR) no primeiro contato;

b) nenhuma aeronave civil poderá operar no Aeroporto de Congonhas após as 23:00h, horário local, e antes das 06:00h, horário local, exceto nas seguintes condições:

1. transportando ou destinadas a transportar enfermo ou ferido grave;

2. transportando órgãos vitais para transplante humano; ou

3. engajadas em operações de busca e salvamento (SAR);

c) com a finalidade de permitir a saída das aeronaves prontas para a decolagem, nos horários próximos ao de fechamento do aeródromo, poderão ser suspensas as aproximações das aeronaves que ainda não tenham atingido o auxílio básico do procedimento, de modo a garantir o pouso em Congonhas, até as 22:45h, horário local.

Parágrafo único. Em qualquer das condições citadas nos itens 1 a 3 da alínea b do inciso III, o operador da aeronave deverá solicitar os serviços dos órgãos ATS e da administração do Aeroporto com antecedência mínima de 40 minutos.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Fica revogada a Portaria nº 188/DGAC, de 8 de março de 2005.

SOLANGE PAIVA VIEIRA  
Diretora-Presidente

---

**ANEXO IV**  
**EVOLUÇÃO ANUAL DE PASSAGEIROS**  
**TRANSPORTADOS NO TRÁFEGO TOTAL**  
**DOMÉSTICO, DE 2002 A 2010**

---

## Evolução anual de passageiros transportados tráfego total doméstico, 2002-2010

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>ABAETÉ</b>	9.133	7.474	4.649	4.369	7.798	4.914	3.010	3.223	3.572
<b>AIR MINAS</b>					3.044	29.488	63.701	56.566	18.689
<b>ATA BRASIL</b>			647	9.965					
<b>AVIANCA (ICAO:ONE)</b>		105.387	190.733	229.957	709.457	1.199.066	1.443.042	1.699.782	2.266.766
<b>AZUL</b>							10.286	1.777.782	3.672.538
<b>BRA</b>				202.671	1.235.721	1.002.230		1.135	
<b>CRUISER</b>				43.779	32.425			3.657	856
<b>GOL/VRG LINHAS AEREAS</b>	3.978.910	6.058.637	7.465.669	11.336.870	15.454.792	19.060.534	18.907.741	25.127.172	28.485.051
<b>MEGA</b>				5.115	320	87			
<b>META</b>	53.626	49.169	40.014	46.802	34.417	23.126	35.589	27.766	27.152
<b>NHT</b>					16.915	40.177	77.181	110.762	76.845
<b>NOAR</b>									37.168
<b>NORDESTE</b>	1.252.442	399.265	233.477	47.921	5.522				
<b>PANTANAL</b>	225.510	173.582	182.354	187.839	175.855	237.933	205.454	184.736	395.109
<b>PASSAREDO</b>	3.169		22.172	36.798	80.542	75.193	146.357	373.325	682.675
<b>PENTA</b>	39.097	25.935	25.434						
<b>PUMA AIR</b>	10.496	25.853	42.294	41.004	42.959	20.375	8.799	155	79.448
<b>RICO</b>	131.975	138.995	221.550	267.341	277.170	213.985	79.275	11.109	1.932
<b>RIO SUL</b>	4.016.132	924.225	350.171	222.295	37.462				
<b>SETE LINHAS AÉREAS</b>					87	20.721	25.103	26.915	36.303
<b>SOL</b>								3.325	5.399
<b>TAF</b>					64.580	140.401	62.558	2.339	
<b>TAM</b>	11.749.341	9.838.440	11.536.197	16.119.647	20.353.073	22.455.156	24.410.222	24.578.934	28.759.574
<b>TAVAJ</b>	71.420	68.106	14.892						
<b>TEAM</b>				11.587	17.454	14.899	17.349	19.551	20.226
<b>TOTAL</b>	163.430	288.492	273.052	552.221	625.333	707.408	138.133	121.610	122.082
<b>TRIP</b>	79.247	139.624	168.318	259.547	298.288	432.600	1.428.369	1.991.557	2.719.017
<b>VARIG</b>	7.351.327	8.543.060	8.752.088	10.028.951	4.426.874	194			
<b>VASP</b>	3.360.222	3.082.319	2.481.814						
<b>VRG LINHAS AEREAS</b>					118.383	2.356.154	3.261.819		
<b>WEBJET</b>				45.683	118.371	320.019	972.529	2.318.579	4.340.584

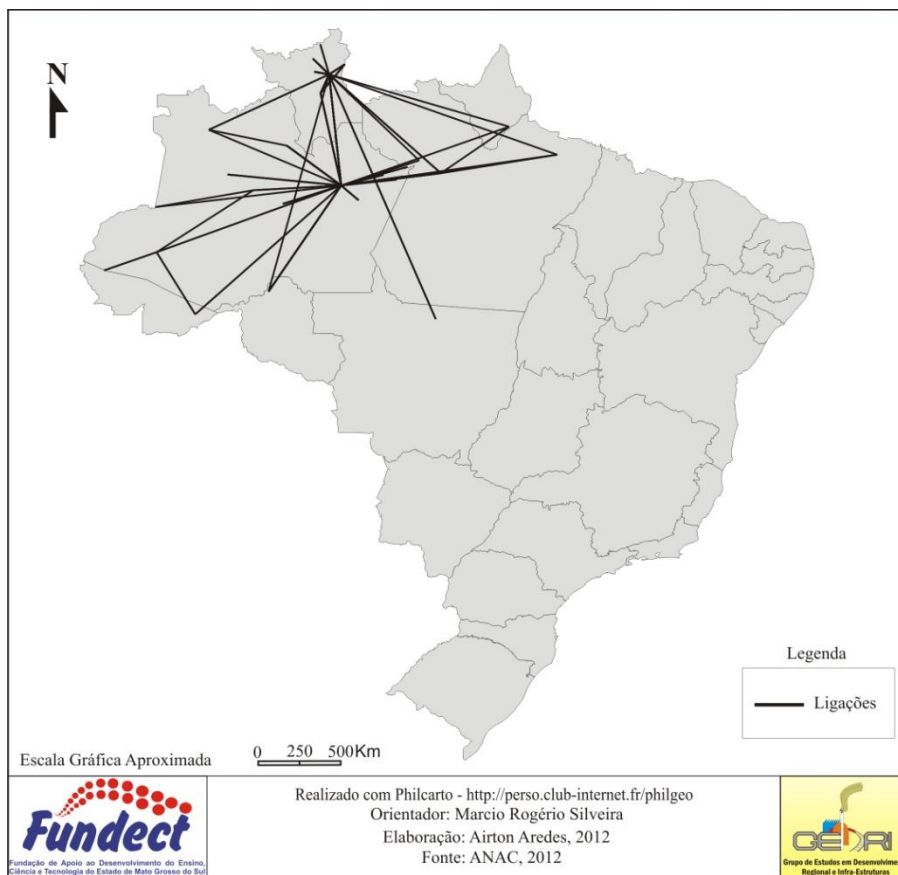
Fonte: ANAC, 2010

Organização: Airton Aredes, 2012

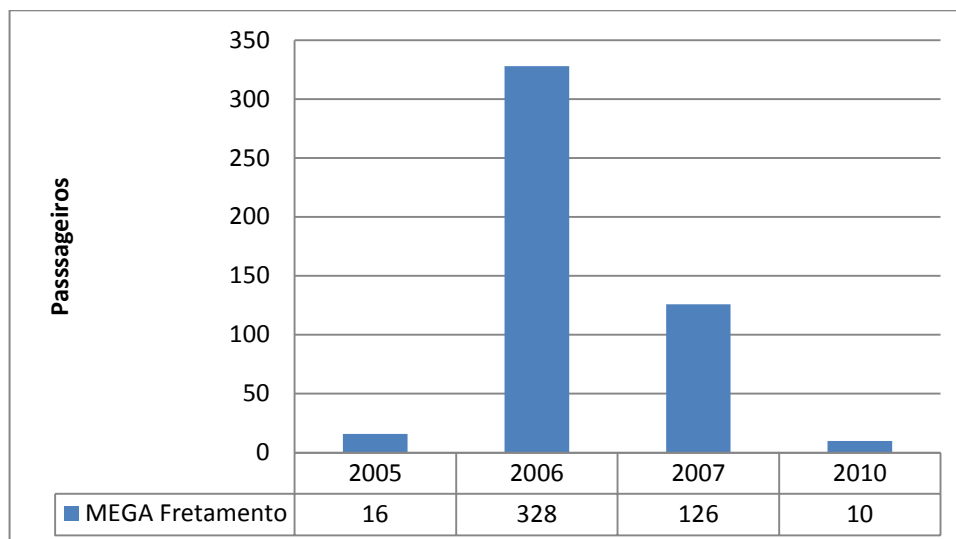
---

**ANEXO V**  
**REPRESENTAÇÕES CARTOGRÁFICAS E**  
**GRÁFICOS DE VOOS *CHARTER* E**  
**FRETAMENTOS**

---

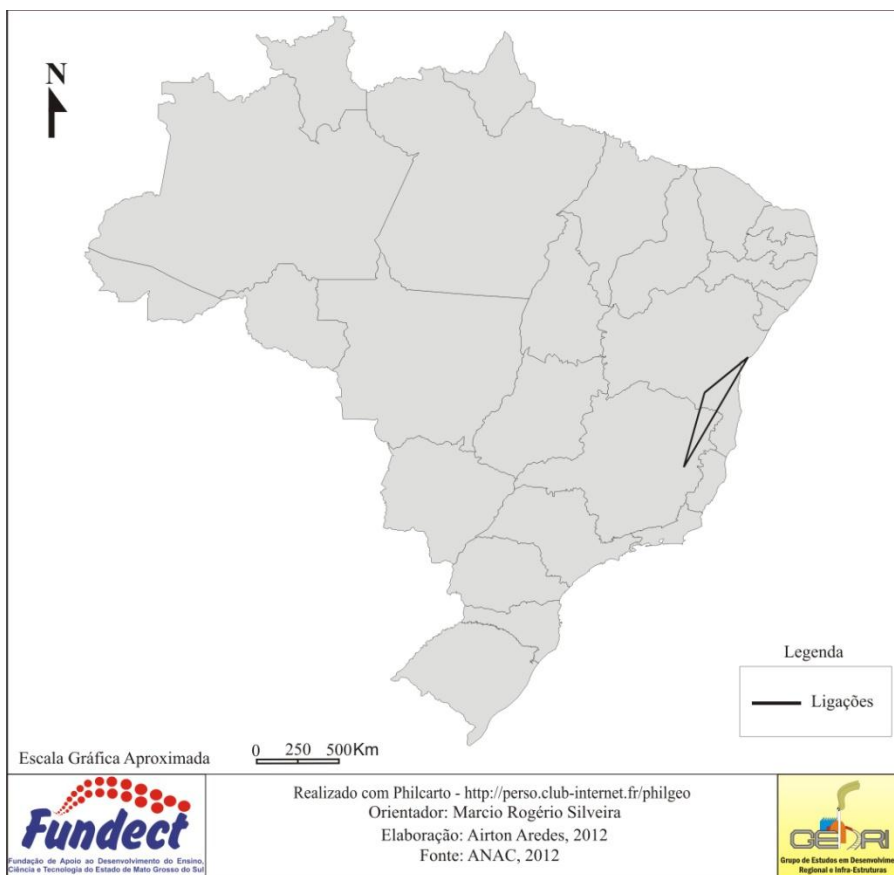


Ligações por fretamento da companhia aérea MEGA, 2005 a 2007 e 2010

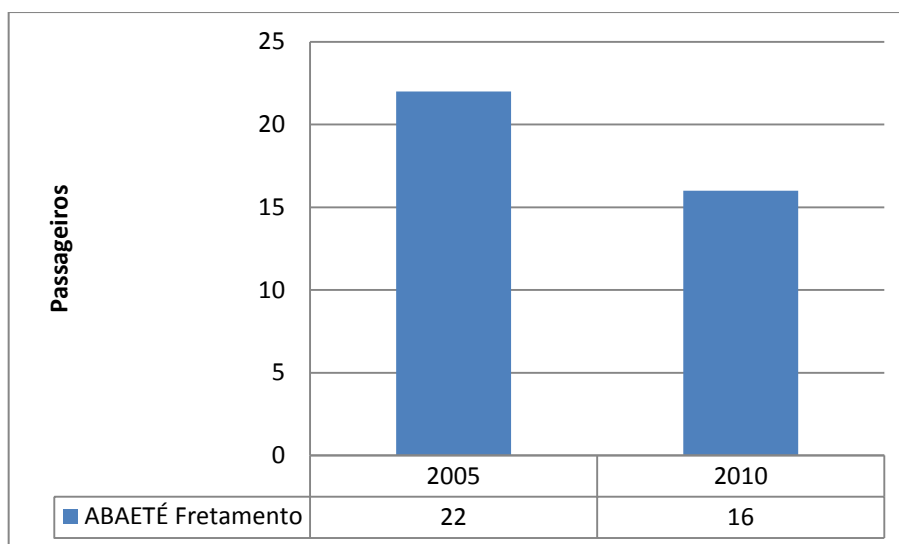


Ligações por fretamento da companhia aérea MEGA, 2005 a 2007 e 2010

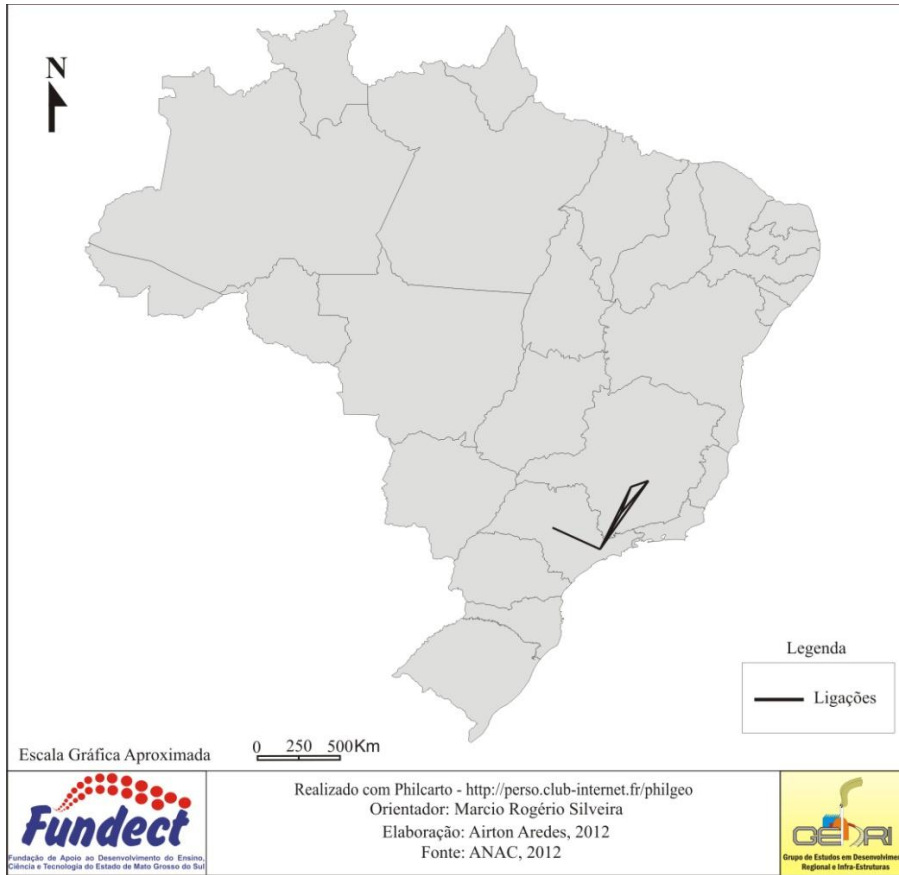




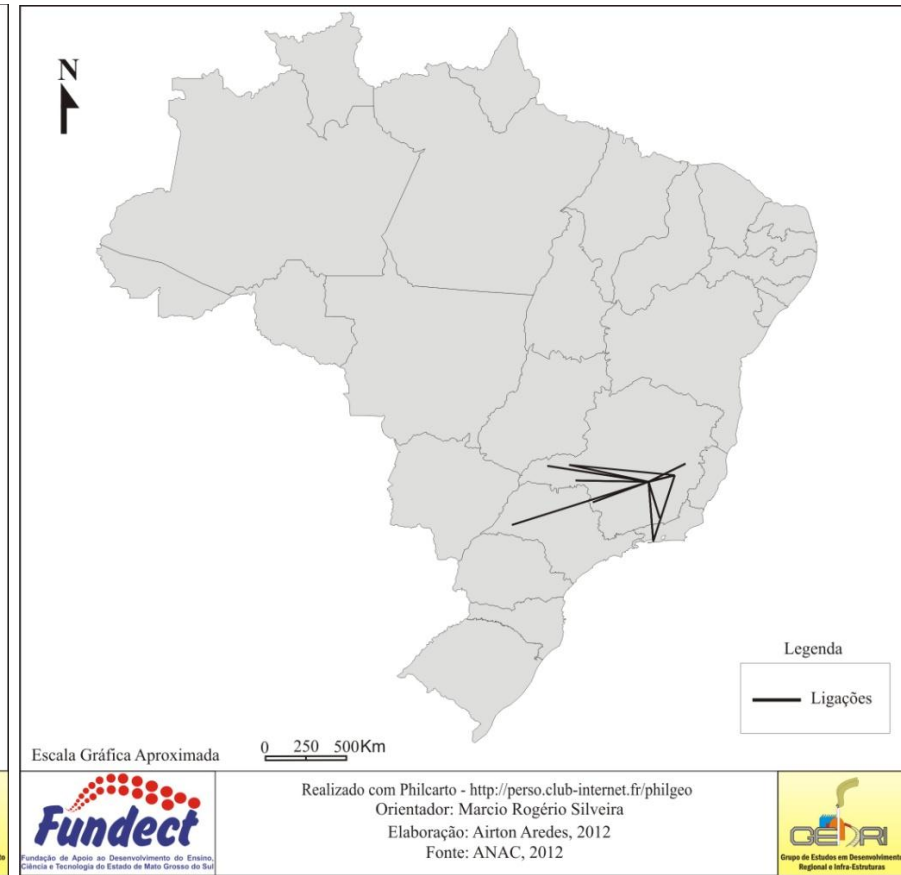
Ligações por fretamento da companhia aérea ABAETÉ, 2005 e 2010



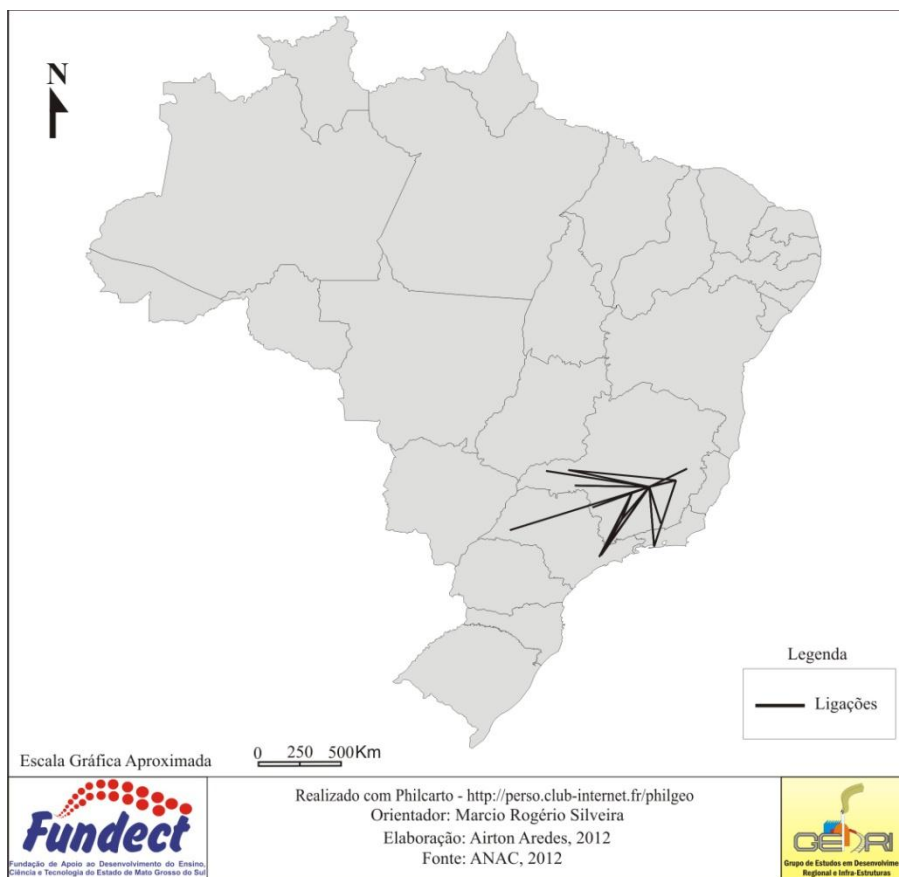
Ligações por fretamento da companhia aérea ABAETÉ, 2005 e 2010



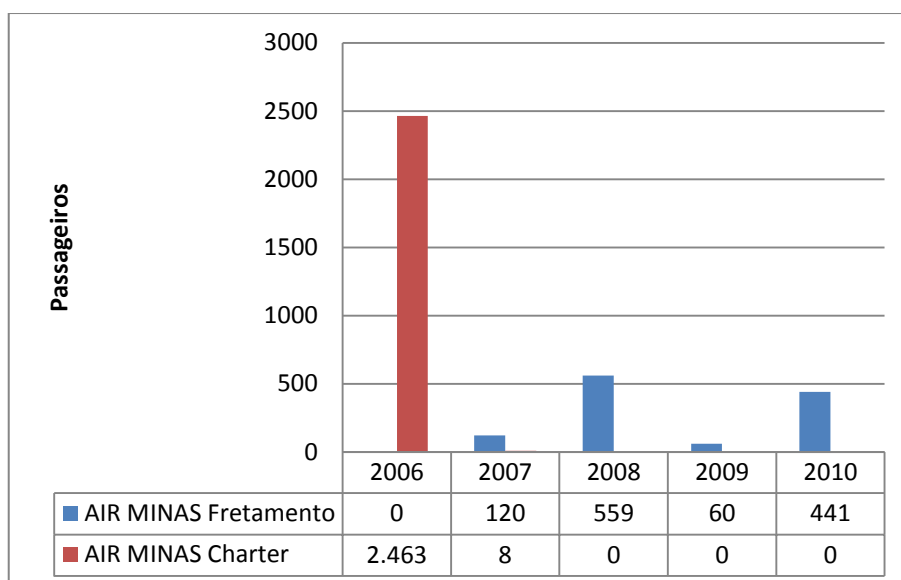
Ligações por *charter* da companhia aérea AIR MINAS, 2006 a 2007



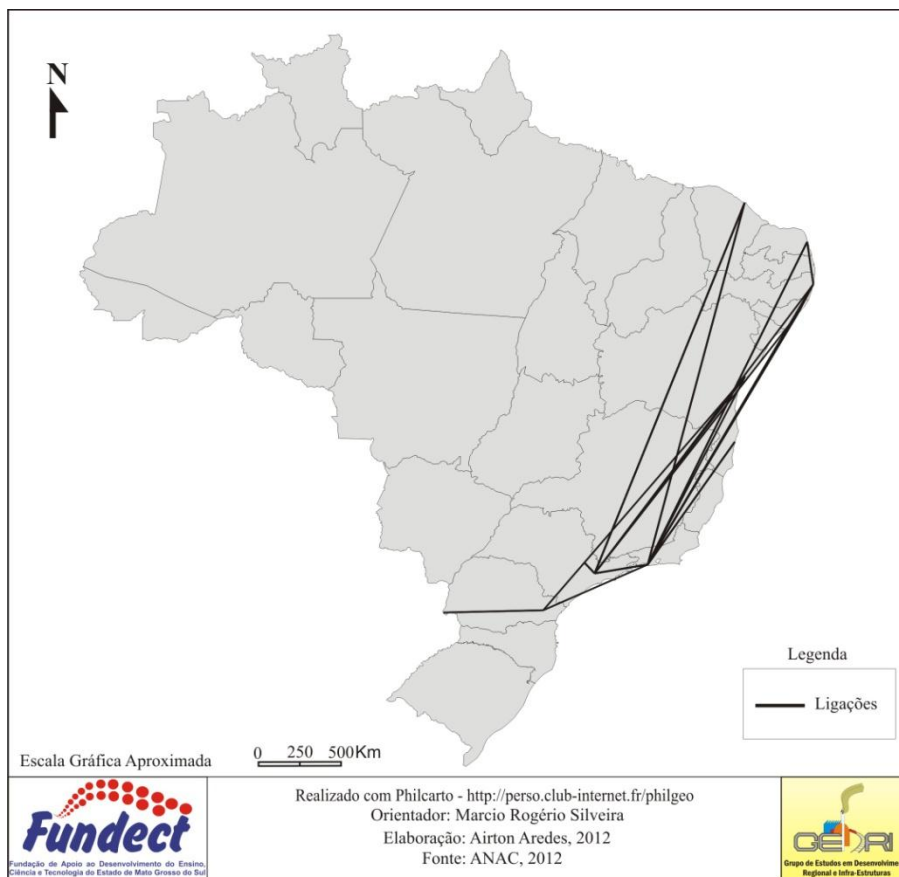
Ligações por fretamento da companhia aérea AIR MINAS, 2006 a 2010



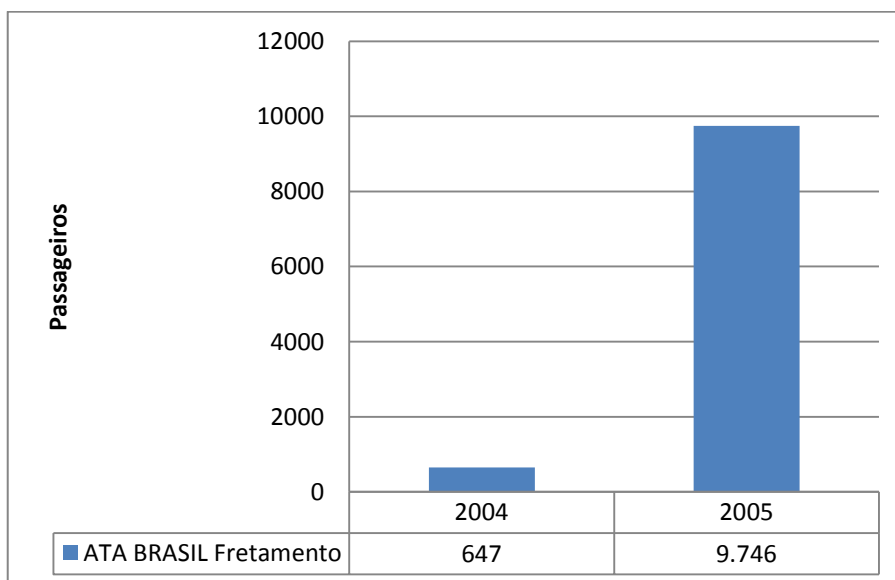
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea AIR MINAS, 2006 a 2010



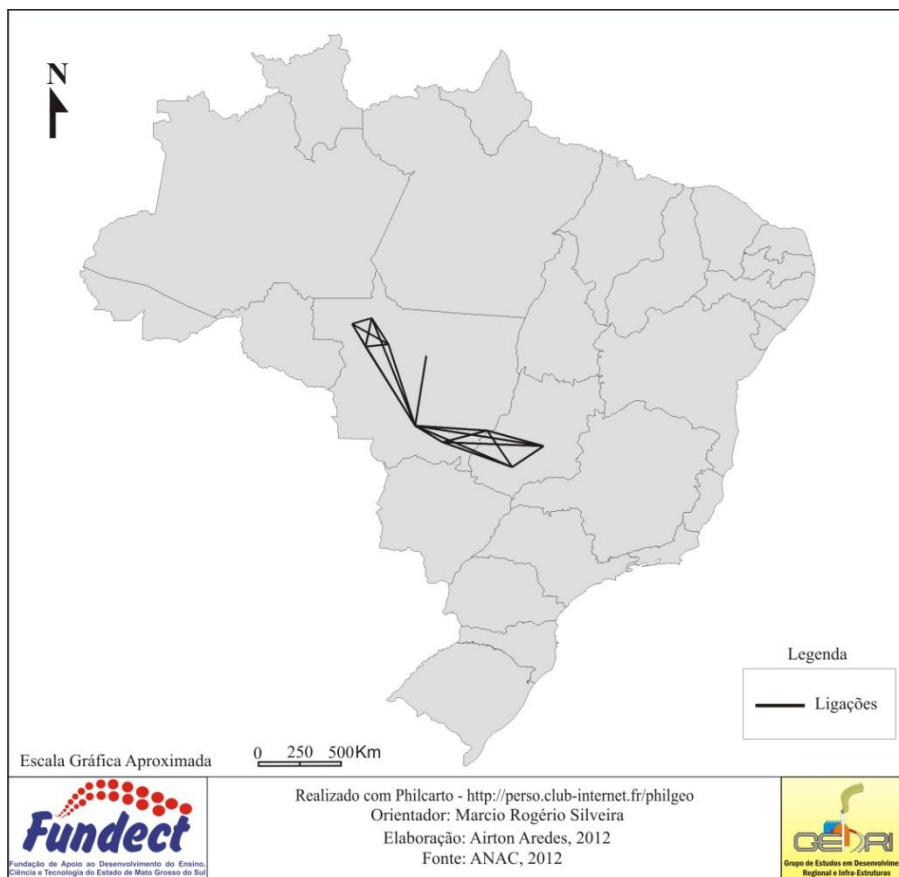
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea AIR MINAS, 2006 a 2010



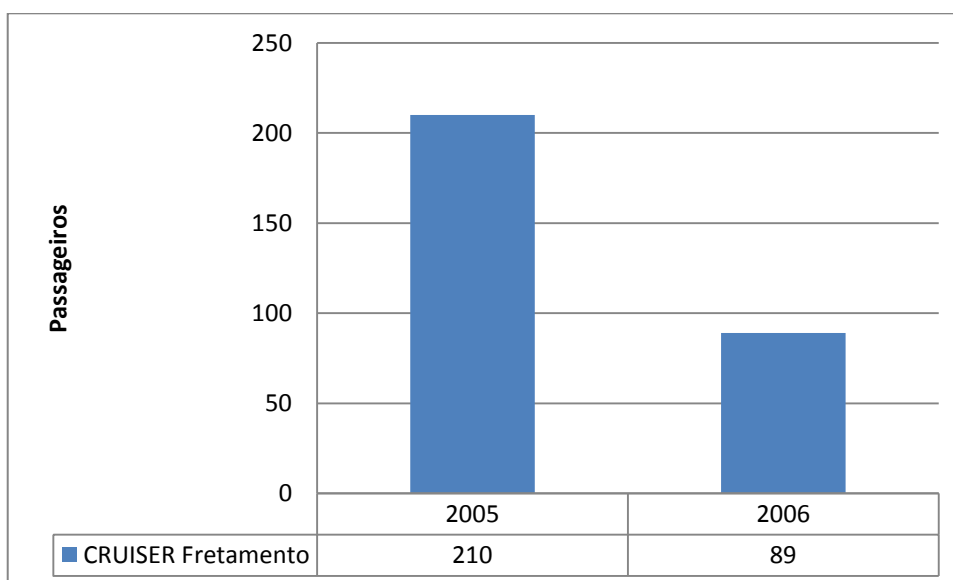
Ligações por fretamento da companhia aérea ATA BRASIL, 2004 a 2005



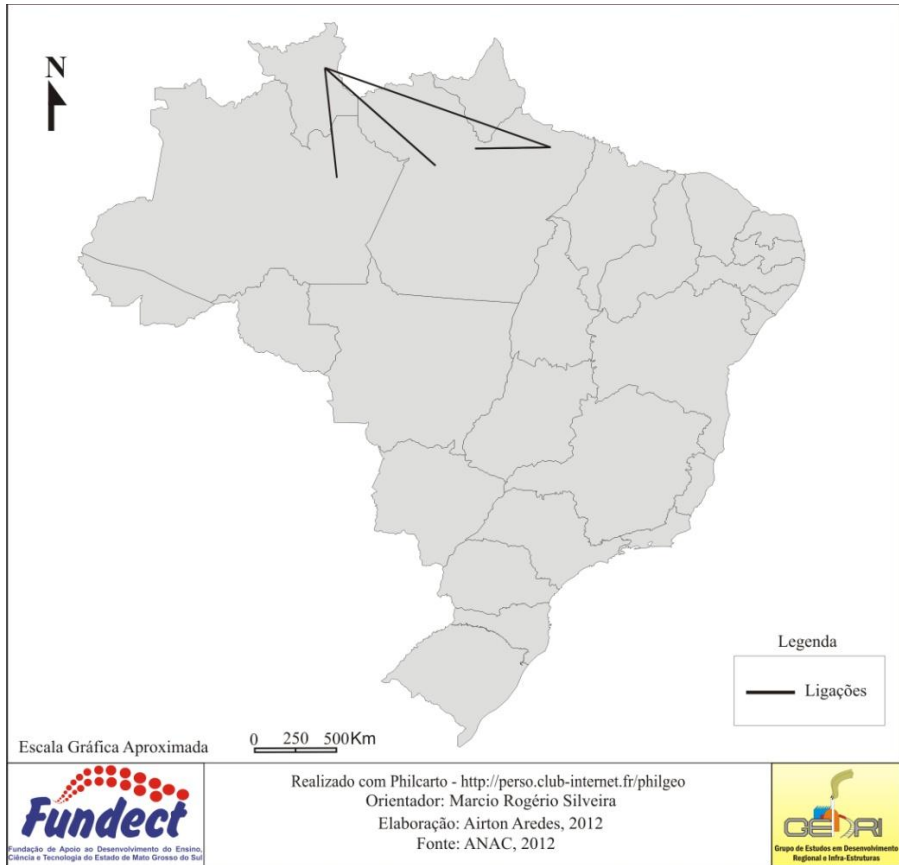
Ligações por fretamento da companhia aérea ATA BRASIL, 2004 a 2005



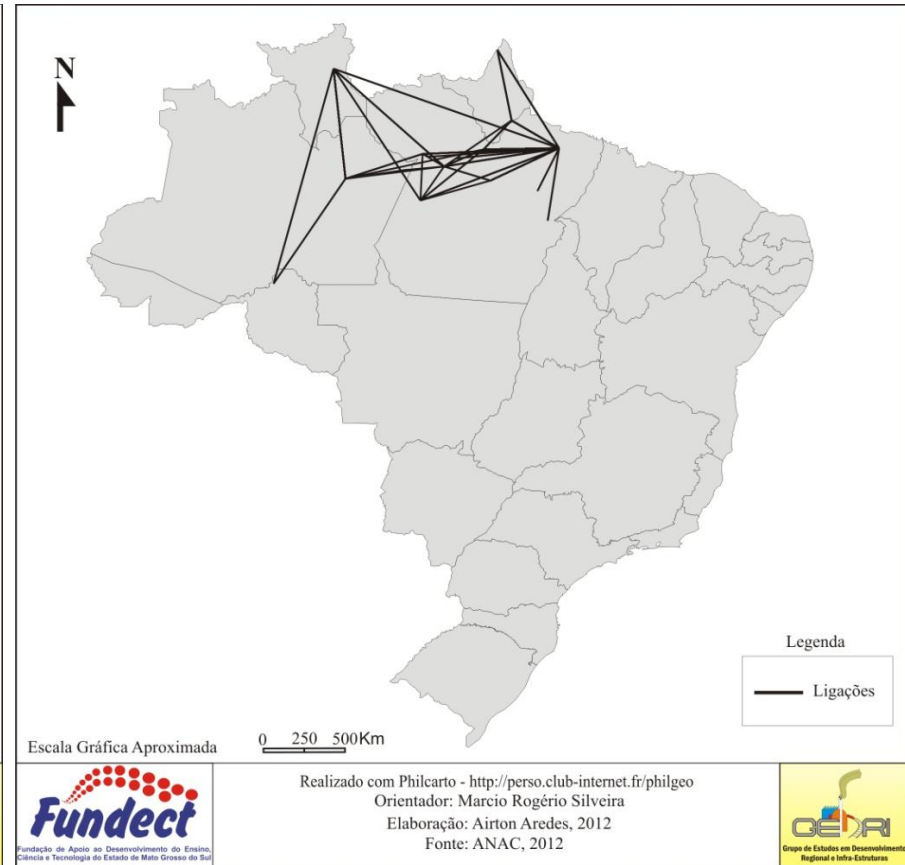
Ligações por fretamento da companhia aérea CRUISER, 2005 a 2006



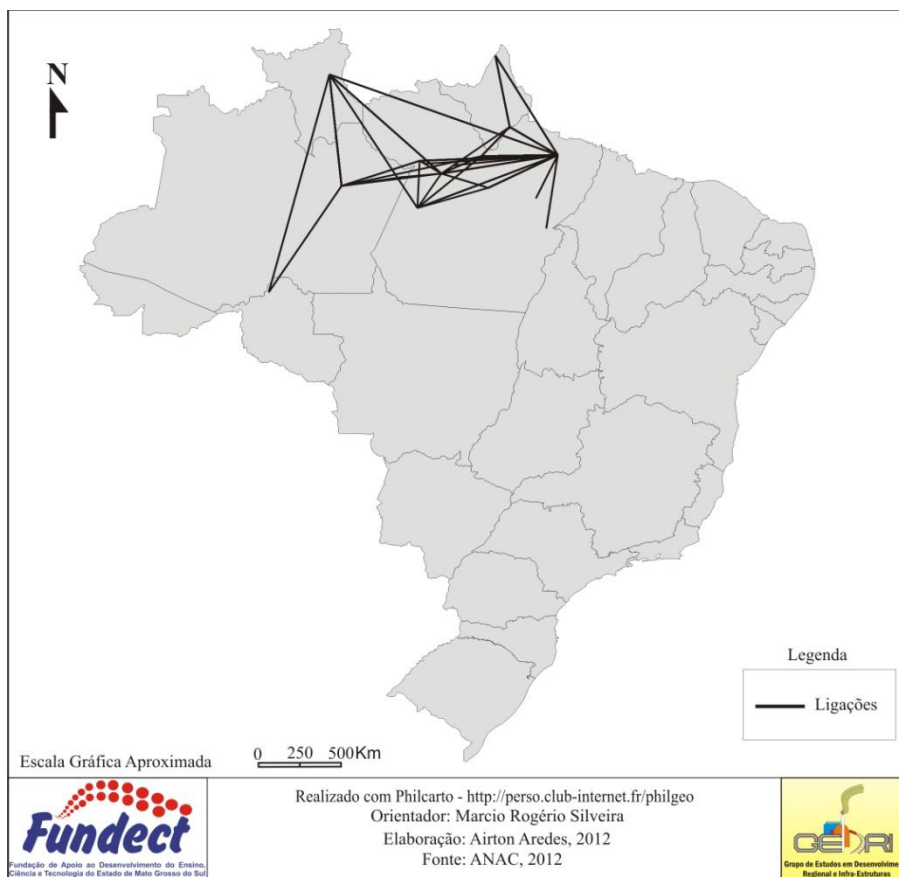
Ligações por fretamento da companhia aérea CRUISER, 2005 a 2006



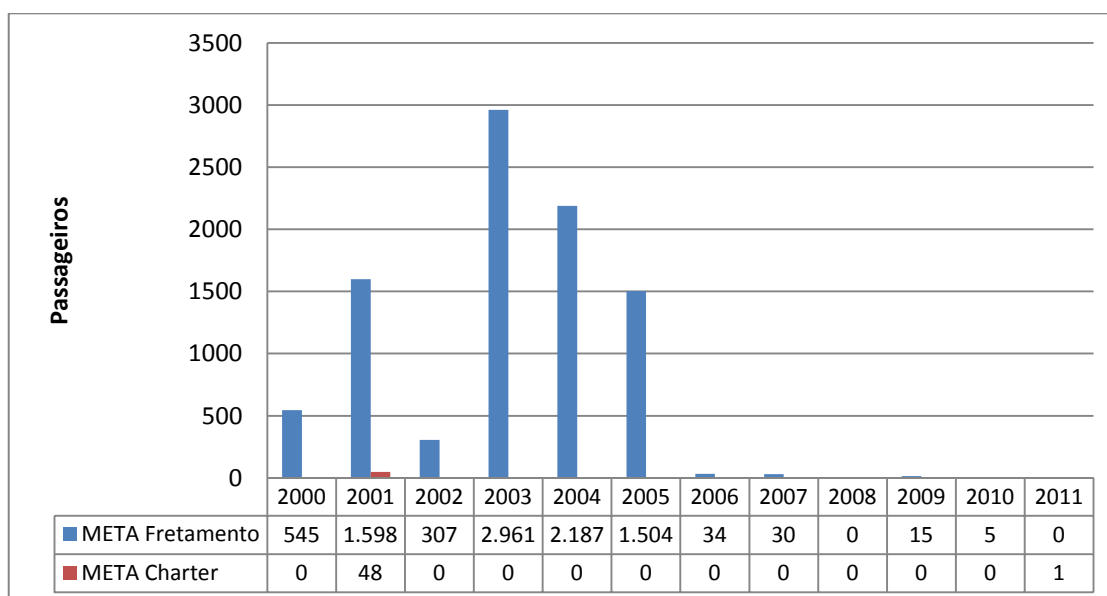
Ligações por *charter* da companhia aérea META, 2001 e 2011



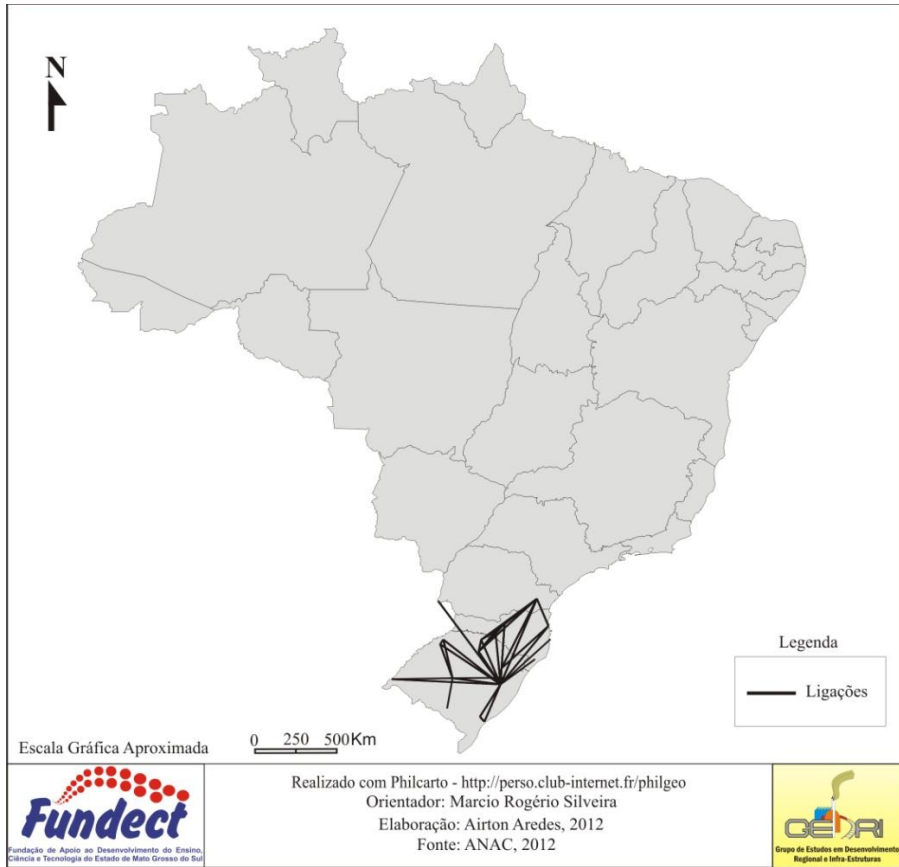
Ligações por fretamento da companhia aérea META, 2000 e 2010



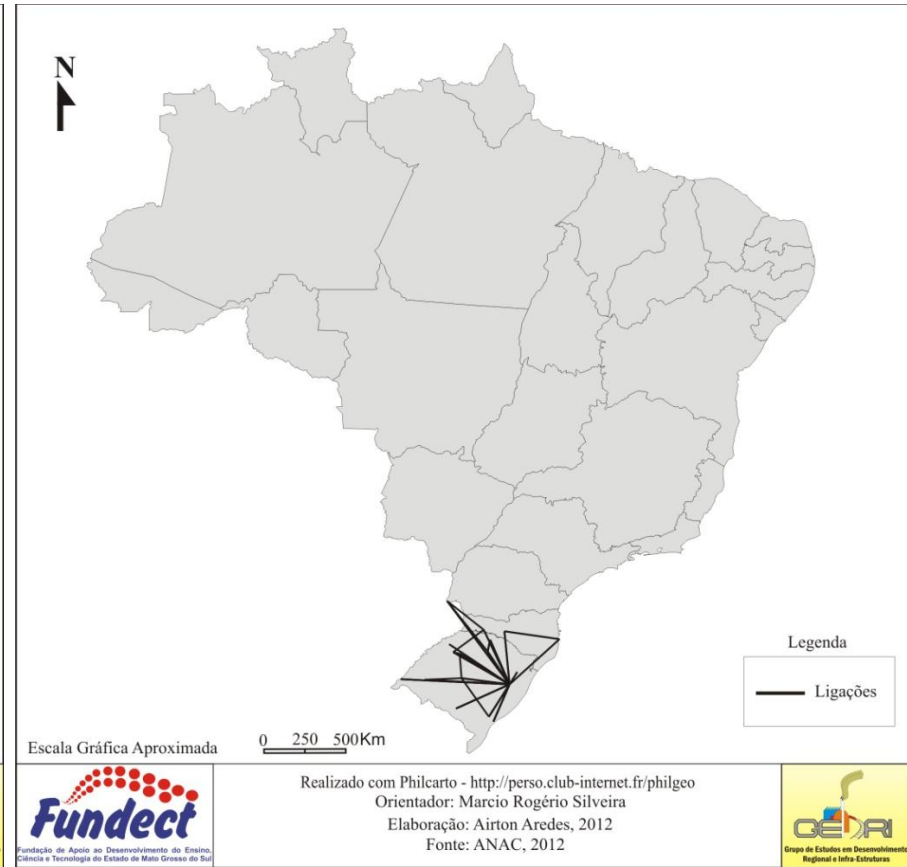
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea META, 2000 e 2011



Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea META, 2000 e 2011

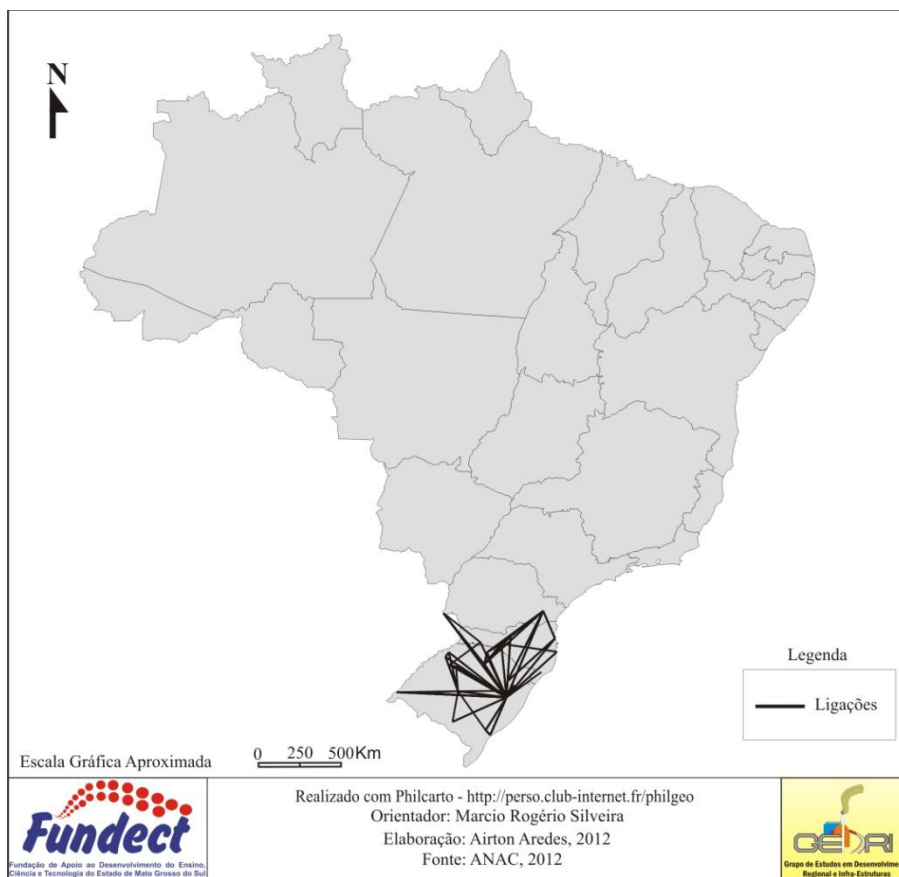


Ligações por *charter* da companhia aérea NHT, 2006 e 2011

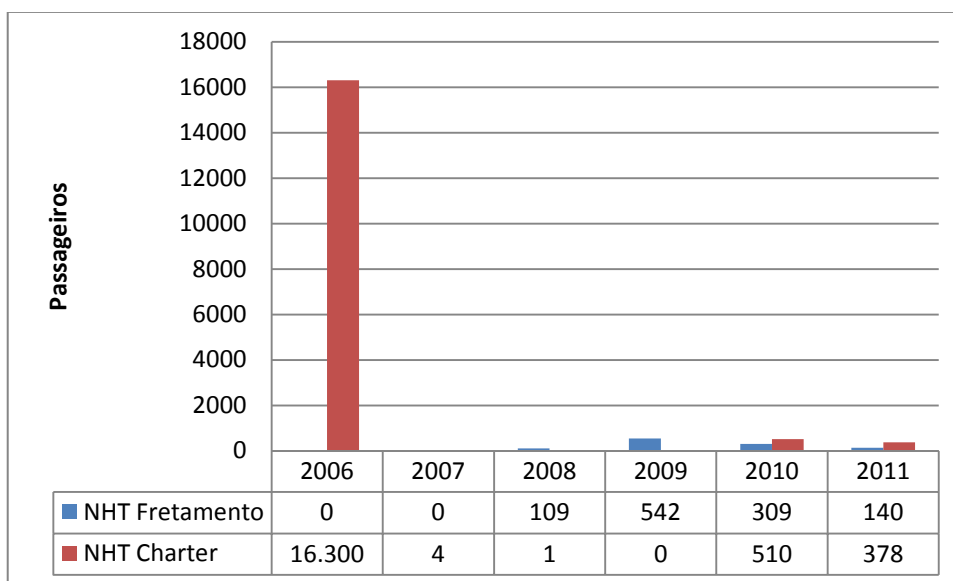


Ligações por fretamento da companhia aérea NHT, 2008 e 2011

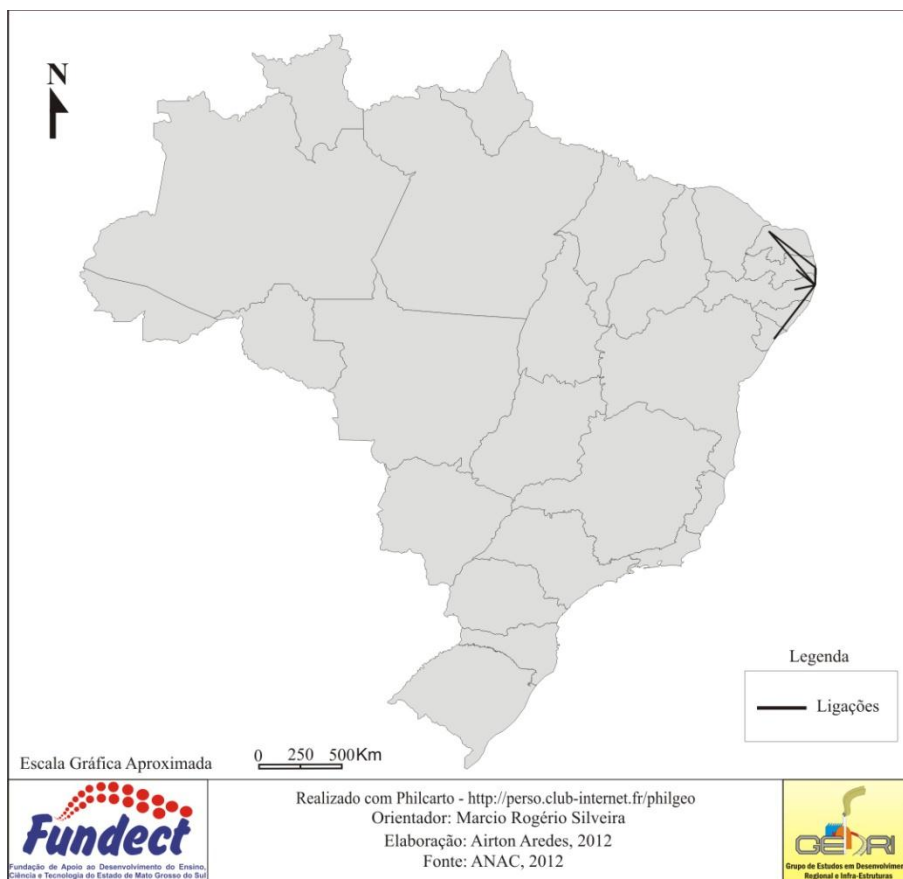




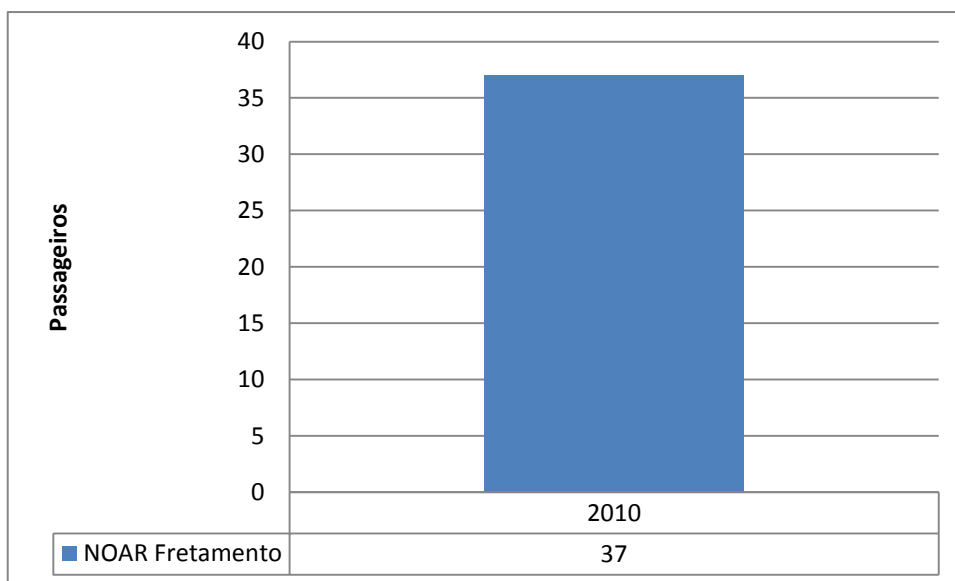
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea NHT, 2006 e 2011



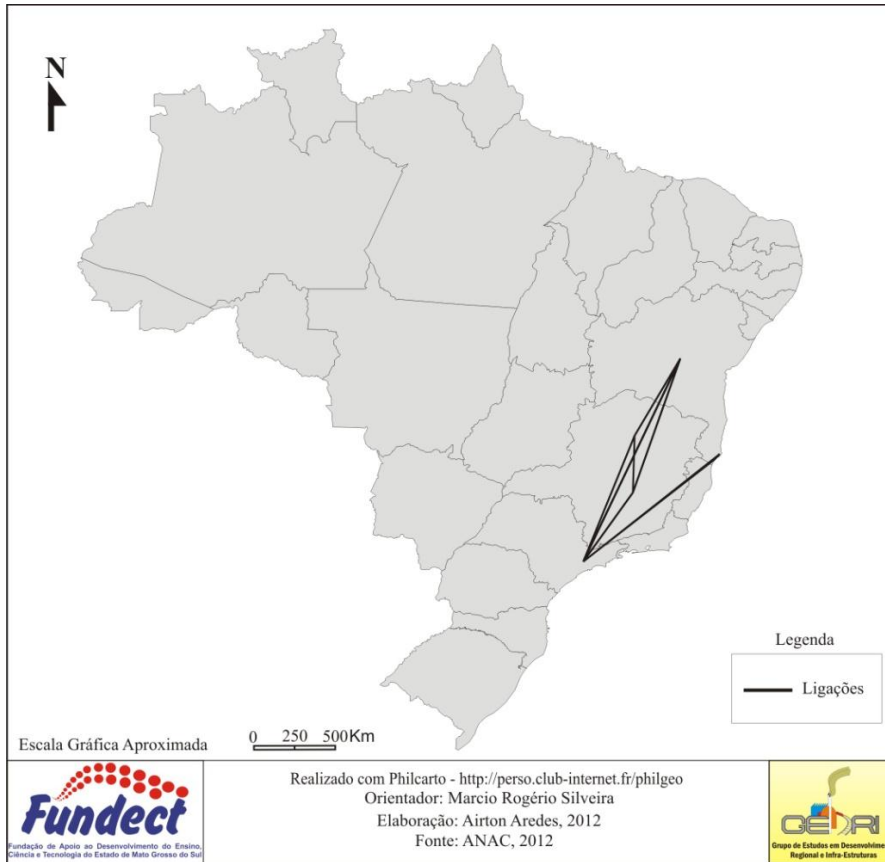
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea NHT, 2006 e 2011



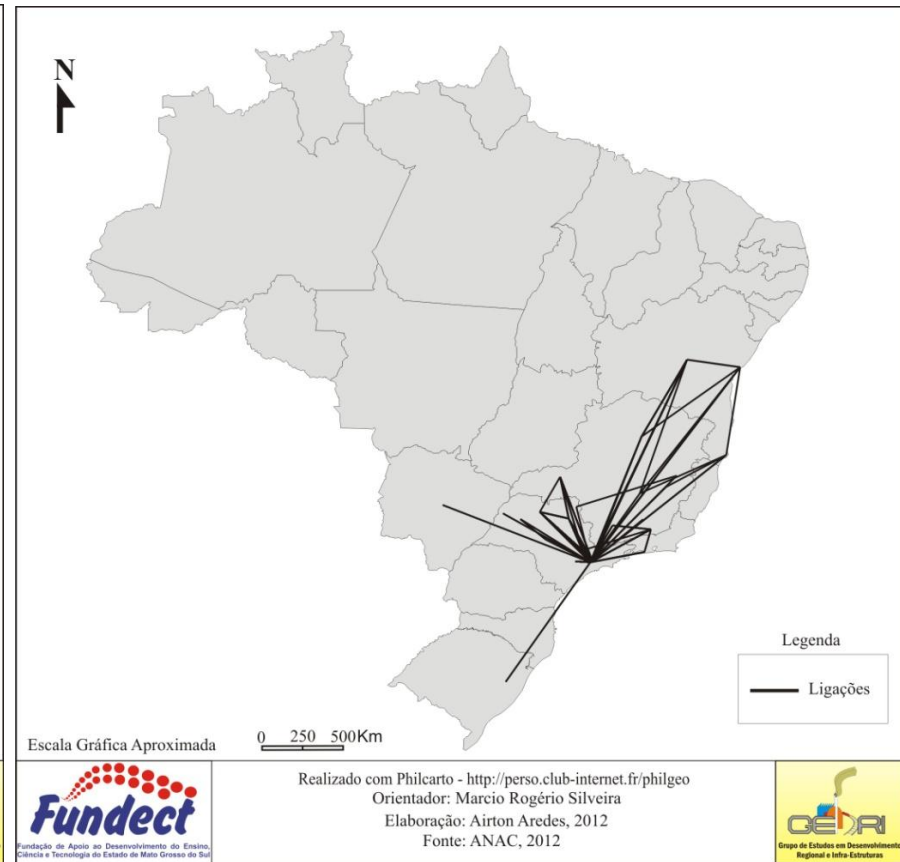
Ligações por fretamento da companhia aérea NOAR, 2010



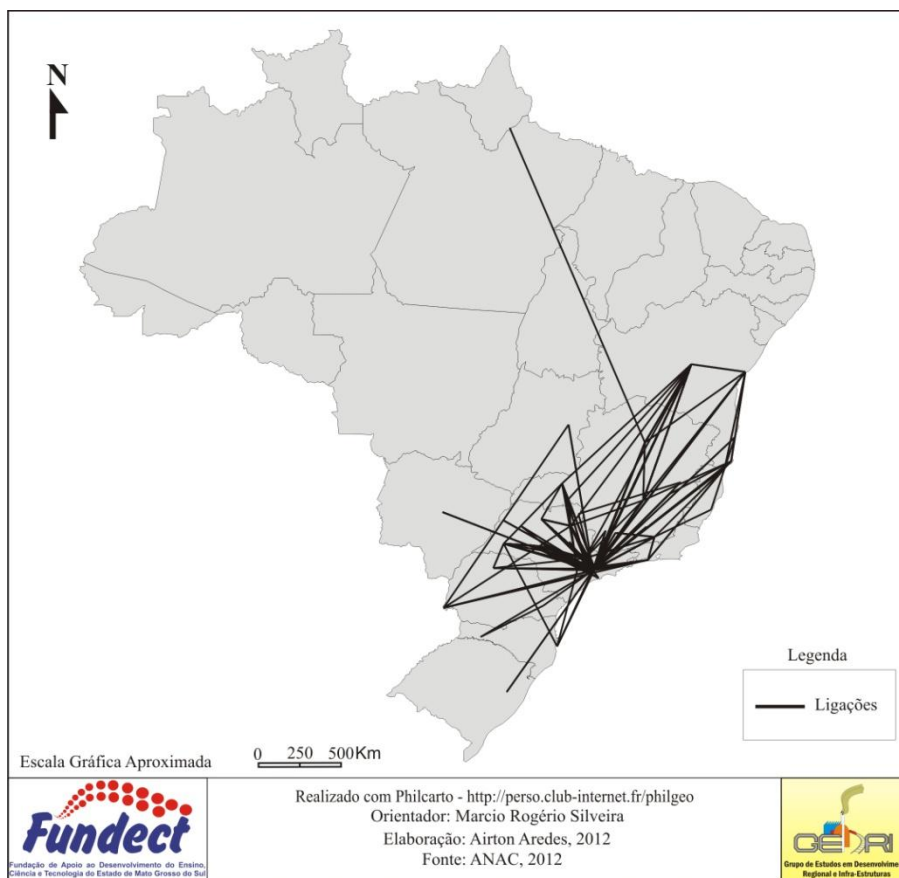
Ligações por fretamento da companhia aérea NOAR, 2010



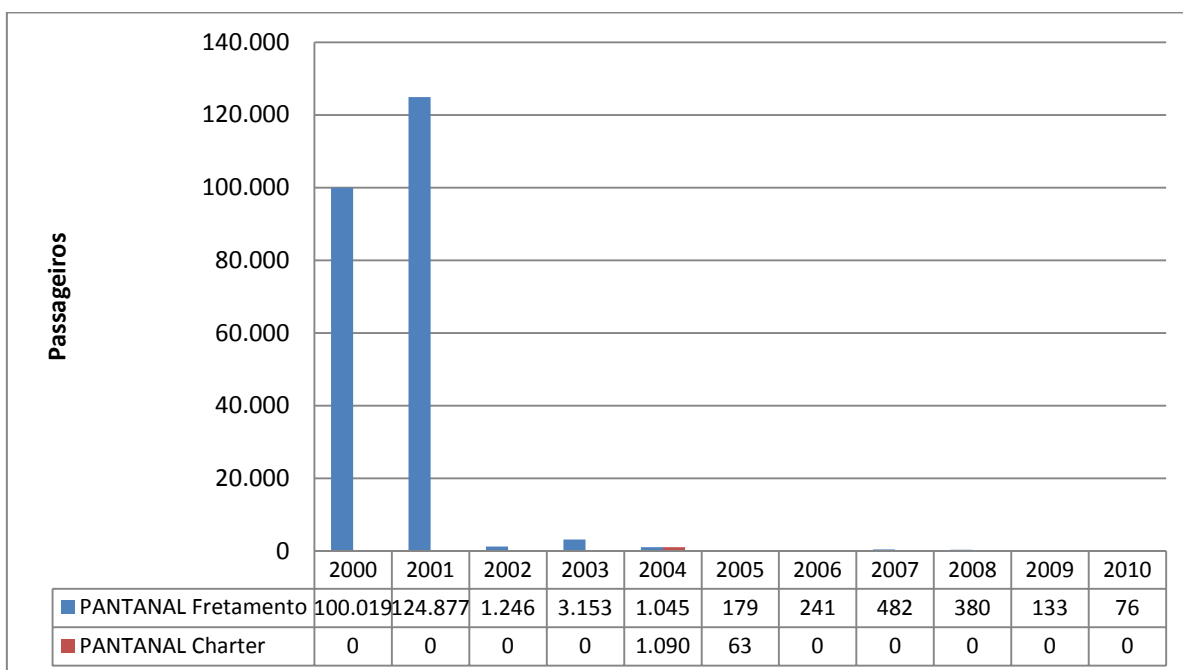
Ligações por *charter* da companhia aérea PANTANAL, 2004 e 2005



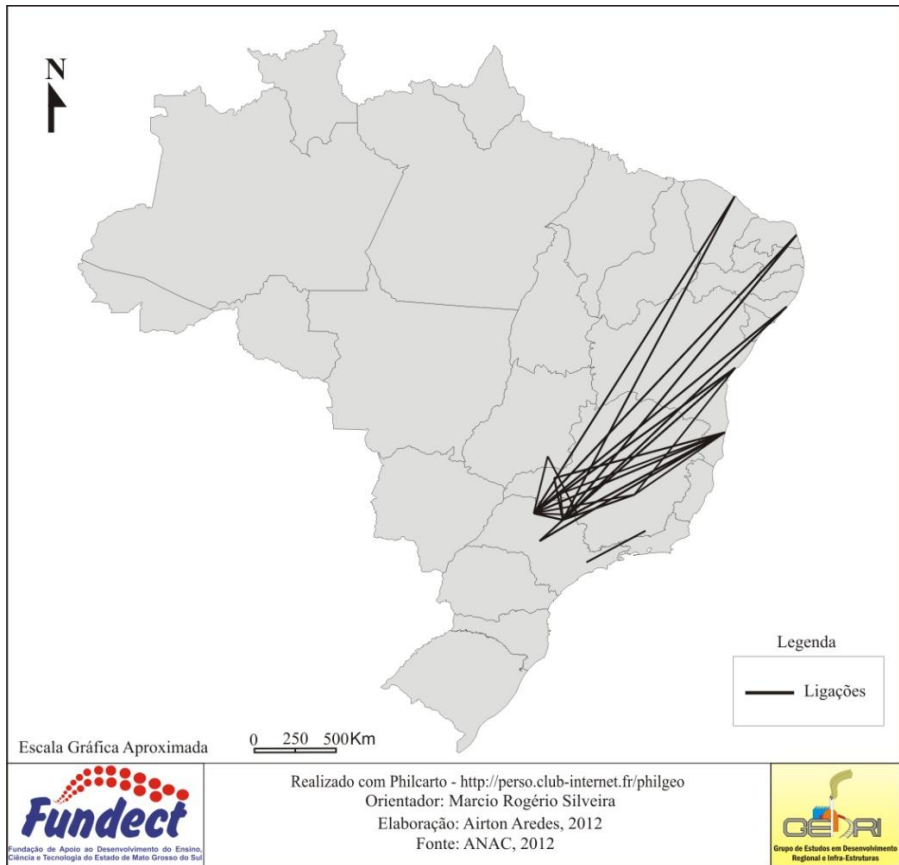
Ligações por fretamento da companhia aérea PANTANAL, 2000 a 2010



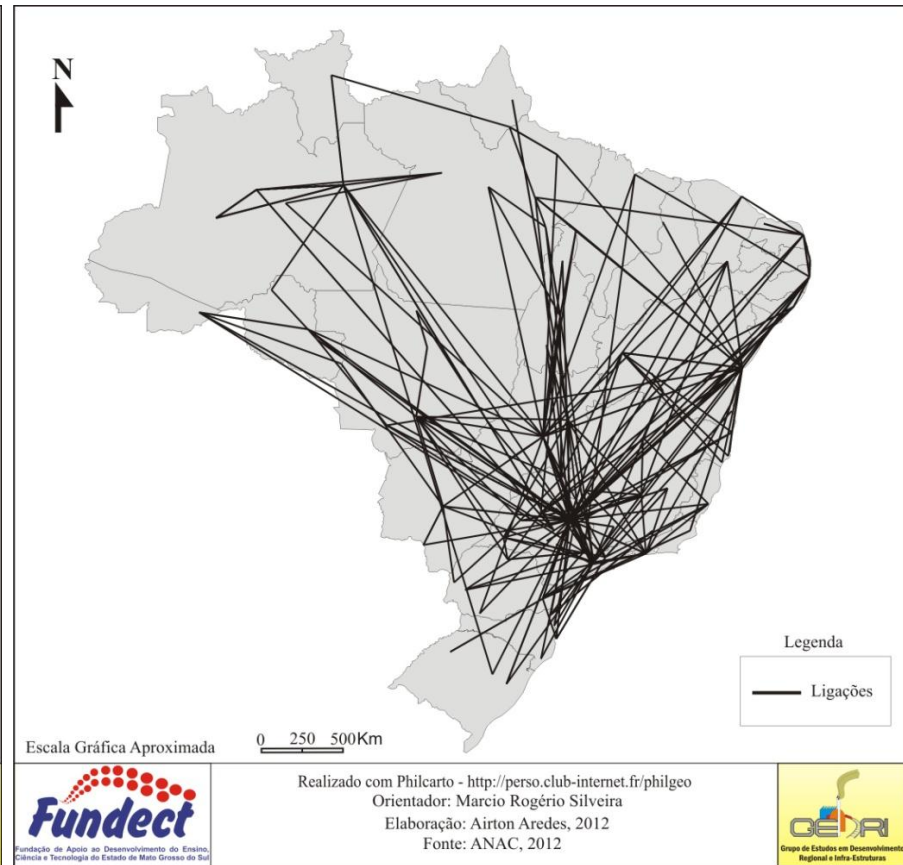
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea PANTANAL, 2000 a 2010



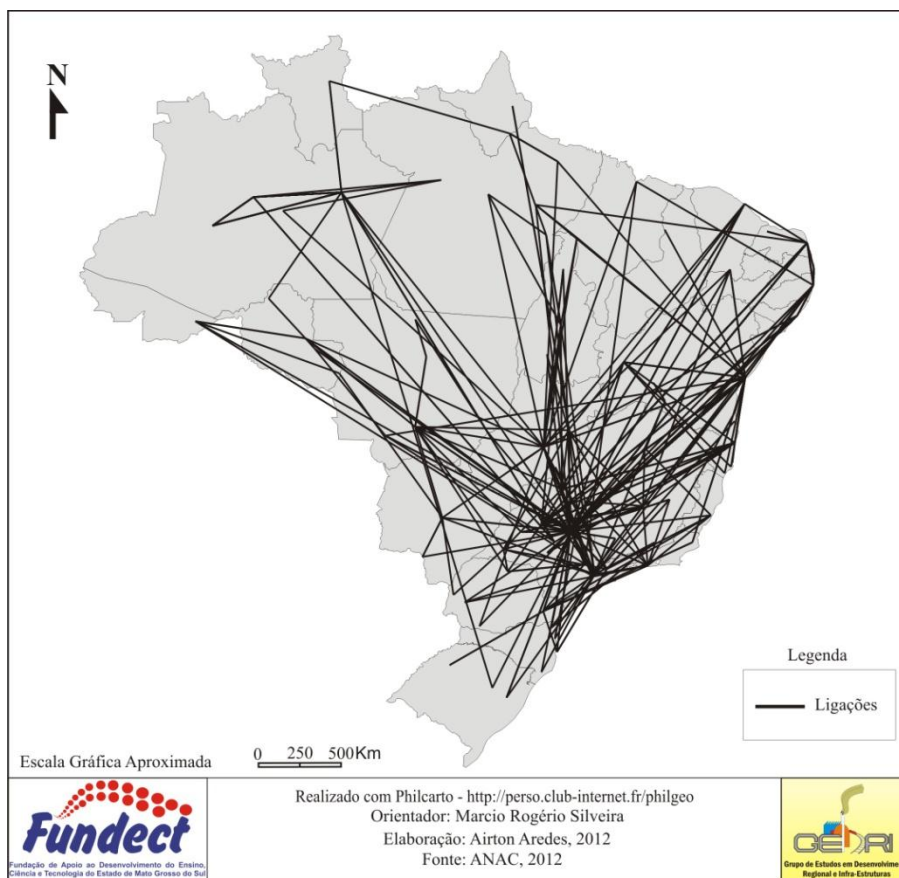
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea PANTANAL, 2000 a 2010



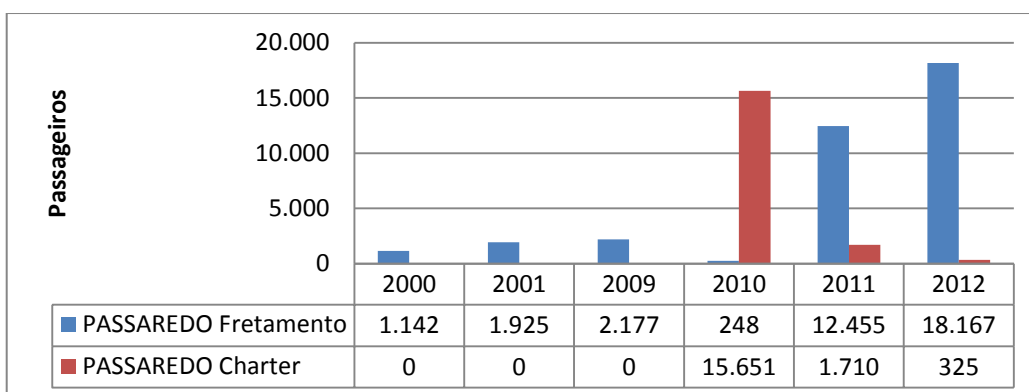
Ligações por *charter* da companhia aérea PASSAREDO, 2010 a 2012



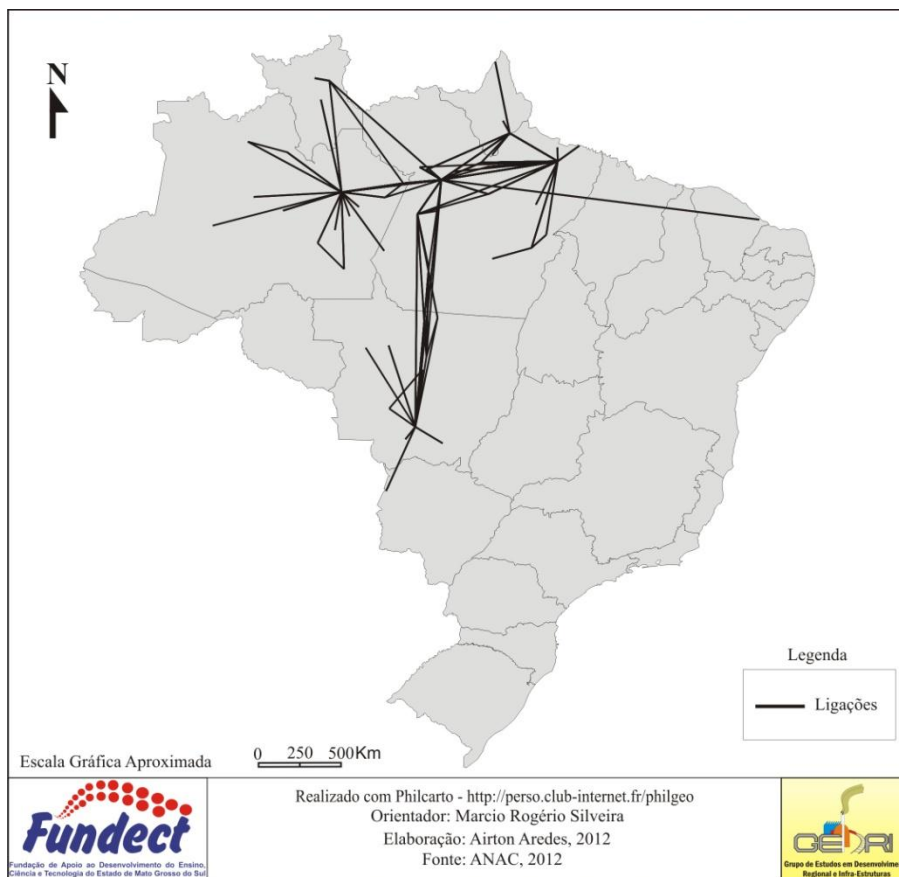
Ligações por fretamento da companhia aérea PASSAREDO, 2000 e 2001, 2009 a 2012



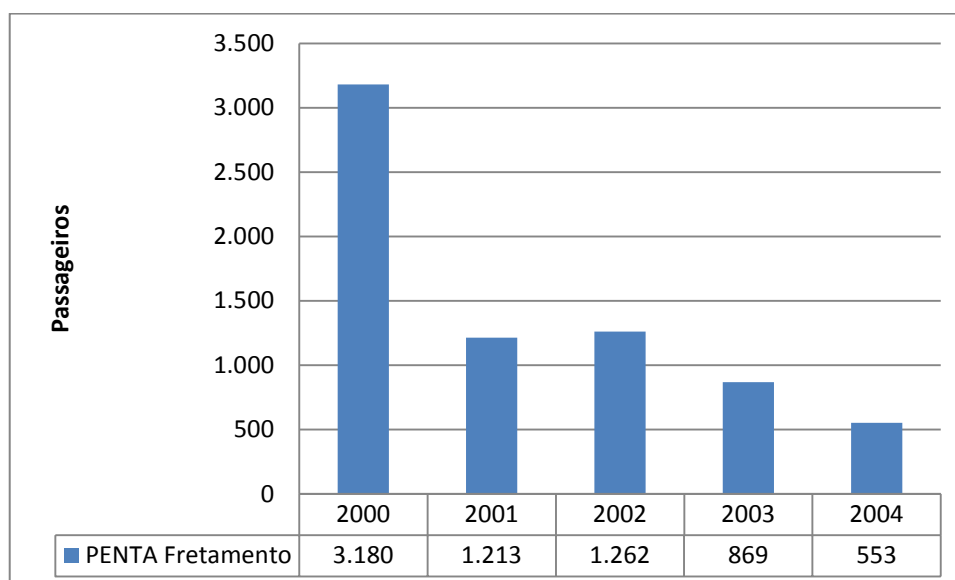
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea PASSAREDO, 2000 a 2012



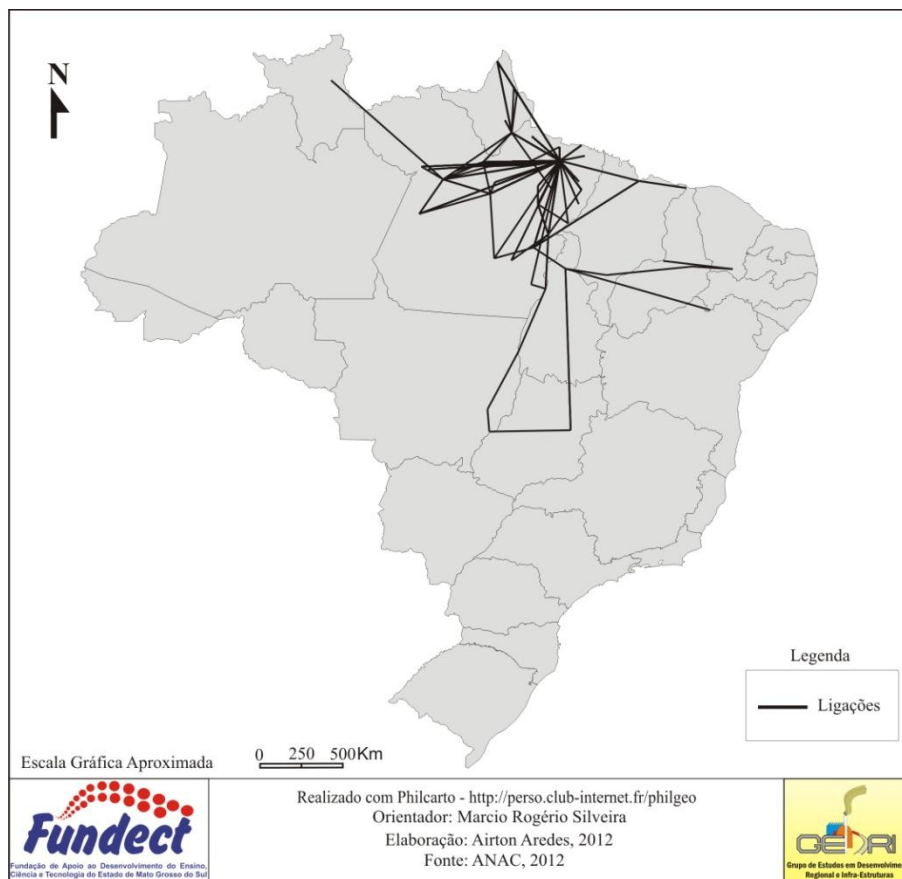
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea PASSAREDO, 2000 a 2012



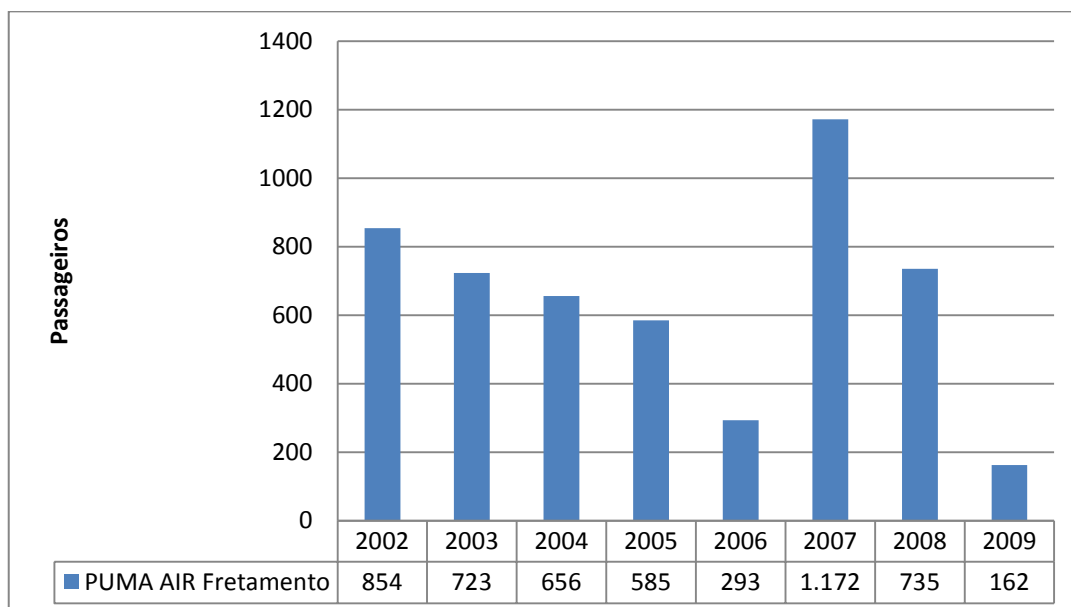
Ligações por fretamento da companhia aérea PENTA, 2000 a 2004



Ligações por fretamento da companhia aérea PENTA, 2000 a 2004

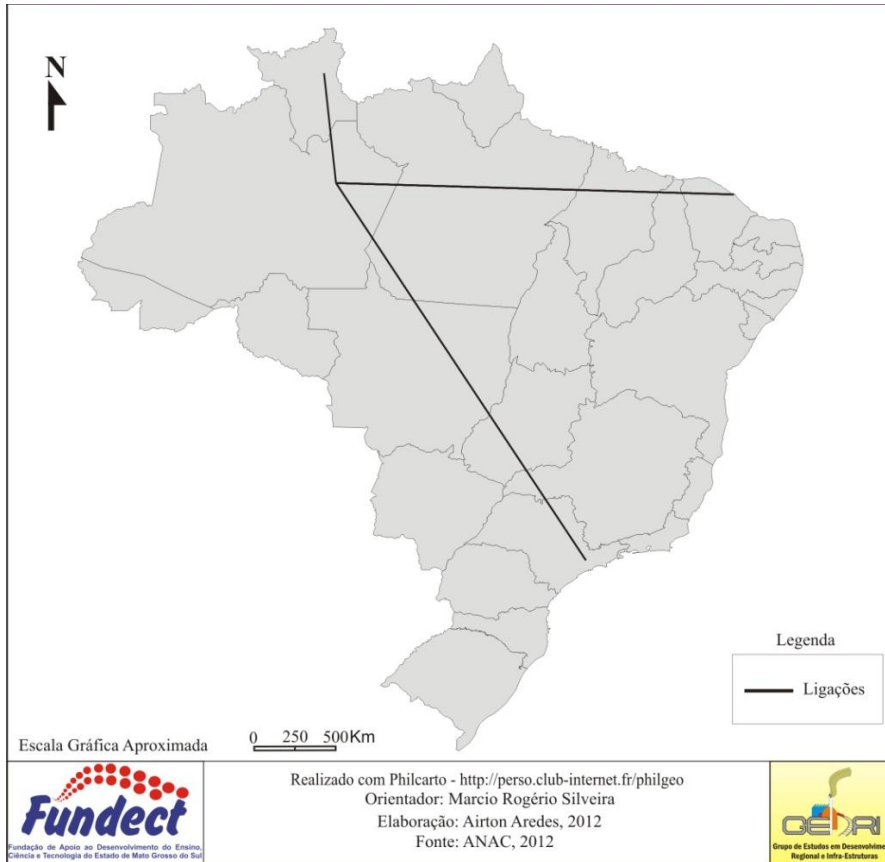


Ligações por fretamento da companhia aérea PUMA AIR, 2002 a 2009

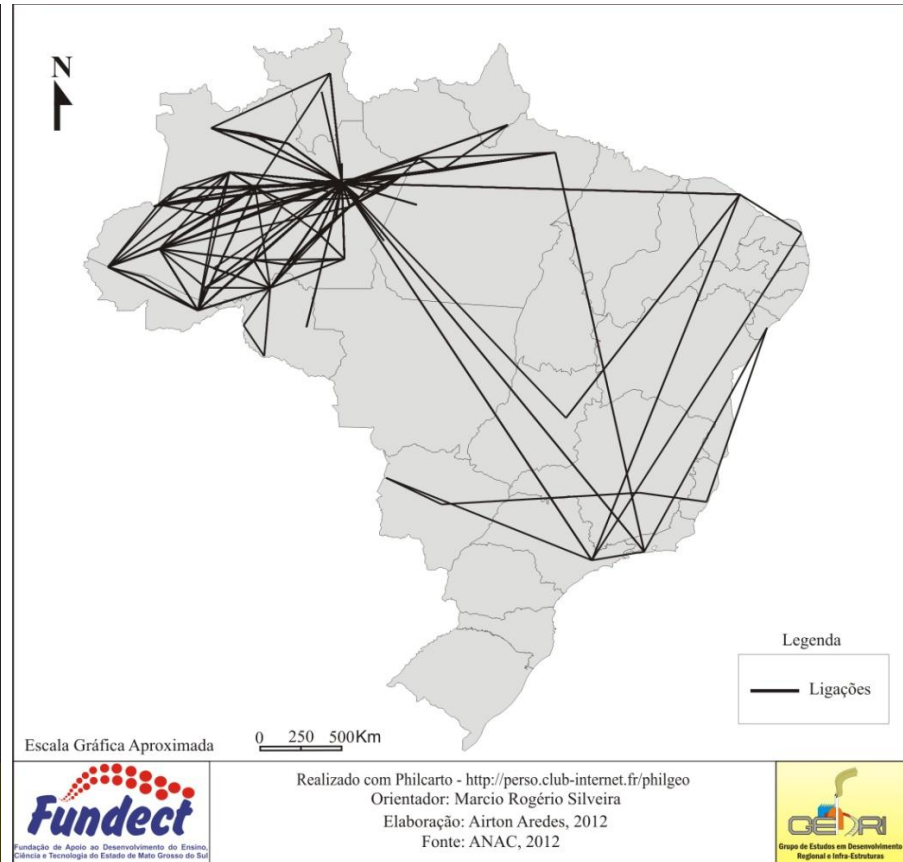


Ligações por fretamento da companhia aérea PUMA AIR, 2002 a 2009

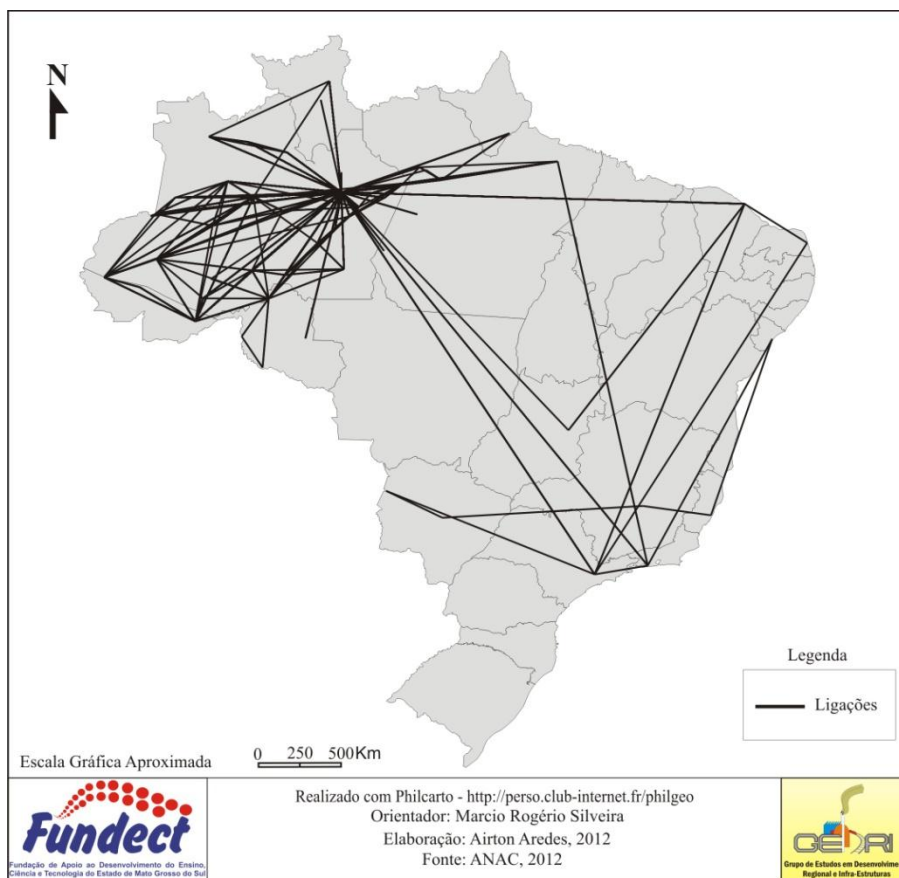




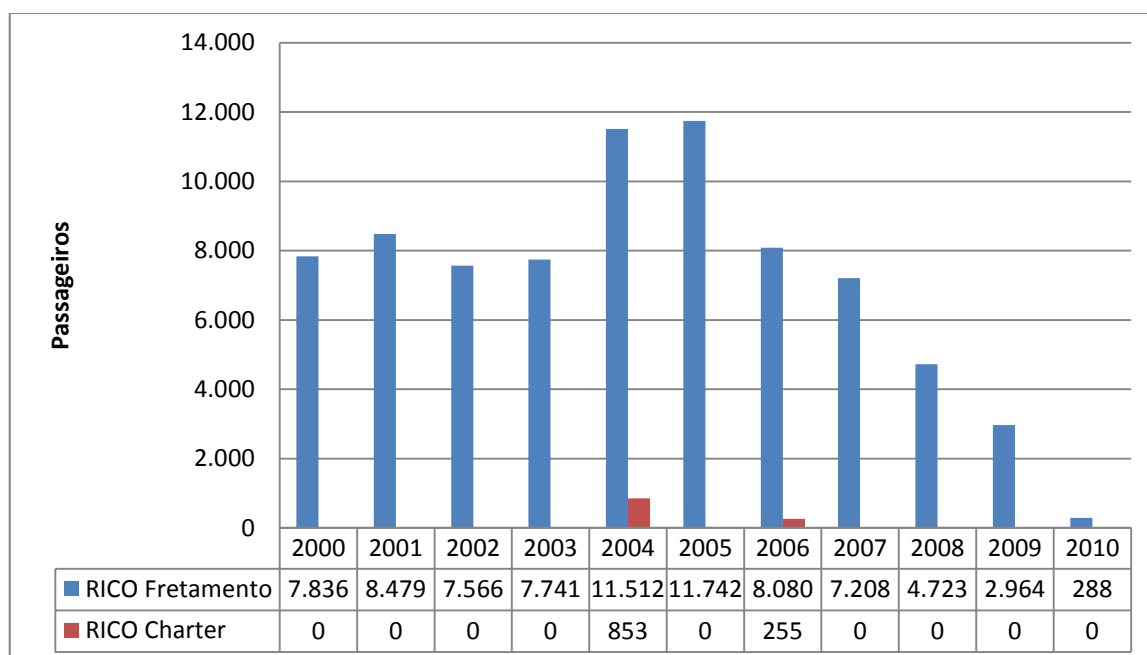
Ligações por *charter* da companhia aérea RICO, 2004 a 2006



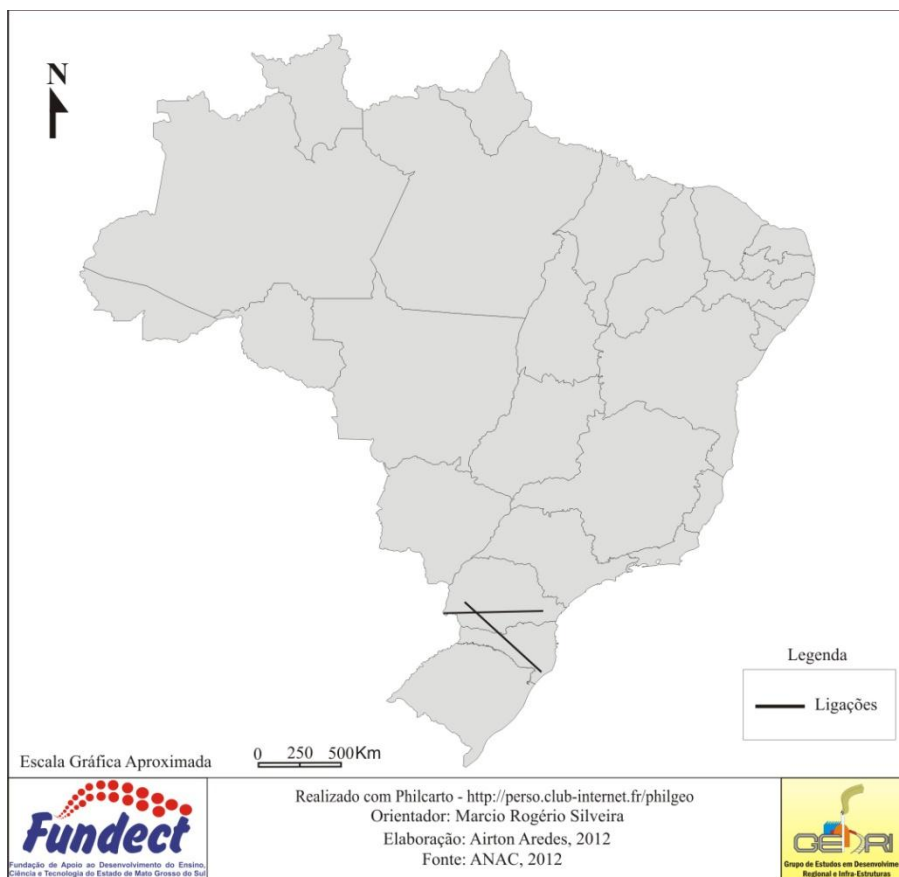
Ligações por fretamento da companhia aérea RICO, 2000 a 2010



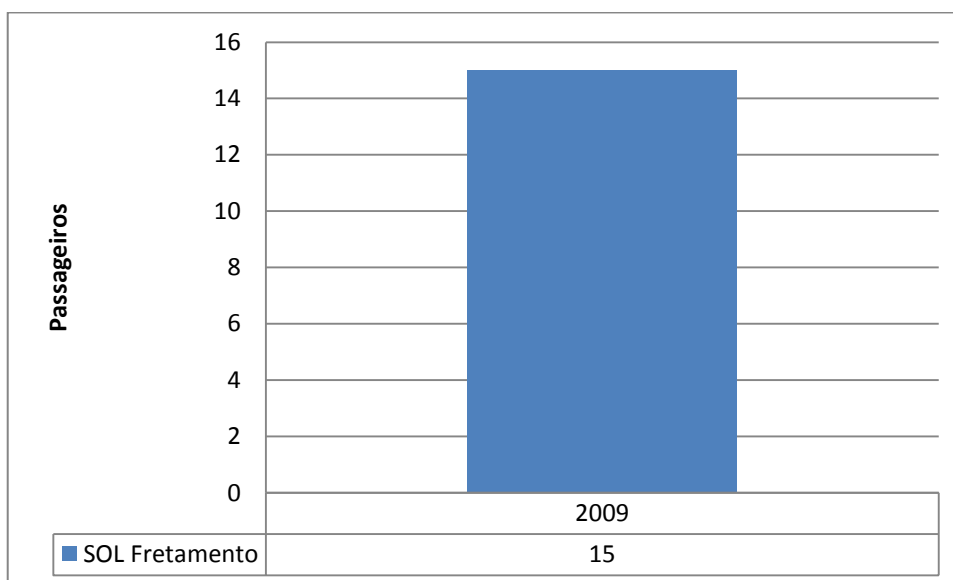
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea RICO, 2000 a 2010



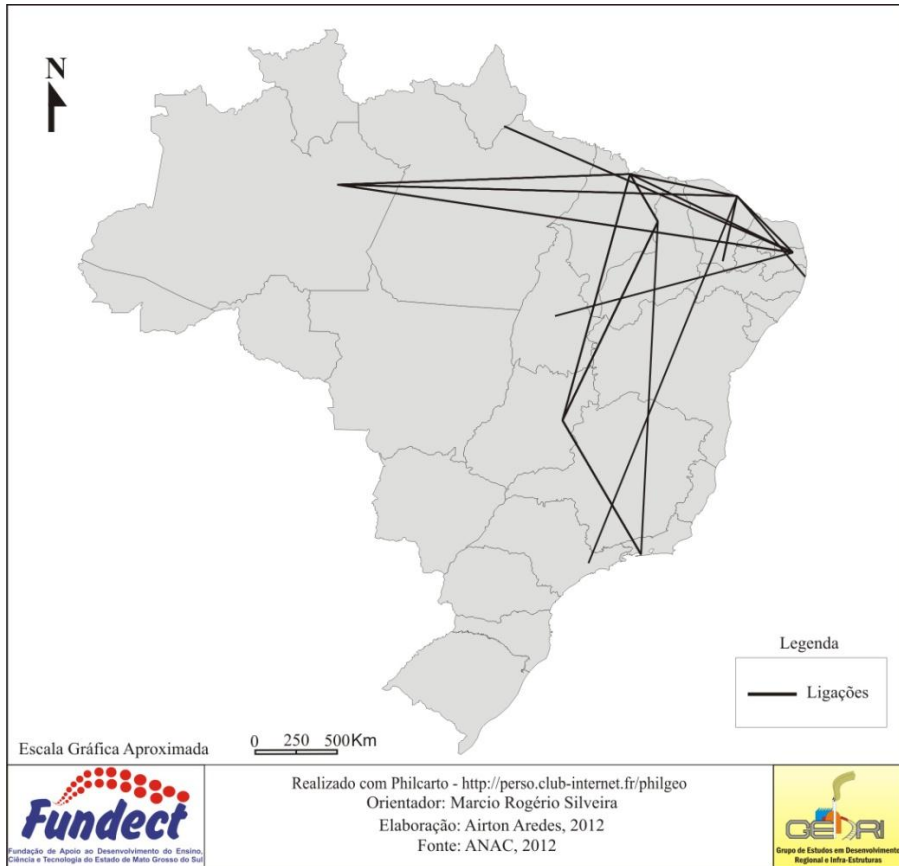
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea RICO, 2000 a 2010



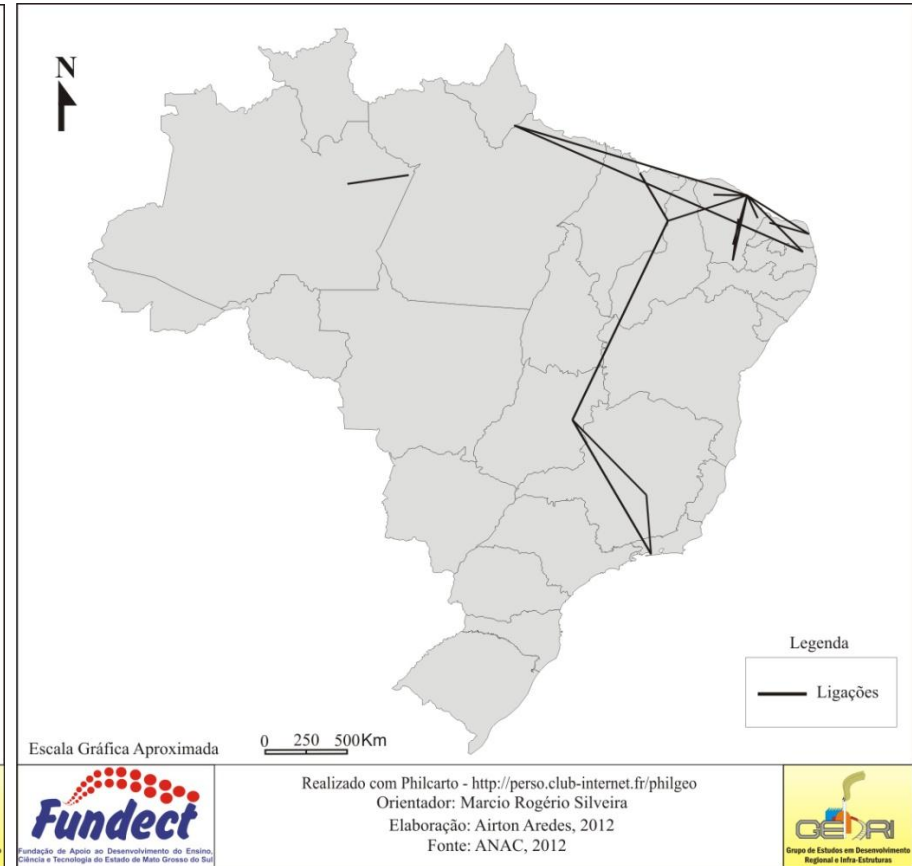
Ligações por fretamento da companhia aérea SOL, 2009



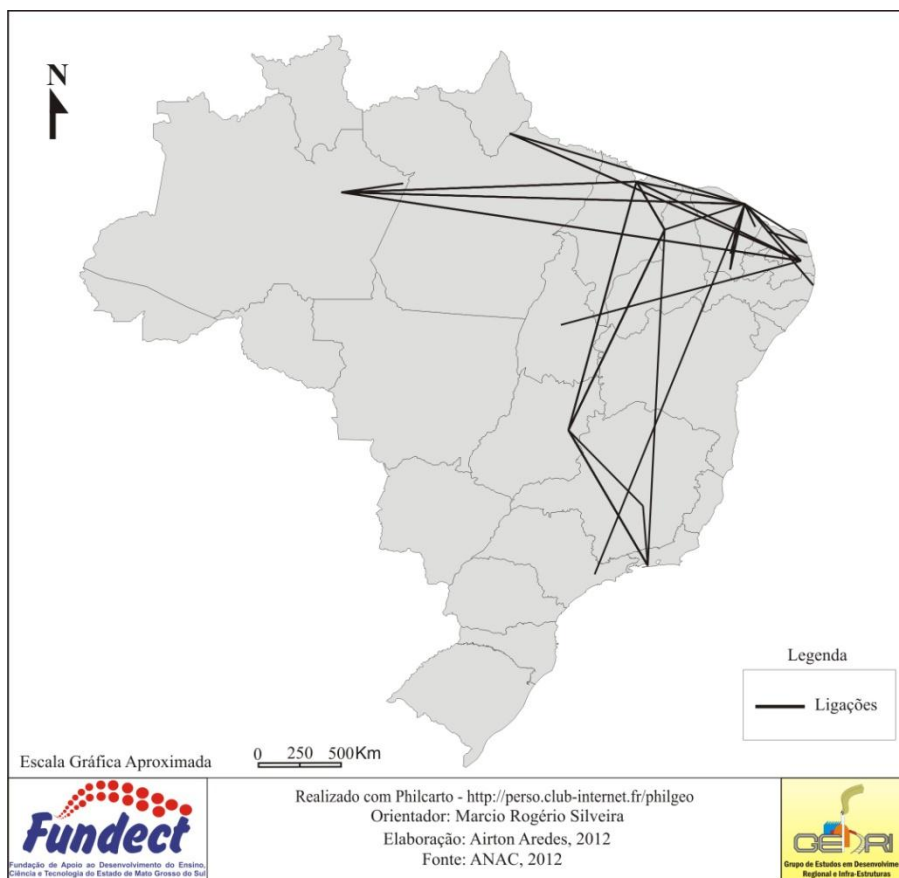
Ligações por fretamento da companhia aérea SOL, 2009



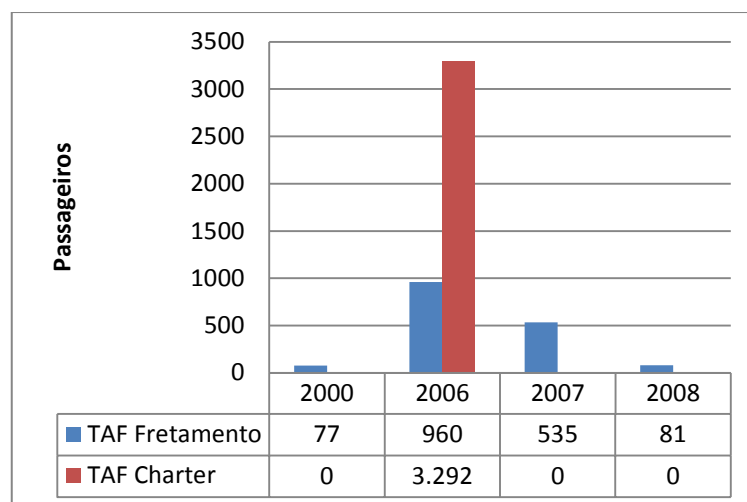
Ligações por *charter* da companhia aérea TAF, 2006



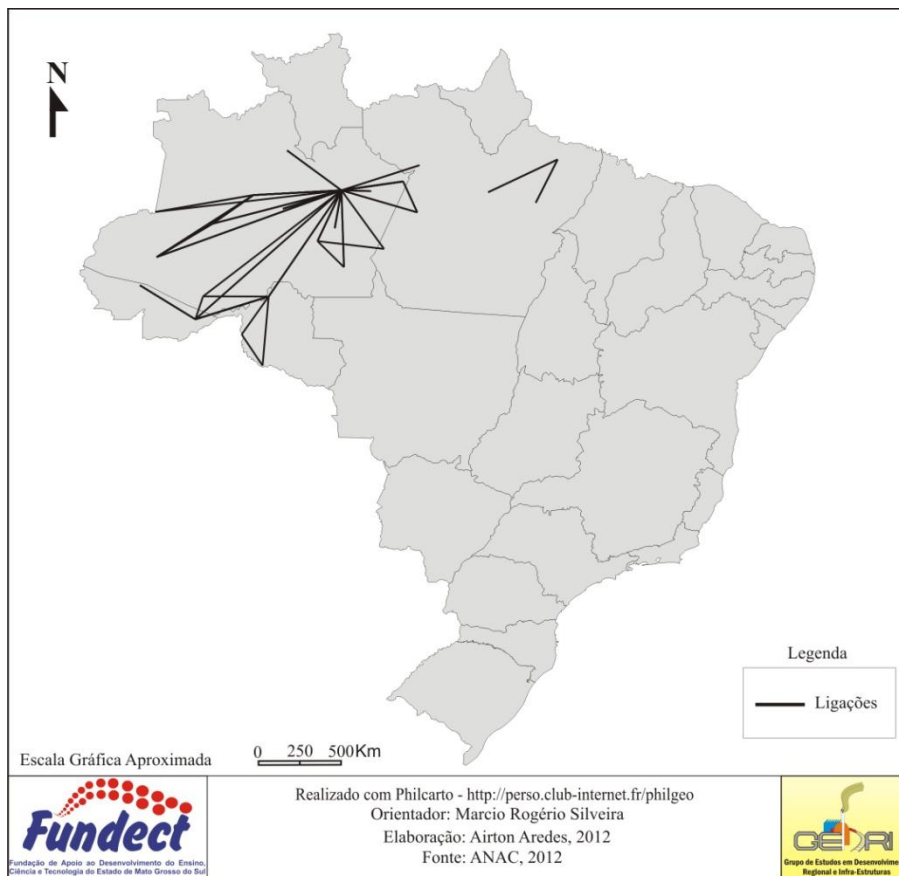
Ligações por fretamento da companhia aérea TAF, 2000, 2006 a 2008



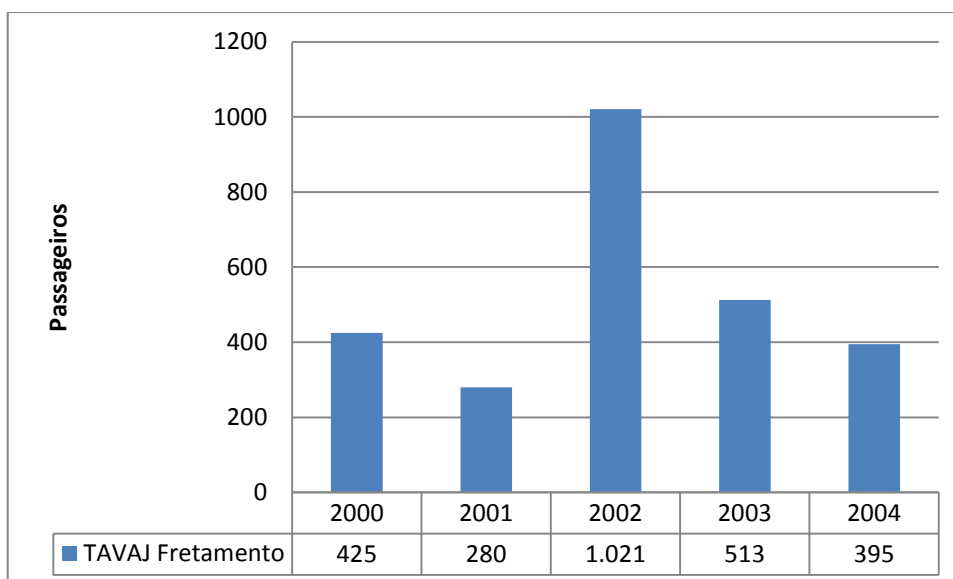
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TAF, 2000, 2006 a 2008



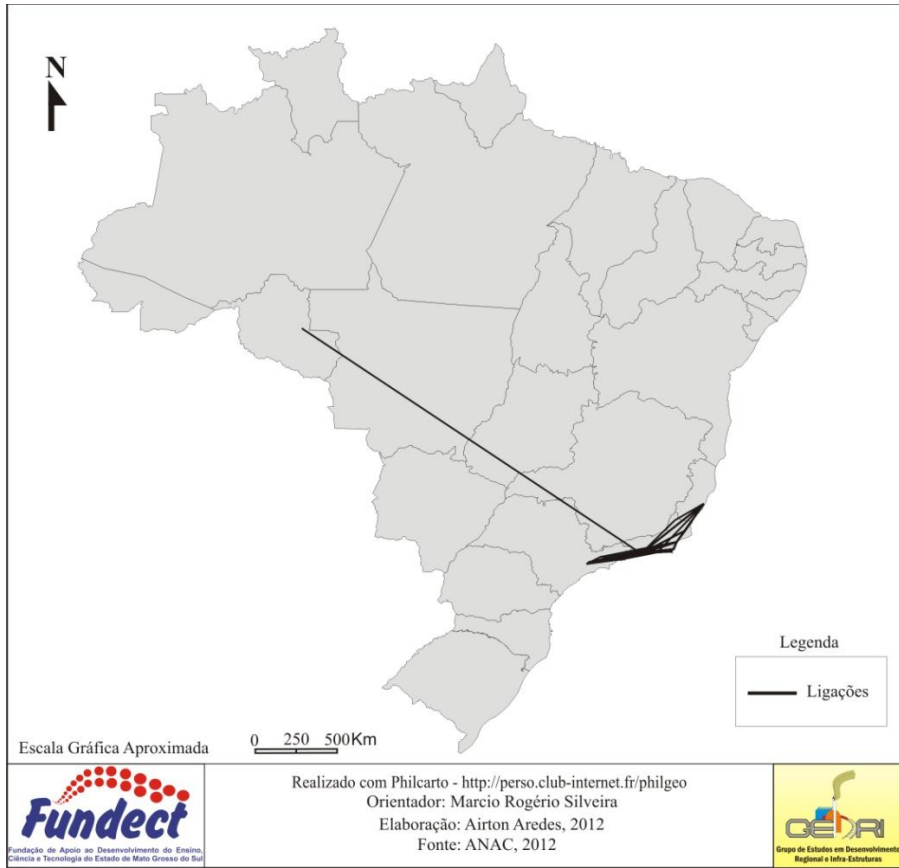
Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TAF, 2000, 2006 a 2008



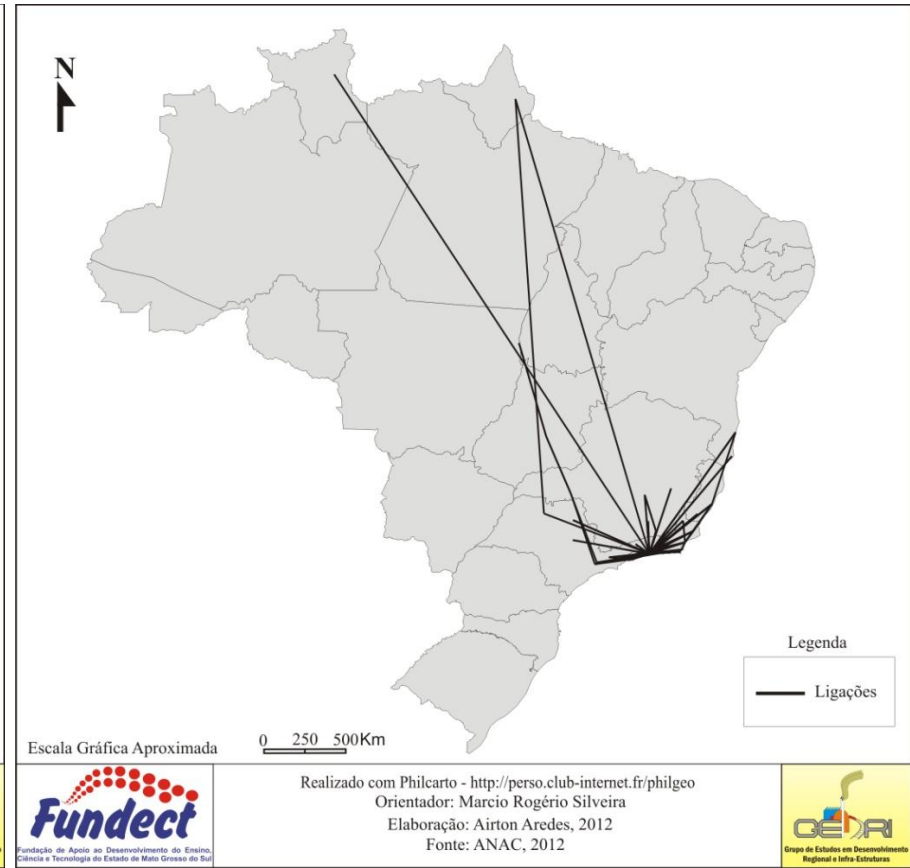
Ligações por fretamento da companhia aérea TAVAJ, 2000 a 2004



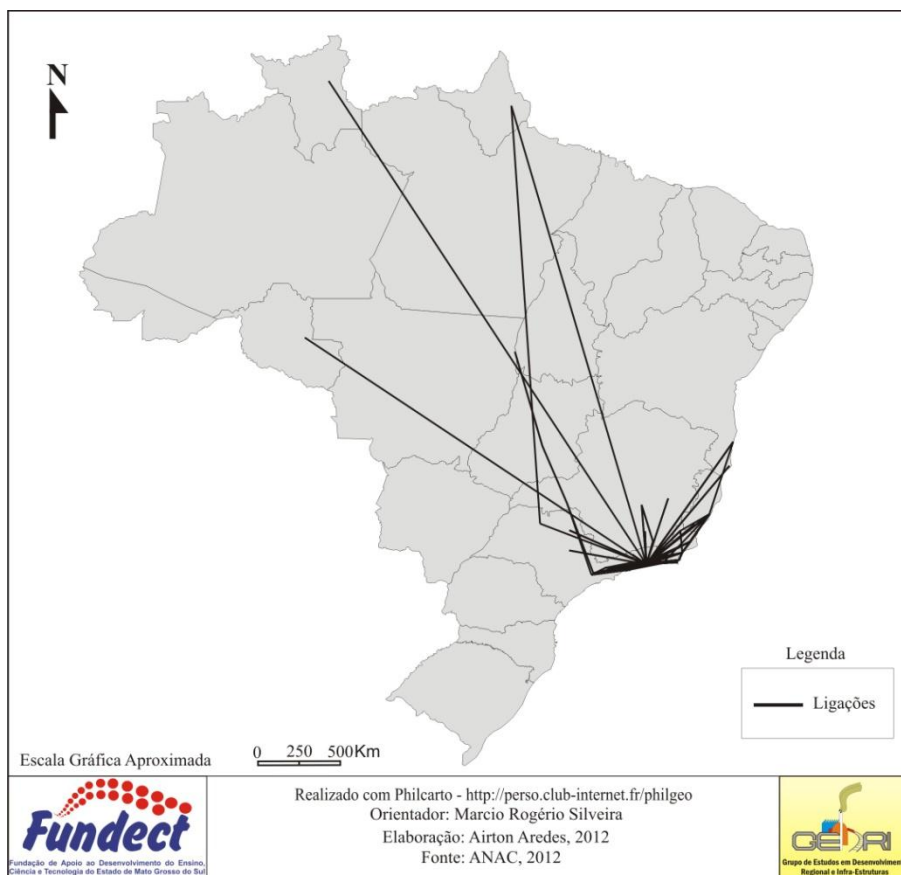
Ligações por fretamento da companhia aérea TAVAJ, 2000 a 2004



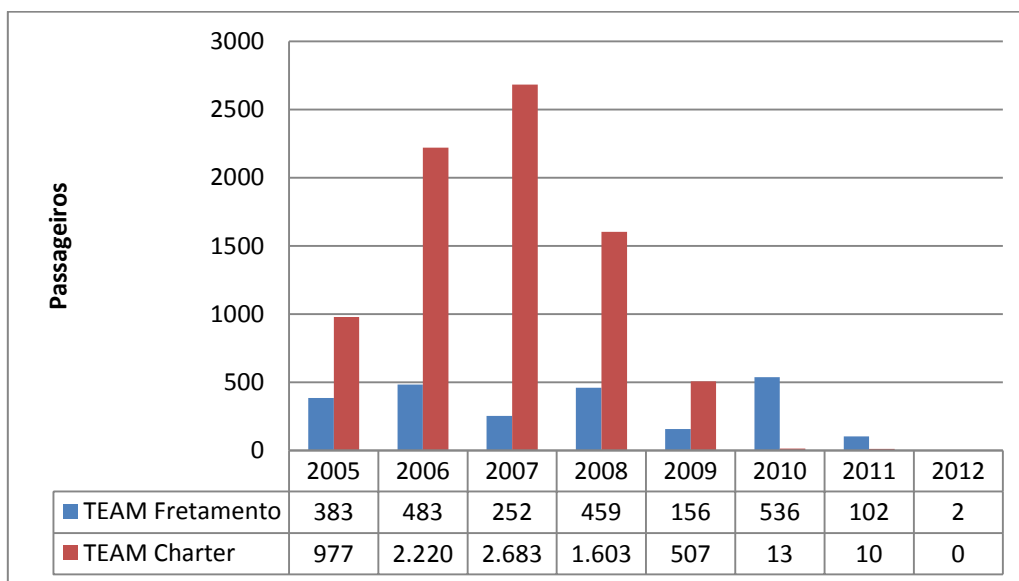
Ligações por *charter* da companhia aérea TEAM, 2005 a 2011



Ligações por fretamento da companhia aérea TEAM, 2005 a 2012



Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TEAM, 2005 a 2012



Ligações por *charter* e fretamento da companhia aérea TEAM, 2005 a 2012



---

**ANEXO VI**  
**QUESTIONÁRIOS APLICADOS**

---



## QUESTIONÁRIO PARA AS EMPRESAS AÉREAS

O presente questionário é relativo ao projeto de pesquisa de doutorado cujo assunto versa sobre: "Transporte Aéreo e Turismo: a contribuição dos voos *charter* e de fretamentos para os fluxos de passageiros", desenvolvido no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Unesp/FCT (Universidade Estadual Paulista/ Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente (SP) por mim, Airton Aredes, sob a orientação do Prof. Dr. Marcio Rogério Silveira.

Data do preenchimento do questionário: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ Horário: \_\_\_:\_\_\_  
 Função ou Cargo Atual que exerce na empresa \_\_\_\_\_  
 Razão social: \_\_\_\_\_  
 Ano de criação: \_\_\_\_\_

Quanto ao turismo nacional e sobre voos *charter* e fretamentos no território brasileiro, por favor responda as questões abaixo.

Empresa (razão social): \_\_\_\_\_  
 Ano de criação: \_\_\_\_\_

Tipo da Empresa quanto ao âmbito de atuação:

Nacional ( ) Regional ( ) *Charter* ( )

Constituição do capital:

( ) Nacional ( ) Internacional ( ) Ambos/Principais acionistas

1 – A empresa tem nas suas estratégias competitivas diretrizes para disputar os potenciais turistas?

Sim ( ) Não ( ) Quais? \_\_\_\_\_

2 – A empresa executa voos:

A) *Charter*: ( ) Sim ( ) Não

B) Fretamentos: ( ) Sim ( ) Não

3 - O turismo é responsável por qual percentual de voos *charter* e fretamentos da empresa? E nos voos regulares, qual seria esse percentual?

4 - Qual foi o ano em que a empresa realizou a venda das primeiras passagens aéreas direcionadas para turistas?

5 – Quando aconteceu o primeiro voo *charter* nacional realizado pela empresa?

6 – Quando aconteceu o primeiro voo de fretamento nacional realizado pela empresa?

6 - Qual o percentual de faturamento da empresa corresponde aos voos *charter* e também fretamentos nacionais relacionados ao turismo?

7 – Nos voos *charter* e fretamentos quem são as operadoras e agências principais clientes e porque?

8 – As operações de *charter* e fretamentos são realizadas a partir de quais aeroportos?

( ) Das capitais. Quais? Qual o percentual em relação ao geral?

( ) Do interior. Quais? Qual o percentual em relação ao geral?

9 - Os aeroportos da macrometrópole (Congonhas, Guarulhos e Viracopos) atendem as demandas de voos *charter* e fretamentos que a empresa realiza? Justifique.

10 - A infraestrutura desses aeroportos atende as demandas da empresa para realização dos voos *charter* e fretamentos? Justifique.

11 – Quais são as perspectivas de crescimento da empresa quanto ao contexto econômico atual em função do surgimento da “nova classe média” tanto nos voos regulares como nos voos *charter* e de fretamento?

12 – Como é vista pela empresa a flexibilização ou desregulação do transporte aéreo na organização de suas estratégias competitivas e como isso pode afetar positiva ou negativamente os voos *charter* e fretamentos?

13 – Quais são as principais estratégias competitivas da empresa no atual mercado?

14 – A empresa entende como importante a participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas? Em até que percentual?

( ) 20% ( ) 49% ( ) 100%

Justifique:

15 – Quais são, desde a fundação da empresa até a data atual, os número mensais e anuais de voos *charter* e fretamentos realizados?

16 – Qual é o preço médio de um fretamento e de um *charter*?

17 – Quais seriam as tendências futuras do mercado e as perspectivas da empresa quanto aos voos *charter* e fretamentos?

18 – Qual é o potencial de demanda das cidades do interior para a realização (saídas) de voos *charter* e fretamentos? Dê exemplos.

Agradeço pelas respostas e coloco-me a disposição para dirimir qualquer dúvida.

airton.aredes@hotmail.com

(67)96922369

Currículo Lattes:

<http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=K4797765E3>



## QUESTIONÁRIO PARA AZUL VIAGENS

O presente questionário é relativo ao projeto de pesquisa de doutorado cujo assunto versa sobre: "Transporte Aéreo e Turismo: a contribuição dos voos *charter* e de fretamentos para os fluxos de passageiros", desenvolvido no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Unesp/FCT (Universidade Estadual Paulista/ Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente (SP) por mim, Airton Aredes, sob a orientação do Prof. Dr. Marcio Rogério Silveira.

Data do preenchimento do questionário: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ Horário: \_\_\_:\_\_\_  
 Função ou Cargo Atual que exerce na empresa \_\_\_\_\_  
 Razão social: \_\_\_\_\_  
 Ano de criação: \_\_\_\_\_  
 Constituição do capital: \_\_\_\_\_

- 1 – Qual foi o ano em que a empresa realizou a venda das primeiras passagens aéreas direcionadas para turistas?
- 2 – Quando aconteceu o primeiro voo *charter* nacional realizado pela empresa?
- 3 – Quando aconteceu o primeiro voo de fretamento nacional realizado pela empresa?
- 4 – Quem são as empresas aéreas que a Azul Viagens se utilizou e se utiliza para a realização de voos *charter* e fretamentos nacionais?
- 5- Qual o percentual de faturamento da empresa corresponde aos voos *charters* e também fretamentos nacionais relacionados ao turismo?
- 6- As estratégias competitivas da empresa levam em conta a expansão do turismo no Brasil e também a demanda potencial da "nova classe média"? Justifique.
- 7 – Quantas lojas físicas a Azul Viagens têm atualmente no Brasil, contando com as lojas de própria empresa e as franqueadas? Quais os anos de implantação e localização de cada uma?
- 8 – É possível obter, a partir da fundação da empresa, como ocorreu, ano a ano, a expansão das lojas físicas da empresa?

9 – Qual é o percentual de venda das OTAs (On-line Travel Agency) da Azul Viagens em relação as lojas físicas?

10 – Qual é a relação da Azul Viagens com a Azul empresa aérea?

11 – Qual foi a motivação para existência da Azul Viagens?

12 – Quais são as principais empresas prestadoras de serviços aéreos que realizam *charter* e fretamentos para a empresa?

13 – Quais seriam as tendências futuras do mercado e as perspectivas da empresa quanto aos voos *charter* e fretamentos nacionais?

14 – Qual é o potencial de demanda das cidades do interior para a realização (saídas) de voos *charter* e fretamentos nacionais? Dê exemplos.

15- Os aeroportos da macrometrópole (Congonhas, Guarulhos e Viracopos) atendem as demandas de voos *charter* e fretamentos que a empresa realiza? Justifique.

16- A infraestrutura desses aeroportos atende as demandas da empresa para realização dos voos *charter* e fretamentos? Justifique.

Agradeço pelas respostas e coloco-me a disposição para dirimir qualquer dúvida.

airton.aredes@hotmail.com

(67)96922369

Currículo Lattes:

<http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=K4797765E3>



## QUESTIONÁRIO PARA CVC

O presente questionário é relativo ao projeto de pesquisa de doutorado cujo assunto versa sobre: "Transporte Aéreo e Turismo: a contribuição dos voos *charter* e de fretamentos para os fluxos de passageiros", desenvolvido no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Unesp/FCT (Universidade Estadual Paulista/ Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente (SP) por mim, Airton Aredes, sob a orientação do Prof. Dr. Marcio Rogério Silveira.

Data do preenchimento do questionário: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ Horário: \_\_\_:\_\_\_  
 Função ou Cargo Atual que exerce na empresa \_\_\_\_\_  
 Razão social: \_\_\_\_\_  
 Ano de criação: \_\_\_\_\_  
 Constituição do capital: \_\_\_\_\_

1 – Qual foi o ano em que a empresa realizou a venda das primeiras passagens aéreas direcionadas para turistas?

2 – Quando aconteceu o primeiro voo *charter* nacional realizado pela empresa?

3 – Quando aconteceu o primeiro voo de fretamento nacional realizado pela empresa?

4 – Quem são as empresas aéreas que a CVC se utilizou e se utiliza para a realização de voos *charter* e fretamentos nacionais?

5- Qual o percentual de faturamento da empresa corresponde aos voos *charters* e também fretamentos nacionais relacionados ao turismo?

6- As estratégias competitivas da empresa levam em conta a expansão do turismo no Brasil e também a demanda potencial da "nova classe média"? Justifique.

7 – Quantas lojas físicas a CVC têm atualmente no Brasil, contando com as lojas de própria empresa e as franquizadas? Quais os anos de implantação e localização de cada uma?

8 – É possível obter, a partir da fundação da empresa, como ocorreu, ano a ano, a expansão das lojas físicas da empresa?

9 – Qual é o percentual de venda das OTAs (On-line Travel Agency) da CVC em relação as lojas físicas?

10 – Qual é (ou foi) a relação do grupo CVC com a WebJet?

11 – Qual foi a motivação para existência da Webjet?

12 – Quais são as principais empresas prestadoras de serviços aéreos que realizam *charter* e fretamentos para a empresa e qual o percentual de participação de cada uma?

13 – Quais seriam as tendências futuras do mercado e as perspectivas da empresa quanto aos voos *charter* e fretamentos nacionais?

14 – Qual é o potencial de demanda das cidades do interior para a realização (saídas) de voos *charter* e fretamentos nacionais? Dê exemplos.

15- Os aeroportos da macrometrópole (Congonhas, Guarulhos e Viracopos) atendem as demandas de voos *charter* e fretamentos que a empresa realiza? Justifique.

16- A infraestrutura desses aeroportos atende as demandas da empresa para realização dos voos *charter* e fretamentos? Justifique.

Agradeço pelas respostas e coloco-me a disposição para dirimir qualquer dúvida.

airton.aredes@hotmail.com

(67)96922369

Currículo Lattes:

<http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=K4797765E3>





## QUESTIONÁRIO PARA OPERADORAS E AGÊNCIAS DE VIAGENS

O presente questionário é relativo ao projeto de pesquisa de doutorado cujo assunto versa sobre: "Transporte Aéreo e Turismo: a contribuição dos voos *charter* e de fretamentos para os fluxos de passageiros", desenvolvido no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Unesp/FCT (Universidade Estadual Paulista/ Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente (SP) por mim, Airton Aredes, sob a orientação do Prof. Dr. Marcio Rogério Silveira.

Data do preenchimento do questionário: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ Horário: \_\_\_:\_\_\_  
 Função ou Cargo Atual que exerce na empresa \_\_\_\_\_  
 Razão social: \_\_\_\_\_  
 Ano de criação: \_\_\_\_\_  
 Constituição do capital: \_\_\_\_\_

- 1 – Qual foi o ano em que a empresa realizou a venda das primeiras passagens aéreas direcionadas para turistas?
- 2 – Quando aconteceu o primeiro voo *charter* nacional realizado pela empresa?
- 3 – Quando aconteceu o primeiro voo de fretamento nacional realizado pela empresa?
- 4 – Quem são as empresas aéreas que a empresa Viagens se utilizou e se utiliza para a realização de voos *charter* e fretamentos nacionais?
- 5- Qual o percentual de faturamento da empresa corresponde aos voos *charters* e também fretamentos nacionais relacionados ao turismo?
- 6- As estratégias competitivas da empresa levam em conta a expansão do turismo no Brasil e também a demanda potencial da "nova classe média"? Justifique.
- 7 – Quantas lojas físicas a empresa têm atualmente no Brasil, contando com as lojas de própria empresa e as franquizadas? Quais os anos de implantação e localização de cada uma?
- 8 – É possível obter, a partir da fundação da empresa, como ocorreu, ano a ano, a expansão das lojas físicas da empresa?

9 – Qual é o percentual de venda das OTAs (On-line Travel Agency) da empresa em relação as lojas físicas?

10 – Quais são as principais empresas prestadoras de serviços aéreos que realizam *charter* e fretamentos para a empresa?

13 – Quais seriam as tendências futuras do mercado e as perspectivas da empresa quanto aos voos *charter* e fretamentos nacionais?

14 – Qual é o potencial de demanda das cidades do interior para a realização (saídas) de voos *charter* e fretamentos nacionais? Dê exemplos.

15- Os aeroportos da macrometrópole (Congonhas, Guarulhos e Viracopos) atendem as demandas de voos *charter* e fretamentos que a empresa realiza? Justifique.

16- A infraestrutura desses aeroportos atende as demandas da empresa para realização dos voos *charter* e fretamentos? Justifique.

Agradeço pelas respostas e coloco-me a disposição para dirimir qualquer dúvida.

airton.aredes@hotmail.com

(67)96922369

Currículo Lattes:

<http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=K4797765E3>



## QUESTIONÁRIO PARA TAM VIAGENS

O presente questionário é relativo ao projeto de pesquisa de doutorado cujo assunto versa sobre: "Transporte Aéreo e Turismo: a contribuição dos voos *charter* e de fretamentos para os fluxos de passageiros", desenvolvido no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Unesp/FCT (Universidade Estadual Paulista/ Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente (SP) por mim, Airton Aredes, sob a orientação do Prof. Dr. Marcio Rogério Silveira.

Data do preenchimento do questionário: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ Horário: \_\_\_:\_\_\_  
 Função ou Cargo Atual que exerce na empresa \_\_\_\_\_  
 Razão social: \_\_\_\_\_  
 Ano de criação: \_\_\_\_\_  
 Constituição do capital: \_\_\_\_\_

1 – Qual foi o ano em que a empresa realizou a venda das primeiras passagens aéreas direcionadas para turistas?

2 – Quando aconteceu o primeiro voo *charter* nacional realizado pela empresa?

3 – Quando aconteceu o primeiro voo de fretamento nacional realizado pela empresa?

4 – Quem são as empresas aéreas que a Tam Viagens se utilizou e se utiliza para a realização de voos *charter* e fretamentos nacionais?

5- Qual o percentual de faturamento da empresa corresponde aos voos *charters* e também fretamentos nacionais relacionados ao turismo?

6- As estratégias competitivas da empresa levam em conta a expansão do turismo no Brasil e também a demanda potencial da "nova classe média"? Justifique.

7 – Quantas lojas físicas a Tam Viagens têm atualmente no Brasil, contando com as lojas de própria empresa e as franqueadas? Quais os anos de implantação e localização de cada uma?

8 – É possível obter, a partir da fundação da empresa, como ocorreu, ano a ano, a expansão das lojas físicas da empresa?

9 – Qual é o percentual de venda das OTAs (On-line Travel Agency) da Tam Viagens em relação as lojas físicas?

10 – Qual é a relação do grupo Tam com a Tam Viagens?

11 – Qual foi a motivação para existência da Tam Viagens?

12 – Quais são as principais empresas prestadoras de serviços aéreos que realizam *charter* e fretamentos para a empresa?

13 – Quais seriam as tendências futuras do mercado e as perspectivas da empresa quanto aos voos *charter* e fretamentos nacionais?

14 – Qual é o potencial de demanda das cidades do interior para a realização (saídas) de voos *charter* e fretamentos nacionais? Dê exemplos.

15- Os aeroportos da macrometrópole (Congonhas, Guarulhos e Viracopos) atendem as demandas de voos *charter* e fretamentos que a empresa realiza? Justifique.

16- A infraestrutura desses aeroportos atende as demandas da empresa para realização dos voos *charter* e fretamentos? Justifique.

Agradeço pelas respostas e coloco-me a disposição para dirimir qualquer dúvida.

airton.aredes@hotmail.com

(67)96922369

Currículo Lattes:

<http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=K4797765E3>