



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Lucas Azeredo Rodrigues

**Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina: estratégias logísticas
e organização territorial**

Florianópolis
2020

Lucas Azeredo Rodrigues

Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina: estratégias logísticas e organização territorial

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestre em Geografia
Orientador: Prof.º Dr. Márcio Rogério Silveira

Florianópolis-SC
2020

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Azeredo Rodrigues, Lucas

Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina : estratégias logísticas e organização territorial / Lucas Azeredo Rodrigues ; orientador, Márcio Rogério Silveira, 2020.

331 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2020.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Transporte Aéreo de Passageiros. 3. Aviação Comercial. 4. Santa Catarina. 5. Geografia da Circulação, Transporte e Logística. I. Silveira, Márcio Rogério. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Lucas Azeredo Rodrigues

Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina: estratégias logísticas e organização territorial

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof.º Dr. Airton Aredes
Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul

Prof.º Dr. Diogo Quintilhano
Universidade Federal de Santa Catarina

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em geografia.

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Prof.º Dr. Márcio Rogério Silveira
Orientador

Florianópolis, 2020

Este trabalho é dedicado ao meu irmão Bernardo, minhas irmãs Maria Eduarda e Giovana, e a todas pessoas que independente do momento, me ajudaram a realizar mais um sonho.

AGRADECIMENTOS

Não foram apenas dois anos de trabalho. Trata-se de uma pesquisa que iniciei em 2016, quando decidi de fato o tema que provavelmente levarei para o resto de minha vida. Desde já, sou grato por tudo aquilo que o espaço geográfico proporcionou a mim. Como diz um trecho de música da banda *Bon Jovi*, “a vida não é um carrossel, é uma montanha russa”. Bom, gratidão por todos os momentos que vivi ao longo de quase duas décadas e meia de existência, principalmente por ter tido uma família fantástica, a qual sempre tive carinho. A minha mãe e minha avó, as duas mulheres que batalharam e me criaram até a adolescência. Lembro até hoje da minha despedida, do choro, da emoção, da felicidade, de quando passei do portão de embarque do aeroporto em 2014, e decidi trilhar minha vida longe de casa. Não é qualquer pessoa que se dispõe sair de casa aos 18 anos e ir morar sozinho num lugar onde não se conhecia nada nem ninguém. Não posso deixar de lembrar uma pessoa que foi fundamental para que eu pudesse estar aqui escrevendo isso que você está lendo: meu avô. O famoso Prof^o Ivan, de onde pude estar conhecendo as geografias vernaculares da minha vida, e que me fazia aprender (involuntariamente) porque o espaço geográfico é assim, bom, esse é o trem da vida, talvez o motivo do meu direcionamento para Geografia dos Transportes seja oriundo de uma paixão familiar por locomotivas. São inúmeras pessoas que eu gostaria de agradecer por sempre me ajudarem quando podia, e que independente do momento, nunca esqueceram de mim, Tio Lu, Tia Co, Tia Dani e todas as pessoas, nas quais tenho um carinho imenso. A meu Pai, Tia Maria, Tio Zé, Duda, Gigi, que mesmo distantes, possuem um vínculo comigo, principalmente as minhas irmãs que um dia irão compreender todo esse distanciamento. Em 2011 recebi um grande presente, na verdade, mais pessoas para a minha família. A D. Lourdes, Sr. Zé, meus “tios” Simone e Marcos, os quais me “adotaram” com amor e carinho. Jamais posso deixar de destacar Vossa Meritíssima Excelência, ou LM, e outros adjetivos, que além de me fazer de filho, sempre me incentivou a estudar (até chegar ao ponto de: para Lucas! dê uma pausa). É Luís, o tempo passa, parece que foi ontem que estávamos no banco da praça de Chapecó “marcando um dez” para ir fazer minha matrícula na UFFS, sem dúvidas foi uma pessoa fundamental para que pudesse estar aqui. E de brinde, veio o GG. Sem dúvidas, o melhor amigo que tenho. Amor e briga ao mesmo tempo, “francamente” Tom e Jerry. Ao longo desses anos, tenho que agradecer a todos meus amigos e amigas que sempre estiveram comigo, seja em Guapimirim ou “Chapecópolis”, Alex, Victhor, João Henrique (longas discussões sobre transportes), Léo, Sr. Wilson e todos que sempre estiveram presentes, mesmo distantes. A decisão de vir para UFSC inicia quando o Prof^o Marlon passou a me incentivar a continuar a pesquisa, o qual sou grato por participar desse início de caminhada (que não foi fácil), mas não posso deixar de agradecer a todos os professores que tive ao longo da vida. Aos meus Professores e colegas da UFFS, onde pude estar em contato com essa temática da aviação. Minha trajetória de UFSC começa quando enviei um e-mail para o Prof^o Márcio ainda em 2017, numa tentativa de prestar o processo seletivo do mestrado. A ti, sou grato primeiramente por ter respondido aquele e-mail, e ter me convidado a vir a UFSC conhecer e pensar num projeto. Ademais, são quase 3 anos de diálogos, orientações (bem coloridas), conversas, discussões, aprendizados, puxões de orelha, risadas, cervejas e reflexões e que espero contar para os próximos (no mínimo) 4 anos. Com isso entrei em contato com o GEDRI/LABCIT. Ao pessoal do grupo, grato pelas discussões, apontamentos, e demais outras ações seja do âmbito pessoal, quanto acadêmico. As amizades que fiz ao longo desses dois últimos anos, Glauco, Germano, Rafael, Laís, Valéria, Gregório, Lucas, Diogo, Janete, Prof^o Nelson, Prof^o Emmanuel, Prof^o Rodrigo Cocco e todos demais colegas que infelizmente não tive a oportunidade de conviver por mais tempo. Aos colegas do PPGG, Ana, Bogo e demais colegas e aos professores que pude estar trocando conteúdos, trabalhos de campo, bares e outros momentos. Aos Prof^{os} da minha banca, Airton, Diogo e Nazareno, agradeço pelos apontamentos e discussões que ampliaram a atuação deste trabalho, pela paciência e leitura criteriosa desta pesquisa. Falando nisso, a LM pela leitura e correção cansativa (de português, desta pesquisa). Também agradeço ao financiamento CAPES (via PPGG). E por fim, grato a todos aqueles que puderam fazer parte desse momento especial, se esqueci de alguém, não foi por mal. Espero que este trabalho sirva de alicerce para novas pesquisas e discussões que possam vir a contribuir para o bem-estar da sociedade.

O futuro não é um lugar onde estamos indo, mas um lugar que estamos criando. O caminho para ele não é encontrado, mas construído e o ato de fazê-lo, muda tanto o realizador quanto o destino “(Antoine de Saint - Exupéry).

RESUMO

Entre 2000 e 2018, o movimento de passageiros em Santa Catarina cresceu 291%, diante dos 217% da média nacional. Esse fator de destaque proporcionou diferentes formas de interações espaciais, nas quais, podemos elencar como o desenvolvimento regional e urbano catarinense, crescimento do PIB resultado das políticas de fortalecimento nacional do Governo Lula (a partir de 2003), os diferentes projetos logísticos de Estado e corporativo que estão interligados ao modal aéreo, as políticas normativas da aviação, o acesso ao crédito, o desenvolvimento das tecnologias, dentre outros mais elementos. Sendo assim, questiona-se quais foram as estratégias logísticas combinadas, ou não, entre o Estado e o meio corporativo que colaboraram para a recente organização espacial do setor aéreo em Santa Catarina. Logo, o objetivo central deste trabalho é responder essa questão, baseado no materialismo histórico e dialético como método científico, além da percepção do meta-conceito da formação socioespacial. Para isso, esta pesquisa conta com uma revisão bibliográfica, representações cartográficas, gráficos, imagens ilustrativas, e outros dados obtidos por órgãos públicos e em trabalho de campo, com o intuito de fomentar o debate acerca desta temática tratada.

Palavras-chave: Transporte Aéreo de Santa Catarina; Aviação Comercial; Geografia dos Transportes; Geografia da Circulação, Transporte e Logística; Desenvolvimento Regional e Urbano.

ABSTRACT

Between 2000 and 2018, passenger movements in Santa Catarina grew 291%, compared to 217% of the national average. This highlight factor provided different forms of spatial interactions, in which we can list how the regional and urban development of Santa Catarina, GDP growth resulting from the Lula government's national strengthening policies (as of 2003), the different state and corporate logistics projects that are linked to the air modal, aviation regulatory policies, access to credit, the development of technologies, among other elements. Thus, it is questioned which logistical strategies were combined, or not, between the State and the corporate environment that collaborated for the recent air sector space organization in Santa Catarina. Therefore, the central objective of this work is to answer this question, based on historical and dialectical materialism as a scientific method, in addition to the perception of the meta-concept of socio-spatial formation. For this purpose, this research relies on a bibliographic review, cartographic representations, graphs, illustrative images, and other data points obtained by public agencies and in field work, , with the purpose of fomenting the debate about this theme.

Keywords: Air Transport of Santa Catarina; Commercial Aviation; Geography Transport; Geography of Circulation, Transport and Logistics; Development Regional and Urban

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Movimentação de Passageiros no Setor Aéreo Brasileiro (1927-1939)	49
Gráfico 2: Movimentação de Passageiros no Setor Aéreo Brasileiro (1940-1949)	55
Gráfico 3: PIB x Passageiros Transportados (1950-1959)	60
Gráfico 4: PIB x Passageiros Transportados (1960-1969)	66
Gráfico 5: PIB x Passageiros Transportados (1970-1979).....	70
Gráfico 6: PIB x Passageiros Transportados (1980-1989)	72
Gráfico 7: PIB x Passageiros Transportados (1990-1999)	77
Gráfico 8: População Residente x Movimento de Passageiros no Brasil (1927-1999)	77
Gráfico 10: Movimentação de Passageiros no Brasil entre 1927 e 2018.....	116
Gráfico 11: Taxa de Crescimento na aviação brasileira entre 2003 e 2018.....	117
Gráfico 12: Quantidade de Aeronaves comerciais por oferta de assento.....	119
Gráfico 13: Movimento de Passageiros na aviação comercial brasileira (2003-2018) ...	125
Gráfico 14. PIB x Porcentagem de investimentos do governo federal em infraestrutura de transporte	126
Gráfico 15: Série histórica de investimentos em infraestrutura de transporte e PIB em preços correntes (1995-2018)	127
Gráfico 16: Quantidade de voos na aviação comercial brasileira.....	128
Gráfico 17: Variação do yield na aviação comercial brasileira.....	129
Gráfico 18: Preço Médio da Tarifa aérea – Porcentagem de tarifa abaixo de R\$300,00 na aviação comercial brasileira.....	129
Gráfico 19: Transporte aéreo interestadual de passageiros (rodoviário x aéreo)	130
Gráfico 20: Variação do RPK na Aviação comercial brasileira.....	131
Gráfico 21: Movimentação de passageiros na aviação comercial nos aeroportos catarinenses (2000-2018)	138
Gráfico 22: Movimentação de passageiros em Santa Catarina.....	140
Gráfico 23: Movimentação de passageiros x decolagens nos aeroportos de Santa Catarina.....	142
Gráfico 24: Passageiros transportados pela AVIANCA/OCEANAIR (2003-2019).....	219
Gráfico 25: Passageiros Transportados pela AZUL.....	225
Gráfico 26: Passageiros Transportados pela BRA.....	228
Gráfico 27: Passageiros Transportados pela NHT	231
Gráfico 28: Passageiros Transportados pela GOL.....	240

Gráfico 29: Passageiros Transportados pela Latam (TAM).....	249
Gráfico 30: Passageiros Transportados pela Transbrasil (Interbrasil).....	253
Gráfico 31: Passageiros Transportados pela TRIP	257
Gráfico 32: Passageiros Transportados pelo Grupo VARIG.....	261
Gráfico 33: Passageiros Transportados pelo VASP	263
Gráfico 34. Passageiros Transportados pela Webjet.....	269

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Valores da tarifação em voos domésticos em 1991	98
Tabela 2. Custo-benefício do bandeirante – EMB-110	107
Tabela 3: Valores investidos pelo Governo do Estado de Santa Catarina nos aeroportos do estado.....	110
Tabela 4: Previsão de voos vigentes no primeiro semestre de 2020 em Chapecó.....	181
Tabela 5: Voos semanais em operação no Aeroporto de Navegantes.....	183
Tabela 6: Voos internacionais em operação no Aeroporto de Florianópolis.....	184
Tabela 7: Voos domésticos em operação no Aeroporto de Florianópolis.....	185
Tabela 8: Voos semanais em operação no Aeroporto de Joinville.....	186
Tabela 9: Frota da AVIANCA/OCEANAIR.....	219
Tabela 10: Frota comercial da AZUL entre 2009 e 2019.....	226
Tabela 11: Frota da BRA.....	227
Tabela 12: Frota da GOL.....	239
Tabela 13: Frota da TAM/LATAM entre 2000 e 2015.....	246
Tabela 14: Frota da LATAM entre 2015 e 2019.....	247
Tabela 15: Frota da TRIP	255
Tabela 16: Frota do GRUPO VARIG (2000-2006)	260
Tabela 17: Frota da VASP.....	262
Tabela 18: Frota da WEBJET.....	266

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Tese da Dualidade Brasileira.....	36
Quadro 2: Investimentos do PAC nos aeroportos de Santa Catarina.....	95

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Rotas aéreas de passageiros da aviação comercial na década de 1930 em Santa Catarina.....	49
Mapa 2: Rotas aéreas de passageiros da aviação comercial na década de 1940 em Santa Catarina.....	54
Mapa 3: Rotas aéreas de passageiros da aviação comercial na década de 1950 em Santa Catarina.....	59
Mapa 4: Rotas aéreas de passageiros da aviação comercial na década de 1960 em Santa Catarina.....	64
Mapa 5: Rotas aéreas de passageiros da aviação comercial na década de 1970 em Santa Catarina.....	68
Mapa 6: Rotas aéreas de passageiros da aviação comercial na década de 1980 em Santa Catarina.....	71
Mapa 7: Rotas aéreas de passageiros da aviação comercial na década de 1990 em Santa Catarina.....	76
Mapa 8.:Voos domésticos de passageiros no Brasil (2019).....	133
Mapa 9: Rotas aéreas internacionais comerciais de passageiros vigentes no Brasil (2019).....	137
Mapa 10: Área de captação dos aeroportos de Santa Catarina.....	166

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Vias de Transporte no Brasil.....	20
Figura 2: Primeira aeronave e estação da Varig.....	41
Figura 3: Localização do Primeiro aeroporto de Florianópolis.....	42
Figura 4: Timetable e Mapa de rotas da Sydicato Condor em 1932.....	45
Figura 5: Cartaz-propaganda da Condor.....	46
Figura 6: DC-3 da Sadia Linhas Aéreas no Aeroporto de Congonhas.....	48
Figura 7: Mapa de Rotas da Cruzeiro 1957.....	58
Figura 8: E-110 - Embraer Bandeirante da RIO SUL no Aeroporto Santos Dummont.....	63
Figura 9: Zona de Influência das Cidades Catarinenses.....	65
Figura 10: Mosaico das principais aeronaves regionais da década de 1990.....	75
Figura 11: “Transformações na aviação brasileira”	78
Figura 12: Evolução da aviação e do turismo.....	90
Figura 13: Classificação dos centros urbanos no PAESC (1989)	106
Figura 14: Previsão de rotas aéreas em 1998.....	108
Figura 15: Possibilidade de expansão dos aeroportos de Santa Catarina em 1989.....	109
Figura 16: Resultado dos possíveis investimentos identificados pelo PAESC.....	107
Figura 17: Investimentos por modal em Santa Catarina de 2000 a 2006.....	111
Figura 18: Investimentos por modal em Santa Catarina de 2007 a 2014.....	111
Figura 19: Aeroportos beneficiados pelo Programa de Aviação Regional.....	113
Figura 20: Fluxo de passageiros – evolução da família de formas espaciais.....	132
Figura 21: Transição das rotas de múltiplas escalas para o sistema de hub and spoke.....	147
Figura 22: Mosaico de fotos do acesso ao aeroporto de Navegantes.....	163
Figura 23: Mosaico de fotos do aeroporto regional de Jaguaruna.....	178
Figura 24: Mosaico de fotos do aeroporto de Florianópolis.....	179
Figura 25: Mosaico de fotos da parte interna do aeroporto de Navegantes.....	184
Figura 26: Boulevard 14/32 (aeroporto de Florianópolis)	201
Figura 27: Plano Conceitual do Aeroporto de Florianópolis (2017-2025)	203
Figura 28: Fluxograma das companhias aéreas regulares no Brasil (1925-2019)	211
Figura 29: Mapa de rotas da OCEANAIR em 2002.....	213
Figura 30: Mapa de rotas da OCEANAIR em 2005.....	214

Figura 31: Mapa de rotas da OCEANAIR em 2010.....	215
Figura 32: Mapa de Rotas da AVIANCA em 2012.....	216
Figura 33: Mapa de rotas da Avianca em 2018.....	217
Figura 34: Mapa de Rotas da AZUL em 2009.....	221
Figura 35: Mapa de rotas da AZUL em 2011.....	222
Figura 36: Mapa de Rotas da AZUL e TRIP em 2013.....	223
Figura 37: Mapa de rotas da AZUL em 2019.....	224
Figura 38: Mapa de Rotas da NHT em 2009.....	229
Figura 39: Mapa de rotas da GOL em 2005.....	233
Figura 40: Mapa de rotas da GOL em 2009.....	235
Figura 41: Mapa de rotas da GOL em 2015.....	236
Figura 42: Mapa de rotas da GOL em 2019.....	238
Figura 43: Mapa de rotas do Grupo TAM em 1997.....	241
Figura 44: Mapa de rotas do Grupo TAM em 2004.....	243
Figura 45: Mapa de rotas domésticas da TAM em 2012.....	245
Figura 46: Mapa de rotas domésticas da LATAM em 2019.....	246
Figura 47: Mapa de rotas da INTERBRASIL e TRANSBRASIL na década de 1990..	252
Figura 48: Mapa de Rotas da TRIP em 2012.....	256
Figura 49: Mapa de rotas da VASP em 2003	263
Figura 50: Mapa de Rotas da WEBJET em 2005.....	264
Figura 51: Mapa de rotas da WEBJET em 2010.....	266
Figura 52: Mapa de Rotas da WEBJET em 2012.....	267

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABEAR - Associação Brasileira de Empresas Aéreas
AMAB – Associação e Memória da Aeropastale no Brasil
ANAC – Agência Nacional da Aviação Civil
ASAs - Acordos de Serviços Aéreos
BADESC – Banco de Desenvolvimento de Santa Catarina
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento
CASAN – Companhia Catarinense de Águas e Saneamento
CELESC – Centrais Elétricas de Santa Catarina
CINA – Comissão Internacional de Navegação Aérea
CLAC – Comissão Latinoamericana de Aviação Civil
CONAC – Conferência Nacional sobre Aviação Civil
DAC – Departamento da Aviação Civil
DC – *Douglas Aircraft Company*
DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo
ELETROSUL – Eletrosul Centrais Elétricas S.A.
EPAGRI – Empresa de Pesquisa Agropecuária
HOTRAN- Horário de Transporte
IATA – *International Air Transporte Association*
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFSC – Instituto Federal de Santa Catarina
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
OACI – Organização da Aviação Civil Internacional
PAESC – Plano de Aviação do Estado de Santa Catarina
RIN – Rede de Integração Nacional
SAC-PR – Secretaria da Aviação Civil da Presidência da República
SITAR – Sistema de Integração do Transporte Aéreo Regional
TAC – Transportes Aéreos Catarinense
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina
UDESC – Universidade do Estado de Santa Catarina
VARIG – Viação Aérea Rio Grandense
VASP – Viação Aérea São Paulo
VOTEC – Voos Técnicos e Executivos – Votec Serviços Aéreos Regionais

SUMÁRIO

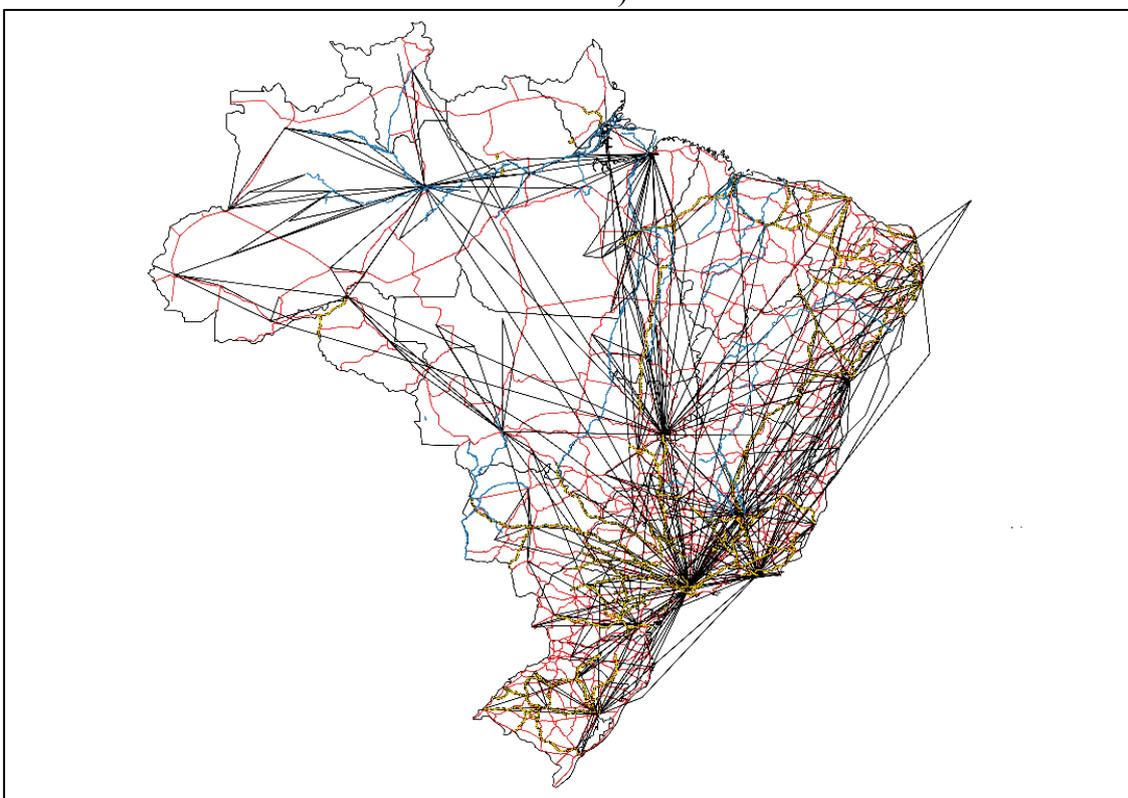
INTRODUÇÃO.....	20
1. O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO COMERCIAL EM SANTA CATARINA.....	33
1.1 Formação socioespacial do estado de Santa Catarina e o transporte aéreo de passageiros: o pioneirismo da aviação e o desenvolvimento dos aeroportos e das rotas aéreas do Estado (1927-1939).....	35
1.2 Transformações do transporte aéreo em Santa Catarina após a segunda guerra mundial (1940-1990)	50
1.3 configuração territorial do transporte aéreo comercial em Santa Catarina durante os governos neoliberais (1990-2002)	72
1.4 Considerações finais ao capítulo 1.....	79
2 AS RECENTES REESTRUTURAÇÕES ECONÔMICAS E AS MUDANÇAS NO SETOR ÁEREO COMERCIAL DE PASSAGEIROS NO BRASIL E EM SANTA CATARINA	82
2.1 A reestruturação econômica e os impactos das mudanças normativas no transporte aéreo no mundo globalizado	84
2.1.1 Os marcos regulatórios internacionais e seus impactos na aviação brasileira	84
2.1.2 Uma breve contextualização do processo de inovação do setor aéreo	87
2.2 Políticas públicas e a dinamização do setor aéreo: o caso da regulação brasileira....	92
2.2.1 Período Regulatório 1932-1992.....	92
2.2.2 Desregulamentação 1993-2002.....	99
2.2.3 Re-Regulamentação 2003 – 2016.....	101
2.2.4 A política neoliberal da década de 1990 presente no Golpe de 2016: as novas concessões e abertura dos investimentos externos	103
2.3 A aviação regional em Santa Catarina: o papel do Estado no desenvolvimento do setor	105
2.4 A ruptura da aviação regional e a reestruturação do transporte aéreo nacional: o desenvolvimento da demanda e constituição da necessidade de novos fluxos no setor.....	114
2.5 Considerações Finais ao Capítulo 2.....	120

3. A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DOS FLUXOS DE PASSAGEIROS ENTRE 2000 E 2018 NA AVIAÇÃO COMERCIAL DO ESTADO DE SANTA CATARINA.....	123
3.1 Transporte Aéreo no Brasil: O crescimento dos fluxos aéreos no século XXI.....	125
3.2 Aviação em Santa Catarina: uma breve contextualização do setor aéreo comercial de passageiros	138
3.3 As novas características das demandas: o desenvolvimento dos fluxos e fixos nas cidades catarinenses e seus papéis de integração territorial	143
3.4 Considerações finais ao capítulo 3	187
4 A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DERIVADA DA CIRCULAÇÃO, TRANSPORTE E LOGÍSTICA: O PAPEL DAS ESTRATÉGIAS LOGÍSTICAS NA COMPETITIVIDADE TERRITORIAL DO SETOR AÉREO DE PASSAGEIROS EM SANTA CATARINA	190
4.1 A logística de Estado e a logística corporativa: uma abordagem acerca das infraestruturas aeroportuárias do estado catarinense.....	196
4.1.1 Floripa Airport.....	200
4.1.2 RDL Aeroportos.....	204
4.1.3 Infraceia Aeroportos	206
4.1.4 Infraero	206
4.2 Os 7 (ou 8) momentos cíclicos da aviação comercial brasileira.....	208
4.3 As estratégias logísticas das Companhias Aéreas em Santa Catarina 2000-2019	212
4.3.1 Nacionais	212
4.3.1.1 Avianca (Oceanair)	212
4.3.1.2 Azul.....	220
4.3.1.3 BRA.....	226
4.3.1.4 Brava (NHT)	228
4.3.1.5 Gol.....	232
4.3.1.6 Latam (TAM)	240
4.3.1.7 Transbrasil (Interbrasil star)	249
4.3.1.8 TRIP.....	254
4.3.1.9 VARIG (Rio Sul e Nordeste)	257

4.3.1.10 VASP.....	261
4.3.1.11 Webjet	264
4.3.1.12 Outras companhias brasileiras e estrangeiras	269
4.4 Considerações finais ao capítulo 4	274
CONCLUSÕES	276
REFERÊNCIAS.....	291
ANEXOS.....	308

INTRODUÇÃO

Figura 1: Sobreposição das vias de transporte no Brasil (aerovias, rodovias, hidrovias e ferrovias).



Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues, 2019. Base Cartográfica: IBGE, 2015

De fato, o problema dos transportes, encarados nas inter-relações com as múltiplas manifestações da vida civilizada, apresenta-se fecundo em corolários valiosos para interpretação de fenômenos sociais. Uma rede de transportes é algo vivo, ligado a condições intrínsecas da estrutura das sociedades, responsável que é por sua própria sobrevivência. Obedecendo, por um lado, a contingências do meio físico e, por outro, recebendo do homem o cunho particularíssimo de sua cultura e de sua técnica, as vias de transporte exprimem o poder de renovação e de equilíbrio que garante a continuidade no tempo e a afirmação no espaço de um organismo político (SILVA, 1949, p.7).

Para Paul Vidal de La Blache (1954, p. 291) a sociedade desde seus primórdios se comprometeu na “resolução do problema do transporte e da circulação”. Se fizermos um resgate da problemática que envolve a circulação e o transporte, podemos observar que é uma temática que cada vez mais exige novas reflexões e apontamentos. Dotadas, no entanto, de uma série de estratégias que visam um aperfeiçoamento técnico, isto é, do aprimoramento logístico.

Os meios de transporte emergem nas discussões da Geografia como uma ação de se transportar ou mover-se de um ponto a outro no espaço, proporcionando diferentes organizações e interações espaciais. A necessidade de se deslocar, proporciona fluxos, sejam de pessoas, mercadorias ou informações, isto é, a formalização de redes. Porém, convém resgatar o pensamento de Santos (2017, p.62) de que “Fixos e fluxos juntos, interagindo, expressam a realidade geográfica e é desse modo que conjuntamente aparecem como um objeto possível para geografia”.

Dias (2005, p.147) salienta que as redes possuem dois objetivos - a de comunicar e circular, entretanto a sua densidade está propícia a diferentes configurações, nas quais são “internas a uma organização ou compartilhadas entre diferentes parceiros – regionais, nacionais ou internacionais, surge como condição que se impõe à circulação crescente de tecnologia, de capitais e matérias-primas”. Para a autora, as novas formas de redes propuseram ao espaço geográfico novas configurações, dentre elas, a seletividade espacial, a qual expressa a importância do entendimento da localização geográfica. A ideia de circulação é uma forma de manifestação das diferentes interações que os territórios possuem, realizando interações espaciais, seja de pessoas ou mercadorias, e que apresenta fluxos, infraestruturas e densidades diferenciadas (PINI, 1995)

Os meios de transporte assumem um papel importante na história do Brasil, desde o período das Grandes Navegações e das Bandeiras até a intermodalidade do século XXI. Entretanto, o momento em que houve maior intensidade nas transformações foi durante meados do século XX, quando se inseriu o modal aéreo e o rodoviário no cenário brasileiro em meio a um processo de decadência das ferrovias. Todos os meios anteriormente citados foram de suma importância para o desenvolvimento do país em suas respectivas escalas temporais e espaciais, porém ressalta-se, como objeto de estudo, o papel de complementação da integração territorial proporcionada pela aviação.

Ao analisar a historiografia dos transportes no país, leva-se em conta todo o processo de formação social e espacial dos diferentes territórios que fazem parte do Brasil. Dentre os elementos que colaboraram para esse movimento, elencamos a aviação como um fator responsável por uma série de interações espaciais. Por mais que se apresentassem de forma mais pontual, a demanda por voos colaborou para ligações locais, regionais, nacionais e até internacionais. Porém, vale lembrar que o papel de integração apresentado pelo transporte aéreo é diferente do rodoviário, já que está em constante modificação impostas pelas variáveis decorrentes do capital.

A aviação no Brasil cresceu de acordo com o ritmo determinado pelo desenvolvimento nacional e suas respectivas reestruturações econômicas, sobretudo no que se refere às políticas públicas para o setor. No que concerne à aviação, cada região (e cidade-polo) teve seu apogeu pautado no seu desenvolvimento regional e urbano. O modal aéreo proporcionou diferentes organizações espaciais, justamente por haver cada vez mais uma série de exigências para sua operacionalidade.

Nos convém dizer que os meios de transporte é uma temática de grande importância para os estudos geográficos. É neste sentido que corroboramos com Silveira (2011) no que diz respeito da Geografia da Circulação, Transporte e Logística. Pois, para o autor, há uma dialética entre esses elementos, a qual envolve a ação dos transportes (no ato de conduzir algo de um ponto a outro), circulação do capital (além da movimentação de passageiros, cargas e informações) e da logística (no âmbito do aperfeiçoamento técnico voltado para um maior aproveitamento).

Entendemos que a logística emerge como uma estratégia, na qual visa acelerar a troca de circulação e transporte, “uma tática capaz de aumentar o movimento circulatório do capital através de estratégias diversas, como o planejamento e a gestão de transportes” (SILVEIRA, 2011, p.63). Logo, compreendemos que isso nada mais é do que estratégias logísticas, as quais vem sendo adotadas para um a aceleração do movimento circulatório do capital.

Neste momento convém resgatar ideia de logística corporativa e logística de Estado trabalhada por Silveira (2016; 2019). A primeira se refere àquela realizada por uma empresa, se limita às estratégias de gestão e de outras formas, as quais visam a diminuição dos custos e aumento da competitividade territorial. A segunda emerge quando discutimos o papel do estado como agente provedor de infraestrutura com

objetivo de “ desenvolver e implementar estratégias, planejamento e gestão que permita uma maior fluidez no território, organização, ordenamento dos sistemas de transportes, de armazenamento, de normas e tributação (SILVEIRA, 2016, p.412).

O que podemos observar é que a seletividade territorial está cada vez mais vigente com a centralidade do capital. Isto nos remete refletir o quanto isso é impactante no cotidiano da sociedade, tendo em vista ações conjuntas, ou não, entre a logística corporativa e de Estado, que visam o encurtamento da variável espaço-tempo.

O papel da centralidade vem à tona quando observamos o papel de polarização das cidades catarinenses. Ora, como já foi trabalhado por Mamigonian (1966), o estado apresenta uma distribuição de oito capitais regionais, sem a presença de uma capital polarizadora como na maioria dos estados do país, no entanto, o autor ressalta que Florianópolis exerce centralidade apenas no que diz respeito às atividades políticas-administrativas. Essa reflexão aprofunda quando vamos compreender a hierarquia urbana que Santa Catarina configura, no intuito de entender as capilaridades da rede urbana, a qual extrapola os limites territoriais do estado catarinense.

O que vemos é a centralização da prestação de serviços em determinadas cidades do estado, dentre elas, o serviço aéreo. Se recentemente as cidades que recebem voos comerciais de passageiros são Florianópolis, Navegantes, Joinville, Jaguaruna, Lages e Chapecó, entre 2000 e 2018, Caçador, Joaçaba, Videira, Criciúma e Concórdia também receberam voos comerciais, no entanto numa tipologia de fluxos aéreos diferente das demais. Além disso, quando observamos o crescimento da movimentação de passageiros nos aeroportos do estado identificamos algumas oscilações, e cidades como Navegantes (346%) e Chapecó (613%) se destacam com um crescimento acima da média nacional (217%).

Não podemos deixar de assinalar que a problemática de pesquisa não desfruta de dados técnicos comentados e teorizados. Além do que foi supracitado até o momento, devemos ressaltar dois pontos fundamentais para essa pesquisa. O primeiro concerne ao Plano Aeroviário de Santa Catarina (PAESC, 1989), pois, trata-se do planejamento direcional do desenvolvimento a longo prazo do setor aéreo no estado e até o momento ainda não foi atualizado. O segundo ponto se trata das informações que são fornecidas pela ANAC e SAC, cuja disponibilização ocorre forma bruta, por meio de relatórios anuais, com análises abrangentes, sem levar em conta o processo de formação social e econômica de modo mais específico nas regiões em análise. De tal modo que esta pesquisa pretende colaborar

para o aprimoramento de informações a respeito do fluxo aéreo de passageiros no estado catarinense. Alicerçado no que foi exposto até o momento, além da caracterização regional baseada na formação socioespacial, buscaremos entender as diferentes frentes de atuação territorial das companhias aéreas, assim como as políticas de desenvolvimento do setor vinculado ao papel do poder público.

Sendo assim, indaga-se: quais foram as estratégias logísticas adotadas, combinadas ou não, entre a logística de Estado e a logística corporativa que interferiram na organização espacial do transporte aéreo comercial de passageiros no estado de Santa Catarina? Essa é a questão central que buscaremos responder ao longo desta pesquisa, dialogando com a teoria, dados fornecidos por órgãos públicos, entrevistas e trabalhos de campo, com o intuito de preencher a lacuna sobre o estudo da temática no estado catarinense.

A hipótese aqui levantada é da ocorrência de uma ruptura na aviação regional brasileira na virada para o século XXI, proporcionando várias reconfigurações no setor aéreo, vindo o estado catarinense a manter um crescimento na movimentação de passageiros acima da média nacional entre 2000 e 2018, com destaque para os aeroportos de Navegantes, Chapecó, Joinville e Florianópolis, ainda que alguns aeroportos tenham deixado de operar voos comerciais de passageiros. No entanto, vale ressaltar que essa ruptura, além da alteração da densidade dos fluxos, ela reconfigurou a organização espacial dele, remodelando as estratégias logísticas do setor aéreo. Além de um aperfeiçoamento logístico, a extinção de voos de múltiplas escalas para voos conectados diretamente aos *hubs*, propuseram ao setor aéreo um melhoramento da taxa de ocupação das aeronaves e de outras variáveis como redução de custos.

Sob esta ótica, o objetivo geral deste trabalho é identificar e analisar as estratégias territoriais do transporte aéreo comercial de passageiros do estado de Santa Catarina, alinhando o desenvolvimento regional desse estado com as reestruturações econômicas mundiais e brasileiras, sempre dialogando com as estratégias competitivas assinaladas neste estudo, infraestruturas aeroportuárias e seus impactos na configuração do território catarinense. Há de se ressaltar, ainda, o papel da logística de Estado e a logística corporativa como agentes da organização espacial do setor no estado, objeto de análise ao longo deste trabalho. Para esse percurso, foram traçados alguns objetivos específicos que orientarão a estrutura dos capítulos deste trabalho:

1) Entender o desenvolvimento do setor de transporte aéreo de passageiros e seu impacto nas interações espaciais em Santa Catarina no século XX;

2) Compreender a relação dos grandes pactos normativos da aviação internacional e suas transformações no setor aéreo brasileiro, ressaltando o papel das inovações tecnológicas e as reestruturações econômicas nacionais com o papel de regulamentação do Estado;

3) Analisar o papel de interações espaciais proporcionadas pela aviação em Santa Catarina, associando a movimentação de passageiros à infraestrutura aeroportuária e às políticas de desenvolvimento municipal, regional, estadual e nacional, com a formação socioespacial, além da capacidade de atração de capital privado do setor aéreo como impactantes para a organização espacial do território catarinense;

4) Identificar as estratégias logísticas utilizadas pela logística de Estado e corporativa, e analisar a organização espacial da reestruturação produtiva do setor aéreo por intermédio das companhias aéreas e pelos aeroportos sob a óptica da Geografia da Circulação, Transporte e Logística.

Portanto, ressalta-se a ideia de que o desenvolvimento da aviação no Estado de Santa Catarina está atrelado não apenas à formação socioespacial do estado, mas também à aviação na escala nacional, que se iniciou com os primeiros voos comerciais na década de 1920 e que atualmente é de suma importância para a integração regional. Isto significa que as estratégias adotadas para o fomento da aviação no estado são oriundas de movimentos locais-regionais e estaduais, assim como de escala nacional e internacional.

Para isso, adotamos como recorte temático, o transporte aéreo comercial de passageiros. Nessa perspectiva, faremos um recorte espacial do estado de Santa Catarina (como principal território) e suas conexões externas, e um recorte temporal desde a década de 1920, onde resgataremos a gênese da aviação comercial regular de passageiros até o período mais recente, quando o setor passou por transformações significativas entre 2000 e 2018.

A contextualização do tema advém do setor da aviação comercial nacional, através de diferentes abordagens em diferentes escalas. Santa Catarina emerge como um estudo de caso que decorrerá desta pesquisa, no intuito de elencar as relações da aviação com a produção do espaço no estado. Logo, concentramos a análise no transporte aéreo comercial de passageiros (tanto nas infraestruturas, quanto nos fluxos).

A respeito do carácter temporal, uma parte da pesquisa está dedicada a estudar a gênese do transporte aéreo de passageiro no estado (1927-1999). O motivo pelo recorte mais recente se dará pela análise de políticas públicas dos governos federais e estaduais, Governo Lula (2003-2009) Governo Dilma (2010-2016) e Governo Temer (2016-2018), mas também entre 2000-2002, quando a aviação passou por profundas transformações oriundas da flexibilização do setor da iniciada na década de 1990.

No que se refere ao objeto deste estudo, a escolha resulta não apenas da continuidade de uma pesquisa que começou em 2016, mas também da necessidade de trazer novas reflexões acerca da temática que circunda a área dos transportes, como, por exemplo, o desenvolvimento regional e urbano. Ademais, como já ressaltado, defende-se a ideia de que os modais de transporte assumem um papel importante na constituição de redes no território brasileiro, desde o período colonial até o mais recente, em suas respectivas escalas espaciais-temporais.

Em relação aos procedimentos metodológicos, foram realizados: revisão bibliográfica através de aulas no PPGG-UFSC, seminários e demais atividades organizadas pelo LABCIT/GEDRI, tendo como foco o desenvolvimento do setor aéreo e a dinâmica econômica catarinense e brasileira, além de outros fatos relacionados; levantamento de dados quantitativos e qualitativos em diversos órgãos públicos, privados e mistos, como ANAC, SAC-PR, BNDES, IPEA, IBGE, e outros órgãos públicos; trabalhos de campo; entrevistas com administração dos aeroportos envolvidos e órgãos públicos; coleta de material levantado, como fichamentos de referências bibliográficas, dados, entrevistas e relatórios de campo; confecção de gráficos e representações cartográficas voltados para a temática.

A respeito das representações cartográficas, uma observação a ser feita é que, por se tratar de uma larga escala temporal, muitos dados não existem mais. Entretanto, há um esforço de tentar espacializar as rotas que existiram no estado, baseados em conteúdo disponível em jornais do período, bem como em *timetables*, que mostravam a rota, os horários de operação e a aeronave que faria o trecho. Portanto, ressaltamos a possível existência de voos além dos que estão nos mapas do primeiro capítulo, cuja operacionalidade não pudemos confirmar.

O período compreendido entre 2003 e 2005 foi crucial para o processo de reconfiguração da aviação, isto é, houve um “boom” no movimento de passageiros no

país. A ruptura da aviação regional decorre da dialética de várias ações, o que pode ser verificado pela implementação de: políticas de flexibilização e demais políticas públicas voltadas para o setor aéreo; dinâmicas de atuação territorial das companhias aéreas; ascensão econômica promovida a partir do Governo Lula da Silva; fortalecimento das inovações na indústria aeronáutica; novas formas de acesso ao crédito; inserção de companhias aéreas com novos modelos de mercado; crescimento populacional; desenvolvimento regional e urbano de algumas localidades, dentre outros elementos. Todas essas situações colaboraram para a transformação do espaço aéreo em diferentes escalas, e, de forma específica, em Santa Catarina.

Essas mudanças obtiveram respaldos em diferentes pontos do estado, uma vez que os contextos político, econômico, regional, nacional e internacional influenciaram diretamente nas dinâmicas proporcionadas pelo setor, configurando transformações na escala local-global e vice-versa. A aviação nacional cresceu de forma significativa, apresentando uma variação anual média de 10%, entre 2008 e 2018, exceto em 2016, o qual apresentou um recuo devido à crise político-econômica instaurada no país antes, durante e após o *impeachment*. No aspecto internacional, vale destacar que as economias de vários países permitiram à aviação civil e comercial vivenciar ciclos resultantes da dialética entre múltiplos fatores externos e internos às nações.

Em Santa Catarina, a taxa média de crescimento também foi de 10% no mesmo período citado acima. Segundo dados da ANAC (2019), a movimentação de passageiros no território catarinense saltou dos 1.697.000 em 2000, para 6.650.057 em 2018 (crescimento de 291%), ao passo que no cenário nacional houve crescimento de 66.358.279 para 210.707.659, entre 2000 e 2018 (aumento de 217%). Esses índices de crescimento ocorreram, de forma acentuada, a partir de 2005, porém com algumas oscilações mensais e anuais. Das cidades catarinenses que mantiveram operações regulares entre 2000 e 2018, Chapecó apresentou um crescimento na movimentação de passageiros de 613%, Florianópolis 304%, Joinville 98% e Navegantes 346%.

A retomada de crescimento proporcionada a partir do Governo Lula revelou novos investimentos que buscaram a interiorização da aviação, ocupando espaços regionais, antes operados por companhias aéreas de pequeno porte (e táxi aéreo) nos anos anteriores. A inserção de novas companhias aéreas e a falência de outras indicam a flexibilização das

dinâmicas territoriais de atuação, visando à intensificação da competição por novos mercados, inclusive o monopólio de mercado.

Desse modo, percebe-se a dialética entre o desenvolvimento regional catarinense, a aviação comercial de passageiros e as políticas públicas de desenvolvimento do setor. Para tal fim, adotaremos o método científico desenvolvido principalmente por Karl Marx (1984; 2011a; 2011b), isto é, o materialismo histórico e dialético, como forma de interpretação da realidade (base material como método de organização da sociedade) e historicidade (como essa sociedade vem se organizando com o passar do tempo). A lógica desta dialética colabora para compreensão e combinação¹ de duas ou mais formações (socioespaciais). Para Cheptulin (1982), o método dialético marxista é caracterizado por sua interligação de fenômenos, sua concepção de analisar transformações provindas de modificações na busca de desenvolvimento num movimento progressivo, resultando num processo que ocorre do inferior para o superior, repleto de contradições internas entre os objetos e os fenômenos.

Ingressa-se na ideia de que a sociedade parte da veracidade dos fatos para a possibilidade, resultante da correlação das interações, desde a causa à inevitabilidade (CHEPTULIN, 1982). Para o autor, “o tempo, assim como o espaço, está organicamente ligado à matéria, depende dessa ou daquela forma de sua existência. A dependência do tempo com relação às formas de existência da matéria é confirmada pelos dados mais recentes da ciência da natureza contemporânea” (CHEPTULIN, 1982, p. 186). Vale dizer, portanto, que a dialética desses fenômenos históricos proporciona uma série de ações, isto é, diferentes interações espaciais.

Nesse sentido, e sob o olhar do espaço geográfico, adotamos a ideia de Formação Socioespacial trabalhada por Santos (1977). Daí afirmarmos que os modos de produção proporcionam a dialética da história no tempo e a sociedade é capaz materializá-la no espaço, e isso de maneira particular, ou seja, a combinação de diferentes formas espaciais e técnicas expressa nos territórios uma configuração específica, com suas especificidades. O pensamento de Santos (1977) nasce da Formação Econômica e Social (FES), a qual remonta aos ensinamentos de Marx e Engels, teorizada por Lênin. Os estudos pautados na FES permitem análises do espaço na sua totalidade ou em frações, em determinadas

¹ “As combinações de carácter geográfico respondem, assim, a medidas bem determinadas, com relação ao espaço e ao tempo: é este duplo carácter que garante sua originalidade” (CHOLLEY, 1964, p.140).

escalas temporais, sem formas definitivas (SANTOS, 2014). “Todos os processos que, juntos, formam o modo de produção (produção propriamente dito, circulação, distribuição, consumo) são histórica e espacialmente determinados num movimento de conjunto, e isto através de uma formação social” (SANTOS, 2014., p. 27-28), significando que as modificações da atual formação social são frutos de processo histórico ocorrido no espaço ou em virtude dele (SANTOS, 1977).

Sendo assim, é necessário interligar essa perspectiva à ideia de organização espacial trabalhada por Corrêa (1990, p. 60-61), ao assinalar que ela “é o resultado do trabalho humano acumulado ao longo do tempo [...] Isto quer dizer que o capital e seu estado são os agentes da organização do espaço”. Para o autor, este conceito trata do modo geográfico de analisar não apenas a totalidade social, mas os fenômenos da sociedade, formando conjuntos de objetos distribuídos pelo espaço. De modo semelhante, Santos (2014, p. 84) desenvolve o conceito de configuração territorial, porém elenca ideia de que a “configuração territorial é sempre um sistema, ou melhor, uma totalidade, ainda que inerte”. Sendo assim, neste trabalho, adotar-se-á a concepção de organização espacial apresentada por Corrêa (1990, p. 53), a cujo respeito assinala ser ela também um objeto, “[...] uma dimensão de totalidade social construída pelo homem ao fazer sua própria história [...] é a própria sociedade espacializada”.

Por isso, reitera-se a opinião de Corrêa (1997) quanto às interações espaciais, partindo-se da ideia de que o espaço geográfico é resultado de múltiplas ações conjuntas dos seres humanos, como a questão de deslocamentos, materiais e imateriais, tal como sua forma de rede, seja densa ou menos densa, com seus determinados objetivos e velocidade.

Da formalização das redes de deslocamento, isto é, dos fluxos, destacamos a importância dos meios de transporte na organização do espaço geográfico. Aqui, faz-se necessário analisar especificamente as ações proporcionadas pelo transporte aéreo e o movimento de circulação do capital, de modo a assimilar as estratégias traçadas pelo setor público e privado em relação à aviação, assim como a logística de Estado e a logística corporativa. Já que são capazes de promover novas formas de fluxos do capital através de elementos estratégicos, ditando a velocidade do movimento circulatório, por intermédio dos meios de transporte (SILVEIRA, 2011).

Tem-se como proposição que a alteração dos fluxos aéreos em Santa Catarina é fruto dessas dinâmicas econômicas transescalares (interação de diferentes escalas entre o local e global), bem como das políticas competitivas da aviação nacional, resultado das ações de políticas normativas da aviação internacional com respaldos na regional, atrelados à desregulamentação da aviação e à criação de políticas públicas para o setor. Algumas dessas situações advêm das logísticas de Estado ou da logística corporativa, influenciando na competitividade territorial, ou melhor, nas reestruturações econômicas proporcionadas pelo Estado e pela dinâmica correspondente à mobilidade do capital. Com isso, a formação socioespacial expressa a desconcentração regional, na perspectiva que trata das diferentes interações socioeconômicas, promovendo desigualdades socioespaciais, e, posteriormente, a concentração de serviços.

As interações espaciais colaboram para que o movimento circulatório do capital contribua para as diferentes organizações (CORRÊA, 1997). Neste sentido, Santos (2017) discorre que a transformação se dá no espaço a partir da interação de fixos e fluxos, com a diversificação dos objetos técnicos. “A interação é um dos fundamentos do espaço que, através da ação humana, está em constante desenvolvimento e, para isso, utiliza-se de ações e objetos, como infraestruturas, logística, mobilidade, acessibilidade, normas e tributações” (COCCO, 2016, p. 409).

Os meios de transporte proporcionam fixos e fluxos, materiais ou imateriais. A relação entre eles de causa e efeitos provocam transformações no espaço, por intermédio das interações espaciais (COCCO; SILVEIRA, 2010). Para os autores, a dialética desses elementos corrobora para que a interação se materialize no espaço geográfico, promovendo diferentes contrastes territoriais, como a concentração, áreas de rarefação, desenvolvimentos desiguais, dentre outros.

Sendo assim, chegamos à discussão sobre a Geografia da Circulação. Ratzel (1987), La Blache (1954) e Derreau (1973) são alguns dos precursores desta linha, responsáveis pelos primeiros estudos ligados aos transportes. A sociedade sempre se propôs resolver a problemática da circulação e dos transportes, adaptando-se em diferentes modos, inclusive nas tipologias regionais (LA BLACHE, 1954). Dentro dessa linha, Derreau (1973) considera que os transportes colaboram, na prática, diretamente com a origem dos fenômenos geográficos.

Para Arroyo (2015, p.38), “a rede de relações que liga um país ou uma região a outras partes do mundo resulta do movimento de homens, produtos, técnicas, capitais, ideias, armas que se deslocam formando um todo infinitamente fluido, infinitamente ramificado”. Em outras palavras, podemos entender que os aeroportos e suas respectivas regiões formatam um sistema de objetos que interagem entre si, permitindo ações de diversas dimensões e motivações. Todavia, a relação com os interesses corporativos é extremamente dominante. Santos (2017) caracteriza tal situação como um conjunto indissociável de objetos fixos que resultam num compartilhamento de fluxos.

Santa Catarina possui atualmente regiões bem definidas e não tem uma capital centralizadora, a não ser do ponto de vista administrativo. A gênese do estado catarinense é fruto de uma política de ocupação territorial marcada por diferentes levas de povoamento, as quais reconfiguraram o espaço geográfico do estado (PEREIRA, 2011) desde a ocupação vicentista e açoriana na faixa litorânea, a feudal-mercantil no Planalto (VIEIRA, 2011), a colonização europeia no Vale do Itajaí e as disputas territoriais no Oeste com as políticas de povoamento a partir da década de 1900.

Arelada a essas configurações socioespaciais, e numa escala maior, a aviação no Brasil também passa por uma série de transformações. Dialogamos com Anderson (1979) na perspectiva de que o transporte aéreo tem papel fundamental no desenvolvimento econômico e social. Corroboramos com a visão traçada por Pereira (1987), ao contextualizar a história da aviação comercial no Brasil. Também identificamos o papel das inovações na aviação, conforme assinalado por Ferreira (2018). Por sua vez, comungamos com as ideias de Camilo Pereira (2016; 2019), quanto às estratégias de competitividade no setor aéreo, e de Aredes (2012), ao tratar do transporte aéreo charter e da relação entre turismo e aviação.

Por fim, vale ressaltar o papel das estratégias adotadas pela logística de Estado e a corporativa como um elemento de competição territorial. Para Porter (1986), a estratégia competitiva é baseada no perfil do agente, o qual adotará a melhor forma de atuação de mercado. Isto é, o direcionamento da competitividade das companhias aéreas é variável de acordo com as objetivações e planejamentos das diferentes frentes de atuação das empresas no território, sobretudo quando se trata da centralização de capital. Podemos exemplificar ações como alteração de malha aérea, escolha de aeronave, público alvo, *codeshares*, *e-commerce*, marketing agressivo, alianças, fusões, aquisições, associações,

inovações operacionais (aperfeiçoamento logístico), atuação territorial, escala de atuação, participação de capital externo, dentre outros elementos, os quais nesta pesquisa chamamos de estratégias logísticas.

No que tange à disposição dos capítulos, o primeiro expõe o desenvolvimento da aviação no estado catarinense, com foco no transporte de passageiros. Ao longo do capítulo, resgatou-se a literatura sobre aviação e o Estado, com o intuito de fornecer subsídios para fomentar a análise mais recente do século XXI, trazendo a lume o papel que o Estado teve ao longo dos anos no desenvolvimento do setor, assim como pesquisa em jornais e revistas e *timetables* para a confecção de um banco de dados.

O segundo é pautado nos diferentes pactos normativos da aviação internacional, além dos impactos recentes das reestruturações econômicas tanto na escala regional quanto na nacional e internacional, e como afetaram positiva ou negativamente o transporte aéreo em Santa Catarina. Além disso, enfatizou-se a dinamização do setor a partir de políticas públicas, seja na regulamentação/desregulamentação, seja na flexibilização das operações no Brasil e no estado catarinense.

O terceiro visa trazer os dados quantitativos, baseados nos conteúdos disponibilizados pelos órgãos públicos e privados e até mesmo pelas companhias aéreas. Aborda também o momento de exposição de conteúdo, no formato de dados ou entrevistas, coletados em trabalho de campo, além de fazer análises sintetizadas do estado. Alguns aeroportos serão analisados com mais profundidade, pois concentraram voos regulares no período entre 2000 e 2018, tais como Florianópolis, Chapecó, Joinville, Navegantes, Videira, Criciúma, Joaçaba, Caçador, Jaguaruna e Lages.

Por fim, o quarto segue a linha da organização espacial derivada das estratégias competitivas das companhias aéreas, não apenas das atuais, mas também daquelas que já operaram regularmente no território catarinense, ou que encerraram as suas operações durante o período em análise. Vinculado a esta série, também serão ressaltadas atividades que proporcionam diferentes análises da configuração, ou seja, as diferentes estratégias adotadas pela logística corporativa e a logística de Estado.

Neste sentido, as múltiplas combinações geográficas expostas anteriormente, corroboram para uma análise dos fluxos aéreos e das infraestruturas aeroportuárias sob o prisma da aviação comercial de passageiros, pautada no desenvolvimento regional-urbano, baseado na formação socioespacial catarinense.

CAPÍTULO 1

**O DESENVOLVIMENTO DA
AVIAÇÃO COMERCIAL EM
SANTA CATARINA: DOS ANOS
INICIAIS À VIRADA PARA OS
ANOS 2000**

Para se entender qual é o atual papel da aviação na organização do espaço, faz-se necessário um resgate histórico para se compreender como ocorreu seu desenvolvimento. Isso significa que algumas das respostas que encontraremos ao longo desta pesquisa se deram por intermédio de importantes ações nos primórdios da aviação comercial no Brasil, inclusive com reflexos internacionais e em Santa Catarina.

Este capítulo, intitulado de “O desenvolvimento da aviação comercial no estado de Santa Catarina”, discorre sobre a temática a partir de vasta literatura, dados oficiais e registros histórico-geográficos, mostrando como ocorreu o crescimento das operações (com ênfase no transporte comercial de passageiros) no estado catarinense, e como isso está atrelado à sua economia urbano-regional e a reestruturações econômicas em diferentes escalas espaciais.

A origem da aviação comercial de passageiros no Brasil deu-se através do SYNDICATO CONDOR até ser fundada a Viação Aérea Rio Grandense (VARIG) em 1927. A partir desse momento, passam a ser criadas ações governamentais de regulamentação e financiamento do setor, as quais foram cruciais para o crescimento da aviação comercial. Isto nos leva a refletir que, durante praticamente 90 anos de operações, as companhias aéreas nasceram no território nacional e voaram para vários continentes; entretanto, não obtiveram o sucesso duradouro, seja pelas políticas de incentivo, falhas de gestão, estratégias competitivas, atuação territorial ou reflexo das cíclicas crises econômicas.

Diversas empresas aéreas entraram em operação no Brasil na virada do século XX para XXI, mas também no final da década de 1940 e início de 1950, quando haviam por todo planeta, aeronaves excedentes da Segunda Guerra Mundial. O “boom” atrelado às políticas de interiorização do governo federal brasileiro proporcionou operações nos lugares mais isolados, inclusive com voos subsidiados pelo Estado.

Para Mamigonian (1966), Santa Catarina apresenta uma configuração diferente dos outros estados sulistas, por não possuir uma metrópole própria, caracterizando o estado por oito pequenas e independentes regiões, que se destacam até na época atual por sua formação social e econômica. Segundo o autor, o Brasil meridional tinha uma forte relação comercial com o Rio de Janeiro no final do século XIX e nos anos iniciais do século XX, momento em que, a partir das reestruturações econômicas em larga escala,

houve o povoamento do estado, onde se estabeleceram novas formas de divisão territorial do trabalho.

Portanto, este capítulo objetiva traçar os elementos socioespaciais que colaboraram para a chegada da aviação no estado, variando desde a questão do escoamento produtivo (como, por exemplo, parte da produção agroindustrial do Oeste) até às ligações voltadas para atender demandas administrativas regionais.

Com uma perspectiva cronológica, o primeiro tópico trata do pioneirismo, do surgimento das primeiras companhias aéreas e suas ligações externas (1927-1939). O segundo mostra como ocorreu o processo de aquisição das aeronaves no pós-guerra, o favorecimento em parte pelo Governo Militar (1964-1985) em relação à VARIG e o avanço da aviação no território catarinense (1940-1990). O terceiro assinala o processo de desregulamentação do setor, fruto dos Governos Collor e Fernando Henrique Cardoso (1990-2002).

1.1 FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO ESTADO DE SANTA CATARINA E O TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS: O PIONEIRISMO DA AVIAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS E DAS ROTAS AÉREAS DO ESTADO (1927-1939)

A emergência da Primeira Revolução Industrial no final do século XVIII consolidou o modo de produção capitalista e, junto com ele, seus ciclos, que conhecemos como ciclos junglarianos e de kondratieff, os quais apresentam suas fases de expansão e depressão (MAMIGONIAN, 1999). Para Schumpeter (1997, p.202) um boom “um novo boom se sucede à depressão, quando o processo de reabsorção das inovações estiver terminado”.

A partir da teoria dos ciclos longos, é possível compreender o movimento circular que o capitalismo trouxe para a economia mundial, correlacionando as formações sociais que os diferentes territórios nacionais apresentam pelo globo. Isto significa que cada formação territorial apresenta suas especificidades. Neste momento, o auxílio da dialética marxista nos ajuda a compreender as combinações que resultaram nas formações socioespaciais, sejam de forma mais dinâmica ou não. Cada ciclo econômico é gerado por revoluções tecnológicas, verdadeiras inserções de métodos inovadores, e, com isso, são geradas novas demandas, produção e consumo. Novos mercados abrem-se ao capital.

Para isso é necessária a ampliação da circulação (mercadorias, capitais, trabalho e informações), propiciada por uma revolução nos sistemas de transportes e logística, ou seja, inovações técnicas (meios, vias e comunicação de transportes) e organizacionais (estratégias, planejamento e gestão, ou seja, a logística) capazes de suportar fluxos mais intensos (SILVEIRA, 2019).

Sendo assim, apresentamos para este trabalho a tese da Dualidade Brasileira, defendida por Rangel (1999). Esse autor, com base no materialismo histórico e dialético, adapta a formação social e econômica do Brasil, aos ciclos de Kondratieff, correlacionando as escalas temporais com as espaciais. Ao longo de sua história, a economia brasileira abrangeu dois polos dominantes, que, na visão de Rangel, trata-se de “leis tendenciais que imperam respectivamente no campo das relações internas de produção e no das relações externas de produção” (RANGEL, 1999, p. 32). Segundo a tese da dualidade, o Brasil acompanha a história do capitalismo mundial, que perpassa pelo mercantilismo (período da oficialização da nossa descoberta pelo ocidente) e industrialismo, os quais resultaram no processo de independência; o capitalismo financeiro fomentou a proclamação da república (RANGEL, 1999). Durante esses grandes marcos da história brasileira, grupos se revezavam na oscilação das hegemonias políticas e econômicas, estas determinavam as relações externas e internas do país, reconfigurando as forças produtivas do país (quadro 1).

Quadro 1. Tese da Dualidade Brasileira²

ANO	1ª Dualidade (1822)	2ª Dualidade (1889)	3ª Dualidade (1930)	4ª Dualidade (1985)
Marco da história	Independência do Brasil	Proclamação da República	Crise de 1929	Nova República
Hegemonia política	Latifundiários	Comerciantes	Latifundiários do sul	Industriais
Hegemonia econômica	Comerciantes (abertura dos portos)	Latifundiários do café e do Sul	Industriais	Agronegócio
Relação externa	Inglaterra	Inglaterra	EUA	EUA

Fonte: Rangel (1981;1999).

Organização: Lucas A. Rodrigues

² Adaptado das exposições realizadas na disciplina “Tecnologia, industrialização e organização do espaço” ministrada pelo Prof^o Dr. Carlos Espíndola, no PPGG-UFSC em 2018-2.

As dualidades são baseadas nos ciclos longos, onde o “boom” de uma inovação gera o superlucro na fase “a” (primeira fase/crescimento); após a estabilização, há o início da fase “b” (segunda fase/depressão), voltada para a competitividade. A primeira dualidade é marcada pela máquina a vapor e meios de transporte; a segunda, pela eletricidade e combustão; a terceira, pela comunicação, petróleo e avião a jato; e, por fim, a quarta dualidade destaca a atuação do capitalismo financeiro no âmbito internacional.

O entendimento da dualidade brasileira é de suma importância para compreensão de como sucedeu o processo de formação social e espacial do território catarinense. A gênese das transformações socioespaciais que ocorreram no estado está baseada nas relações de produção expostas por Rangel. O processo de ocupação e colonização obteve várias influências, desde elementos naturais, socioculturais a econômicos, os quais colaboraram para a ocupação humana (ESPÍNDOLA, 2012).

O processo de colonização de Santa Catarina iniciou-se com a fundação dos núcleos de povoamento de São Francisco (1658), Nossa Senhora do Desterro (1673) e Laguna (1676), frutos da política de ocupação territorial nas áreas limítrofes do Tratado de Tordesilhas (PEREIRA, 2003). Esse processo de efetivar a ocupação das terras por imigrantes (maioria açorianos) fez parte das respostas da coroa portuguesa diante das tensões geopolíticas, dentre elas a disputa de território com a Espanha. A ocupação se manteve inicialmente na faixa litorânea, tendo em vista a presença da Serra Geral, elemento natural que dificultou a penetração da colonização (inicialmente), e das expedições no interior do território (MONTEIRO, 1963). Segundo Pereira (2003), com o início das bandeiras no começo do século XVII, junto à comercialização de gado com os paulistas, criaram-se pontos de povoamento pelo Planalto catarinense, os quais vieram a se transformar em pequenas fazendas a partir da divisão das sesmarias.

O estabelecimento de um circuito na região emerge como um fator de atratividade para novos fluxos migratórios, em especial dos açorianos, gerando parte das políticas de povoamento do país, o que colaborou, ainda, para que o território catarinense fosse diversificado economicamente (PEREIRA, 2003). A ocupação contínua no século seguinte veio com a fortificação da Ilha de Santa Catarina e a exploração baleeira na faixa litorânea, onde se praticava o comércio com o restante da colônia. Segundo Pereira (2003), a exploração pesqueira atrelada à policultura de subsistência, às atividades

administrativas e à posição geográfica de estar situada entre Rio de Janeiro e Buenos Aires favoreceu o desenvolvimento de atividades portuárias na ilha.

Nesse momento, o Brasil passava pela primeira dualidade, isto é, a Independência do Brasil em 1822, que marcava a hegemonia política dos latifundiários (coronéis) e a economia dos comerciantes, favorecidos com a abertura dos portos em 1808 para a Inglaterra. Tais situação foram influenciadas, inclusive, pela Revolução Francesa (1789-1799), de acordo com Rangel (1999).

As diversas atividades desenvolvidas no litoral catarinense não foram suficientes para o acúmulo de capital dos açorianos. Durante o século XIX, começaram a chegar os imigrantes alemães, ocupando os Vales Atlânticos e o nordeste do estado (PEREIRA, 2003). Segundo a autora, no final deste mesmo século, italianos se juntaram a núcleos de alemães no sul do estado, iniciando atividades extrativistas, agrícolas, produção de gado e rotas de passagem das tropas. Se por um lado Florianópolis se encontrava em declínio comercial, o Planalto catarinense, caminho das tropas que saíam do Rio Grande do Sul em direção a São Paulo, dava origem às estalagens, funcionando de apoio aos tropeiros que levavam gado para o interior paulista (FLUGEL, 2008). Já a porção oeste do estado, encontrava-se em disputa entre Brasil e Argentina, período que ficou conhecido como Questão de Palmas (1890-1895), território esse que acabou sendo considerado brasileiro por arbitramento. A partir desse momento, as autoridades nacionais e estaduais (lembrando que a região ainda ficou em disputa entre Paraná e Santa Catarina) iniciaram a ocupação das terras a oeste.

O acúmulo de capital obtido nesse momento por intermédio da pequena produção mercantil colaborou para que alguns produtores independentes, comerciantes, artesãos e operários proporcionassem uma divisão social (territorial) do trabalho (PEREIRA, 2003). Para a autora, em razão daquele acúmulo, a base latifundiária se multiplicou durante as fases depressivas da economia mundial e acabou enriquecendo. Espíndola (2012) ressalta que as atividades exercidas no território catarinense apresentavam diferenças, porém a pequena produção mercantil foi decisiva para a formação de uma estrutura econômica e social neste período.

A segunda dualidade vem com a proclamação da república em 1889, onde os comerciantes, a partir do acúmulo de excedentes, passam a ter hegemonia política; os latifundiários sulistas e os do café (sudeste), a hegemonia econômica. Com isso, o Brasil

intensifica sua atividade produtiva para o mercado interno e reduz as comercializações externas (RANGEL, 1999). Para o autor, o capitalismo inglês passa a investir nos meios de transporte no Brasil (principalmente em ferrovias para o escoamento produtivo); o país mantém a exportação de café e uma balança comercial favorável, porém a base das relações internas de produção se encontrava em conflito entre jogos de interesses dos latifundiários sulistas e do café com os comerciantes.

A Revolução Federalista (1893-1895) e a Guerra do Contestado (1912-1916) representaram, junto com a Proclamação da República em 1889, o papel das oligarquias regionais, latifundiárias e mercantis (VIEIRA, 2011). A incorporação de novas áreas no território catarinense e a construção da Ferrovia São Paulo – Rio Grande permitiram o surgimento de novos núcleos de povoamento e circuitos econômicos no Planalto. Nas áreas de colonização alemã, através das interações extrarregionais, propiciou-se o surgimento de um polo industrial no sul brasileiro (PEREIRA, 2011). As companhias colonizadoras juntas ao Estado buscaram a comercialização e ocupação das terras espalhadas pelo território catarinense.

Embora naquele momento fosse lançado ao mundo o primeiro avião, criado por Santos Dummont (1873-1932), a aviação levou algum tempo para se instalar no país, sobretudo no que se refere ao seu carácter comercial³. O transporte aéreo chega ao país com o intuito de expandir a integração territorial e a segurança nas áreas de fronteira, tanto que a segunda grande leva de aeronaves comerciais que entraram em operação no país teve origem na Segunda Guerra Mundial.

Anderson (1979, p. 40) elenca alguns pontos que o Brasil herdou de países estrangeiros, no que se refere à influência dos serviços aéreos nos anos iniciais de operação: “a) alimentar linhas internacionais; b) fortalecer os laços com uma comunidade de compatriotas residentes no Brasil; c) assegurar um mercado local para as aeronaves e equipamentos; d) assegurar um aliado, bases para espionagem, reabastecimento etc.”. Tópicos esses baseados na regulamentação governamental dos EUA, Alemanha e França.

A companhia aérea alemã SYNDICATO CONDOR⁴ foi pioneira do transporte aéreo no Brasil. Durante o final da década de 1920, a introdução de aviões anfíbios

³ As primeiras operações aéreas no Brasil foram de cunho militar na vigilância da longa fronteira do território nacional. De acordo com Coelho (2012), há relatos de operações de reconhecimento na Guerra do Contestado (1912-1916).

⁴ Em 1927 foi nacionalizada e passou a se chamar Sindicato Condor (PEREIRA 1987).

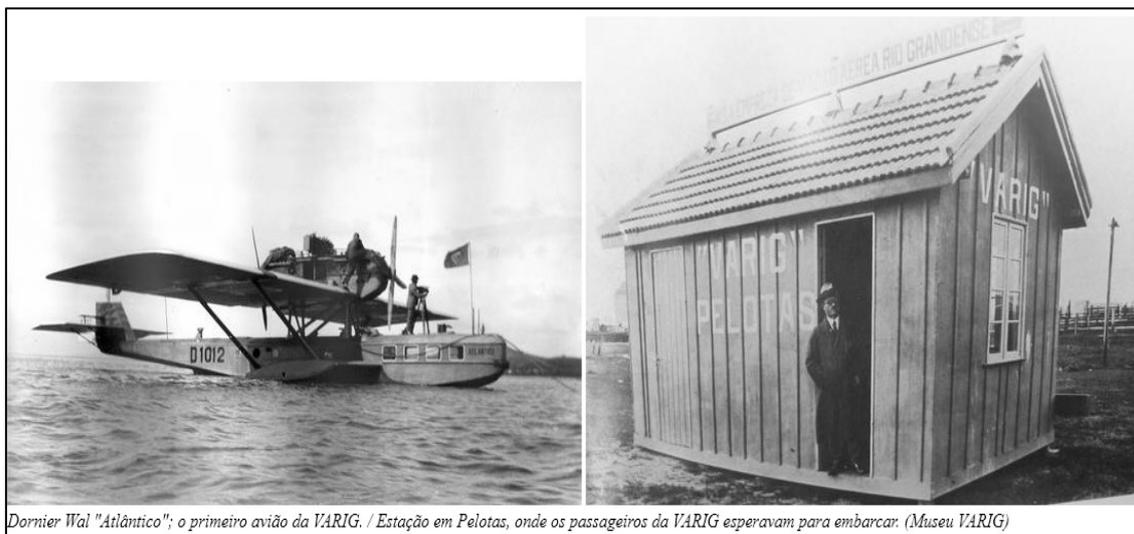
(hidroaviões), marcou um processo de suma importância para o desenvolvimento do setor. A empresa compartilhou algumas práticas com a recém-criada VARIG em 1927, dentre elas, o treinamento de tripulação e manutenção das aeronaves, o que favoreceu a continuidade da prestação de serviço aéreo.

Em janeiro de 1927, o Ministro Victor Konder autoriza a SYNDICATO CONDOR a operar voos regulares de passageiros durante um ano. A rota era Rio de Janeiro – Rio Grande, fazendo escalas em Santos, Paranaguá, São Francisco, Florianópolis, Porto Alegre e Pelotas (PEREIRA, 1987). As primeiras rotas integravam o interior do estado do Rio Grande do Sul ao Rio de Janeiro, operadas por SINDICATO CONDOR e VARIG⁵ e coordenadas pela empresa alemã *Condor Syndikat* (ANDERSON, 1978), a qual, por sua vez, fomentou a disputa política e ideológica entre Alemanha e Estados Unidos, o que posteriormente desencadeou a Segunda Guerra Mundial (MONTEIRO, 2007). “O surgimento da Varig está ligado a este jogo de poder, que levou o governo alemão a prover a tecnologia e a mão de obra especializada a um projeto capitaneado por um emigrante daquele país, que tentava fundar no sul do Brasil uma empresa de transporte aéreo” (MONTEIRO, 2007, p. 38). Podemos ver na figura 2 as primeiras infraestruturas da VARIG, sendo uma delas, o hidroavião “Atlântico”.

A VARIG foi autorizada em junho de 1927 a “estabelecer o tráfego aéreo no litoral do estado de Santa Catarina e em todo o território do Rio Grande do Sul, podendo estender suas linhas até a cidade de Montevideú” (PEREIRA, 1987, p. 45). De acordo com o autor, em 1928 foi a vez da SINDICATO CONDOR obter a autorização para voar, porém somente no território nacional, e pelo Uruguai e Argentina, caso fosse autorizado pelo governo dos respectivos países.

⁵ A Varig teve um papel fundamental na aviação comercial brasileira, desde sua criação em 1927 até sua falência em 2006, ao ser adquirida pela Gol Linhas Aéreas. Além disso, foi de grande relevância para o fortalecimento da integração territorial do país, tendo em vista da dimensão continental de suas operações.

Figura 2: Primeira aeronave e estação da Varig

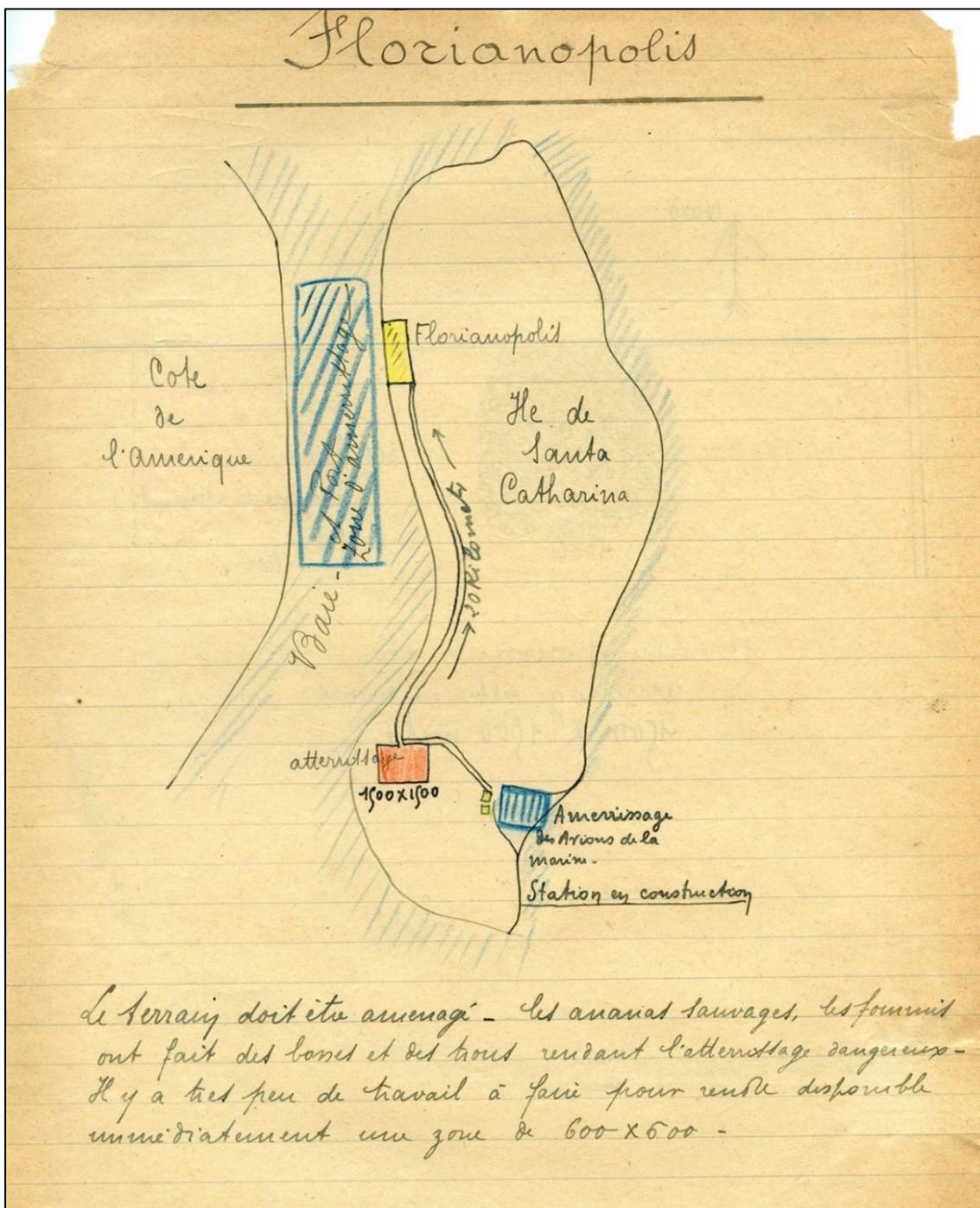


Adaptado de: varig-airlines.net. Acesso em 02 de dezembro de 2018

Um fato curioso diz respeito à passagem e estadia do aviador francês Antoine de Saint-Exupéry (autor de “O Pequeno Príncipe”) em Florianópolis. Ele foi deslocado para América do Sul para realizar voos da AÉROPOSTALE (correio aéreo). A cidade era uma das escalas que a empresa possuía no Brasil, tanto que a região sul da ilha possui alguns marcos relativos à passagem daquele aviador pela cidade, o que criou vínculos com a comunidade local, chegando, inclusive, a citar Florianópolis em algumas de suas obras⁶. É a partir desse momento que ocorre a criação do primeiro aeroporto de Florianópolis (Aeroporto Adolpho Konder), voltado, inicialmente para correio postal (REPÚBLICA, 1928). A figura 3 mostra um mapa localizando o aeroporto na região sul da ilha.

⁶ Para saber mais: Disponível em: <https://amab-zepferri.com/>. Acesso em 12 de dezembro de 2018.

Figura 3. Localização do Primeiro aeroporto de Florianópolis.



Acervo: AMAB, 2019⁷

Nesse momento, o Brasil se inseriu na terceira dualidade, proveniente da oscilação do 3º ciclo de Kondratieff. Rangel (1999) elenca que a crise de 1929 foi o estopim para a hegemonia política dos latifundiários e a ascensão econômica dos industriais,

⁷ Terreno do Campeche desenhado a mão pelo Piloto da AEROPOSTALE, Paul Vachet no ano de 1926.

proporcionada pelo Governo de Getúlio Vargas e Washington Luís, ambos marcados pelo fomento do protecionismo e pelas relações com os EUA. Esse período, vivenciado pela Revolução de 1930, foi responsável por transformações, inclusive no Brasil, que passava por mudanças provenientes do período republicano, como a descentralização e a autonomia provincial (PEREIRA, 1998).

Em resposta à recessão mundial, o Brasil implementou uma substituição industrial de importação, tendo, em posição hegemônica, os latifundiários feudais associados aos industriais em ascensão, oriundos da pequena produção mercantil surgida especialmente nas áreas de migração. Formou-se, a partir de então, uma nova coalização de classes em que as oligarquias voltadas para o mercado interno aliaram-se aos representantes do capital industrial emergente (PEREIRA, 1998, p. 87).

A revolução de 1930 foi a ruptura com a República Velha. Ela representou a luta interna das oligarquias regionais, onde o Governo implementou a prática de substituição de importações industriais, configurando novas classes ascendentes nas áreas de migração, fruto da acumulação capitalista (PEREIRA, 1998). Para a autora, a chegada de Vargas ao poder (vale ressaltar que ele também foi representante dos latifundiários sulistas) consolida uma série de investimentos voltados para o abastecimento e circulação interna, como, por exemplo, a criação de rodovias e outras práticas protecionistas. De acordo com Rangel (1999), é a partir das classes dominantes e da burguesia industrial que se inicia o processo de urbanização do Brasil, o qual foi o estopim para o desenvolvimento da indústria e da população urbana no país, fruto de projetos governamentais de cunho desenvolvimentista e nacional.

Esse ciclo foi marcado pela intensificação do processo de colonização do interior brasileiro, com destaque para o Oeste catarinense, que havia desencadeado uma série de disputas entre os países citados, como a Questão de Palmas, Missiones e a Guerra do Contestado, além da construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e das companhias colonizadoras, responsáveis pela fundação de vários municípios entre o planalto e o oeste (SOUZA, 2009). A região, que antes era habitada principalmente pelos índios *Kaingangs* e mestiços (caboclos), foi ocupada por grandes frentes colonizadoras, principalmente da segunda leva de imigrantes que residiam no Rio Grande do Sul (ALBA, 2008).

Durante o primeiro quartel do século XX, a economia do Oeste catarinense era baseada na produção de subsistência e na exportação de madeira e erva-mate (ALBA

2008). A região vivia de uma economia rural de pequenos povoados, onde as acumulações de excedentes da pequena produção mercantil proporcionaram um novo rumo para a região, a agroindústria (ESPÍNDOLA, 1999). Vale ressaltar a criação das agroindústrias oriundas do excedente dos comerciantes, como, por exemplo, o caso da Perdigão em Videira no ano de 1934 e da Sadia em Concórdia no ano de 1944 (ALBA, 2008) as quais viriam a consolidar o papel dessas cidades na economia catarinense.

Santa Catarina, de modo geral, não era tão influenciada pelos estados do Paraná e Rio Grande do Sul, como era a ligação com o eixo Rio – São Paulo (MAMIGONIAN, 1966). Para o autor, Florianópolis exercia apenas a função de capital administrativa e a presença de comércio extrarregional. O Sul catarinense era marcado pela exploração de carvão, estimulados pelo estado e o Vale do Rio do Peixe pela presença de colônias familiares, isto é, uma agricultura voltada para atender à demanda agroindustrial nascente. Já no Vale do Itajaí e no Norte eclodia a indústria, sobretudo a têxtil, e no Planalto a extração madeireira.

Durante esse período, mais especificamente em 1931 foi criado o Correio Aéreo Nacional - CAN. Vale lembrar seu papel de destaque como o processo inicial de integração territorial (via modal aéreo) do Brasil. Pois, foi fundamental para a criação de infraestruturas para receber aeronaves pelo interior do país. Aos poucos o CAN foi formando novas turmas de pilotos e mecânicos, mão de obra que viria ser utilizada anos depois no período de expansão da aviação comercial no país. O mesmo veio a se expandir com os DC-3 excedentes da Segunda Guerra Mundial e fomentou o fluxo aéreo em diferentes cidades.

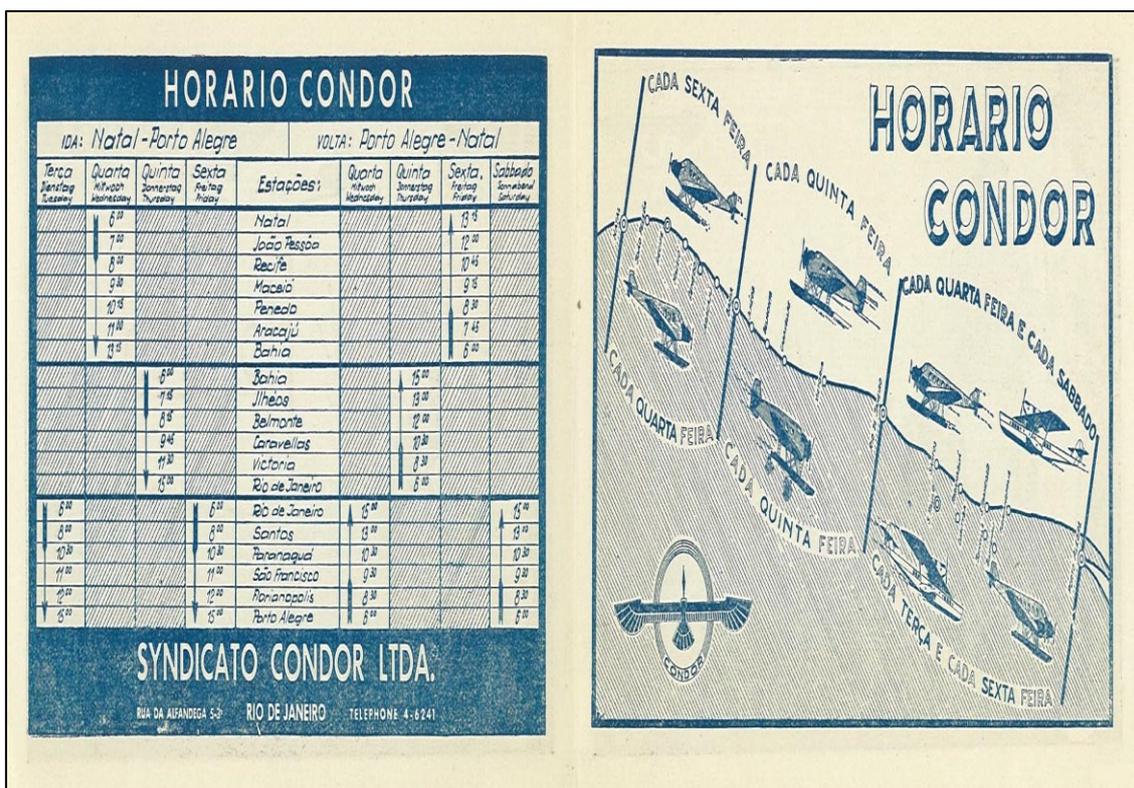
Em 1933, foi criada VASP (Viação Aérea de São Paulo), estatizada em 1935. Tratava-se de uma empresa aérea estatal competindo com empresas privadas (FERREIRA, 2018), que fazia basicamente o transporte aéreo regional pelo estado paulista. Com o crescimento das operações regulares, as tripulações começavam a ser compostas, em sua maioria, por brasileiros. Nesse período existiam operações ligando a capital catarinense a Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, e algumas cidades do Estado⁸.

⁸ Os dados extraídos aqui foram resgatados a partir de *timetables* das companhias que operaram em Santa Catarina no século passado disponíveis na internet.

A figura 4 mostra as linhas na faixa litorânea operadas por hidroaviões. A Linha Natal – Porto Alegre era composta pelos seguintes trechos: 1º dia: Natal - João Pessoa – Recife – Maceió – Penedo – Aracaju – Bahia (atual Salvador); 2º dia: Bahia – Ilhéus – Belmonte – Caravelas – Vitória – Rio de Janeiro; 3º dia: Rio de Janeiro – Santos – Paranaguá – São Francisco – Florianópolis – Porto Alegre. Lembrando que por possuir operações no mar (uso de hidroaviões) havia muitos casos de atraso ou de mudança de rotas devido a situações climáticas adversas.

A linha aérea mais consolidada era Rio – Porto Alegre, com escalas e/ou ramificações. Alguns dos voos passavam pelo estado catarinense, identificando a ligação com as respectivas capitais administrativas dos estados da região centro-sul, exceto Paranaguá, referindo-se a Curitiba. Isso ocorreu pelo fato de os aeroportos ainda não estarem em condições de receber determinados equipamentos aéreos, o que fez desse período, o uso dos anfíbios (hidroaviões) (LENZ, 2012).

Figura 4. Timetable e Mapa de rotas da Sydicato Condor em 1932.



Disponível em: Airline Timetable Images. Acesso em: 09/01/2020

A figura 5 ilustra as linhas da SINDICATO CONDOR no Brasil e suas conexões externas. Neste caso, trata-se da empresa majoritária da Condor, a LUFTHANSA. Os voos conectavam a Europa, com foco na Alemanha, à América Latina. O avanço tecnológico da aviação, que neste caso foi a operacionalização em terra firme (como ilustra a figura 6, na Linha Mato Grosso), proporcionou a chegada do modal em diferentes pontos do interior brasileiro, fruto, também, das diferentes políticas de integração territorial proposta pelos governos desenvolvimentistas.

Figura 5. Cartaz-propaganda da Condor.



Disponível em: LENZ, 2012

As figuras 4 e 5 mostram como ocorreu o desenvolvimento de algumas rotas da SINDICATO CONDOR entre 1935 e 1940. Santa Catarina aparece sendo representada por Florianópolis e São Francisco, por terem importância e proximidade dos núcleos de povoamento mais importantes até então.

Na década de 1930-1940 deu-se o início da hierarquização na vida de relações no Brasil [...] as oito pequenas regiões urbanas de Santa Catarina apresentam diferenças sensíveis quanto à organização dos seus respectivos espaços. Nas

áreas de Joinville e do vale do Itajaí nota-se que a vida regional é bastante equilibrada, sendo nítida a hierarquização desde a capital-regional até organismos pré-urbanos. Nas áreas de Florianópolis ou de Lajes percebe-se grande centralização da capital regional na vida da área, inexistindo capitais sub-regionais (MAMIGONIAN, 1966, p.38).

No ano de 1940 há uma expansão considerável da CONDOR no Brasil. A figura 6 retrata as expansões das linhas, que, além das internacionais, penetravam em locais mais longínquos do território nacional. Santa Catarina já contava com operações, além da capital, em Joinville e Itajaí, fruto das dinâmicas sociais e econômicas proporcionadas na região. As operações em São Francisco do Sul já não possuem tanta importância, pois as cidades do Vale Europeu se destacavam, do ponto de vista econômico, perante as demais cidades do norte catarinense.

Outras duas empresas foram criadas ainda naquela década: a NAVEGAÇÃO AÉREA BRASILEIRA e a AEROLLOY D IGUASSU (FERREIRA, 2018); porém, foram adquiridas pela VASP. Esta última chegou a ter operações entre Curitiba e Florianópolis, mas encerrou suas operações em 1939.

A eclosão da aviação comercial no Brasil veio com a criação do DAC (Departamento da Aviação Civil) durante o Governo Vargas em 1931 e, posteriormente, em 1941 com o Ministério da Aeronáutica. Tal situação fez com que esses órgãos passassem a regular o setor e ter o controle da aviação no Brasil. Esses elementos são de grande notoriedade, tendo em vista o papel que desempenharam na regulamentação do setor aéreo nos anos seguintes.

A configuração territorial acima delineada decorreu da atuação de companhias aéreas, como a VARIG, a qual passara a operar em todas as regiões do Rio Grande do Sul (onde também se localizava sua base) e em algumas cidades do Paraná e de Santa Catarina. As linhas aéreas eram oriundas do Rio de Janeiro e São Paulo, e seguiam em direção a Porto Alegre e Buenos Aires. As cidades catarinenses que possuíam operações aéreas foram as que mais tarde se destacariam por sua influência urbano-regional, além da possibilidade de aterrissagem das aeronaves que aos poucos foram substituindo os hidroaviões, vindo posteriormente a dar início à penetração dos voos pelo interior do país.

Por outro lado, o cenário mundial destacava-se pelas disputas travadas entre os EUA e a Alemanha, formalizando dois grandes blocos que tentavam manter a soberania perante o grau de influência na relação centro-periferia. A Segunda Guerra Mundial proporcionou diferentes elementos para a aviação, por um lado, as operações alemãs pelo mundo, inclusive no Brasil, tendo alterações, como a nacionalização da CONDOR; de outro lado, sobretudo para a aviação brasileira, foi a partir do excedente de aeronaves deste conflito que se originaram os DC-3

(figura 6), os quais promoveram um crescimento em larga escala do setor aéreo em todo planeta, inclusive no Brasil.

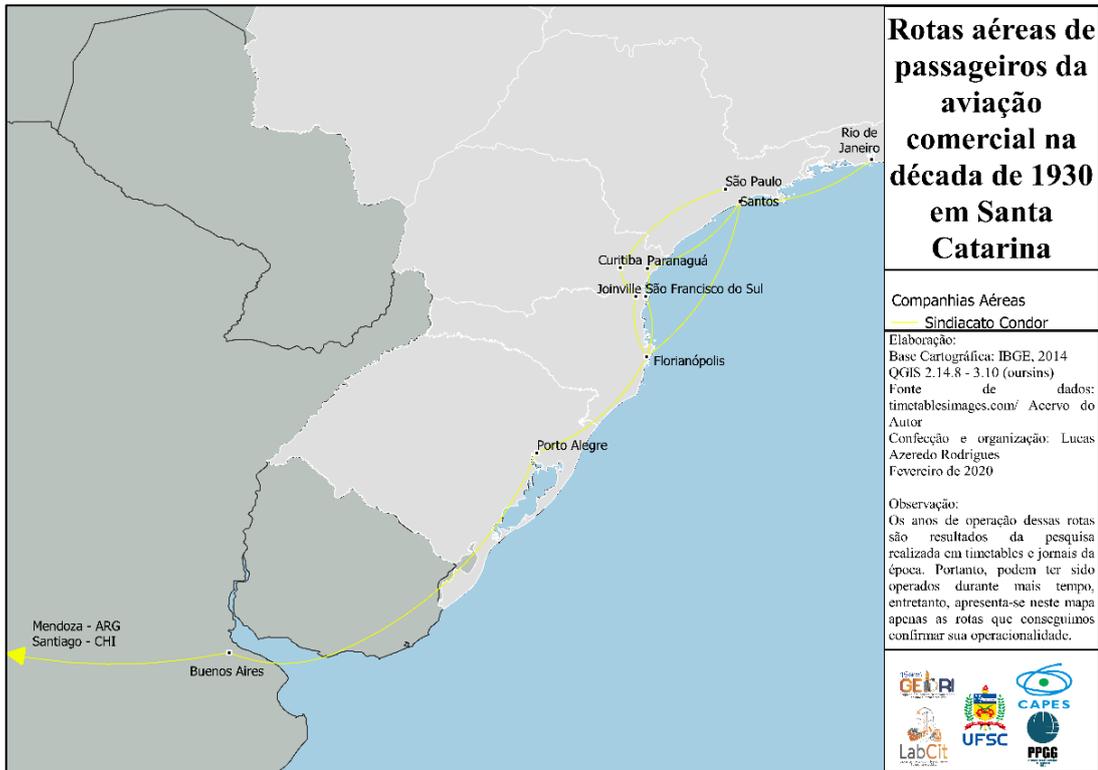
Figura 6: DC-3 da Sadia Linhas Aéreas no Aeroporto de Congonhas



Disponível em: airlines.net Acesso em: 10 de outubro de 2019

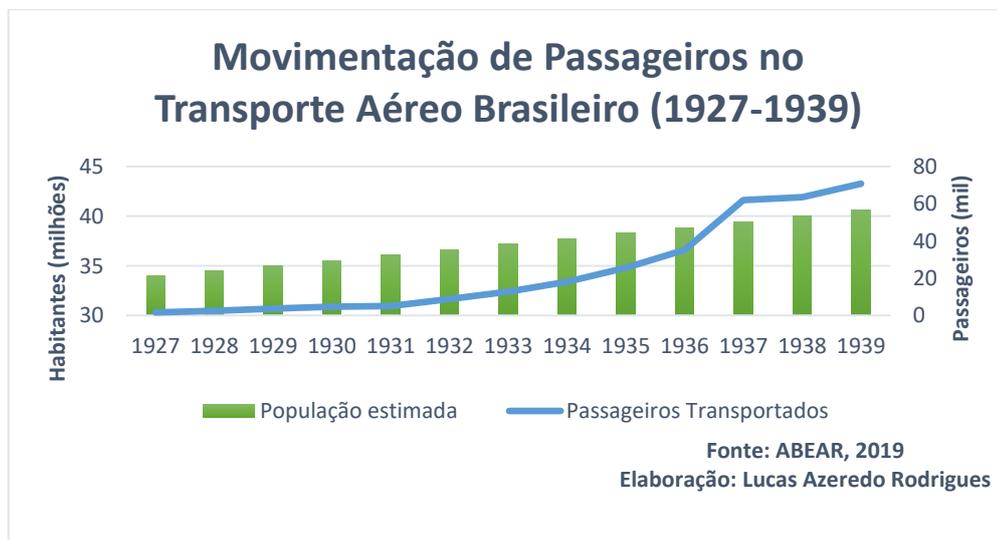
O mapa 1 nos mostra algumas das primeiras rotas que passaram pelo território catarinense. Observa-se a operacionalidade na faixa litorânea, onde as aterrissagens eram realizadas no mar, rios e lagoas com os hidroaviões. A densidade das rotas na costa era proveniente da concentração populacional e falta de infraestrutura na parte terrestre, incapaz de receber esse tipo de aeronave. Por outro lado, a existência dessas rotas tinha como finalidade a troca de malas postais e cargas de urgência. O transporte de passageiros era basicamente para autoridades, uma vez que não se havia oferta suficiente.

Mapa 1. Rotas que eram operadas em Santa Catarina na década de 1930.



Já o gráfico 1 nos mostra o aumento da movimentação de passageiros nos primeiros anos da aviação comercial regular no Brasil. O maior salto ocorreu a partir de 1934, quando houve a criação de mais companhias aéreas como a VASP e AEROLLOY DIGUASSU (1933). Percebe-se, no entanto, que há uma demanda reprimida a ser suprida, com o primeiro salto na movimentação de passageiros entre 1936 e 1937, inserção de novas companhias, abertura de campos de pouso pelo interior do país e aperfeiçoamento técnico das aeronaves.

Gráfico 1



Entrelinhas, esse primeiro da aviação comercial foi extremamente relevante para o surgimento de novas demandas para o setor. Pois, a necessidade de integração territorial entre diversos locais pelo país, proporcionou a criação de novas infraestruturas para que pudessem receber aeronaves maiores. Por outro lado, o início da década de 1930 vai ser uma ruptura na geopolítica brasileira com a virada da 2ª para 3ª dualidade, pautada no momento de expansão do setor industrial no país. Isso ocorre após intensa crise econômica que assolou o mundo em 1929, período que ficou conhecido como “A Grande Depressão”. No entanto, o cenário para a aviação no Brasil apresentou número significativos, principalmente na proporção de passageiros transportados diante da população estimada no Brasil.

1.2 TRANSFORMAÇÕES DO TRANSPORTE AÉREO EM SANTA CATARINA APÓS A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (1940-1990)

Durante o período entre a década de 1940 e 1990, Santa Catarina passava pela exploração das companhias colonizadoras, do planalto em direção ao oeste; o Sul, baseou-se na exploração mineral; o Vale do Itajaí e o Norte, núcleos da colonização europeia, iniciaram o processo de industrialização com foco na têxtil. Florianópolis, além do acúmulo de atividades administrativas, destacava-se pela concentração de serviços comerciais. A economia catarinense era baseada na exploração madeireira, erva-mate, têxtil, carvão e comercialização de determinados alimentos, com ressalva para os excedentes.

O início das operações da PANAIR DO BRASIL em 1930 também se concentrou na faixa litorânea no seu auge entre 1930 e 1950. O mundo passava pela Segunda Guerra Mundial na Europa (1939-1945), período que trouxe uma série de investimentos tecnológicos devido à corrida armamentista, em busca de melhores resultados militares, dentre eles, a aviação se destaca com o DC-3/C-47⁹, aeronave que seria responsável nas décadas seguintes por reestruturar a aviação brasileira.

Marcadas pelas políticas públicas de incentivo ao desenvolvimento industrial de Vargas (1930-1945), algumas cidades no estado catarinense passaram a se destacar, atreladas ao desenvolvimento mercantil da burguesia industrial nascente (PEREIRA, 2011). Nas diferentes áreas do oeste foram criados, a partir da concentração de capital familiar, os complexos agroindustriais, como a Perdígão e a Sadia (ALBA, 2008). Para a autora, a pesquisa e extensão,

⁹ O C-47 é a versão cargueira/militar do DC-3.

o financiamento industrial e agrícola, o processo de inovação, melhoramento das infraestruturas de transporte e a presença de políticos no capital agroindustrial fizeram com que o capitalismo chegasse ao campo catarinense, haja vista que os investimentos proporcionaram uma maior facilidade de escoamento produtivo da região.

A respeito do papel das inovações no setor agroindustrial:

A utilização de meios “arcaicos” pelo frigorífico Sadia serviu para a industrialização dos primeiros produtos derivados de suínos. Isso foi viabilizado combinando-se diferentes fatores produtivos (RANGEL, 1980:86), são múltiplas as formas como ocorre a inovação tecnológica enriquecendo a constelação de recursos naturais, melhorando a qualidade da mão-de-obra, criando instrumental ou aumentando sua quantidade e, finalmente, compondo novas e melhores combinações desses fatores (ESPÍNDOLA, 1999, p.29).

A ocupação das terras através das companhias colonizadoras, levaram à criação de estradas para o acesso a essas áreas, originando núcleos de povoamento, sobretudo nas proximidades das estradas de ferro. Vale lembrar que a Ferrovia do Contestado passava por Porto União, Caçador, Videira e Herval, não acaso, exceto esta última, com o declínio da ferrovia na região, passaram a receber voos na década de 1950. Souza (2009) ressalta o papel das companhias colonizadoras na fundação de novas cidades possibilitando uma industrialização voltada para o abastecimento interno, garantindo assim o estabelecimento das famílias na região, derivado dos campos de colonização.

Já no Vale do Rio do Peixe (assim como o Oeste), de acordo com Mamigonian (1966), a presença de chácaras e das colônias proporcionaram o desenvolvimento da agricultura, variando de moinhos a suínos. A produção de carvão mineral no Sul catarinense era estimulada pelo Governo, fruto das políticas de incentivo do setor, quando o carvão era necessário para o abastecimento das fábricas (MAMIGONIAN, 1966).

Pereira (2011) ressalta que a construção das rodovias, como a BR-101 e BR-116 no eixo Norte-Sul na década de 1940 retardou a integração leste-oeste que viria a ser suprida pela BR-470 e mais recentemente pela BR-282. Para a autora, o desenho das rodovias evidenciou as limitações econômicas regionais, onde corrobora com Mamigonian (1966), no que se refere à definição das oito regiões urbanas, tendo ligação mais forte com Porto Alegre e Curitiba (alguns casos São Paulo).

A política de desenvolvimento nacional implementada durante as décadas de 1930 a 1950 foi voltada para a expansão de uma economia agroexportadora e urbano-industrial (PEREIRA, 2003). Rangel (1999) ressalta como o início do processo de urbanização brasileira, onde a dualidade se relacionava externamente com os EUA, contribuiu fortemente para o

desenvolvimento industrial no país. Paralelamente, vemos a intensificação do êxodo rural, que proporcionou um “boom” na população urbana e por outro lado, uma reconfiguração das forças produtivas no território em questão. “Não obstante, tendo as transformações no campo brasileiro, a estruturação de um parque industrial intensivo em capital, bem como a ação planejadora do Estado brasileiro (I e II PND), decisivo papel” (VIEIRA; NAPOLEÃO; ROCHA, 2013 p. 7).

Segundo Anderson (1979, p.81), em 1940, 85 cidades no Brasil eram atendidas por 4 companhias; em 1950, 19 companhias passaram a atuar em 204 cidades, chegando, na mesma década, a operar em 344 cidades atendidas. O autor explica que o motivo disso ter ocorrido se deveu à atuação governamental, diante das facilidades para aquisição de aeronaves a baixo custo, já que eram excedentes da Segunda Guerra Mundial. Cabe ressaltar, porém, que o crescimento da população urbana, o aumento da taxa de industrialização e consecutivamente o “boom” econômico, proporcionaram o aumento na circulação de pessoas, principalmente pela política de integração territorial nacional.

A criação do Ministério da Aeronáutica em 1941 fez com que os militares passassem a ter mais controle da aviação no país, sobretudo com a autonomia do DAC. No cenário pós Segunda Guerra Mundial, o DC-3 passou a ocupar um importante papel na aviação comercial. Essa aeronave voou adaptada para o transporte de passageiro e foi a principal da aviação nacional durante as décadas seguintes (ANDERSON, 1979). O Estado, além de regulamentar o setor, assumiu o papel de subsídios. Empresas aéreas, principalmente a VARIG, possuíam uma ligação direta com o Governo, o que facilitou, inclusive, a tomada de empréstimos como, por exemplo, a concessão do Estado à VARIG para operar voos para Nova York (MONTEIRO, 2007).

Em 1942, a SINDICATO CONDOR, em razão do desfecho da Segunda Guerra Mundial, foi nacionalizada, passando a se chamar CRUZEIRO DO SUL, empresa que na década de 1970 virou subsidiária da VARIG, e chegou a ser a 3ª maior companhia do país (FERREIRA, 2018). A partir daí, percebeu-se um crescimento considerável nos voos, sobretudo nas cidades atendidas pelas empresas aéreas. Joinville, polo da indústria metalmeccânica, e Araranguá, pela proximidade dos complexos de extração mineral, passam a

despontar como rota das companhias aéreas, sobretudo da VARIG¹⁰. Como a linha-tronco da empresa era Rio de Janeiro – Porto Alegre, voos com escalas pelo litoral eram normais, principalmente para suprir uma demanda do modal rodoviário precário, além do curto alcance das aeronaves.

O salto que a economia catarinense dá dos anos 1930 e 1940 em larga medida é explicado pela forte inserção que o Estado teve na economia nacional, principalmente paulista, que estava num processo acelerado de formação de um parque industrial integrado [...] O pequeno proprietário, o colono, o caboclo, e o pescador são matrizes sociais dessas transformações. O capital-dinheiro concentrado nas mãos dos pequenos capitalistas, transformou-se no capital industrial (GOULARTI FILHO, 2016, p.122).

Também nessa década, em 1945 houve a criação da REAL - Redes Estaduais Aéreas Limitada (que viria a ter operações em Santa Catarina), com uma frota de DC-3, focando inicialmente no trecho RJ-SP. Nos anos seguintes, a marca da companhia chegou a comprar várias empresas regionais, expandindo sua área de atuação. Diante das aquisições pela REAL, destaca-se a AEROVIAS, que em 1942 tinha como principal rota Rio de Janeiro - Uberaba - Goiânia - Tocantins - Belém - Paramaribó - Port of Spain – Ciudad Trujillo – Miami (AVIAÇÃO COMERCIAL, 2012). De acordo com Silva (1949), o anuário estatístico do IBGE de 1946 já continha a divisão das cinco Zonas Aéreas do Brasil. Neste caso, Santa Catarina pertencia a 5ª, junto do Paraná e Rio Grande do Sul¹¹.

O processo de ocupação das terras do Oeste passa a ser intensificado, não só do ponto de vista do escoamento por via férrea até São Paulo, mas também pelo fomento da criação de atividades econômicas, oriundas do crescimento populacional e do fortalecimento regional.

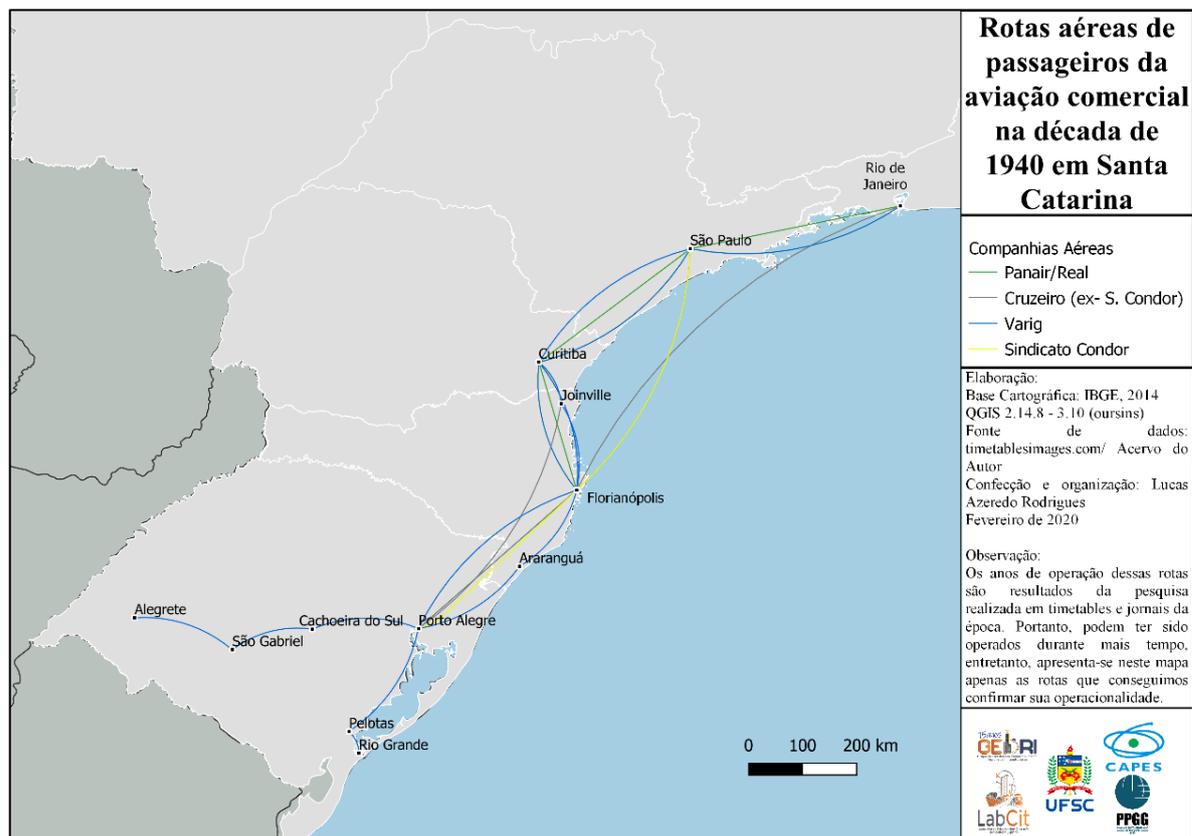
Os pequenos negócios de frigorificação de carne em Santa Catarina, mais precisamente no Oeste catarinense, partiram agressivamente para novas estratégias empresariais. O direcionamento de seus investimentos e maquinários para elaboração de produtos com maior valor agregado (salames, salamis, defumados, presunto, apresuntados, entre outros), visando ao abastecimento das classes de renda com poder aquisitivo mais elevado do sudeste brasileiro, compensava a sua distância em relação ao mercado consumidor e ao atraso relativo aos demais frigoríficos (ESPÍNDOLA, 2012, p. 12).

¹⁰ O largo crescimento da companhia aérea se dá pela interligação da empresa com o capital político em vigor no país. Não à toa, que além de empréstimos e investimentos pelo Governo Gaúcho, a companhia possuía ligações com o presidente Getúlio Vargas, como também com Juscelino Kuschieck, Jânio Quadros e João Goularti (FAY; OLIVEIRA, 2009).

¹¹ Faziam parte desta zona: Curitiba (PR), Blumenau (SC), Florianópolis (SC), Itajaí (SC), Joinville (SC), Alegrete (RS), Bagé (RS), Cachoeira do Sul (RS), Carazinho (RS), Cruz Alta (RS), Dom Pedrito (RS), Itaí (RS), Jaguarão (RS), Livramento (RS), Pachecha (RS), Passo Fundo (RS), Pelotas (RS), Porto Alegre (RS), Quaraí (RS), Rio Grande (RS), Santa Cruz do Sul (RS), Santa Vitória do Palmar (RS), Santo Ângelo (RS), São Gabriel (RS) e Uruguaiana (RS). Fonte: Silva (1949).

A região começou a ter um crescimento considerável, sobretudo na produção agroindustrial, como ressaltou Espíndola (2012). Mamigonian (1966) destaca que o estado possuía três formas de organização interna em relação às regiões urbanas: a) as áreas alemãs no Vale do Itajaí e Joinville, nas quais a vida regional se equilibrava a partir da policultura e das indústrias; b) as áreas de colonização luso-brasileira possuíam um desequilíbrio forte, como a Grande Florianópolis, baseada num comércio decadente e na presença de propriedades rurais; c) as demais regiões se encontravam em situação intermediária, como os casos do Oeste, que crescia, do Vale do Rio do Peixe e do sul, apresentando cidades com influência considerável. Podemos elencar como cidades com forte influência regional: Itajaí-Blumenau; Joinville; Florianópolis; Criciúma-Tubarão; Lages; Joaçaba; e Chapecó.

Mapa 2. Rotas aéreas em Santa Catarina da década 1940

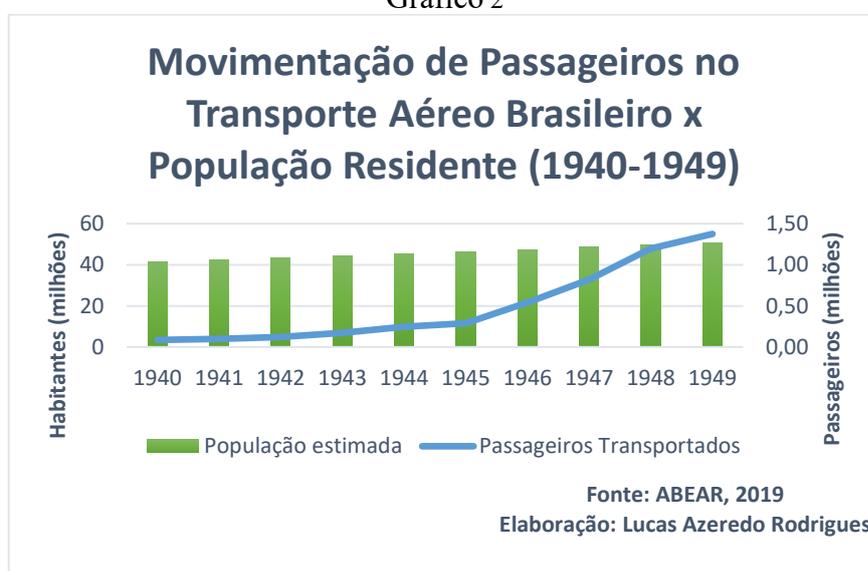


Entre 1940 e 1949, foram criadas 25 companhias aéreas no país. Dentre fusões e falências, destacamos a criação da AEROVIAS, CRUZEIRO DO SUL (antiga Sindicato Condor), REAL e a TAC (Transportes Aéreos Catarinenses). Curiosamente, como ilustra Ferreira (2018), a maioria das companhias foram criadas a partir de 1944, momento em que os C-47 se transformaram em DC-3, cuja finalidade era realizar o transporte comercial de

passageiros, fato que alavancou a utilização do mesmo, apesar de implicar uma maior regulação no setor.

O gráfico 2 nos retrata a curva de 244 mil passageiros em 1944 para 1,3 milhões em 1949. Segundo Rezende (1969), operaram em Florianópolis nessa década a PANAIR (1946), CRUZEIRO DO SUL (1946), VARIG (1946), TAL – Transportes Aéreos Ltda (1948) e a TABA - Transportes Aéreos da Bacia Amazônica (1948). A atuação dessas companhias vai proporcionar, junto com crescimento econômico nacional, uma segunda curva na movimentação de passageiros no transporte aéreo, principalmente entre 1945 e 1947.

Gráfico 2



Mamigonian (2011, p. 88) salienta que nesse período a distância do mercado consumidor fez com que as empresas catarinenses buscassem novas formas de empreendedorismo, “em geral tiveram que se aprimorar permanentemente, renovando máquinas e métodos de trabalho, enquadrando mão de obra, reduzindo custos”.

Mesmo antes da criação das estradas de rodagem e da regularidade das linhas aéreas pelo estado, as indústrias passaram a adotar novas formas de empreender, como ocorreu, por exemplo, com o Frigorífico Sadia¹², que, em 1955, criou a SADIA LINHAS AÉREAS, usando os DC-3, visando o escoamento de produtos “nobres” (RODRIGUES; BRANDT, 2017).

De acordo com Espíndola (1999), o escoamento pelo modal ferroviário não era suficientemente moderno para o transporte resfriado. As agroindústrias catarinenses possuíam

¹² Assim como os Frigoríficos Perdigão e Chapecó possuíam aeronaves próprias para escoamento de sua produção nobre.

um diferencial das demais por terem focado no complexo agroindustrial produtiva, diferente do Sudeste, com foco em enlatados. Logo, o meio mais prático de se escoar a produção era por aviões, e, no caso das agroindústrias, até a pavimentação das estradas e o surgimento das carretas frigoríficas.

O Brasil, em meados da década de 1950 e 1960, passou por várias transformações na produção industrial. Segundo Espíndola (1999), a instalação de indústrias automobilísticas, de materiais elétricos e químicos colaborou para reconfigurar a indústria brasileira de até então. O autor ainda resalta o papel do “milagre econômico” promovido por Juscelino Kubitschek para o setor (1956-1960). Na década de 1950, o oeste catarinense ainda demandava um atendimento especial no setor aéreo, diante das necessidades de deslocamento e escoamento de cargas específicas, fazendo com que as companhias aéreas enxergassem de modo especial a questão da integração territorial no interior catarinense.

Por sua vez, Bastos (2011) salienta que as atividades comerciais em Santa Catarina passavam pela transição marcada pelo desenvolvimento das infraestruturas, onde as lojas se adaptavam ao modelo de desenvolvimento urbano-regional, marcando a multiplicação de filiais pelo estado, fator que impulsionou a economia regional.

Com o fortalecimento das infraestruturas de transporte e a consolidação do transporte aéreo no âmbito nacional, começaram a ser criadas empresas aéreas por todas as regiões do país, inclusive em Santa Catarina. Originalmente criada no Rio de Janeiro e depois transferida para o território catarinense, a TAC iniciou suas operações em 1950, ligando essa capital às demais capitais da região centro-sul (DAY, 2012). Segundo o autor, em 1956, com cinco DC-3, a TAC operou em Chapecó, Curitiba, Florianópolis, Itajaí, Joaçaba, Joinville, Lages, Paranaguá, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Santos e Videira. Em 1966, foi adquirida pela CRUZEIRO DO SUL, a qual assumiu algumas dessas rotas até ser comprada pela VARIG na década de 1970.

Em 1953, a VARIG já iniciava a expansão de rotas internacionais, adquirindo novas aeronaves como o *Convair 240* e os *Lockheed Super Constellation*, passando a ter voos para os EUA e outros destinos da América Latina (VARIG-AIRLINES, s/d). A expansão se deu também nas rotas regionais com a utilização dos DC-3, sobretudo na região sul, que ainda possuía um modal terrestre precário, principalmente no que se referia ao escoamento produtivo.

A partir de 1955, a SADIA LINHAS AÉREAS direcionou sua lucratividade para o transporte de passageiros. Ao adquirir a TRANSPORTES AÉREOS SALVADOR em 1961,

passou a expandir suas operações para o nordeste, até que em 1972 transformou-se na TRANSBRASIL S/A LINHAS AÉREAS, desvinculando-se do controle da agroindústria, e, a partir de fusões empresariais, chegou a ser a terceira maior companhia aérea do país (RODRIGUES; BRANDT, 2017).

Rodrigues e Brandt (2018) salientam que a dinâmica dos fluxos aéreos iniciais era basicamente fruto da comunidade local-regional, dos poderes públicos e das companhias aéreas, enxergando a região como potencial de mercado consumidor, e que posteriormente reconfiguraria o desenvolvimento urbano-regional do interior catarinense.

É notório o aumento progressivo dos destinos ofertados, não apenas no estado de catarinense, mas também na região centro-sul, como mostram a figura 7 e o mapa 3 por exemplo. A presença maciça de novas companhias no setor acirrou a busca pela competitividade, conhecida como a “Era DC-3” da aviação nacional, período marcado pela utilização dessa aeronave no transporte aéreo comercial¹³.

Várias cidades catarinenses se inseriram nas operações aéreas, fruto do desenvolvimento regional-urbano que aquelas estavam proporcionando¹⁴: Chapecó, Videira e Joaçaba com o papel importante da agroindústria¹⁵; Lages pela exploração madeireira e a presença da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande que encontrava-se em declínio; Itajaí, Joinville e Blumenau pela presença maciça do capital industrial; o sul extrativista em Criciúma; Florianópolis como capital administrativa do Estado

¹³ Para saber mais: Rodrigues (2017) mostra como se deu o processo de desenvolvimento da aviação em Chapecó e região, fazendo um recorte temporal da década de 1950 a 2000, elencando os fatores que causaram as diferentes transformações na aviação, fruto das relações internas mesorregionais.

¹⁴ Existiam outras formas no circuito econômico dessas cidades, porém, apresentamos aqui os que se descavam do ponto de vista econômico-regional.

¹⁵ Para tanto, Espíndola (1999, p.28) apresenta um mapa com a localização dos frigoríficos até 1940, e vale ressaltar que são as mesmas localidades que estariam recebendo voos durante a década de 1950.

Figura 7. Mapa de Rotas da Cruzeiro 1957

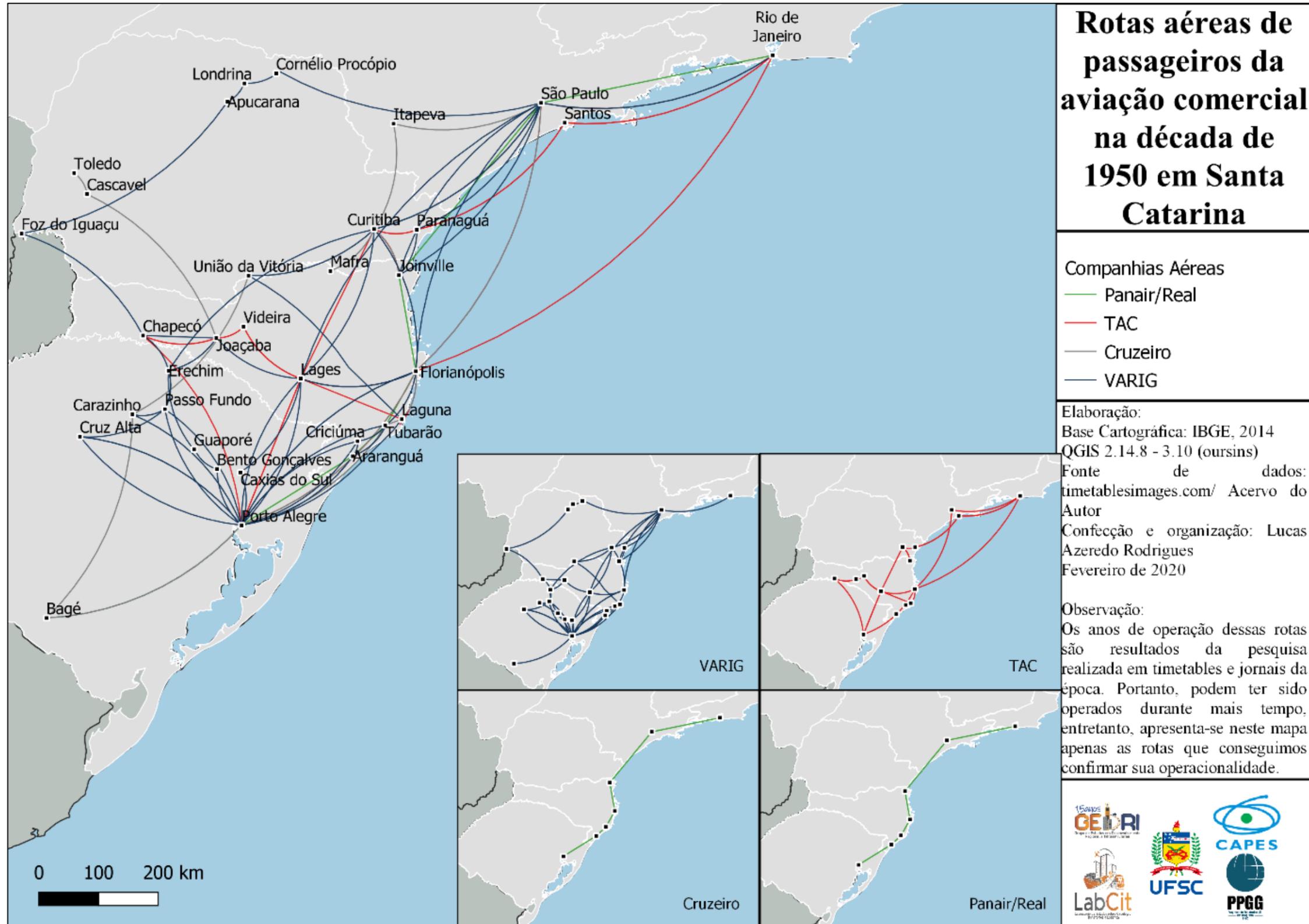


Disponível em: Airline Timetables Images. Acesso em 19/02/2019

O mapa 3 ainda nos mostra Santa Catarina funcionando apenas como escalas nas linhas entre São Paulo e Porto Alegre. Nessa época, as linhas eram concedidas às empresas, permitindo que fossem explorados outros trechos, tais como Rio de Janeiro – Porto Alegre, que podiam até mesmo ter escalas em diferentes locais.

Em 1950, 19 empresas aéreas operavam em mais de 200 destinos (ANDERSON, 1979). Rezende (1968) salienta as empresas que realizavam voos regularmente ou esporadicamente em Florianópolis nessa década: LAN (1950), LAP (1951), TAC (1950), LÓIDE AÉREO (1951), REAL (1951), AEROVIAS (1952), NACIONAL (1955), SADIA (1956), AERONORTE (1959) e SAVAG (1959).

Mapa 3. Rotas Aéreas em SC na década de 1950



Rotas aéreas de passageiros da aviação comercial na década de 1950 em Santa Catarina

- Companhias Aéreas
- Panair/Real
 - TAC
 - Cruzeiro
 - VARIG

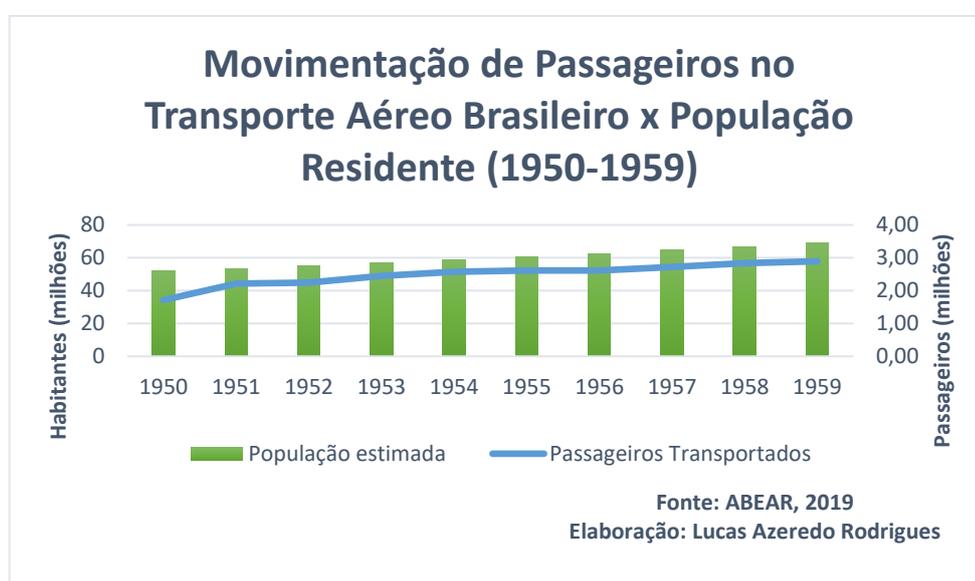
Elaboração:
 Base Cartográfica: IBGE, 2014
 QGIS 2.14.8 - 3.10 (oursins)
 Fonte de dados:
 timetablesimages.com/ Acervo do Autor
 Confecção e organização: Lucas Azeredo Rodrigues
 Fevereiro de 2020

Observação:
 Os anos de operação dessas rotas são resultados da pesquisa realizada em timetables e jornais da época. Portanto, podem ter sido operados durante mais tempo, entretanto, apresenta-se neste mapa apenas as rotas que conseguimos confirmar sua operacionalidade.



Paralelamente a essa visão, Strauss (2018) e Ferreira (2018) explicitam a formação do oligopólio na aviação nacional no final desta década de 1950. Segundo os autores, a fusão de empresas aéreas e a regulamentação do setor pelo DAC possibilitaram a exclusividade operacional nas décadas seguintes, principalmente devido à estreita ligação de companhias aéreas com os governos militares. A VASP, TRANSBRASIL, CRUZEIRO e a VARIG assumiram o controle das rotas troncais¹⁶, e algumas regionais, sendo que a última citada foi totalmente favorecida pelo golpe de 1964. No entanto, podemos ver a movimentação de passageiros praticamente linear (Gráfico 3).

Gráfico 3



A REAL, que operava Rio-Los Angeles-Honolulu-Tóquio com os *Super Constellations*, foi comprada pela VARIG em 1961. Ainda que a SADIA tenha expandido suas operações pelo nordeste brasileiro com a aquisição da TRANSPORTES AÉREOS SALVADOR, ela só se tornou competitiva quando os jatos começaram a compor sua frota regular. Por outro lado, em 1963 o apogeu da PANAIR DO BRASIL fez com que fossem transferidas rotas e aeronaves para a VASP, que também, ao adquirir os novos Boeing 737, passou a intensificar a competitividade no mercado nacional. A falência da PANAIR¹⁷, forçada pelo Governo

¹⁶ Rotas densas com alto volume de passageiros entre grandes aeroportos.

¹⁷ Ver mais em Saladino (2005).

Militar¹⁸, favoreceu a expansão da VARIG, sobretudo nas rotas internacionais adquiridas pela empresa.

As dificuldades da aviação no início desta década são resumidas nas três convocações para as Conferências Nacionais de Aviação Comercial - CONAC (1961-1963-1968). Delas, surgiram normas e consensos das empresas aéreas no que tange à competitividade e regulamentação do DAC para o setor.

É preciso ressaltar que a VARIG, como cita Strauss (2018), foi a maior companhia aérea do Brasil desde o início da década 1960 até parte dos anos 2000, pois obteve favorecimento pelo Estado ao longo dos anos, o que lhe proporcionou diversas vantagens “monopolistas” no setor. A propósito, durante o Governo Militar a VARIG chegou a ter 100% das rotas internacionais no Brasil (ANDERSON, 1979).

Até o período do Regime Militar Brasileiro (1964-1985), o mercado atuava de forma mais livre, com certa liberdade de escolha de rotas, de entrada e saída do mercado e liberdade tarifária; manifestou-se, neste quadro, a formação do oligopólio, cujas quatro maiores empresas (Varig, Vasp, Cruzeiro e Transbrasil) começaram a reduzir o número de cidades atendidas. Isto ocorre principalmente devido à baixa rentabilidade das rotas e inadequação de aeroportos para novos modelos de avião (FERREIRA, 2017) apud (STRAUSS, 2018, p.16-17).

A crise que assolava o setor entre a década de 1960 e 1970 não foi apenas reflexo da situação política no país, mas também da inovação tecnológica da aviação e da demora no aprimoramento das infraestruturas aeroportuárias, além do avanço/desenvolvimento do rodoviarismo. O princípio norteador da regulamentação da aviação tangenciou dois elementos: a competição controlada e a realidade tarifária (MONTEIRO, 2007). Conforme o autor, em razão de a VARIG sempre estar relacionada com o meio político nacional, ela esteve nos bastidores da falência da PANAIR. Segundo ele, logo após a falência da empresa em 1965, a maior parte das rotas nacionais, inclusive internacionais, foram divididas entre a VARIG e a CRUZEIRO DO SUL (anos depois, adquirida pela VARIG).

De acordo com Pereira (2003), neste período, a extensão de estradas federais passa de 369km para 907km e estaduais de 446km para 1.054km no território catarinense. A construção de mais de 1.100km representava mais que o dobro da quantidade existente até então. Isso permitiu a melhora na circulação de veículos, e posteriormente o desenvolvimento de determinados locais.

¹⁸ Vale lembrar que o acesso a dados deste período é escasso, logo, obtivemos poucos conteúdos referentes a *timetables*, mapas de rotas, jornais e revistas.

Com base em Mamigonian (1966; 2011), podemos dizer que em meados do século XX, emergiram em Santa Catarina os complexos agroindustriais, integrando a agricultura familiar no Vale do Rio do Peixe e no Oeste (criação da Perdigão, Sadia, Frigorífico Chapecó, dentre outros); nas áreas de colonização europeia (Norte e Vale do Itajaí), destacavam-se áreas industriais (foco na têxtil) e na policultura comercial; no sul, o extrativismo; e, em Florianópolis, a concentração comercial e administrativa do estado. Para o autor, “as diferenças nas atividades primárias e secundárias refletem-se poderosamente no conjunto da vida de relações regionais” (MAMIGONIAN., 1966, p.38).

Isso resultou nas diferentes formações socioespaciais do estado baseadas na vida regional, isto é, as áreas de influência que determinadas centralidades regionais exerciam proporcionaram uma divisão territorial do trabalho bem definida (MAMIGONIAN, 1966). Esse momento foi marcado também pela criação de empresas públicas na capital do estado, como a CELESC, CASAN, EPAGRI, BADESC e ELETROSUL, e instituições de ensino como a UDESC, UFSC, IFSC e escolas técnicas. Elementos que ajudaram a intensificar o desenvolvimento regional e fomentaram sua dinamização e posteriormente geraram empregos de forma direta e indireta (SOUZA; BASTOS, 2011). Esses movimentos que viriam a determinar uma leva de fluxos migratórios no estado aumentaram o processo de aceleração urbana-industrial, e, a partir da construção da BR-101 na Grande Florianópolis, foram criados núcleos de ocupação populacional, onde hoje se localizam as cidades de São José, Palhoça e Biguaçu.

A ampliação e melhoria dos sistemas de transportes e de comunicações permitiram maior oportunidade de acessibilidade na circulação de mercadorias e pessoas. Neste contexto, fortaleceu a integração econômica das regiões reforçando a concentração desconcentrada da indústria, serviços, produção, consumo e população. E esta tem sido uma das características marcante da história brasileira e catarinense a partir da década de 1960 (GOULARTI, 2015, p.93).

Retomando para a aviação, apesar do Golpe Militar de 1964, entre 1963 e 1968 o governo apoiou a aviação com subsídios da Rede de Integração Nacional -RIN nas rotas que não faziam parte dos grandes eixos troncais. Essas rotas que não apresentavam demanda para os DC-3 foram sendo abandonadas aos poucos, e assumidas pelo setor de táxi aéreo (ANDERSON, 1979). Outras rotas voltariam ao radar do setor aéreo com o início da fabricação do Bandeirante (figura 8) no início da década de 1970, criado justamente para atender esse mercado.

Na década de 1960, a principal linha aérea que ligava a região sul ao sudeste era a Rio de Janeiro–Porto Alegre (passando por São Paulo, Curitiba e Florianópolis), respectivamente, a partir das capitais, algumas linhas penetravam para o interior dos estados, como ilustra o mapa 4.

Figura 8: E-110 - Embraer Bandeirante da RIO SUL no Aeroporto Santos Dummont



Fonte: Jetphotos.net Acesso em: 09/01/2020

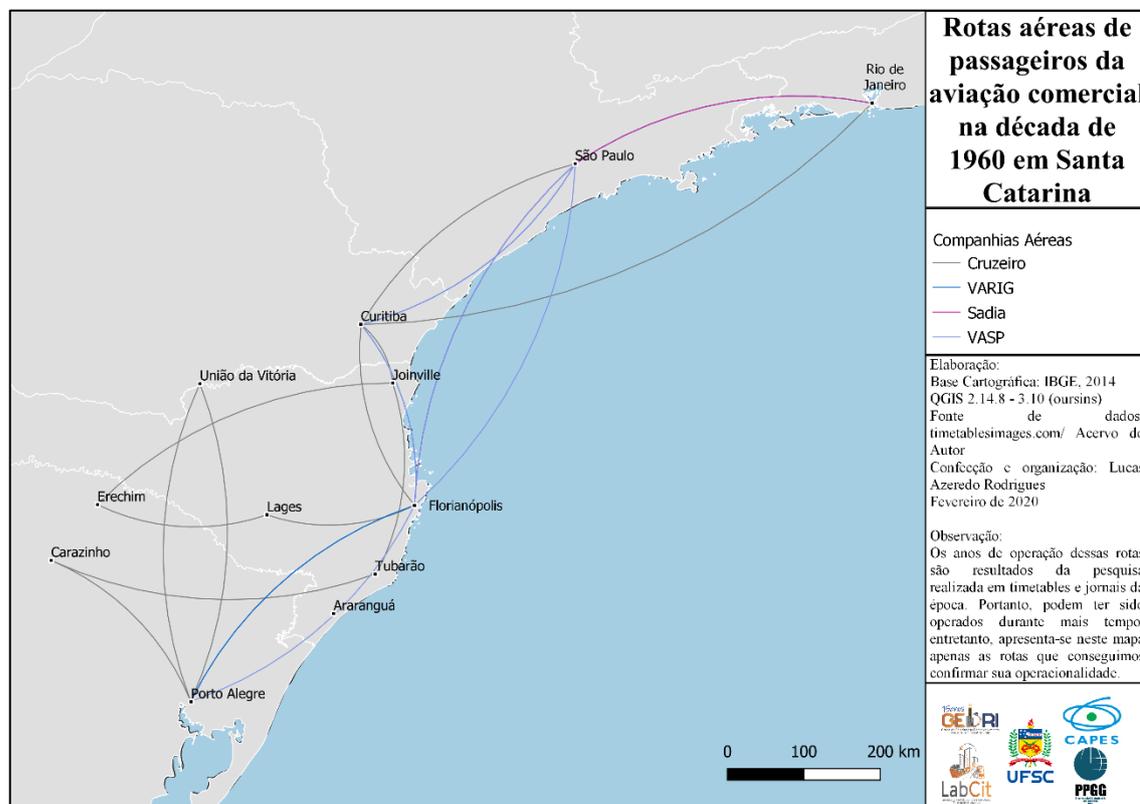
Das empresas que estavam operando na década de 1960, Rezende (1968) ressalta que em 1968 apenas a VARIG, VASP, SADIA e CRUZEIRO DO SUL atuavam em Florianópolis. Muitas das pequenas empresas foram sendo adquiridas por companhias maiores, como o caso da TAC com a Cruzeiro do Sul em 1966.

Assim, com a exceção da PARAENSE, as demais continuavam ligando Florianópolis a Porto Alegre, Curitiba e São Paulo. A VARIG, além da capital, liga Joinville e Itajaí a outras capitais, e a SADIA faz idêntica ligação de capitais a Joaçaba, Concórdia e Chapecó, no Oeste, e Criciúma no litoral sul (REZENDE, 1968, p. II)

Goularti Filho (2016) chamou o período de 1962-1990 em Santa Catarina de “Integração e consolidação do capital industrial”, ou seja, o desenvolvimento do estado pautado no dinamismo da pequena e microempresa, com origem no capital local e mão de obra advinda da pequena produção. Para o autor, a criação dos bancos de desenvolvimento fomentou uma política de expansão, assim como o papel de programas de incentivos fiscais. Ele defende que a economia do Estado (bem distribuída espacialmente) era baseada na produção de cerâmica,

complexos carboníferos, papel e celulose, madeira, eletro-metal-mecânico, têxtil e vestuário, calçados, plástico e as agroindustriais

Mapa 4. Mapa de rotas em Santa Catarina na década de 1960

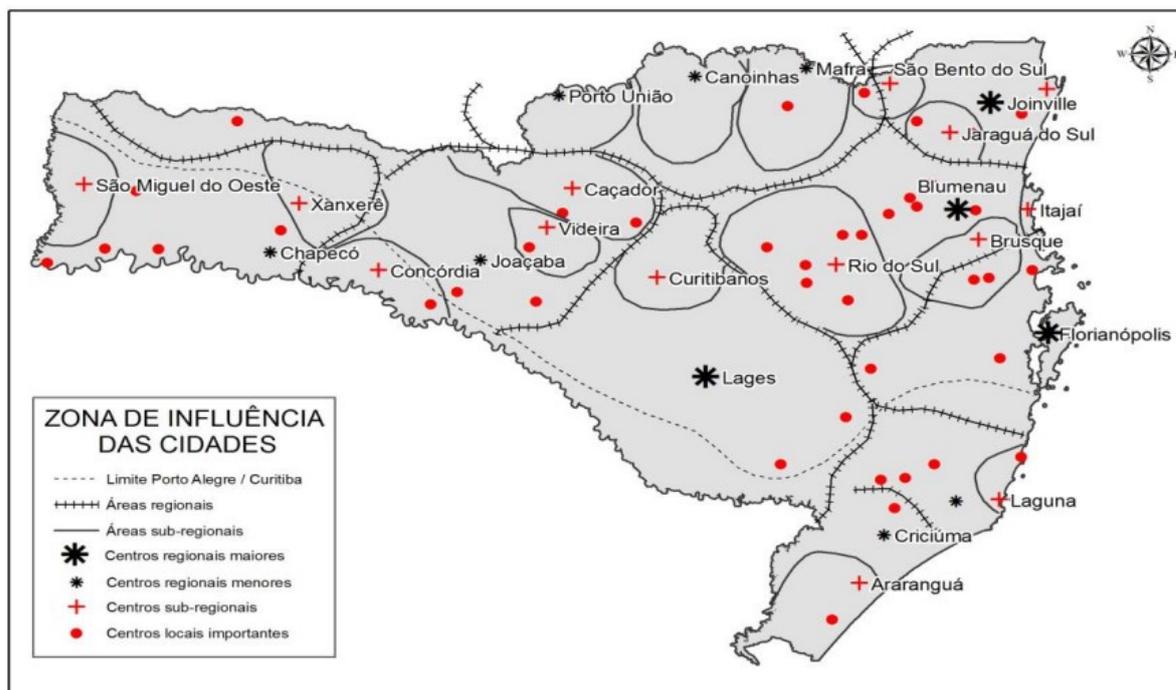


A figura 9 presente na obra de Mamigonian (1966) mostra as zonas de influência das cidades no Estado. Percebe-se inicialmente a ligação da porção norte do Estado com a cidade de Curitiba e o Sul com Porto Alegre, assim como o Oeste, devido às frentes de colonização da região.

O estado era visto como mero território de passagem entre São Paulo e Rio Grande do Sul [...] Florianópolis estava longe de ser cidade polo, porque as grandes indústrias e outras atividades econômicas de porte estavam espalhadas pelo interior do Estado, e seu setor terciário não havia se modernizado [...] cujos acessos não eram pavimentados, nem mesmo a sua ligação com o aeroporto (MAMIGONIAN, 2000, p.5)

O autor elenca Florianópolis, Blumenau, Lages e Joinville como centros regionais maiores; seguindo a hierarquia como centros regionais menores, a cidade de Criciúma, Chapecó, Joaçaba, Porto União, Mafra e Canoinhas; outros centros sub-regionais, como Araranguá, Laguna, Curitibanos, Videira, Caçador, Itajaí, Concórdia, dentre outras. No entanto, vale lembrar que todas essas cidades estiveram presentes nas rotas das companhias aéreas durante alguns anos entre 1950 e 1970.

Figura 9. Zona de Influência das Cidades Catarinenses (1966)



Fonte: Mamigonian (1966) Disponível em: Vieira at al (2014). Acesso em 21/02/2019

Por mais que houvesse dificuldade de locomoção, o autor ressalta o papel das grandes empresas no estado e suas respectivas interferências na economia catarinense, que, diferentemente dos outros dois estados sulistas, se destacou pela diversidade e desconcentração do setor.

Devemos lembrar que enquanto no Paraná se destacam o Bamerindus e a CR Almeida (engenharia), e no Rio Grande do Sul a Varig e o Grupo Gerdal (siderurgia) como grandes grupos nacionais, em Santa Catarina os grupos privados de projeção nacional eram todos eles industriais e se dispersavam pelas várias regiões; Sadia – Transbrasil e Perdigão no Oeste; Hering, Artex, Tigre-Hanses, Weg, etc. nas áreas alemãs; Guglielmi, Freitas e Gaidzinski na área carbonífera, além da Porto Bello-Usati no Litoral Central. Certamente não deviam ser esquecidos os investimentos em geração e transmissão de eletricidade (Eletrosul e Celesc), além da ICC, de capitais estatais e a presença de grupos extrarregionais (Klabin, Brastemp–Consul etc.). (MAMIGONIAN, 2000, p. 7)

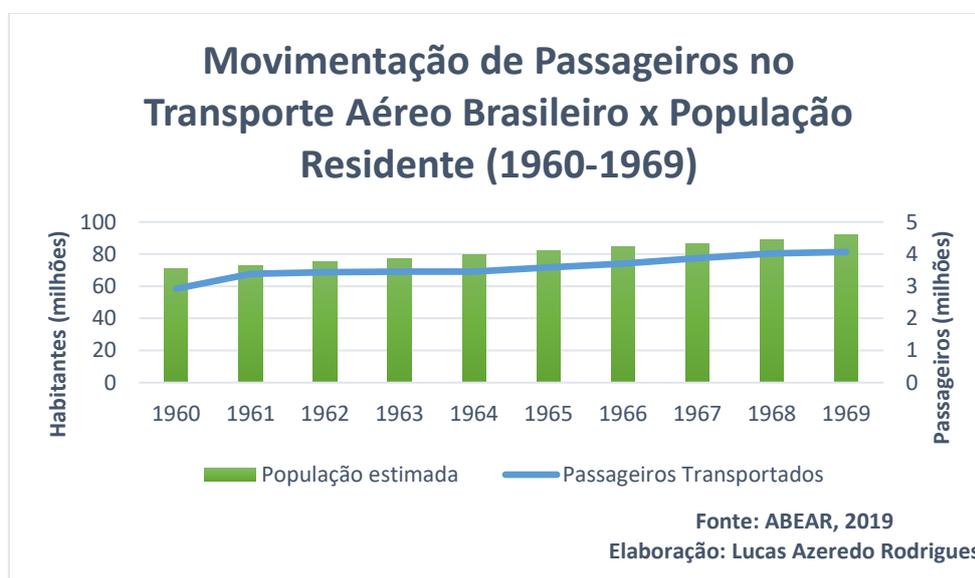
Nos anos seguintes, inclusive a partir do advento do rodoviarismo e do grau de influência regional das cidades, os voos começaram a ser operados nas cidades de maior concentração, como Chapecó, Concórdia, Joaçaba, Lages, Florianópolis, Criciúma, Itajaí/Navegantes, Joinville, Videira e Caçador. Consecutivamente, os destinos em Santa Catarina foram sofrendo oscilações, resultados das diferentes reestruturações econômicas que

passavam no território nacional atreladas às políticas de atuação territorial das companhias aéreas que viriam a ser reduzidas em $\frac{1}{4}$ na década de 1970.

Cidades como Chapecó e Concórdia emergem em meio à ascensão do capital agroindustrial; Lages, além da ferrovia (assim como Joaçaba), apresenta centralidades regionais e prestações de serviços, ao contrário de Itajaí e Joinville que, embora tivessem grande influência de Curitiba, decaíram com o desenvolvimento do rodoviarismo e o sucateamento das ferrovias.

A movimentação de passageiros no Brasil se manteve instável no que diz respeito à taxa de crescimento, pois estava atrelada ao crescimento da população na década de 1960 (gráfico 4). Vale lembrar o monopólio operacional que se instaurou durante esse período e se intensificou durante os governos militares entre 1964 e 1985, principalmente com o favorecimento operacional de certas companhias, como o caso da VARIG¹⁹. Com a inserção de novos modelos de aeronaves no mercado, inicia-se o processo de substituição dos DC-3s na aviação regional pelo Bandeirante, assim como a chegada de aeronaves a jato para operar em trechos mais distantes e com alta densidade (sobretudo em voos internacionais).

Gráfico 4



Outro elemento que vale destacar, além da criação da Embraer em 1969, foi o início da produção do Bandeirante (EMB-110), que foi subsidiado pelo governo com o intuito de mitigar as lacunas deixadas pelos DC-3 na aviação regional. A aeronave, com capacidade para 16

¹⁹ Para saber mais, ver em Monteiro (2007).

pessoas (mais a tripulação), foi de grande importância para aviação regional, tanto que a RIO SUL (subsidiária da VARIG) e a INTERBRASIL (subsidiária da TRANSBRASIL) usaram-na como aeronave base durante os anos do SITAR. O objetivo era fomentar os anos iniciais da Embraer e fortalecer a indústria interna, ainda mais pelo fato de o EMB-110 (turbo hélice) ter sido fabricado para operacionalizar rotas no Brasil. O “novo sistema de transporte regional adotado em 1975, ao criar as empresas de aviação regionais, teve como objetivo viabilizar a utilização, em maior escala, do avião Bandeirante, lançado anos antes pela Embraer” (FAY, 2002, p. 134).

Em Santa Catarina, esses voos operados pelo Embraer viriam a suprir parte das ligações realizadas anteriormente pelos DC-3. A priori, voos de múltiplas escalas em direção à capital do estado e a região sudeste. Com o SITAR, se houve um incentivo maior pela aviação regional, que neste caso, era operado pela RIO SUL (Grupo VARIG), responsável por fazer as ligações nos estados sulistas.

Para Anderson (1979), é nesta década que a aviação regional comercial regular de passageiros passou a ser de suma importância para a alimentação das linhas troncais e das internacionais. O autor ressalta também que naquele momento as aeronaves excedentes da Segunda Guerra Mundial começariam a ficar fora de operação devido à manutenção, além do consumo de combustível. É nesse momento que o Governo Federal iniciou o subsídio para compra de aeronaves (novas e usadas), até a crise de 1973²⁰ ter provocado certas represálias nas políticas de incentivo do governo, impactando em políticas de subsídio.

Nesta década, a CRUZEIRO tinha recebido o 727²¹ para operar rotas de alta demanda, como Rio x Brasília e Rio x Buenos Aires, até que em 1975 foi adquirida pela VARIG, aumentando sua hegemonia e monopólio em rotas de alta demanda. Neste ritmo, a SADIA em 1972 passou a se chamar TRANSBRASIL, como explicitado anteriormente neste trabalho. Em 1974, a empresa também recebeu o 727, intensificando o uso dessa aeronave nas rotas de alta demanda da empresa.

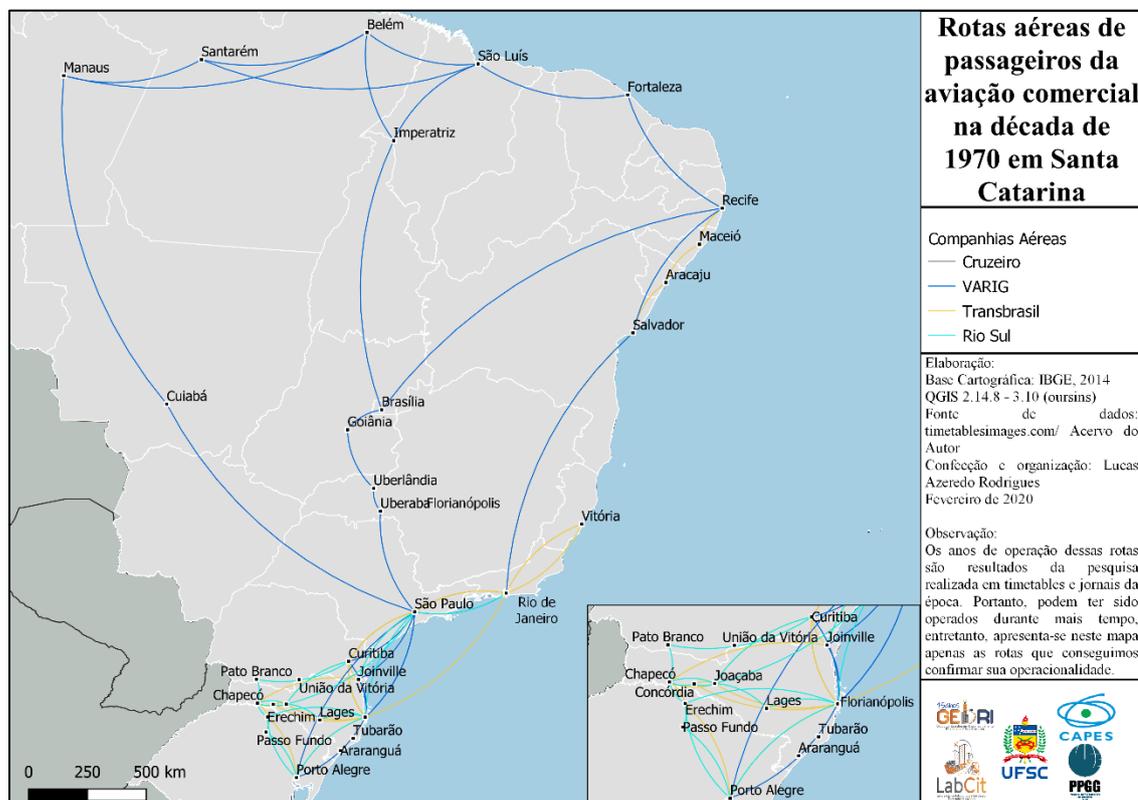
A TRANSBRASIL e a VARIG utilizavam o EMB-110 na maioria das rotas regionais de menor demanda. Pela primeira, as operações no território catarinense foram feitas em

²⁰ “A fase ‘b’ do 4º *Kontratieff* abriu-se (1973) com a chamada crise do petróleo que, ao mesmo tempo, traduzia-se por forte balanço de pagamentos de números países importadores desse produto – especialmente no Terceiro Mundo – e na acumulação de saldos sem precedentes em muitos dos países exportadores do mesmo produto [...]”

²¹ Aeronave a jato de 3 motores com capacidade entre 110-120 passageiros

Florianópolis, Chapecó, Concórdia, Joinville e Joaçaba. Pela Varig, em Chapecó, Florianópolis, Concórdia, Lages e Joaçaba (mapa 5).

Mapa 5. Rotas em Santa Catarina na década de 1970



Com a VARIG pleiteando o mercado internacional, além da chegada dos B737 no mercado doméstico, ela iniciou as operações dos *widebody*²². Rotas, que antes faziam escalas técnicas, passaram a ser operadas diretamente, dando um “*upgrade*” logístico na companhia, além da luxuosidade que as aeronaves apresentavam. Do ponto de vista regional, a VARIG criou a NORDESTE e RIO-SUL²³. A segunda alimentou a aviação regional na região centro-sul em competitividade com a INTERBRASIL. Cidades como Chapecó, Lages e Florianópolis eram os principais pontos da RIO-SUL. Já a TRANSBRASIL utilizava, além das três cidades, Joaçaba e Concórdia, justamente pela presença agroindustrial.

Contudo, o próprio ritmo acelerado das atividades econômicas no Brasil, que atinge seus mais altos índices no período de 1950-1979 (considerando todo o século XX aos dias atuais), com destaque para a década de 1970, levará o

²² Aeronave de fuselagem larga com uma média de 7 assentos por fileira, mais de dois corredores e com longo alcance operacional.

²³ Foi o momento em que se começou a fortalecer a aviação regional no país, com subsídio do governo. A RIO SUL operando no Sul e Sudeste; TABA na Amazônia; TAM no interior paulista e Centro Oeste; NORDESTE, subsidiária da VARIG na região em que leva seu nome; VOTEC no centro Oeste.

quadro infraestrutural pertinente à circulação nacional e às cidades (saneamento, mobilidade, moradia, etc.) à sensível estrangulamento. A industrialização acelerada alcança também o campo brasileiro, sem reforma agrária, transformando as relações de produção e mantendo a concentração fundiária, conseqüentemente causando um êxodo rural de proporção inigualável aos precedentes (VIEIRA al., 2014, p. 4).

Os autores ainda ressaltam, com base em Peluso Jr. (1991), a construção de novas estradas atreladas ao desenvolvimento das telecomunicações elevando o estágio de desenvolvimento de Santa Catarina.

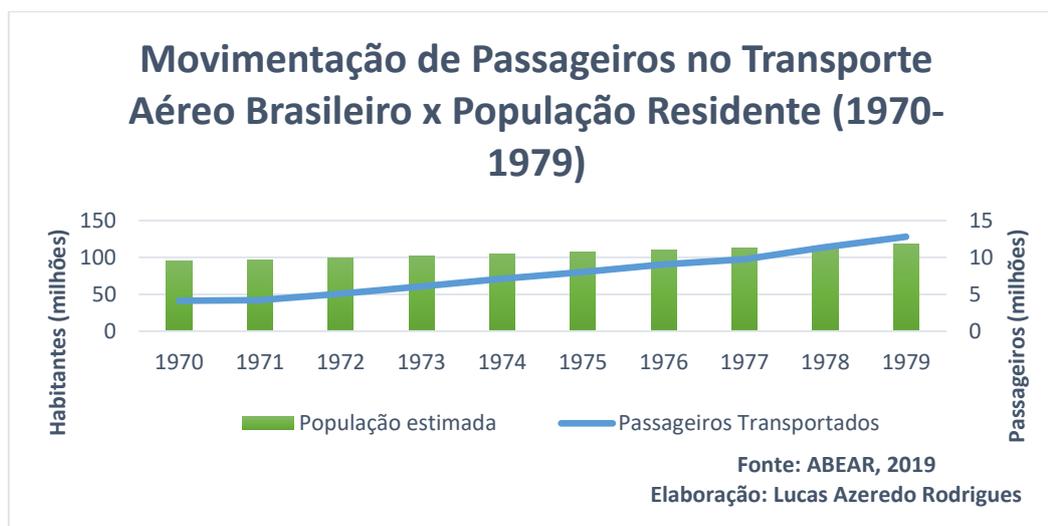
A década de 70 marcou a revolução no transporte rodoviário de Santa Catarina. Antes de 1970 foi construída a BR-116 (Mafra-Caxias, que passa por Lages, Curitiba e Papanduva) atravessando o Planalto de norte a sul; em 1970 entraram em tráfego a BR-101 (Curitiba - Porto Alegre, cortando de norte a sul o litoral, ligando as cidades de Joinville, Itajaí, Florianópolis, Tubarão, Araranguá), parte da BR-282 (São Miguel D'Oeste – Campos Novos) e da BR-470 (Campos Novos – Itajaí que atravessam o território de leste a Oeste), a BR-280 (Mafra - Rio Negrinho – São Bento do Sul - Campo Alegre – BR-101), a BR – 153 de Curitiba a Erechim, passando por Concórdia e Irani, etc. Assim como as rodovias estaduais influíram sobre os transportes marítimos e ferroviários, os portos de Florianópolis e Laguna foram desativados; a E. F. D. Tereza Cristina passou a transportar somente carvão, não recebendo mais passageiros e cargas gerais; a E. F. Santa Catarina de Itajaí a Trombudo Central deixou de circular etc. (PELUSO JR, 1991, p. 276).

A partir da ascensão do rodoviarismo, as modificações na organização espacial catarinense passaram a ser mais visíveis, além da diminuição do monopólio econômico que Laguna e Joinville exerceram regionalmente (PELUSO, 1991). Mamigonian (2011) resalta os acréscimos na economia catarinense a partir da década de 1970:

Em pouco tempo, já nos anos 70 a visão dos catarinenses a respeito de si mesmos havia se alterado, pois a economia continuou a crescer aceleradamente e o aparelho estatal, estadual e federal passou por acréscimos importantes: 1) constituição da Celesc unificando e ampliando o sistema elétrico catarinense, 2) início da operação de grande usina termoeletrica na zona carbonífera do Sul do Estado, 3) asfaltamento da BR-101 cortando todo litoral de S. Catarina, 4) implantação em Florianópolis da UFSC e da Eletrosul, esta última dirigindo-se o sistema elétrico federal do Sul do Brasil. Como reflexo desta euforia construiu-se nos anos 80 em Florianópolis uma rodoviária superdimensionada, maior do que as de Porto Alegre e Curitiba (MAMIGONIAN, 2011, p.74)

O autor salienta que, na passagem da década de 70 para 80, Santa Catarina deixou de fazer parte da periferia, integrando-se ao centro dinâmico da economia nacional (MAMIGONIAN, 2011). Na aviação, a transição da década de 1970 para 1980 não foi tão boa, embora tenha tido um crescimento a partir de 1971 (gráfico 5). Nesse momento, há a inserção de mais jatos no mercado doméstico e a consolidação da operação do bandeirante nas rotas regionais.

Gráfico 5



A crise do petróleo (1973) assolou os Estados nacionais por todo o mundo. Mas, mesmo assim, a VARIG chegou a ser naquele momento a maior companhia da América Latina. Foi o auge da VARIG (conhecido como “anos dourados”), que passou a deter 50% do mercado nacional e 100% internacional (ANDERSON, 1979), chegando modestamente nos anos 1980:

Entre os anos 1970-1986 a Varig não precisou se preocupar com as tarifas. As tarifas domésticas eram fixadas pelo Governo e as internacionais eram determinadas pela IATA. Para vencer a concorrência, a empresa apostou na qualidade de seus serviços, no serviço de bordo, na manutenção impecável de suas aeronaves, na formação de seus funcionários, no desenvolvimento de um sistema próprio de reservas, na ampla malha aérea que disponibilizou aos [poucos] brasileiros que viajaram de avião (FERREIRA, 2017, p.12)

A chegada da “década perdida”²⁴ fez com que o setor aéreo passasse por modificações, sobretudo por causa das revisões a respeito das estratégias competitivas das companhias aéreas. Das falências e fusões, forma-se o primeiro oligopólio da aviação brasileira, segundo Ferreira (2018): VARIG/CRUZEIRO, VASP e TRANSBRASIL passaram a controlar mais de 95% do mercado nacional. Entretanto, a emergência de governos neoliberais daria novos rumos no futuro do setor aéreo.

A aviação em Santa Catarina passou por reformulação, como, por exemplo, Joaçaba, que saía das rotas das companhias aéreas, concentrando os voos daquela região entre Lages, Chapecó e timidamente em Concórdia.

²⁴ Se remete ao período da década de 1980 em que países da América Latina (inclusive o Brasil) passaram por uma constata crise financeira, a qual consistia em grandes déficits e dívidas externas, além da variação cambial.

Para Armen Mamigonian (1984), “a identidade catarinense (...) existe como unidade política do capital industrial”, expressão, por exemplo, da união, em 1980, de grandes grupos econômicos catarinenses (Tigre, Weg, Sadia, Perdigão, Artex, Ceval, Hering, Eliane, Portobello, Batistella etc.), juntamente com o Governo do Estado de Santa Catarina, para constituição da Santininvest, visando controlar financeiramente a SIDERSUL (Siderúrgica Sul Catarinense S.A.) (VIEIRA et al., 2015, p. 4).

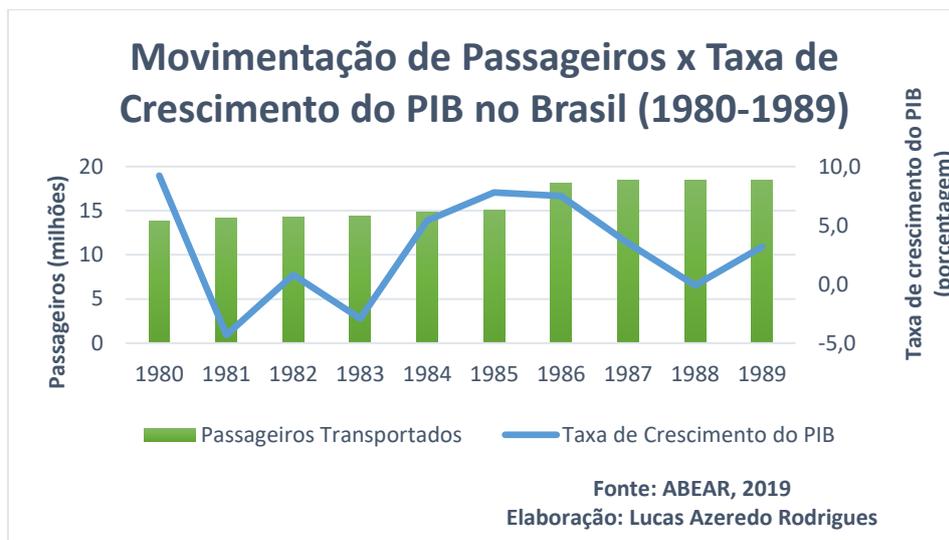
A operacionalidade de voos nas cidades dessa região veio atrelada ao fortalecimento dos complexos agroindustriais, sobretudo com a capital paulista, local onde se concentravam as sedes das principais empresas do país. Criciúma, Lages, Joinville e Navegantes passam a se destacar nas operações aéreas, principalmente as duas últimas, com ligações diretas com São Paulo, reforçando suas centralidades regionais. Além da capital paulista ser centro financeiro nacional e concentrar várias sedes de empresas que possuíam vínculos em Santa Catarina.

Observa-se no mapa 6, oriunda de Boa Vista, com destino a Florianópolis. De acordo com os dados disponíveis na *timetable*, o voo saía às 17:45 da região norte, e tinha previsão de chegada em Florianópolis às 10:45. Assim como a Rota Natal-Porto Alegre, os trechos de maior demanda da companhia utilizavam o 737-300, aeronave ícone da ascensão das principais empresas no país depois do DC-3. Por mais que o cenário econômico estivesse em crise, a aviação mantinha o crescimento, mesmo que não tenha sido igual às décadas anteriores, como mostra o gráfico 6.

Mapa 6. Rotas Aéreas em Santa Catarina na década de 1980



Gráfico 6



No litoral do estado catarinense, acelerava-se o desenvolvimento das atividades turísticas que se consolidaram nos anos 1990, atrelado a um crescimento da mancha urbana, dentre outros fatores da expansão urbana-industrial, onde as rodovias tiveram um papel determinante (PEREIRA, 2003). Pereira (2010, p.109) explicita que “uma parcela significativa dessa mão de obra é absorvida pelo setor da construção civil e de serviços, porém devido à sazonalidade do turismo, a oferta de trabalho no setor de serviços assume um carácter temporário”, sendo assim, uma das justificativas para o crescimento demográfico no litoral, além do êxodo rural e do “boom” das indústrias.

1.3 CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DO TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL EM SANTA CATARINA DURANTE OS GOVERNOS NEOLIBERAIS (1990-2002)

No âmbito da aviação, o setor passou pelo processo de desregulamentação a partir de 1992²⁵. A livre concorrência nesse segmento e os novos modelos de companhias baseadas nos moldes europeus e norte-americanos chegaram ao Brasil entrando num embate com as companhias em operação. Dentre os elementos que contribuíram para a alteração dos modelos de gestão empresarial das companhias aéreas, destacamos o sistema de *low coast, low fare* (baixo custo, baixa tarifa), as inovações mercadológicas e operacionais, o aperfeiçoamento logístico e tecnológico, além de outras ações que proporcionaram um “boom” no setor.

²⁵ Trataremos desse assunto de forma mais específica no capítulo 2 deste trabalho.

Vale lembrar também o papel das inovações das aeronaves (sobretudo nas regionais, como a Embraer), que fizeram com que a aviação regional brasileira se reestruturasse, como o aperfeiçoamento da operacionalidade, o custo do assento por quilômetro voado (ASK), a possibilidade de aterrissagem de aeronaves maiores em pistas pequenas ou em condições naturais adversas, melhoramento do alcance das aeronaves, adoção do modelo a jato e o aperfeiçoamento dos turboélices.

Nesse momento, o Brasil encontra-se na fase “b” do longo ciclo, isto é, no período de recessão. Atrelado a essa situação, os industriais assumem a hegemonia política e, o agronegócio, a economia, com o que dialogamos com a tese da dualidade brasileira de Rangel (2005). O final da década de 1980 foi marcado pela ascensão do governo neoliberal, tendo no comando o então Presidente Fernando Collor (1989-1992). Durante esse período, a aviação no Brasil passou por várias transformações, advindas da liberalização da economia. O setor²⁶ ficou marcado com o fim da hegemonia da VARIG e a privatização da VASP (MONTEIRO, 2007).

Nesta fase, parece estar consolidado o discurso em torno da imperiosidade de uma cultura empresarial voltada para a competitividade global, o que parecia adequado ao modelo de política econômica vigente. Com efeito, dentro do espírito das reformas para o mercado, a via para o crescimento estaria na capacidade de competir dentro de um mercado que ultrapassava os limites nacionais, e caberia aos agentes econômicos – com destaque para as empresas – buscar os meios necessários para garantir seu espaço dentro deste jogo (MONTEIRO, 2007, p.52).

O autor chama de período *stop-and-go*, no que se diz respeito às oscilações da economia brasileira nessa fase. As transformações que ocorriam na aviação eram frutos da mudança de mercado global, ditas por Monteiro (2007) como “reformas para o mercado”, as quais se referiam aos novos modelos da aviação que viriam a ser adaptados à realidade brasileira nos anos seguintes.

Camilo Pereira e Silveira (2009) ressaltam que esse período de liberalização do mercado, fruto das políticas neoliberais, foi um ambiente propício para a criação de novas companhias e da possibilidade de competição direta entre as empresas. O processo de desregulamentação proporcionou uma leva de inovações na prestação dos serviços das companhias aéreas, que intensificaram a competitividade diante da flexibilização proporcionada pelo Governo.

Por fim, convém assinalar algumas das lições aprendidas nos anos 1990: de um lado, depois de muito tempo sob estrita regulação, as empresas aéreas

²⁶ Nas palavras de Ferreira (2017, p.13): “Os ventos neoliberais sopraram com tal vigor que nenhuma dessas companhias aéreas chegou ao ano de 2010”.

brasileiras passaram a experimentar os “benefícios” do livre mercado, dispondo de uma gradativa liberdade tarifária além da possibilidade de escolher as rotas que mais lhes conviessem. Por outro lado, nos anos 1990, as empresas passaram a enfrentar os problemas típicos dos mercados “livres”: uma intensa concorrência, guerras tarifárias, desequilíbrio entre a oferta e a demanda, planejamento equivocado, além dos problemas oriundos do endividamento e dos custos de manutenção de uma frota extremamente diversificada e em alguns casos, já obsoleta (FERREIRA, 2017, p.16).

Durante o período neoliberal, o Brasil atravessou uma forte crise econômica, proveniente das políticas de liberalização do mercado para o estrangeiro. Para Mamigonian (2011) a abertura comercial proporcionada por esse modelo econômico gerou graves problemas econômicos e sociais, como a desindustrialização, desnacionalização e o desemprego. Por outro lado, tratando-se da economia catarinense, a Grande Florianópolis vinha se transformando em um polo tecnológico e agências de pesquisa e desenvolvimento. Ela adaptou os espaços urbanos para receberem o turismo de alta temporada, e as cidades satélites, além de dormitórios, faziam o papel de abastecimento hortifrutigranjeiro (SOUZA; BASTOS, 2011), dando origem, inclusive, a diferentes empresas comerciais, especializando pelo território catarinense por intermédio de filiais (BASTOS, 2011).

Mamigonian (2011) ressalta que Santa Catarina já se encontrava mais industrializada que os estados vizinhos; entretanto, salienta que por mais que fossem grupos econômicos menores eram dispersos pelo território. Como reflexo das políticas da década de 1990, segundo o autor, das 23 maiores empresas catarinenses, onze estavam ainda no controle catarinense, sete sob ingerência de grupos estrangeiros, três no comando de fundos de pensão e duas sob poder de grupos nacionais (MAMIGONIAN, 2011, p.89). O resultado do neoliberalismo fez com que as empresas buscassem novos métodos de produção, dentre eles a diversificação produtiva.

Até a década de 1980, Santa Catarina era responsável por 90% da indústria têxtil e malharia do Brasil, que viriam a ser prejudicadas na década de 1990 pela chegada de produtos asiáticos (de menor qualidade e preço) e pelos problemas da exportação brasileira diante da supervalorização do real e queda do dólar (MAMIGONIAN, 2011). O autor denomina como “dinamismo e estrangulamento” no que se refere ao setor industrial metalmeccânico e elétrico do estado, diante das problemáticas proporcionadas pelas irresponsabilidades da economia nacional.

Já o Planalto, marcado pela exploração madeireira, manteve a exploração da celulose e da fruticultura catarinense. O Oeste catarinense vivia a expansão dos complexos industriais, sobretudo no município de Chapecó. A adoção das lógicas de integração entre os agricultores

e a agroindústria fez com que a produção se reestruturasse, em especial com o desenvolvimento das cadeias logísticas. Para Mamigonian (2011, p.112): “A economia de frangos e de suínos não foi atingida nos anos 90 pela abertura comercial, como ocorreu com a produção têxtil e a extração de carvão, mas houve endividamento e descapitalização dos grupos controladores, como a Hering”. Chapecó destacou-se pela chegada da Sadia (atual BRF) e da expansão da Aurora Alimentos, além de outros frigoríficos de menor porte.

Goularti Filho (2016) salienta o panorama da economia catarinense pós-1990:

É dentro desse movimento mais amplo que devemos entender as mudanças estruturais na economia catarinense pós-1990, como a redução das atividades estatais, a reestruturação da indústria da cerâmica, o desmonte parcial do carbonífero, a reestruturação patrimonial no complexo eletrometalmeccânico, a desverticalização e a retração no segmento têxtil-vestuário e a desnacionalização no complexo agroindustrial (GOULARTI FILHO, 2016, p. 286)

A teoria de região de influência regional das cidades catarinenses desenvolvida por Mamigonian (1966) coincidiu com a realidade durante alguns anos, porém, com o avanço do rodoviarismo e as diferentes reestruturações na aviação regional do estado, Florianópolis passa a ter maior influência na rede urbana de Santa Catarina. Destacamos as capitais regionais: Criciúma, Florianópolis, Itajaí, Joinville, Lages e Chapecó.

Já na aviação, com a consolidação do fomento à aviação regional iniciada com a implantação do SITAR em 1975, o programa passa por reformulação na década de 1990, reconfigurando o transporte aéreo regional, inclusive em Santa Catarina, como mostra o mapa 7. A inserção do Brasília (EMB-120), do *Cessna* e do *Fokker* (figura 10) vai colaborar para a utilização de voos regionais com mais demanda e operacionalidade em trechos mais longos.

Figura 10: Mosaico das principais aeronaves regionais da década de 1990

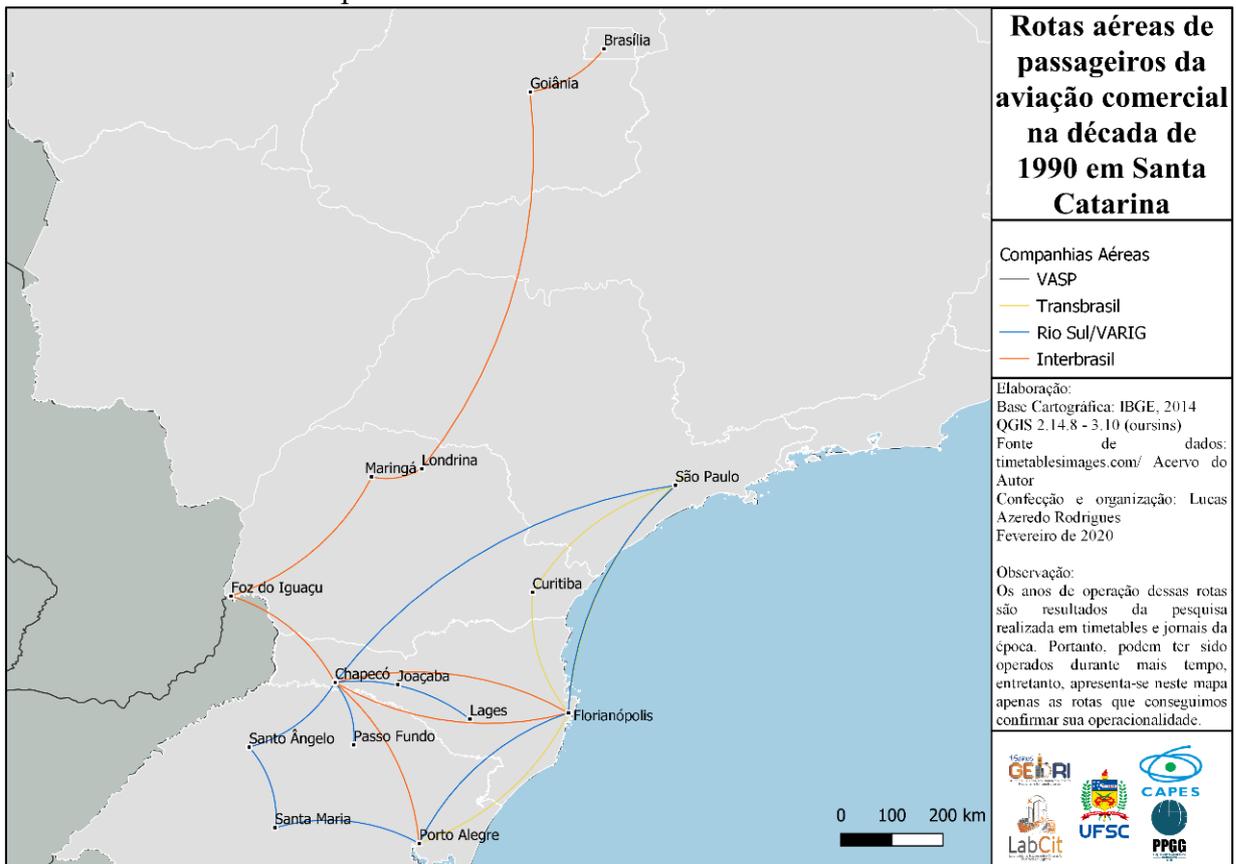


Disponível em: Jetphotos.net. Org: Lucas Azeredo Rodrigues

Rotas regionais de alta demanda ficaram com os E-120 e as demais com o E-110. Em contrapartida, o mercado passa a contar com a presença de outros modelos como *Cessna*, *Fokker* e o ATR. O aperfeiçoamento técnico dado a esse tipo de avião fez com que houvesse

atendimento a diferentes demandas em condições diversas, como é o caso da situação infraestrutural de alguns aeroportos catarinenses. Como ressalta o Plano de Aviação do Estado de Santa Catarina – PAESC (1989), não eram todos aeroportos que estavam aptos a receber aeronaves a jato, o que se soma aos elementos que irão justificar a concentração de voos em determinados aeroportos, pois a derrocada da aviação regional, atrelada à reabertura para o mercado internacional, fez com que as companhias optassem por aeronaves maiores, além de focarem em outro nicho de mercado.

Mapa 7. Rotas Aéreas em SC na década de 1990



Elaboração e Organização: Lucas Azeredo Rodrigues

Além da flexibilização da aviação, a década de 1990 ficou marcada pela criação do Plano Real para conter a crise inflacionária que assolava o país, mas também, sob o ponto de vista da geopolítica externa, na metade da década, onde se instauram as crises asiática e cambial, refletindo nas grandes oscilações do PIB brasileiro. Mesmo assim, o cenário da aviação se manteve crescendo (mesmo que de forma pequena) num período de recessão nacional, o que a importância do setor para a integração nacional. Fatos que comentam o que é ilustrado nos gráficos 7 e 8.

Gráfico 7

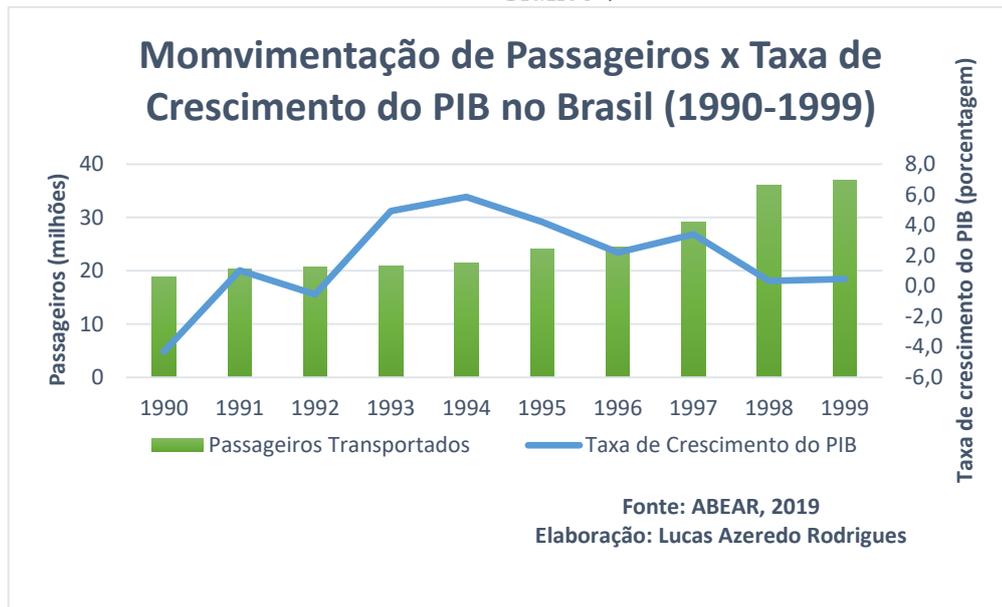
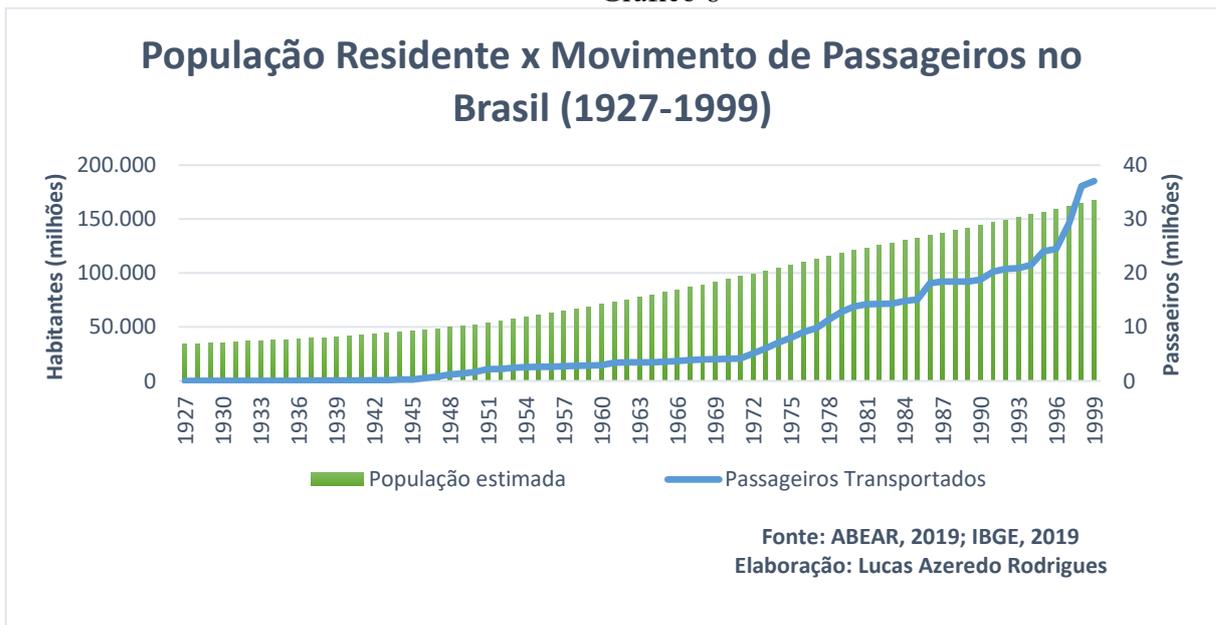


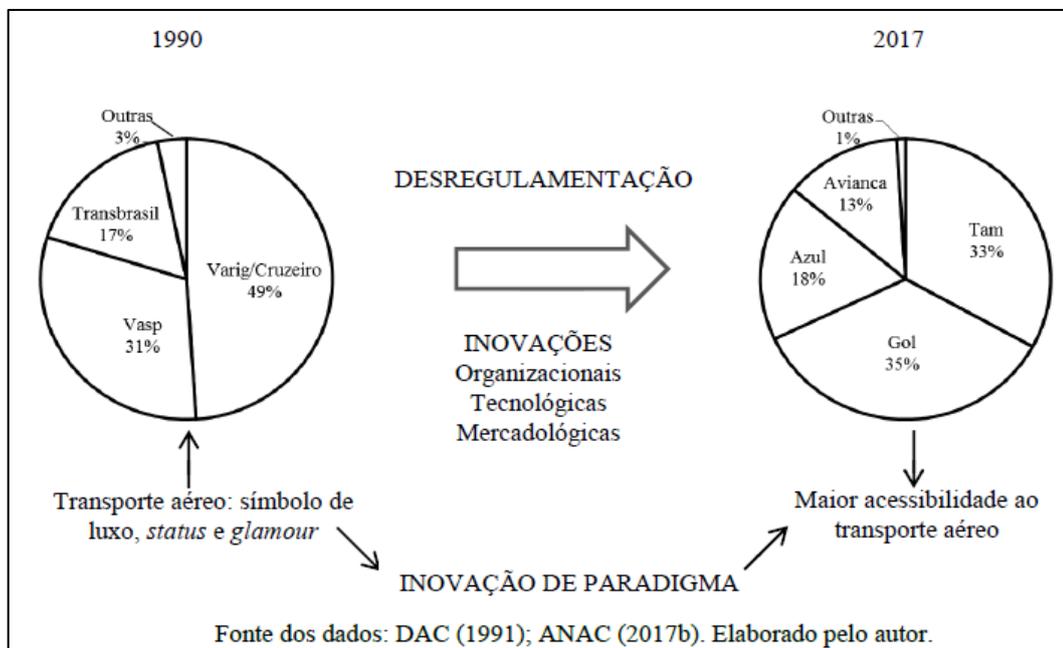
Gráfico 8



Assim sendo, a política de desenvolvimento nacional passou por uma reformulação a partir de 2003, provocada não apenas pela reestruturação econômica que o país veio a ter com a chegada de Luís Inácio Lula da Silva (2003-2009) ao poder, mas também devido às políticas públicas que proporcionaram novos rumos à aviação no país. Dessa transição, Ferreira (2018) ressalta o papel que o processo de desregulamentação teve no setor aéreo e do quanto as tecnologias foram favoráveis ao desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros (figura 11)

Fica evidente, como trata o autor, que a inovação de paradigma foi a transição da era “glamour, luxo e status” do transporte aéreo para a democratização do acesso, proporcionada por vários elementos, desde o barateamento das tarifas aéreas, acesso a crédito, até a ascensão econômica das classes sociais mais baixas, embora isso não tenha contemplado toda a população brasileira. Por outro lado, as inovações organizacionais, tecnológicas e mercadológicas vão servir de estopim para o processo que perdurará da década de 1990 até os dias atuais. Dentre essas inovações, pode-se destacar a ruptura que há com o modelo de aviação regional (de ponto a ponto) e a adoção do sistema de *hub and spoke*.

Figura 11. “Transformações na aviação brasileira”



Adaptado de: Ferreira (2018, p. 14)

Isso nos mostra o papel das inovações no setor aéreo brasileiro, cuja chegada a baixo custo, atreladas à facilitação de acesso ao crédito, fez com que as empresas de *low cost* emergissem no Brasil, atendendo a outras camadas da sociedade brasileira. A abertura do mercado da aviação pôs fim ao monopólio da aviação, com a inserção de novas empresas aéreas no setor (FERREIRA, 2017; MONTEIRO, 2007). Podemos ressaltar que essa ação terminou com a hegemonia da VARIG-TRANSBRASIL-VASP, sobretudo com a chegada, na virada do século, da GOL, BRA, PASSAREDO, abrindo novos mercados no setor.

Este cenário de novos modelos mercadológicos no setor aéreo ampliando uma maior competitividade, impôs em Santa Catarina uma ruptura dos voos curtos, regionais e de múltiplas escalas, além do seu direcionamento de tráfego aéreo para *hubs*, principalmente São Paulo.

Configuração que se assemelha com o que se tem hoje, todavia, na década de 2000 tivemos muitas empresas operando de forma simultânea, o contrário de atualmente com três grandes companhias nacionais (GOL, LATAM e AZUL).

1.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS AO CAPÍTULO 1

A organização do espaço proporcionada após a revolução de 1930, atrelada à ascensão de governos desenvolvimentistas no poder, compactuando com a 3ª dualidade de Rangel, fez com que o Brasil passasse por uma reestruturação urbano-industrial. Santa Catarina, no entanto, enfrentou o êxodo rural sob a óptica do crescimento industrial desconcentrado pelo estado, porém com regiões definidas por sua formação socioespacial distinta e uma divisão territorial do trabalho diversificada. A descentralização (espacialização da divisão territorial e social do trabalho) dos parques industriais pelo estado passou a definir oito grandes regiões com cidades polo, fazendo de Florianópolis apenas polo político administrativo do Estado catarinense durante as primeiras décadas iniciais da segunda metade do século XX.

A chegada do transporte aéreo em Santa Catarina tem início na década de 1930 pela faixa litorânea, mais precisamente em Florianópolis e São Francisco do Sul, que faziam o papel de escala técnica do voo entre Rio de Janeiro e Porto Alegre, pelos hidroaviões da SINDICATO CONDOR. E, mais tarde, com a vinda de imigrantes e desenvolvimento de políticas para povoamento do interior, tendo em vista as disputas territoriais a oeste, iniciou-se o processo de interiorização da aviação, efetivada em meados da década de 1940, objetivando integrar a região à capital Florianópolis e ao eixo Rio–São Paulo.

O avião proporcionou até certo momento uma integração territorial ligando centros regionais, e por mais que no início tenha atendido a uma parcela específica da sociedade, isto é, a elite, o desenvolvimento do transporte aéreo fazia o papel da troca de mercadorias e de malas postais (ação que ainda hoje continua sendo realizada, mas não com ênfase igual ao transporte de passageiros). Isso transparece nos anos iniciais da aviação no estado catarinense.

A regulamentação do setor nos indica o papel que o Estado teve nos anos iniciais. Os DC-3 foram de grande importância para a intensificação e criação de novas companhias na década 1950, assim como a abertura de novos mercados. A fusão e falência de algumas empresas aéreas foram estopim para a ligação diretas das economias e das políticas da época (como o caso VARIG). Por sua vez, Santa Catarina passou por um período de transição

econômico-regional entre 1950 e 1960, fruto da ascensão da renda de populações locais que viram na indústria uma forma de acumulação capitalista.

Em 1969 com a criação da Embraer, o Governo visou um fomento maior da demanda regional, inclusive com voos subsidiados, e da integração territorial de alguns conglomerados populacionais. Com o “envelhecimento” dos DC-3, a Embraer lançou o Bandeirante (EMB-110) para suprir a demanda: aeronave que assumira a imagem da aviação regional no Brasil e, com a onda neoliberal e o avião a jato, saíria de cena na virada do século

Santa Catarina teve um êxodo rural (modernização do campo atrelada a fatores de atratividade dos conglomerados urbanos) e um inchaço nas cidades urbanizadas, alterando a configuração territorial do estado, resultado também das reestruturações econômicas. A inversão da população rural pela urbana gerou uma maior demanda de atividades do setor terciário, e atrelado a isso uma melhoria na infraestrutura dos serviços básico, dentre eles os transportes.

Ademais, a partir da década de 1970 passaram a ser construídas diversas estradas pelo estado com o intuito de interligar as regiões. O estado favorecia a dinâmica do capital, porém o montante que circulava nas pequenas cidades já não era o suficiente para o capital corporativo. Logo, a aviação no estado passa por reformulações e os voos passam a ser cada vez mais concentrados nas cidades de maior influência regional. Ao analisarmos as cidades que tinham ligações aéreas na década de 1950 para 2000, percebemos que as que mantiveram voos são justamente aquelas de concentração de serviços e grande área de influência. A manutenção e adequação das infraestruturas de transporte (aéreo) nessas cidades fizeram com que houvesse novas dinâmicas impostas, mas também um forte elo com o poder público nas diferentes esferas, assim como a adoção de novas estratégias logísticas (corporativas ou de Estado) pelos meios provedores do serviço aéreo, corroborando com mais elementos relativos à concentração das operações de voos regulares de passageiros.

Com o fim do governo militar, em meados da década de 1980, e Collor no poder implementando a política liberal, o “Império Varig” começa a dar indícios de seu declínio. Dentre eles, a privatização da VASP e a retirada da VARIG de sua exclusividade no mercado internacional pelo Estado mostraram que as companhias não estavam aptas para a livre concorrência. Ambas não foram capazes de se autogestionar perante as novas ordens mercadológicas dos tempos de abertura econômica, resultando na falência.

Os governos neoliberais flexibilizaram o mercado da aviação civil brasileira para a livre concorrência entre as companhias aéreas (inclusive internacionais). Sobreviveria aquela que se adequasse às novas tendências do mercado, caso contrário encerraria as operações, como o caso da TRANSBRASIL (originada no território catarinense com SADIA LINHAS AÉREAS). A companhia, que com o fim do monopólio dos voos internacionais da VARIG, assumia rotas para fora do país, mas não fomentou o mercado da aviação regional-nacional para a alimentação desses trechos; logo, obtendo baixa ocupação nos segmentos, a empresa encerrou as operações em 2001.

Buscou-se até aqui fazer uma ligação entre o desenvolvimento econômico e regional de Santa Catarina, pautado na origem e destino dos fluxos aéreos de passageiros desde a década de 1930 até o final da década de 1990. As rotas que operaram no estado foram frutos não apenas do desenvolvimento da economia regional, mas também das estratégias de competitividade das empresas aéreas. Estas, que eram subordinadas à regulação do Ministério da Aeronáutica ou do DAC, e ainda dependiam do fomento do poder público local em busca de novos investimentos visando o fortalecimento regional. Fica evidente, portanto, que a ideia de integração territorial não foi para todo território nacional durante o século XX, mas, sim, seletivo, concentrado nas cidades polo-regionais, sobretudo na região centro-sul, a fim de atender a um público extremamente específico - o de alta renda.

CAPÍTULO 2

**AS RECENTES
REESTRUTURAÇÕES
ECONÔMICAS E AS
MUDANÇAS NO SETOR ÁEREO
COMERCIAL DE
PASSAGEIROS NO BRASIL E
EM SANTA CATARINA**

As diferentes reestruturações econômicas que ocorreram durante a história contemporânea proporcionaram formas de interações espaciais dialéticas, isto é, a partir das dinâmicas impostas pela sociedade no espaço geográfico, assistiu-se a diversas transformações em diferentes escalas e proporções.

O desenvolvimento da aviação pelo mundo, resultado do avanço tecnológico, conectou diferentes parte do globo. Notou-se que o modal seria de suma importância para a fluidez territorial. Nesse sentido, corroboramos com Santos (1996) quando alude que o modal aéreo é uma dialética dos fluxos e fixos, e exprime diferentes organizações espaciais nos territórios. Esse sistema de engenharias que a aviação propõe no espaço faz com que sejam intensificado o papel da regulação, tendo em vista as diferentes formas de territorialidades que a aviação sugere.

Compreendemos que o Estado exerce um papel fundamental para que se torne propícia a exploração do setor: a regulação (SILVEIRA, 2018). Das múltiplas combinações geográficas²⁷ proporcionadas pela aviação, o papel normativo do Estado-Nação é de suma importância para sua operacionalidade, tendo em vista as diferentes frentes de desenvolvimento e os determinados tipos de interesse que estão servindo.

A atuação do Estado representado por diferentes entidades faz com que sejam impostas “regras”, modelando o setor de acordo com o pensamento político e econômico do poder. As diferentes ideologias que emergiram do poder no Brasil ao longo dos últimos cem anos respaldam as oscilações que a aviação obteve, fruto das políticas públicas, macroeconômicas e da própria formação socioespacial derivada das ações governamentais.

Pautado na tese da Dualidade Brasileira desenvolvida por Rangel (1999), e dos longos ciclos de *kontratieff* atrelados ao desenvolvimento de inovações sob a visão neoshumpeteriana, este capítulo visa discorrer sobre o papel que as diferentes reestruturações econômicas tiveram sobre a aviação e como isso interfere no setor em diferentes escalas espaciais.

Para isso, o primeiro tópico resgata o papel dos marcos regulatórios de entidades internacionais e o modo como as inovações serviram de estopim para o fortalecimento do setor. No segundo, compreendem-se as políticas regulatórias do Estado brasileiro para a aviação. Adentrando o terceiro, apresentarmos uma tentativa de mostrar os resultados que se

²⁷ Cholley (1964, p.140): “outra maneira de desvendar o caráter geográfico de uma combinação: é verificar se ela contribui para criar, no próprio local em que se produz um meio particular que sirva de quadro as manifestações da vida, particularmente aquelas que exprimem as atividades dos grupos humanos.”

respaldaram no estado catarinense. Por fim, no quarto e último tópico, observa-se que houve no início do século XXI uma ruptura na aviação regional, fazendo com que o Estado adotasse medidas de regulação perante os novos modelos de estratégia logística que emergiram no cenário globalizado.

2.1 A REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E OS IMPACTOS DAS MUDANÇAS NORMATIVAS NO TRANSPORTE AÉREO NO MUNDO GLOBALIZADO

2.1.1 Os marcos regulatórios internacionais e seus impactos na aviação brasileira

As grandes Guerras Mundiais proporcionaram um “boom” tecnológico no cenário global. A aviação não ficou de fora, sobretudo após a Segunda Guerra, onde se observou a possibilidade de transportar pessoas comercialmente pelo ar, ainda mais com a quantidade de aeronaves excedentes do conflito. Muitas companhias aéreas surgiram a partir desses equipamentos e os adaptaram para o transporte de passageiros (como foi tratado o caso brasileiro exposto no capítulo anterior). Com uma grande quantidade de aeronaves voando e o aumento do tráfego aéreo, foram criadas diversas companhias pelo mundo e cada vez mais a prática do *dumping*²⁸ era visível.

Neste sentido, surge o papel do Estado como um agente fundamental no cenário da aviação. Ao se atentar que a aviação poderia ser um fator de crescimento e integração econômica entre Estados-Nação, foram criadas instituições para regular o transporte aéreo internacional. Para isso, realizaram-se várias convenções, as quais resultaram em diversos acordos entre os países membros.

A Convenção de Paris (1919) foi o primeiro grande evento que marcou a regulação da aviação, tendo como resultado a criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA) e, para a Inglaterra, o direito de defesa de seu espaço aéreo (BARAT, 2012), haja vista os conflitos causados com a França no período entre guerras.

1º A Convenção consagra o princípio da soberania completa e exclusiva dos Estados sobre o seu espaço aéreo; 2º A Convenção estabelece o princípio da nacionalidade das aeronaves. Qualquer aeronave tem de ter a nacionalidade de um dos Estados contratantes determinada através da inscrição no registo nacional de cada Estado, com exclusão de qualquer outra; 3º A Convenção instituiu uma organização internacional incumbida de regular, através de normas comuns, a navegação aérea internacional (BAGANHA, 1996, p. 921)

²⁸ “*Dumping*, de uma forma geral, é a comercialização de produtos a preços abaixo do custo de produção. Por que alguém faria isso? Basicamente para eliminar a concorrência e conquistar uma fatia maior de mercado” (WOLFFENBÜTTEL, 2006, s/d).

Baganha (1996) ainda ressalta a Convenção Ibero-americana de Navegação Aérea em 1926 e a Convenção sobre aviação comercial em Havana no ano de 1928 que tratou dos direitos comerciais da aviação. Em 1929 foi realizada a Convenção de Varsóvia, tratando das condições de operação das companhias aéreas, bem como da prestação de serviços e padronização de documentos aéreos (BARAT, 2012).

Em 1944, os EUA convocaram a Convenção de Chicago (1944)²⁹, diante do seu poderio militar e suas múltiplas influências políticas, resultantes das guerras. Segundo Barat (2012), dessa conferência surgiram os “acordos bilaterais”, derrotando, “a priori”, as propostas liberais propostas pelos EUA. Foi a partir dela, também, que se criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI³⁰), substituindo a CINA (Convenção sobre Aviação Civil Internacional), e posteriormente sucedida pela IATA – *International Air Transport Association*, a qual mantém seu papel fundamental na organização do espaço aéreo mundial até os dias atuais.

Aquela convenção teve a participação de 52 países, à exceção da União Soviética, tendo em conta as conjunturas da guerra (BAGANHA, 1996). Foram elaborados 18 anexos³¹ visando recomendações no que diz a respeito ao espaço aéreo dos países participantes.

Dessas recomendações, houve a publicação do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, o qual inseriu novas regulações no setor aéreo nacional visando sua participação na aviação internacional. O decreto era dividido em três Partes: Parte I – Navegação Aérea; Parte II – Organização Internacional da Aviação Civil; e a Parte III – Transporte Aéreo Internacional. Antes disso, foi publicado o Decreto nº 9.793, de 06 de julho de 1946, que estabelecia as normas para a concessão de linhas aéreas regulares, além de outras regulações mais específicas.

Com a expansão das malhas aéreas internacionais, os países ficaram responsáveis por controlar o espaço aéreo nacional, regulando as operações dentro território. No Brasil, por exemplo, empresas de outro país não podiam operar regularmente no transporte aéreo de

²⁹ Documento completo disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/arquivos/convencaochicago.pdf>. Acesso em: 02 de abril de 2019.

³⁰ O Brasil faz parte do Primeiro Grupo do conselho (BARAT, 2012).

³¹ Anexo 1: Licença de pessoal; Anexo II: Regras do ar; Anexo III: Serviço meteorológico para navegação aérea internacional; Anexo IV: Cartas aeronáuticas; Anexo V: Unidades de medida a serem usadas nas operações aéreas e terrestres; Anexo VI: Operação de aeronaves; Anexo VII: Marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves; Anexo VIII: Aeronavegabilidade; Anexo IX: Facilitação; Anexo X: Telecomunicações aeronáuticas; Anexo XI: Serviços de tráfego aéreo; Anexo XII: Busca e salvamento; Anexo XIII: Investigação de acidentes da aviação; Anexo XIV: Aeroportos; Anexo XV: Serviços de informações aeronáuticas; Anexo XVI: Proteção ao meio ambiente; Anexo XVII: Segurança: Proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita; Anexo XVIII: Transporte de mercadorias perigosas. Fonte: DECEA, 2011.

passageiros domésticos. Vale destacar que esse foi o período em que o país teve o maior número de companhia aérea operando, e isso devido à facilidade na aquisição de aeronaves militares.

Do ambiente pós Convenção de Chicago, entraram no cenário da aviação os “acordos bilaterais ou multilaterais”³². Mas, como ressalta Barat (2012), essa Convenção estabeleceu que tais liberdades poderiam ser firmadas nos acordos: 1ª Liberdade – Direito de sobrevoar outro país; 2ª Liberdade – Direito de realizar pouso técnico em outro país; 3ª Liberdade – Direito de desembarcar passageiros, cargas e malas postais no país onde está a matrícula da aeronave; 4ª Liberdade – Direito de embarcar no outro país, passageiros, cargas e mala postal com destino ao país da matrícula do avião; 5ª Liberdade³³ – Possibilidade de embarcar/desembarcar passageiros, cargas e mala postal em país, com procedentes de outro país em voos de origem ou destino ao país da empresa; 6ª Liberdade – Direito de uma empresa nacional de operar um trecho entre dois países com escala no país de origem; 7ª Liberdade – Direito de operar de um país para outros sem ter que passar pelo território onde a aeronave está matriculada; 8ª Liberdade – Direito de realizar voos entre duas localidades de outro país diferente da origem da aeronave; 9ª Liberdade – Direito de realizar operações em outro país (ANAC, 2016).

Barat (2012) salienta que, no desenvolvimento do período de globalização após a década de 1970, houve uma tendência de flexibilização do setor, proporcionada pelas inovações no setor aéreo, o que fez com que novas formas de políticas fossem adotadas. De acordo com o autor, na virada do século existiam duas correntes de “céus abertos”: a visão estadunidense de liberação total do mercado e a visão da União Europeia com acordos multilaterais, sobretudo na questão de cabotagem entre países participantes dos acordos.

Os acordos de ‘céus abertos’ estabelecem condições flexíveis de acesso a mercados, sendo caracterizados pelas seguintes cláusulas: livre determinação de capacidade; liberdade tarifária; múltipla designação de empresas; quadro de rotas aberto; direitos acessórios de tráfego (5ª e 6ª liberdades); e *codeshare* (compartilhamento de códigos) bilateral e com empresas de terceiros países (BID, 2017, p. 14).

A facilidade de operação entre países signatários dos acordos fortalece o transporte aéreo em larga escala. Por exemplo, a política de transporte aéreo na União Europeia se

³² O formato genérico desses acordos bilaterais indicava as diversas condições impostas ao fluxo de pessoas e bens e serviços entre os Estados signatários. Em síntese, o formato básico dos acordos bilaterais estabelecia a capacidade e/ou as frequências de voos, dessa forma, impondo limitações à oferta de assentos e o espaço disponível para cargas, localidades a serem servidas pelo transporte aéreo, empresas aéreas autorizadas a realizar os serviços regulares entre os países signatários, tarifas (ou as “bandas tarifárias”) a serem praticadas pelas empresas autorizadas a prestar os serviços aéreos (BARAT, 2012, p. 101).

³³ Exemplo: Na rota Rio de Janeiro – Madrid – Londres, haveria a possibilidade de embarque em Londres com destino a Madrid.

assemelha com a dos países que compõem o bloco do Mercosul (facilidade na operacionalidade entre os países membros). Além do mais, o Brasil possui uma série de Acordos de Serviços Aéreos (ASAs)³⁴, resultados das diferentes relações diplomáticas que o país possui com outros países. No caso de integração na América Latina, conta-se com a CLAC – Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, criada em 1976 com o intuito de promover a cooperação entre os países membros, fomentando respectivamente a integração entre os Estados (CLAC, 2019).

O objetivo da CLAC é prover às autoridades de aviação civil da região latino-americana uma estrutura adequada para a cooperação e coordenação das atividades relacionadas à aviação civil. A Comissão busca promover mecanismos de integração em matéria de transporte aéreo regional, que envolvem não apenas a harmonização de normas técnicas, mas também o estabelecimento de acordos de liberalização aérea entre os Estados latino-americanos desenvolver (ANAC, 2016)

Sendo assim, dialeticamente, o processo de inovação (principalmente na indústria da aeronáutica) está ligado às questões normativas, legislativas e ações governamentais de incentivo ao setor. A segurança que existe por trás de uma operação aérea advém de uma série de regras às quais as companhias aéreas são obrigadas a seguir, atendendo a diferentes pactos normativos estabelecidos por órgãos de controle da aviação, que, de certo modo, são unânimes em relação à padronização da operacionalidade por todo o mundo.

Embora tenha sido tratado brevemente, é evidente que o desenvolvimento das tecnologias foi de suma importância para o fortalecimento do transporte aéreo, o que configurou diferentes regulações ao longo de sua história. Para isso, o próximo tópico será dedicado à forma como ocorreram os principais processos de fortalecimento tecnológico na aviação mundial.

2.1.2 Uma breve contextualização do processo de inovação do setor aéreo

O período pós-guerra ficou conhecido mundialmente como “Corrida Armamentista”. Esse momento da história é marcado pela bipolaridade causada pelo conflito político-ideológico entre os EUA e a URSS. Mas é nesse momento que há um aumento significativo das trocas de informações e a diminuição da relação espaço-tempo, derivadas dos avanços do meio técnico-científico-informacional (MCTI).

Na medida em que se intensificaram as trocas de informações após a década de 1970 no cenário globalizado, o desenvolvimento de novas tecnologias proporcionou diferentes

³⁴ ASAs que o Brasil possui: Disponível em: http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/1111acordos-de-servicos-aereos-1/acordos-bilaterais Acesso em: 03 de abril de 2019.

mudanças na aviação (considerando-se o papel de integração e desenvolvimento econômico que o modal propõe), sobretudo no que concerne ao aproveitamento das variáveis de “custo por assento” e “assento por quilômetro”. Isto é, com a operacionalidade de aeronaves *widebody*, o custo diminui, seja pela redução do consumo de combustíveis, seja pelo aumento da capacidade das aeronaves, seja pelo transporte ou seu alcance.

As inovações assumiram um papel importante na lógica capitalista, vindo a ser capazes de intensificar o dinamismo e a fluidez territorial (CAMILO PEREIRA; SILVEIRA, 2009). Ora, os fluxos que compõem um sistema de interações necessitam cada vez mais de aprimoramentos que refletem diariamente no cotidiano da sociedade, já que esta é a principal consumidora e beneficiária da globalização, pois a densidade das técnicas num cenário competitivo faz das inovações um elemento crucial na escolha da prestação de serviços. No caso do transporte aéreo de passageiro, a necessidade de desenvolver novas técnicas é justamente para propor ao usuário deste modal novos elementos que visam uma maior comodidade, posteriormente aumentando a concorrência pela prestação de serviços entre as companhias.

Silveira (2012) ressalta que as invenções e as inovações vêm se processando temporalmente mais rápidas, a ponto de desestruturar o padrão imposto pelas revoluções industriais, isto é, “*Long Cycles*”. Os ciclos de *kontratieff* seguem a linha das oscilações que o sistema capitalista possui, vindo a proporcionar mudanças tecnológicas capazes de traçar os cursos das economias globais (ROSEMBERG; FRISCHTAK, 1983). Os autores exemplificam o caso dos DC-3 na década de 1930, e em menos de 50 anos a inserção das aeronaves a jato no setor aéreo, fruto das oscilações dos longos ciclos.

[...] o centro dinâmico engendra movimentos periódicos ou cíclicos que, do nosso ponto de vista, assumem a forma de fluxos e refluxos, que de perto nos interessam, porque condicionam e regulam a amplitude e as condições do nosso comércio exterior [...] Mas não resta dúvida de que esses movimentos tem muito que ver com o modo como se engendram e as condições com que se propagam as novas técnicas de produção ou, como se diz, as inovações tecnológicas. Com efeito, a economia desenvolve-se através de um processo de substituição de técnicas consagradas pela experiência e representativas de um estágio já vencido do conhecimento científico, por novas técnicas em via de definição, isto é, pela introdução de inovações tecnológicas (RANGEL, 1981, p. 12-13)

Rosemberg e Frischtak (1983) ressaltam três pontos que consideram importantes no que se refere à ligação entre o investimento e as invenções: a) a substituição das inovações básicas por intermédio das forças tecnológicas; b) a relação das tecnologias diante das flutuações

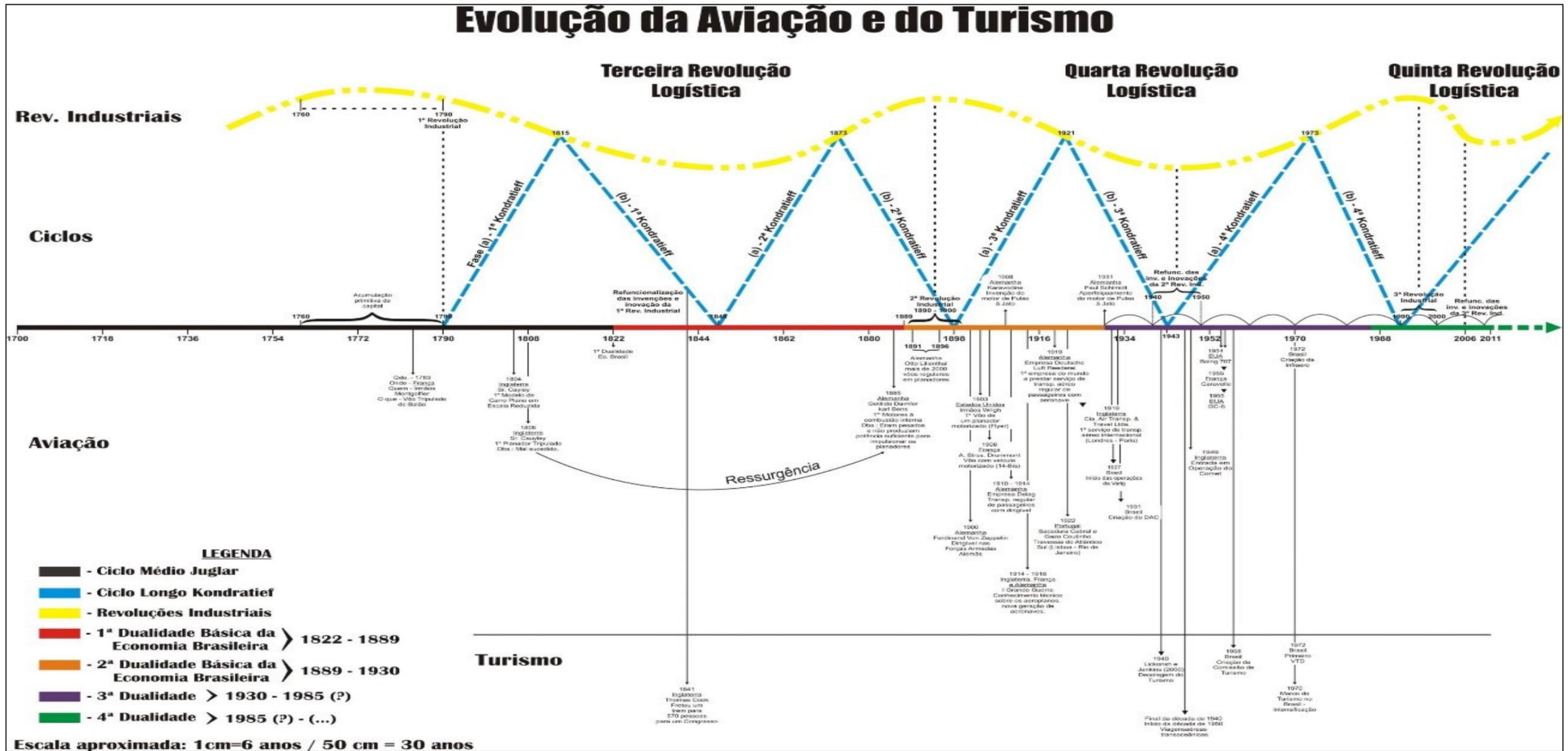
econômicas; c) motivações macroeconômicas nos processos evolutivos das indústrias. Para os autores, a existência das longas ondas é gerada por fatores macroeconômicos correlacionados com a introdução de inovações.

Na evolução do setor aéreo (figura 12) ficam evidentes as oscilações das revoluções logísticas trabalhadas por Silveira (2009), atreladas ao desenvolvimento de tecnologias no setor aéreo e aos ciclos longos da economia global. O 1º longo ciclo emerge durante a terceira revolução logística, como estopim da primeira revolução industrial. Na fase “b” (depressiva), as inovações e invenções proporcionadas durante a fase “a” (expansiva) já estavam se tornando ultrapassadas nos países com industrialização desenvolvida.

A Quarta Revolução logística apresenta a fase expansiva do 3º *kontratieff* na virada para o século XX, momento em que surgem as primeiras inovações do setor aéreo com Santos Dummont e os Irmãos Wright. Silveira (2009) destaca que ela resultou da “refuncionalização das invenções e inovações da Segunda Revolução Industrial”, pois o sistema de movimentos era proporcionado pelo surgimento dos motores à combustão (que não era exclusividade da aviação), comunicação e a intensificação da velocidade das trocas.

Foi durante a fase “b” do 3º *kontratieff* que a aviação comercial chegou ao Brasil, no final da década de 1920, como já trabalhado anteriormente. Aredes (2012) ressalta que as viagens transoceânicas se iniciaram na transição da década de 1940 para 1950. Os DC-3 excedentes tornaram-se ultrapassados, e o desenvolvimento das tecnologias aeroespaciais da corrida armamentista injetaram novas tecnologias na aviação, a exemplo do avião a jato, alavancado junto com a eletricidade e o petróleo ao 4º *kontratieff*.

Figura 12. Evolução da aviação e do turismo



Adaptado de: Aredes (2012, p.303)

A Quinta Revolução logística é impulsionada pela “3ª revolução industrial”, isto é, o desenvolvimento de infovias, autoestradas, nanotecnologia, as quais proporcionaram a diminuição da relação espaço-tempo. Na aviação, isso ocorre através do surgimento de aeronaves com alta autonomia de voo e maior capacidade de transportar carga e passageiro. No momento, a indústria da aeronáutica passava pelo desenvolvimento de novas tecnologias que visavam ao aproveitamento do custo-benefício, como o melhoramento das variáveis de ASK (*available seat kilometer*), ATK (*available tonne kilometer*), o custo de operação do assento, dentre outras. A fase “b” do 4º ciclo é justamente o período após a década de 1970, momento no qual há o avanço das técnicas. Isto é, a informatização proporcionada neste momento fez com que fossem abertos novos mercados, sobretudo utilizando estratégias do *just in time*³⁵.

De acordo com Silveira (2009), o setor aéreo de passageiros no Brasil sofreu impactos com a informatização: 1º - a compra da passagem era feita em agências e guichês e só poderia ser emitido por funcionário da empresa; 2º - O funcionário da companhia foi substituído por uma máquina, mesmo assim, o passageiro tinha que se deslocar; 3º - a emissão de passagens pela internet sem sair de casa. Vale lembrar que atualmente, ao se dirigir a um balcão da companhia aérea para compra de passagens, é cobrada uma taxa que varia de 10% a 30% do valor da tarifa.

Com a informatização e intensificação da circulação, cada vez mais são inseridos novos modelos que facilitam o cotidiano dos usuários do transporte aéreo. Das inovações mais recentes, destaca-se a utilização do celular para tarefas como compra e *web check-in* e despacho de bagagens em terminais de autoatendimento, isentando por um lado o uso de papéis, mas também a eliminação de alguns postos de trabalho relativos ao atendimento ao cliente.

Ao longo dos anos, a regulação aeronáutica passou a ser cada vez mais rigorosa. A quantidade de desastres aéreos, quando não era falha do fabricante (*Boeing, Airbus* etc.), era um erro de infraestrutura ou humana, fazendo com que cada vez mais se intensificassem os cursos de aperfeiçoamento de tripulação, o tempo de teste de aeronaves, requisitos mínimos de

³⁵ É uma filosofia administrativa empresarial que visa reduzir o tempo de execução das tarefas e ao mesmo tempo, a diminuição dos desperdícios, fazendo um aproveitamento da relação espaço-tempo no fornecimento dos materiais.

segurança³⁶ nos complexos aeroportuários e outras normas que foram padronizadas em nível global a partir das instituições de regulação mundial.

A partir das tecnologias, as empresas intensificaram cada vez mais o potencial informático de sua gestão, melhorando sua logística. Com o cenário favorável à competitividade, ressaltamos o papel que o Estado obteve na regulação do setor, impondo regras para uma melhor prestação de serviço ao consumidor.

2.2 POLÍTICAS PÚBLICAS E A DINAMIZAÇÃO DO SETOR AÉREO: O CASO DA REGULAÇÃO³⁷ BRASILEIRA

2.2.1 Período Regulatório 1932-1992

Diante de diversas transformações que ocorreram no mercado da aviação, temos que ressaltar o papel que os processos de regulação e desregulamentação trouxeram para o setor aéreo. O principal agente será a peça-chave do quebra cabeça que compõe o setor; o Estado exerce seu papel ao transformar o ambiente da aviação em algo que atenda às demandas de forma sustentável.

Segundo Pereira (1987), nos anos iniciais da aviação no Brasil o órgão responsável por regular o setor foi o Ministério de Obras Públicas, que se transformou no Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, e posteriormente no Ministério da Viação e Obras Públicas (entre 1926 e 1930, o catarinense Vitor Konder ocupou o cargo de ministro). Nesse período, a SYDICATO CONDOR e a VARIG começaram a explorar a aviação comercial de passageiros com hidroaviões. Desde então, surgiram as primeiras linhas regulares; o interesse pelo avião era altíssimo, tendo em vista a integração territorial que o modal propunha.

³⁶ Um exemplo recente dessa questão é a que se trata do Boeing 737 MAX. Após dois acidentes fatais, organismos de regulação sugeriram as companhias de suspender as operações com esse modelo, até que sejam feitos revisões e testes, comprovando seu altíssimo nível de segurança. Pois, interfere na questão de treinamento (horas de voo, inclusive em simuladores), a problemática tecnológica, uma vez que, o que tenha ocasionado a queda das aeronaves tenha sido erro de *software*. Mas também na operacionalidade e planejamento das companhias aéreas que estavam aguardando a chegada dos equipamentos, como é o caso da GOL.

³⁷ No momento em que se discute o papel das políticas públicas em prol do desenvolvimento do setor aéreo, é necessário frisar o papel da regulação. Entretanto, apresentam-se dois tipos, a econômica e a técnica. A primeira, é aquela voltada para a migração de um estado provedor para regulador, onde a intervenção do estado é usada para corrigir falhas de mercado, dentre outras ações como concessão, participação de capital estrangeiro, liberdade de oferta, políticas tarifárias e outras ações do tipo. A segunda, é relacionada à segurança operacional e às infraestruturas aeroportuárias.

A virada para a década de 1930 foi marcada pela fase “b” (depressiva) do 3º longo *kontratieff*. De acordo com Rangel (1981), tratava-se do fortalecimento dos fazendeiros comerciantes representantes do polo interno, e a burguesia industrial nascente simbolizando o polo externo. Esse momento é marcado pela Revolução de 1930, e mostra a substituição das importações e a crise que assolava o mundo, fazendo com que o Brasil adotasse políticas de fortalecimento da indústria nacional. Para tanto o Estado passa a fomentar o diálogo da implementação de grandes obras de infraestrutura, sob a justificativa de escoamento produtivo. Segundo Rangel (1981), a substituição de importação dos produtos de bens não-duráveis passou a ser também de maquinário pesado, sem contar a mecanização do campo, provocando o êxodo rural, posteriormente um inchaço da população urbana.

Nesse cenário de grandes transformações no Brasil, juntamente com a política de integração territorial, o Estado viu na aviação um elemento capaz de promover a ligação dos grandes centros com as áreas mais remotas, embora não tenha contemplado toda a área do território nacional, e tenha sido de forma extremamente seletiva. Podemos dizer que o primeiro passo para a estruturação regulatória do setor foi a criação da DAC.

O grande passo na disciplinação das atividades da aviação civil brasileira é dado no dia 22 de abril de 1931, quando, pelo decreto nº 19.902, o governo federal dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil. Interessa à atual geração de aviadores civis saber as razões que levaram o governo a criar um órgão especialmente destinado a superintender e fiscalizar a aviação civil. Eis a introdução do referido decreto: “Atendendo à necessidade de dar organização definitiva aos serviços de navegação aérea; Atendendo a que os serviços aeronáuticos envolvem questões técnicas, jurídicas e administrativas de feição inteiramente nova, que exigem métodos e processos de trabalho diversos do atualmente adotados na administração pública; Atendendo às relações que terão de ser mantidas com organizações estrangeiras e, especialmente, com a Comissão Internacional de Navegação Aérea na forma de convênios internacionais; Atendendo que esses objetivos não podem ser atingidos, com propriedade e eficiência, por nenhuma das atuais repartições do Ministério da Viação e Obras Públicas; Atendendo que a necessidade da criação de um novo órgão da administração federal, destinado a superintender os serviços aeronáuticos civis, pode ser atendida com os próprios recursos decorrentes da execução dos referidos serviços, e constituídos pela parte que cave à União na arrecadação da sobretaxa postal aérea, ainda sem aplicação.”(PEREIRA, 1987, p. 421).

Nos primeiros anos de regulação, o país ainda tinha uma carência de pilotos e aeronaves matriculadas no próprio território. Com o decreto nº 20.913, ficou estabelecido que os aeroportos seriam públicos com a cobrança de taxas de utilização, o transporte aéreo dentro do país só poderia ser feito por empresa com sede no Brasil, além de outras determinações

regulatórias (PEREIRA, 1987). Anderson (1979) ressalta ainda que em 1936 o Governo começa a nacionalizar as tripulações; o direito do tráfego de cabotagem a ser operado por companhias estrangeiras é cessado e em 1938 foi criado o Código Brasileiro do Ar (Decreto-Lei nº 483, de 08 de junho de 1938), onde foram incluídas normas dos acordos internacionais, dentre os quais o Brasil era signatário.

Entre 1939 e 1945 eclode a Segunda Guerra Mundial³⁸. O resultado da guerra foi a implantação de uma bipolaridade no mundo: de um lado, a URSS no comando do bloco socialista; do outro, os EUA no bloco capitalista. Ambos saíram para a corrida armamentista, que trouxe muitos avanços tecnológicos para a aviação (embora não tenham atingido todos os lugares).

Durante a guerra, em 1941 o DAC foi transferido para o recém-criado Ministério da Aeronáutica (Decreto – Lei nº 2.921 de 20 de janeiro, além da criação da FAB- Força Aérea Brasileira). Nesse momento, o transporte aéreo comercial passa a ser visto como empresa, subordinada ao setor privado (PEREIRA, 1987). Anderson (1979), ao comparar a situação do transporte aéreo do Brasil com os EUA no pós-guerra, cita que:

No Brasil a disponibilidade de excesso de guerra levou a uma super-expansão semelhante; de 4 companhias operando antes da guerra, o número cresceu para 19 em 1950 e baixou para 4 companhias outra vez em 1974. O número de cidades atendidas de 107 antes da guerra para mais de 200 em 1950 e um máximo de 344 em 1957, declinando daí para 130 em 1974. Ao invés de criar um grupo de especialistas separado para se concentrar no transporte no mercado de pequenas cidades e distâncias curtas, o Brasil seguiu uma política de deixar as companhias regionais de transporte evoluírem em sistemas de amplitude nacional. Como a tecnologia da aeronáutica após-guerra mudou para turboélice e depois aos projetos de jato puro, ambos oferecendo uma capacidade maior (e os custos operacionais de unidade mais baixa se os altos índices de aproveitamento pudessem ser realizados) o serviço regular para cidades pequenas progressivamente se arruinaram (ANDERSON, 1979, p. 27-28).

O autor ainda salienta que alguns pontos da regulação de 1946 foram atualizados em 1958, justificando que as concessões das rotas eram realizadas sem monopólio, mas que a competitividade das companhias aéreas era suficiente para assegurar o mercado. O mesmo autor ainda destaca outros pontos: a) possibilidade econômica e financeira da companhia operadora; b) disponibilidade de aeronave propícia para aquele voo; c) possibilidade de sempre duas

³⁸ A Sindicato Condor, por ter suas origens Alemãs, passou a se chamar Cruzeiro do Sul, justamente pelo Brasil estar ligado aos Aliados.

empresas ou mais operar no trecho; d) a rota não poderia prejudicar outras, caso contrário seria extinta.

Em 1949 são publicadas as Portarias nº 11, de 18 de janeiro de 1949, e nº 115, de 31 de maio de 1949, visando o controle de formação de novas companhias e a mudança das regras de regulação. Foi nesse período que o país mais obteve empresas aéreas realizando voos domésticos, a maioria em escala regional.

Em 1961, o Governo realizou a Conferência de Petrópolis (1ª CONAC³⁹), objetivando a discussão para saída da crise do setor aéreo e quais seriam as ações do governo perante tal situação. Anderson (1979) salienta que um dos maiores questionamentos estava relacionado ao monopólio da VARIG. Nos anos seguintes, ocorreu uma série de fusões e aquisições: a VARIG com a REAL, a PANAIR com a CRUZEIRO e, por fim, a VASP e a LOYD.

Com esse cenário, em 1963 foi realizado a 2ª CONAC, mais conhecida como Conferência do Glória. O transporte aéreo estava passando por crise, e ainda havia os rumores do Golpe de 1964⁴⁰, instaurando uma crise econômica e política pelo território nacional. De acordo com Anderson (1979), desta conferência surgiu a questão do aumento a cada dois anos das tarifas, por causa do aumento de gastos. Da crise, as empresas aéreas elencaram as seguintes problemáticas: 1) Manutenção da concorrência controlada nas principais rotas nacionais; 2) Monopólios regionais sobre linhas de baixa demanda; 3) Permissão de acordos e fusões entre empresas do segmento; 4) Não autorizar a possibilidade de taxi aéreo fazer transporte concorrente nas principais rotas; 5) Sugestão de novos estudos para o estabelecimento de novas rotas troncais; dentre outros motivos (ANDERSON, 1979).

Entre 1963-1968 o Estado brasileiro manteve os subsídios de voos que atendiam às cidades de baixa demanda, com o programa chamado Rede de Integração Nacional (RIN). De acordo com Anderson (1979), eram rotas não competitivas; posteriormente, com a derrocada dos DC-3, as rotas foram abandonadas e substituídas por táxis aéreos, embora a maioria delas tenham sido retomadas pelo SITAR (Sistema de Integração do Transporte Aéreo Regional) em 1976.

³⁹ CONAC- Conferência Nacional sobre Aviação Comercial

⁴⁰ Há uma divergência entre Golpe de 1964 e Revolução de 1964. Nesta pesquisa, assim como em 2016 com a Presidenta Dilma Rousseff, adotaremos como Golpe, por retirar do poder quem foi eleito democraticamente pela população.

A década de 1960 é marcada também pela inserção das primeiras aeronaves a jato no Brasil. Antes da leva dos B737, o B707 fez parte da frota do grupo VARIG (principalmente rotas internacionais de alta demanda) e da TRANSBRASIL (voos domésticos) no segmento de transporte de passageiros. Vale lembrar que a introdução dos jatos no mundo na década de 1950 marca a fase “a” do 4ª *kontratieff*, além do estopim do motor a combustão e o uso do petróleo como inovações marcantes deste período da história mundial e da corrida aeroespacial que trouxeram diferentes tecnologias ao setor aéreo.

Em 1967, a Portaria nº 136, de 20 de dezembro de 1967, estabeleceu a classificação das tarifas de passagens de acordo com a aeronave operando o trecho, pois variavam desde os jatos aos turboélices, além da diferenciação da prestação de serviços a bordo. Apenas em 1968⁴¹ o tráfego aéreo voltou aos números do início da década. Com o setor “normalizado”, foi realizada a 3ª CONAC, tendo em vista as transformações que a aviação tinha sofrido recentemente (ANDERSON, 1979). Outro elemento abordado foi a questão do crescimento do taxi aéreo, pois, em algumas localidades, estavam causando “prejuízos” aos voos comerciais regulares. Como resultado da discussão, foi decidido que as aeronaves que tivessem capacidade de até 11 passageiros seriam consideradas taxis aéreos, justamente para não concorrer diretamente com as companhias aéreas, isto é, para que a empresa aérea fosse considerada taxi aéreo suas aeronaves não poderiam ter mais do que 11 passageiros.

Em 1969, foi o momento da criação da Embraer e a publicação do Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969, instituindo o sistema de aviação civil e outros fins de regulação. Inicialmente, foi projetado o EMB-110, que viria a ser uma das principais aeronaves da aviação regional, até ser substituído pelo Brasília (EMB-120) na década de 1980. A característica dessas aeronaves era justamente o custo-benefício e possibilidade de operar em trechos que as aeronaves de maior porte não teriam condições, desde a questão dos fluxos de passageiros até a infraestrutura aeroportuária, e entrava no mercado aéreo regional para substituir as rotas dos DC-3.

Logo em 1973 entra em operação a INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. O objetivo era justamente “padronizar” a administração dos aeroportos que

⁴¹ Cabe frisar que os DC-3 já estavam com mais de 20 anos de uso, provocando um “atraso” tecnológico na aviação, por mais que houvesse outras aeronaves inovadas para o segmento, porém, com um alto custo de aquisição e num cenário de crise, a maioria das companhias aéreas não tinham condições de adquirir novos equipamentos.

estavam sob o interesse do Estado (DAC, 1997). Com a crise do petróleo neste período, muitas empresas passaram a fazer fusões, aquisições e até falirem, fazendo com que o Estado publicasse o Decreto nº 72.898, de 8 de outubro de 1973, estabelecendo novas formas de concessão e regulação no que concerne à competição controlada entre as empresas aéreas.

A necessidade de integração territorial em linhas de baixa demanda ainda era algo a ser enfrentado na aviação comercial brasileira. Como forma de reduzir as disparidades socioespaciais e ligar cidades de pequeno e médio porte, o Governo cria o SITAR (Decreto nº 76.590, de 11 de novembro de 1975), seguindo os seguintes princípios: 1) Regiões de atuação definidas pelas empresas regionais regulares; 2) Exclusividade regional, ou seja, cada empresa teria sua região de atuação; 3) Subsídios do Governo, para que todo o custo operacional recaísse em cima dos usuários; 4) Não concorrência com linhas troncais; 5) Determinação das aeronaves que fariam as linhas; 6) Impossibilidade de transformar as empresas aéreas regionais em nacionais; 7) Utilização nos anos 1980 de aeronaves de larga fuselagem em linhas densas ou de grandes distâncias (DAC, 1997). Nos anos 1980, o uso de aeronaves de larga fuselagem em linhas densas ou de grandes distâncias (DAC, 1997).

Das beneficiadas pelo SITAR:

A Nordeste Linhas Aéreas 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 especialização 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 (AREDES, 2012, p. 99)⁴².

Em 1986, realizou-se a 4ª CONAC, porém, ao contrário das demais conferências, não houve qualquer votação, mas apenas “recomendações” para posteriores estudos de viabilidade

⁴² A NORDESTE e RIO SUL faziam parte do grupo VARIG; a TAM, que comprou a VOTEC em 1986, foi a mesma que fez fusão com a LAN em 2012. Posteriormente, depois da 5ª CONAC, houve a criação de mais regionais, dentre elas a INTERBRASIL, subsidiária da TRANSBRASIL, no ano de 1991.

(DAC, 1997). Ainda, de acordo com o DAC, destacaram-se as seguintes recomendações: revisão dos estudos sobre as pontes aéreas; revisão da concessão das rotas internacionais; manutenção da competição controlada; reformulação do SITAR; desenvolvimento de acordo multilaterais com outras nações; revisão das tarifas aeroportuárias; dentre outros.

Em 1989, iniciou-se o processo de flexibilização do setor, com a implantação do regime de bandas tarifárias para a aviação doméstica no país com Portaria nº 318/SPL/1989 (ANAC, 2016). Até então, o regime tarifário era baseado por quilômetro voado e bastaria as companhias adotarem a variação tarifária de acordo com o tipo de voo. Logo, foi estipulado o preço máximo e mínimo pelo Estado, o que posteriormente ocasionou a suspensão de muitos voos regionais.

Em 1990, foi criado o Programa Federal de Desregulamentação pelo Decreto nº 99.179, de 15 de março de 1990. Esta década foi marcada pela intensa instabilidade financeira, reflexo das políticas de atuação governamental. Todavia, vale ressaltar que foi o momento em que se iniciou o sucateamento da prestação de vários serviços públicos, uma vez que o slogan adotado por esses governos era o liberalismo econômico. Como reflexo disso, houve a privatização da empresa aérea estatal do estado paulista, a VASP, colaborando, posteriormente, para o início de sua derrocada. Uma observação a ser lembrada é a de que a partir de 1990 as rotas do SITAR tiveram redução de subsídios do governo, fazendo com que a tarifação sobre o transporte regional aumentasse, justamente por possuir rotas de baixas demandas. A Portaria nº 196/DGAC/1991 fez a correção da tarifa (tabela 1).

Tabela 1: Valores da tarifação em voos domésticos em 1991

Tipo de tarifa	Cálculo de variação sob a tarifa
Tarifa Especial	0,7
Tarifa Básica	1,0
Tarifa Primeira Classe	1,2
Tarifa Promocional	0,5 a 0,9
Tarifa Básica Regional	1,3

Fonte: Portaria nº196/DGAC/1991.

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues

Ainda em 1991 realizou a 5ª CONAC, cujo objetivo era criar comitês para tratar da temática, os quais foram divididos entre o transporte aéreo nacional, não regular, regional e internacional (DAC, 1997). Das várias recomendações, ressaltamos para esta pesquisa: acordos bilaterais/multilaterais; manutenção do mercado da aviação civil nacional; adoção de medidas que visavam o beneficiamento das empresas aéreas nacionais; incentivo às companhias

nacionais para se expandir no mercado internacional; evitar a sobreposição de horários dos voos; retirar as operações nos aeroportos centrais (Pampulha, Congonhas e Santos Dummont), possibilitando a operação com aeronaves a jato; autorizar a criação de novas companhias, assim como regular os destinos, os voos e as aeronaves que operariam; manutenção das empresas regionais que operavam no momento; manutenção do adicional tarifário de 3%; renumeração pela variável RPK; incentivo à participação da comunidade e do poder público local de onde havia voos regionais; dentre outros elementos (DAC, 1997).

Neste ano de 1991, outras duas ações importantes vieram a colaborar para o início de uma reconfiguração do transporte aéreo nacional. Uma delas foi a abolição da delimitação territorial para as empresas regionais do SITAR, acarretando o fim do programa em 2000, resultado das discussões do 5ª CONAC (BARAT, 2012). De outro lado, iniciou-se a Primeira rodada⁴³ de liberalização do transporte aéreo, momento em que começou a ser flexibilizada a precificação das tarifas aéreas. Em 1992, foi criado o PROFAA – Programa Federal de Auxílio a Aeroportos e publicada a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, a qual passou a prever o adicional de Tarifa Aeroportuária para aplicação de investimentos na aviação regional. Essas mudanças, de acordo com Oliveira (2011, p. 10), “começaram ainda durante o governo Collor, retiraram o controle de preços do setor dos órgãos do Estado, passando a permitir atuação com bandas tarifárias e, posteriormente, com preços livres. Além disso, destaca-se o fim da reserva de mercado existente desde os anos 60 para empresas regionais e nacionais”.

2.2.2 Desregulamentação 1993-2002

Dentre os marcos regulatórios deste período, destaca-se a Portaria nº 158/SPL/1993, responsável pelo início do processo de flexibilização tarifária no mercado doméstico. O regime de bandas tarifárias de 1989 permaneceu vigente até 2001, quando foram publicadas as Portarias nº 348/2001 e nº 1213/DGAC/2001, prevendo a liberação das tarifas aéreas. Isto é, o regime de precificação das passagens ficaria a cargo das companhias aéreas, desde que registrado com prazo no DAC.

Foi publicada a Lei das Concessões (nº 8.987/1995) para a realização de licitação e prazo para contrato, buscando equilíbrio financeiro, embora tenha sido o pontapé inicial para a

⁴³ Oliveira (2011) distribui em 3 rodadas o processo de liberalização do setor aéreo: a Primeira em 1992-1997; a segunda em 1998-2000; e a terceira em 2001-2006.

privatização de empresas públicas, mesmo ano em que foi criado o Plano Real com a tentativa de controle monetário no país.

Particularmente, o período entre 1998 e 2002 foi de grande piora na liquidez das empresas, provavelmente pela desvalorização do Real frente ao dólar que obrigou as empresas a elevarem seus gastos com combustíveis – cujo preço é cotado em dólar - e com alugueis de aeronaves. A melhoria do cenário econômico após 2003 permitiu uma nova valorização do Real, reduzindo os dispêndios das empresas com insumos cotados em moeda estrangeira (OLIVEIRA, 2011, p. 64).

De 1997 para 1998, iniciou-se a segunda etapa de liberalização das tarifas aéreas domésticas. Após 2001, houve a redução dos *yields*⁴⁴, assim como a promoção de tarifas ofertadas pelas empresas aéreas. Embora o início dos anos 1990 tenha sido marcado pela competição predatória e dificuldade de acesso aos aeroportos, após a segunda rodada de flexibilização, houve a criação de *codeshares* e de programas de milhagem, visando alianças estratégicas no mercado (BARAT, 2012). Tanto que essas ações foram regulamentadas pela Portaria nº 070/DGAC, de 11 de fevereiro de 1999.

No mesmo ano, é criado o Ministério da Defesa, instância que ficaria responsável por parte da aviação civil. Outro momento importante foi a publicação do Decreto nº 3.045, de 05 de maio de 1999, resultado do Acordo de Fortaleza. Seu objetivo era introduzir novos serviços aéreos entre os países do Mercosul, visando uma maior integração territorial entre os países por intermédio de acordos bilaterais em comum. Dentre eles, “a multi-designação nas rotas entre os países signatários” (LACERDA; PASIN, 2003, p.228).

Com o episódio do ataque às Torres Gêmeas em Nova York, o 11 de setembro de 2001, instaurou-se uma crise na aviação mundial no que se refere à insegurança dos voos. A crise do 11 de setembro alertou as autoridades para vários fatores, dentre eles, a restrição de embarque, fazendo com que os órgãos de regulação mundial revisassem a padronização do acesso às aeronaves e áreas específicas nos aeroportos. Além disso, a sensação de “medo” que instaurou no setor aéreo fez com que parte da população que não estava habituada a viajar de aviação adotasse, mesmo que de forma temporária, outros meios de locomoção.

⁴⁴ Preço médio de Passageiro-Quilômetro.

2.2.3 Re-Regulamentação 2003–2016

Foi durante o Governo Lula da Silva que houve uma recuperação da economia, bem como a preocupação de retomar o crescimento nacional com algumas políticas desenvolvimentistas. À vista disso, foi publicada a Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, regulando as Parcerias Público – Privadas, e, em 2005 houve a criação da ANAC – Agência Nacional da Aviação Civil, em substituição ao DAC.

O objetivo da ANAC, de acordo com a Lei nº 11.182, de 27 de Setembro de 2005, “é harmonizar suas ações institucionais na área da defesa e promoção da concorrência, a ANAC celebrará convênios com os órgãos e entidades do Governo Federal, competentes sobre a matéria”, cabendo à agência buscar medidas que visem o interesse público, o fomento e desenvolvimento da aviação no país e assuntos que envolvessem a infraestrutura aeroportuária. Assim, a ANAC entrou em atuação para ser o principal órgão de regulação da aviação civil nacional, estabelecendo normas e fiscalizando a prestação dos serviços aéreos à população. Naquele mesmo ano, foi regulamentada a liberdade tarifária e de oferta de voos, ficando a cargo das empresas aéreas o estabelecimento das precificações e das operações de acordo com as regulações impostas. Vale destacar que a ANAC sempre atuou em prol dos interesses das companhias áreas, e em raras ocasiões se demonstrou preocupada diante o serviço que era prestado para a população. Entretanto, cabendo ao órgão o objetivo apenas de “fiscalizar” a aviação civil no país.

Em 2008, foi publicada a Resolução nº 16 da ANAC, que veio permitir a liberdade tarifária em voos internacionais pela América do Sul e, posteriormente, em 2009, com a Resolução nº 83 da ANAC, para todos os destinos internacionais. Ainda nessa política de flexibilização, neste mesmo ano, com a Resolução nº 140 da ANAC, foi estabelecido o fim do registro antecipado das tarifas promocionais, intensificando a concorrência entre as companhias.

Embora o mundo sofresse reflexos da crise estadunidense de 2009, o Brasil ainda mantinha um ritmo de crescimento, assim como o setor aéreo, porém as infraestruturas aeroportuárias já não estavam dando vazão ao crescimento da aviação, provocando os apagões

aéreos⁴⁵. Isso fez com que o Estado buscasse novos estudos a respeito da concessão de aeroportos.

Em 2011, foi criada pela Presidenta Dilma a Medida Provisória nº 527, que criou a Secretaria da Aviação Civil – SAC, objetivando controlar a ANAC e a Infraero. Em paralelo, foi criado o Fundo Nacional da Aviação Civil, com o objetivo de fomentar o crescimento e fortalecimento da aviação civil, funcionando como fonte de investimentos do setor. Ainda em 2011, iniciou-se o processo de Concessão dos Aeroportos após vários estudos encomendados anteriormente na gestão do Governo Lula.

O modelo de gestão aeroportuária a partir das concessões⁴⁶ era da participação de 49% da Infraero e 51% da empresa privada, criando um modelo concorrencial entre os aeroportos e o Estado, que acabou entrando como um órgão de investimento e regulador (planejador e gestor) por intermédio de Infraero (SILVEIRA; QUINTILHANO, 2019).

Assim, tanto no governo Lula da Silva quanto no de Dilma Rousseff houve um equilíbrio (por mais que algumas medidas tenham sido equivocadas) entre as ações ligadas à “logística de Estado”, com a ampliação das infraestruturas aeroportuárias e mudanças nos sistemas de normas e de tributação. O principal equívoco está relacionado ao modelo de concessão adotado, por não seguir as premissas de Rangel (2005). O Estado eximiu-se, portanto, de ser credor hipotecário, de criar salvaguardas contundentes quanto ao seu papel de poder concedente; por outro lado, ele também falhou enquanto fiscalizador e controlador de tarifas. Por todos esses motivos, ele não teve poder/capacidade suficiente para fazer valer os contratos de concessão, especialmente, no que tange aos investimentos e à qualidade dos serviços públicos administrados pelas empresas privadas. (SILVEIRA; QUINTILHANO, p.96)

Em 2014, foi lançado o Programa de Investimento em Logística (PIL Aeroportos), o qual objetivou melhorar as infraestruturas aeroportuárias do país. Inicialmente foram estudadas 270 localidades aptas para receber o investimento do programa, onde seriam avaliadas as potencialidades de crescimento dos aeródromos e quais estariam nos critérios

⁴⁵“Apagão logístico” foi o termo utilizado para se referir à falta de infraestruturas necessárias para suportar a movimentação de mercadorias, pessoas e capitais, fruto do crescimento da economia a partir do governo Lula da Silva, em 2003. A expressão apagão remete à necessidade de associar os apagões do setor energético ocorridos no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso com a possível falta de infraestruturas de transportes no governo do seu principal rival político. Mas o apagão infraestrutural não ocorreu, frustrando os analistas neoliberais e a grande mídia, ou seja, a movimentação pelo território nacional, e para fora dele, aumentou numa proporção maior que a construção de infraestruturas de transportes e não houve nenhum “apagão”. Isso se deve às inovações logísticas tanto do estado quanto das empresas aéreas, da construção/ampliação de sistemas de engenharia estratégicos (desafogando alguns nós da rede de transportes) e de algumas políticas públicas, como as relacionadas aos sistemas de normas e tributação (SILVEIRA, 2018)” apud (SILVEIRA; QUINTILHANO, 2019, p. 89).

⁴⁶ Ver mais em Silveira e Quintilhano (2019) e Teixeira (2018)

para comporem os lotes de concessão à iniciativa privada ou à determinação da outorga de aeroportos regionais para o município ou estado.

2.2.4 A POLÍTICA NEOLIBERAL DA DÉCADA DE 1990 PRESENTE NO GOLPE DE 2016: AS NOVAS CONCESSÕES E ABERTURA DOS INVESTIMENTOS EXTERNOS

Após o Golpe de Estado de 2016, emerge à presidência um grupo de neoliberais não preocupados com a intervenção do Estado no desenvolvimento nacional. Foram várias ações visando o enxugamento da máquina pública, dentre elas, a extinção da SAC-PR e as alterações das políticas de concessão, e posteriormente cortes no PROFAA e o PIL – Aeroportos. Silveira e Quintilhano (2019) afirmam que as políticas do Governo Temer foram as mesmas do Governo FHC, isto é, sempre se alinhando aos interesses especulativos do meio corporativo e encolhendo a participação do Estado no desenvolvimento do país.

Isso implica na diminuição do papel do Estado, mas também explicita que o governo Temer está concedendo os principais aeroportos dessas regiões. Tal atitude seria até prudente se não fosse o ocorrido: 1) o modelo de concessão é equivocado; 2) os setores mais especulativos do que produtivos assumem parte das concessões; 3) os poucos investimentos privados são realizados com a justificativa da crise econômica e da insegurança política, esta fruto do golpe de Estado; 4) a incapacidade do Estado de regular, exigir e punir os grupos econômicos que não estão realizando os investimentos previstos em seus respectivos contratos (SILVEIRA; QUINTILHANO, 2019, p. 99).

De acordo com dados obtidos em Trabalho de Campo no aeroporto de Navegantes, a Infraero até 2013 tinha capital para se autossustentar. Com a concessão dos principais aeroportos, o capital rotativo da empresa começou a cair. Atrelado a isso, o discurso político e midiático fez com que se intensificassem as pressões acerca da administração pública nos aeroportos brasileiros, justificando que eram “inviáveis e davam prejuízo”, sendo que não era essa a realidade, mas, sim, a forma como foram geridas as concessões que proporcionaram aos poucos o sucateamento da empresa.

Silveira e Quintilhano (2019, p.101) salientam que a mudança do papel do Estado irá afetar a logística corporativa, onde “as companhias aéreas terão que adotar outras estratégias logísticas para auferirem vantagens competitivas na concorrência intercapitalista”. Em Santa Catarina, por exemplo, há uma competição territorial entre os principais aeroportos instalados na faixa litorânea (Jaguaruna, Florianópolis, Navegantes e Joinville).

A presença do capital corporativo na administração concedida pelo Estado, como o caso da Floripa Airport, fez com a disputa pelo recebimento de novas operações fosse feito de forma

desigual, uma vez que o aeroporto da capital pôde flexibilizar suas tarifas como atratividade para novas companhias aéreas, visto que a empresa, ao construir um novo terminal, adotou o conceito de *aeroshopping* como uma nova forma de acumulação, a qual possibilita à empresa concessionária aumentar seus ganhos e diminuir as tarifas aeroportuárias. Por outro lado, os aeroportos públicos, inclusive os que são administrados pela Infraero, possuem preços tabelados e uma forma de prestação de serviços engessada, justamente por causa do sucateamento que a empresa vem tendo nos últimos anos. O resultado disso é transferência de voos e consecutivamente a diminuição de passageiros e oferta.

A gestão territorial, entoada por empresas globais de consultoria e grandes corporações como planejamento (corporativo) – sob o eufemismo de planejamento estratégico – aprofundou as assimetrias e desigualdades regionais, fruto da divisão territorial da formação socioespacial brasileira, levando a uma maior especialização regional com destaque para o papel das cidades polarizadoras da rede urbana brasileira, que hoje assumem papéis de comando regionais e nacionais. O sistema de movimento aeroviário acompanha o desenho da rede de cidades e conforma também suas características históricas de centralidade, polarização, integração e desintegração (TEIXEIRA, 2018, p. 2).

Tal situação reforça novamente a nossa hipótese da concentração de voos no estado catarinense. Como veremos ao longo do capítulo 3, a evolução do tráfego aéreo catarinense está voltada para aqueles mercados que possuem uma centralidade regional, mas que também foram sensíveis às mudanças ao longo dos anos pela fluidez e competitividade proporcionada pela logística de Estado (como políticas de desenvolvimento urbano-regional e investimento em infraestruturas), assim como a logística corporativa (estratégias territoriais, malha aérea, administração, *marketing*, dentre outros).

Além dos retrocessos nas concessões, voltou-se a discussão da cobrança de bagagem e da abertura do capital estrangeiro. Com a Lei nº 13.842, de 17 de junho de 2019, houve a revogação do art. 181 do Código Brasileiro Aeronáutico (CBA)⁴⁷, liberando os investimentos estrangeiros na aviação.

Com o veto do Governo Bolsonaro, no que diz respeito à isenção da cobrança de franquia de bagagem, surgiu uma nova possibilidade para o desenvolvimento de novos mercados no setor aéreo. Por outro lado, as recentes rodadas de concessões dos aeroportos têm sido entregues a “preço de balcão” para a iniciativa privada, direcionando para o sucateamento

⁴⁷ “A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País”.

da INFRAERO com a justificativa de privatização da empresa, modelo de intervenção estatal semelhante ou pior que FHC e Temer. Por essas transfigurações serem recentes, ainda não tivemos tempo suficiente para tratar dos impactos dessas ações no mercado da aviação nacional.

2.3 A AVIAÇÃO REGIONAL EM SANTA CATARINA: O PAPEL DO ESTADO NO DESENVOLVIMENTO DO SETOR⁴⁸

Efetivado pela Portaria nº 02/ISC4, de 21 de fevereiro de 1990, o Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina (Plano) foi elaborado em 1989, com objetivo de “definir e orientar o desenvolvimento da infraestrutura aeronáutica no interior do estado” (PAESC, 1989, p. 3). Propôs-se, então, um processo de integração entre as regiões do estado catarinense, o que acabou orientando as perspectivas de desenvolvimento para os próximos 20 anos. Entretanto, o plano não contemplava os aeroportos de Florianópolis, Navegantes e Joinville, justamente por serem administrados pelo Governo Federal (via Infraero).

O Plano foi dividido em 8 etapas: 1) Estudos Socioeconômicos; 2) Estudos de Transporte e Previsão de Demanda; 3) Análise de Infraestrutura; 4) Sistemas de Aeroportos; 5) Tipologia dos Aeroportos; 6) Desenvolvimento dos Aeroportos; 7) Implantação do Sistema; e 8) Administração do Sistema.

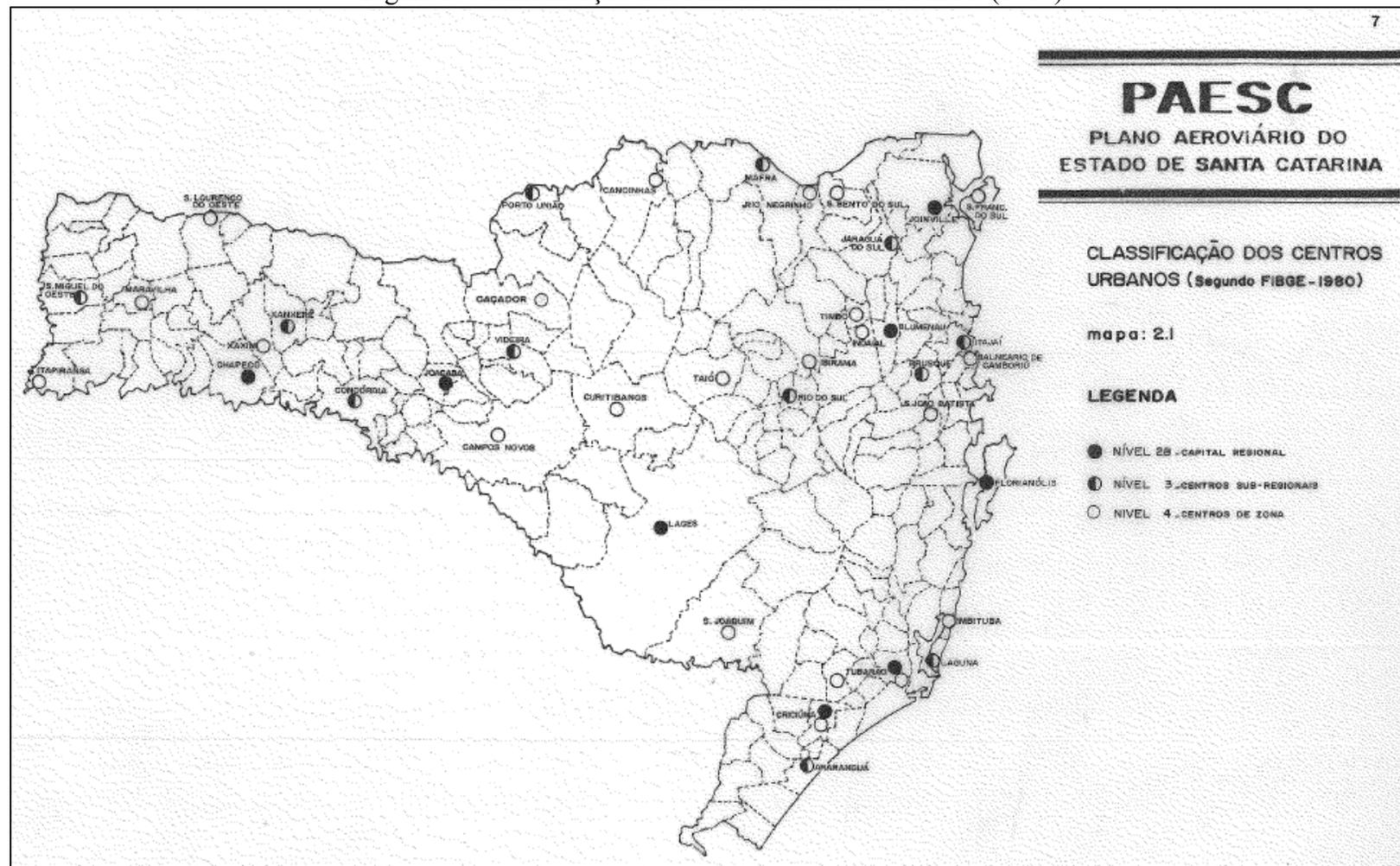
Dos Estudos Socioeconômicos, foi realizada uma análise com base em pesquisas desenvolvidas a respeito da regionalização do estado, da hierarquização dos centros urbanos, das perspectivas de crescimento da demanda e das cidades com potencial de crescimento do tráfego aéreo (PAESC, 1989). Ademais, a metodologia se amparou na publicação do estudo “Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas” do FIBGE⁴⁹, baseado na teoria das localidades centrais.

Esse estudo mostrou que, assim como Mamigonian (1966), o PAESC (1989) e o estudo da FIBGE (1980), as cidades regionais de Santa Catarina estavam correlacionadas às redes urbanas de Curitiba (Joinville, Blumenau, Florianópolis, Chapecó, Joaçaba, Lages e Criciúma/Tubarão) e Porto Alegre (Chapecó, Joaçaba, Lages e Criciúma/Tubarão).

⁴⁸ Foram solicitados à SIE-SC, em outubro de 2019, dados referentes aos investimentos do Estado nos aeroportos de Santa Catarina entre 2000 e 2018; o Governo do Estado só pôde fornecer dados dos valores investidos entre 2009 e 2019.

⁴⁹ Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Figura 13: Classificação dos centros urbanos no PAESC (1989)



Adaptado de: PAESC (1989, p.7)

O PAESC (1989) faz ainda uma análise de implementação do SITAR (tabela 2), onde a empresa RIO-SUL (subsidiária da VARIG) seria responsável pelos voos de integração na região sul do Brasil. Outro elemento importante que se refere à existência dos voos regionais, e que é ressaltado pelo Plano, diz respeito à competitividade das aeronaves:

Tabela 2. Custo benefício do bandeirante (EMB-110)

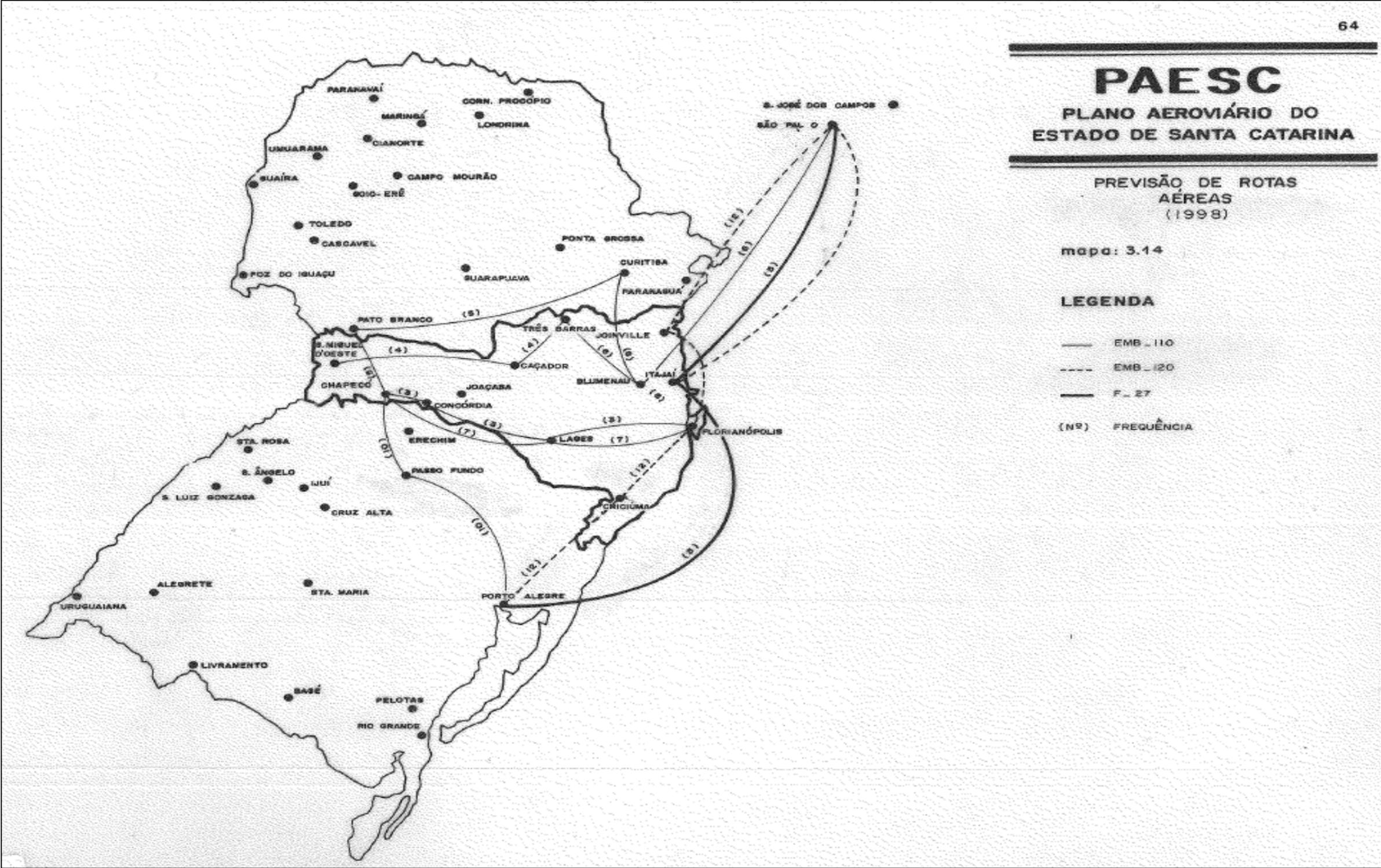
Etapa (km)	Tempo de Bloco (h)	Vel. Média (km/h)
100	0,417	240
200	0,683	293
300	0,933	322
400	1,183	388
500	1,433	349

Adaptado de: PAESC (1989, p.53)

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues

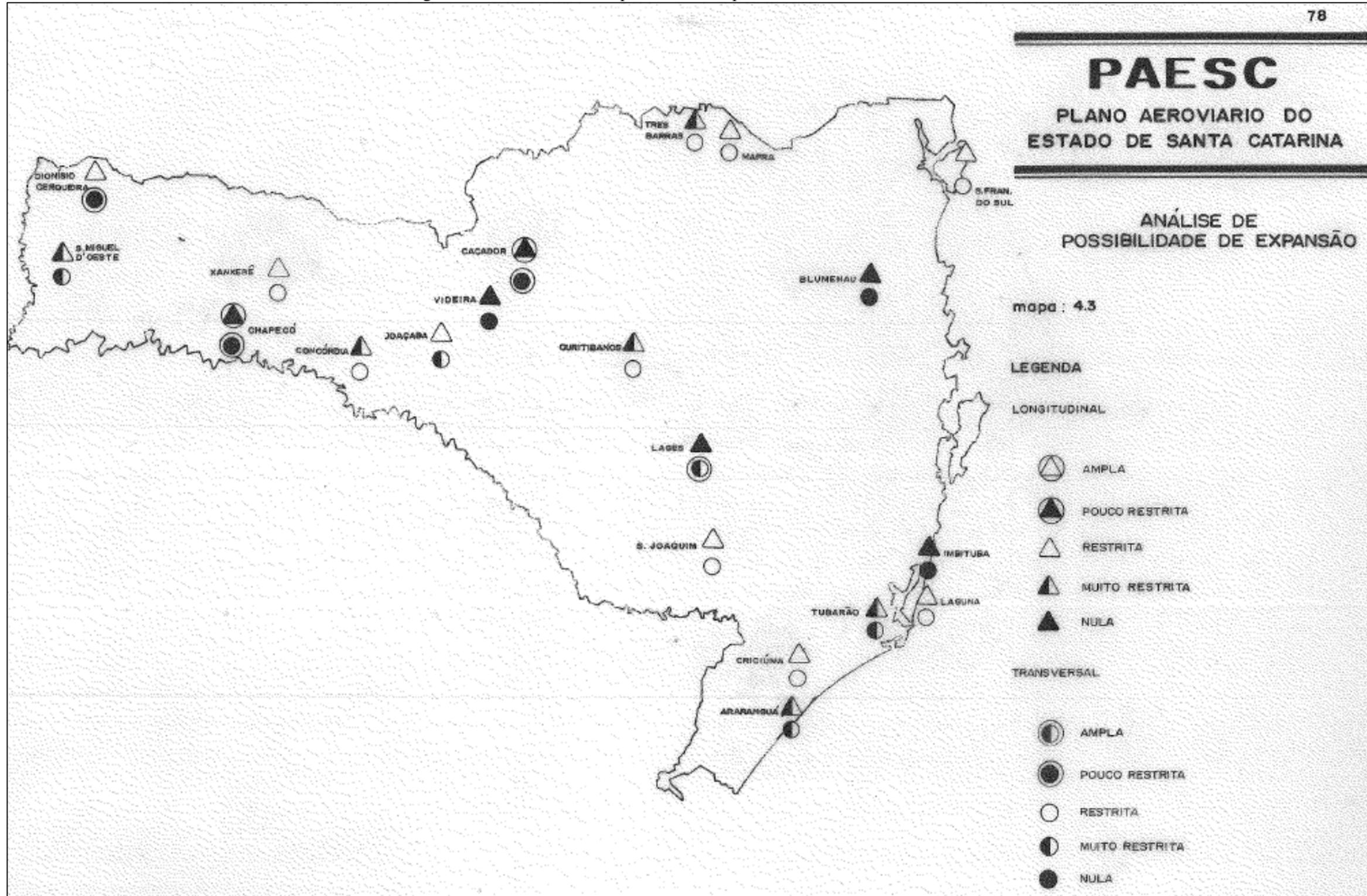
Além do EMB-110, a aviação regional de Santa Catarina contava com a presença dos EMB-120 e dos *fokkers* 27. Já nos aeroportos de maior porte, como Florianópolis, Joinville e Navegantes, já se podia contar com operação de voos com jatos, inclusive os B737. Percebe-se que desses aeroportos catarinenses os que mantiveram as operações sem interrupções foram os de Chapecó, Florianópolis, Navegantes (Itajaí), Joinville e Florianópolis. Concórdia, Caçador, Lage, Blumenau e Criciúma, os quais tiveram operações regulares ou temporária. São Miguel do Oeste e Três Barras não tiveram operações regulares. Das diferenças na organização espacial do setor aéreo da década de 1980 para a atual, podemos ressaltar o caso de Criciúma que transferiu seus voos comerciais para o aeroporto de Jaguaruna; e voos regionais se mantiveram até meados de 2005, e alguns voos esporádicos entre Chapecó e Florianópolis, com escalas variadas em Joaçaba, Lages e Concórdia. Da caracterização dos aeroportos, o plano leva em consideração o atendimento à demanda, à abrangência dos aeroportos (área de influência, polarização e cobertura), à interdependência e hierarquia urbana (PAESC, 1989).

Figura 14: Previsão de rotas aéreas em 1998



Adaptado de: PAESC (1989, p.64)

Figura 15: Possibilidade de expansão dos aeroportos de Santa Catarina em 1989



Adaptado de: PAESC (1989, p.78)

Por outro lado, o Plano identifica possíveis obstruções no que se refere às limitações dos sítios aeroportuários, isto é, o posicionamento dos aeroportos em relação à expansão urbana, assim como as possibilidades de melhoramento das infraestruturas do aeroporto (expansão). Logo, o PAESC (1989) ressalta que na metodologia de análise levou-se em conta o nível e a caracterização técnica das infraestruturas. Em outras palavras, além de aspectos socioeconômicos, das infraestruturas e das projeções de demanda, também foram indicadas a possibilidade de expansão e as alternativas de construção de novos aeroportos

No período mais recente, de forma mais específica entre 2009 e 2019, podemos identificar uma presença de investimento do capital do Estado de Santa Catarina no fomento dos aeroportos regionais, uma vez que, com exceção de Florianópolis, Navegantes, Joinville e Criciúma, os demais aeroportos do estado estão sob responsabilidade do governo estadual, embora a administração de alguns seja realizada pela iniciativa privada (tabela 3).

Tabela 3: Valores investidos pelo Governo do Estado de Santa Catarina na infraestrutura estadual (em R\$- reais)

Ano/ Aeroporto	Caçador	Chapecó	Correia Pinto	Jaguaruna	São Joaquim	Total
2009				3.000.000		3.000.000
2010				1.175.723	1.726.090	2.901.813
2011		7.204.127		562.330	1.821.646	9.588.103
2012		3.349.560	156.167	196.193		3.701.920
2013	159.131	49.484	3.424.599	160.416	380.000	4.173.630
2014	824.965		1.900.428	176.539	60.000	2.961.932
2015	1.635.669	3.774.340	727.617	330.002	2.585.719	9.053.346
2016	879.523		2.212.060	117.266	1.321.630	4.530.480
2017	1.100.473		3.995.494	198.903		5.294.869
2018	165.652		931.934	145.822		1.243.408
Total	4.765.414	14.377.510	13.348.299	6.063.194	7.895.085	46.449.501

Fonte: Secretaria Estadual de Infraestrutura, 2020

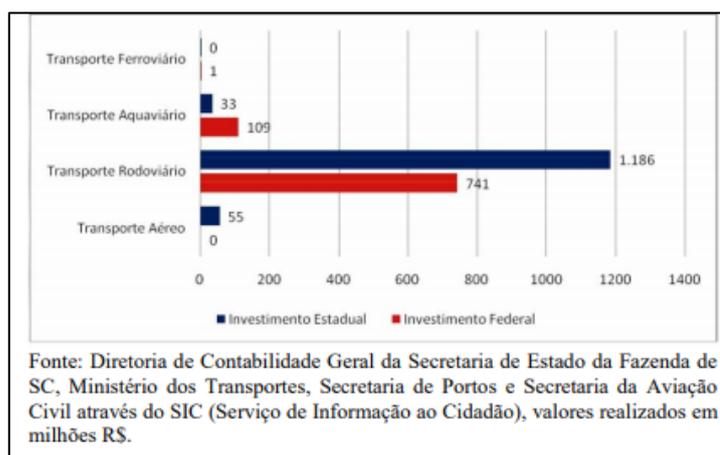
Organização: Lucas Azeredo Rodrigues

Desde já, podemos perceber que o maior foco dos investimentos do governo estadual foi direcionado para a reforma da pista do aeroporto de Chapecó, assim como a construção do aeroporto regional do planalto serrano, o de Correa Pinto. Contudo, os investimentos para São Joaquim e Jaguaruna estão páreos, seguidos de Caçador. Outros aeroportos, como Joaçaba, Videira, Blumenau, não aparecem na lista, embora estejam com administração municipal. Fica evidente, portanto, que Governo Estadual tem direcionado seus investimentos para aeroportos

com potenciais mercados. Ademais, os aeroportos de Correio Pinto e São Joaquim ainda não receberam voos comerciais, entretanto quando o primeiro começar a operar a tendência é que os voos que hoje estão em Lages transfiram-se para lá, assim como ocorreu entre Criciúma e Jaguaruna.

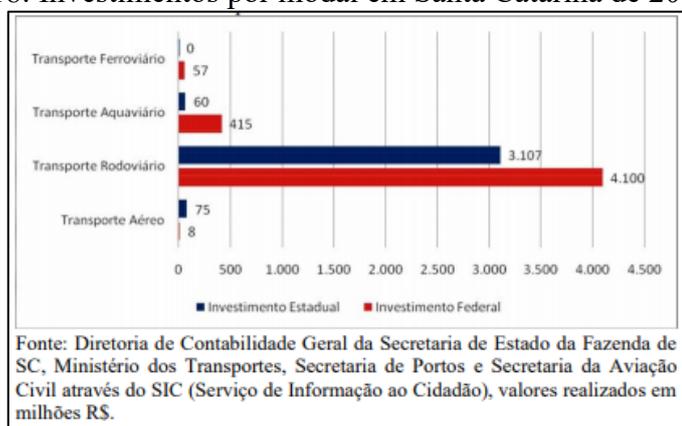
Sobre os investimentos nas infraestruturas do estado catarinense, para Ely (2017, p. 209) “se faz necessário a elaboração de um novo Plano Aeroviário, já que o existente, data da década de 1990. Há que se ter prioridade quanto aos investimentos e expansão neste setor, cabendo ao Estado a sua elaboração, mesmo que o referido serviço seja uma outorga do governo federal”. No trabalho da autora, fica evidente a disparidade de investimento nas infraestruturas do estado, ao comparar o modal aéreo com outros meios:

Figura 17: Investimentos por modal em Santa Catarina de 2000 a 2006



Adaptado de: Ely (2017, p.130)

Figura 18: Investimentos por modal em Santa Catarina de 2007 a 2014



Adaptado de: Ely (2017, p.135)

Dos investimentos logísticos do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o estado de Santa Catarina foi contemplado em 6 momentos, conforme quadro 2. Esses montantes (em alguns casos) foram somados aos investimentos do Governo Estadual.

Quadro 2: Investimentos do PAC nos aeroportos de Santa Catarina

Ação	Cidade
Aquisição de veículos contra incêndio	Caçador
Novo terminal de passageiros	Florianópolis
Infraestrutura para no complexo aeroportuário	Florianópolis
Reforma do complexo aeroportuário	Joaçaba
Reforma e ampliação do TPS e obras complementares	Chapecó
Implantação de sinalizações	Correia Pinto

Fonte: PAC, 2019.

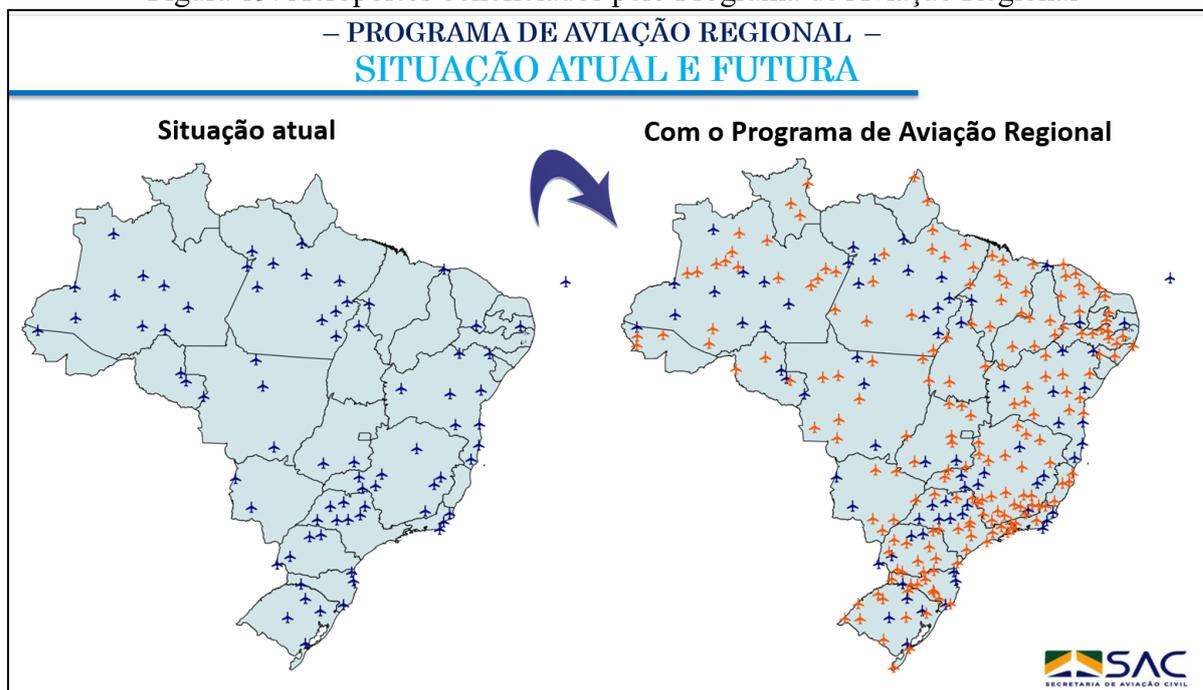
Organização: Lucas Azeredo Rodrigues

Os aeroportos catarinenses contemplados pelo PIL – Aeroportos são: Chapecó, São Miguel do Oeste, Concórdia, Joaçaba, Caçador, Correia Pinto, São Joaquim, Forquilha, Jaguaruna, Florianópolis, Lages, Navegantes, Três Barras e Joinville.

Do Fundo Nacional da Aviação Civil - FNAC, como estipulado pela Lei nº 8.399/92, 20% Adicional de Tarifa Aeroportuária - ATAERO seriam destinados aos aeroportos regionais; no estado catarinense, o único contemplado foi o de Correia Pinto, localizado na região serrana, vindo a receber investimentos para compra de um veículo de combate a incêndio. Quando ao Programa de Aviação Regional (figura 19), dos aeroportos previstos para receber investimentos, o único que obteve apoio financeiro foi o de Caçador, previsto no Plano Aeroviário Nacional 2018-2038.

Entretanto, o Programa teve verba cortada pelo presidente Michel Temer. Dos 270 aeroportos no Brasil previstos para receber o investimento, apenas 50 foram contemplados e, no estado catarinense, apenas o de Chapecó e de Correia Pinto. Caçador, Forquilha (Criciúma), Concórdia, Joaçaba, Joinville, Lages, Navegantes, São Joaquim, São Miguel do Oeste e Três Barras tiveram verbas cortadas.

Figura 19: Aeroportos beneficiados pelo Programa de Aviação Regional



No segundo semestre de 2019 foi colocado em pauta um projeto na ALESC – Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, que previa a alteração da alíquota de ICMS sob o querosene da aviação no estado. De acordo com o projeto, a previsão era de que haveria redução escalonada do imposto, isto é, conforme a companhia tivesse mais voos operando e mais aeroportos no estado, haveria redução proporcional do ICMS:

Para as empresas aéreas que operam nos chamados grandes aeroportos do Estado (Florianópolis, Chapecó, Correia Pinto, Jaguaruna, Joinville, Lages e Navegantes), o texto da nova lei fixa índice de ICMS entre 12% e 7%, escalonado conforme o número de locais em que a companhia opere voos regulares (de quatro a cinco), decolagens diárias (25 a 38) e embarques e destinos, no Estado e internacionais (de um a dois). [...] Já nos aeroportos de médio porte (Blumenau, Caçador, Concórdia, Forquilha, Joaçaba, São Miguel do Oeste, Videira e Xanxerê) as empresas passam a pagar 2% de imposto no combustível no primeiro ano de operação, caso realizem ao menos cinco decolagens semanais. No segundo e terceiro ano de funcionamento - mantendo o mesmo número de decolagens - o percentual do imposto cobrado aumenta, respectivamente, para 3%, e 4%. (AGÊNCIA ALESC, 24/07/2019)

Embora a redução de ICMS se incline para beneficiar o usuário, pois a justificativa das companhias aéreas em relação ao alto preço das passagens seria exatamente a carga tributária (além de outros fatores externos como o dólar), podemos perceber que o poder corporativo ampliará sua lucratividade com o fomento do desenvolvimento da prestação de serviços ao

longo da hinterlândia aeroportuária. Apesar disso, acredita-se que em breve o estado poderá colher os resultados dessa ação que visa beneficiar o desenvolvimento econômico e regional de Santa Catarina.

Portanto, o que podemos ver é o direcionamento do capital do estado catarinense para os aeroportos regionais, principalmente aqueles que não são atrativos ao capital corporativo. Como veremos mais à frente, alguns aeroportos como Lages, Jaguaruna e Criciúma possuem apenas a administração da iniciativa privada, onde o Governo Estadual faz a complementação do montante oriundo das receitas aeroportuárias para cobrir os gastos mensais dos desses aeroportos. Embora este capital complementar seja relativamente pequeno diante das verbas do estado, percebe-se que há uma influência política e econômica, sobretudo regional, que visam à importância e a manutenção desses aeroportos para as economias locais/regionais.

2.4 A RUPTURA DA AVIAÇÃO REGIONAL E A REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NACIONAL: O DESENVOLVIMENTO DA DEMANDA E CONSTITUIÇÃO DA NECESSIDADE DE NOVOS FLUXOS NO SETOR AÉREO

Desde seu surgimento, o transporte aéreo objetivou a constituição de redes, seja pelo transporte de passageiros, por cargas ou malas postais. Com o crescimento e fortalecimento, o Brasil passou a ter papel de destaque na integração regional com grandes projetos governamentais, inclusive planos para o desenvolvimento da aviação, chegando a ter até rotas subsidiadas, embora essas políticas não tenham conseguido integrar todas as localidades, conseqüentemente, concentrando os fluxos.

Além das inovações tecnológicas mais recentes, o crescimento econômico de diferentes classes sociais, abertura de crédito, concorrência na prestação do serviço, aperfeiçoamento técnico das operações aéreas, estratégias logísticas corporativas e de Estado, dentre outros elementos, proporcionaram novas interações espaciais no território nacional, fazendo com que o setor obtivesse participação considerável nesse processo.

A variação das taxas de crescimento (dialeticamente a movimentação de passageiros) é resultado da interação de diferentes ações, desde o aperfeiçoamento técnico na operacionalidade dos voos, por exemplo, à inserção de novas aeronaves, assim como a adoção de novas estratégias logísticas, resultando na intensificação da competitividade, como também, flutuantes a instabilidades políticas e econômicas do Estado. O gráfico 10 mostra exatamente

essas oscilações desde o início das operações regulares de passageiros no Brasil, registrando alguns picos na taxa de crescimento.

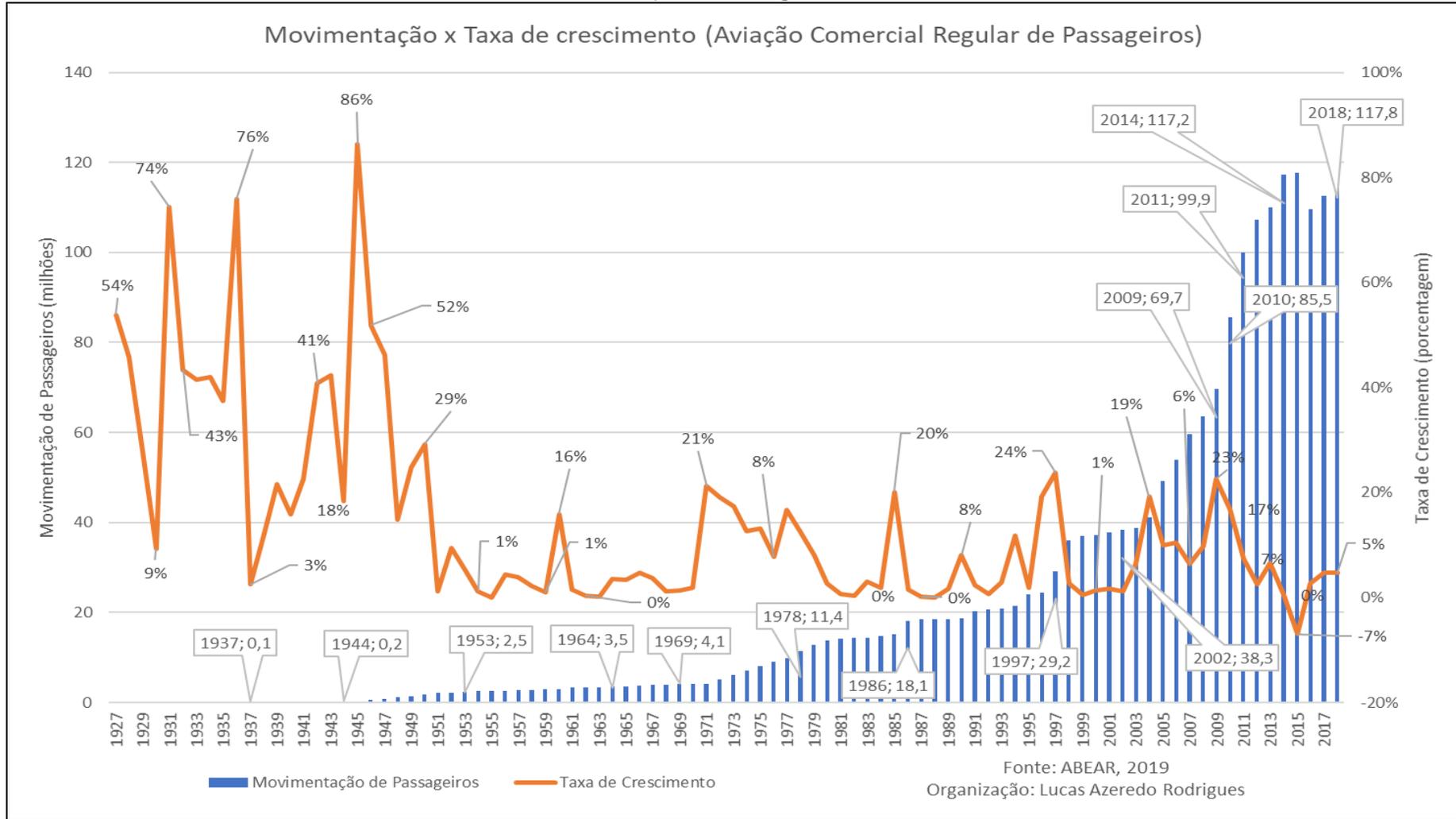
Percebem-se claramente alguns picos de crescimento após um período com uma taxa mínima de variação. Na década de 1940, o estopim se dá com a inserção dos DC-3, o que fez eclodir a aviação regional no país. No final da década de 1950, com a inserção de jatos na aviação nacional, a Ponte Aérea Rio-São Paulo (Santos Dummont – Congonhas) acabou por se transformar num dos trechos mais concorridos do mundo.

Por sua vez, na década de 1970, a criação da Embraer e da Infraero fomentaram um novo *boom* na aviação regional, como também, o início da operacionalidade de aeronaves *widebody* em voos intercontinentais sem escala, apesar da forte crise do petróleo. A década de 1980 foi marcada pelo início da flexibilização do setor, tendo em vista o monopólio que havia se instalado na aviação brasileira entre a VARIG, VASP e TRANSBRASIL.

A partir de 1990, a quebra do modelo operacional anterior tornou possível a criação de novas estratégias logísticas para as companhias aéreas, direcionando-as para outros tipos de mercado. Com a entrada do ano 2000, várias companhias ingressaram no cenário da aviação, as quais propuseram ao mercado outros ritmos, sobretudo através da adoção do sistema *low cost* (modelo de companhias aéreas que oferecem baixas tarifas, baseadas na prestação de serviços simplificados).

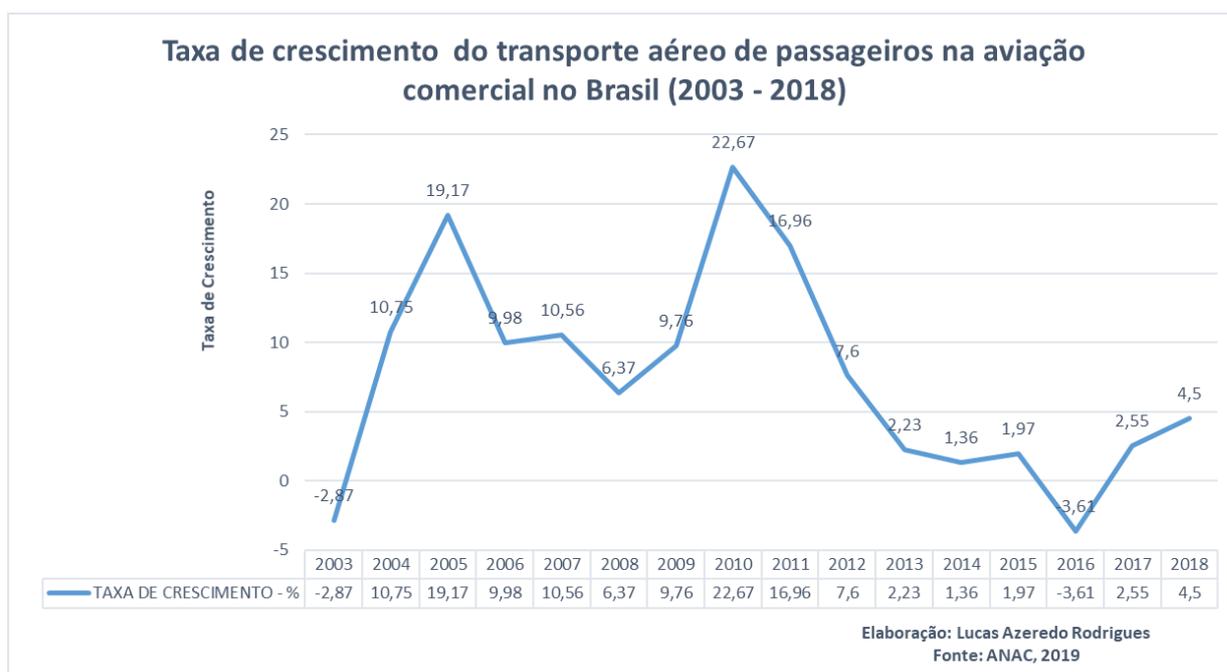
Vale lembrar que o crescimento econômico do país durante o Governo Lula da Silva, principalmente de 2003 a 2005, proporcionou um fortalecimento das classes sociais mais vulneráveis, diante do barateamento das passagens aéreas e da competitividade das companhias, colaborando para uma ascensão considerável a partir desse período.

Gráfico 10: Movimentação de Passageiros no Brasil entre 1927 e 2018



A gráfico 11 ilustra a variação das taxas de crescimento do modal aéreo no país, ficando evidente o progresso durante o Governo Lula da Silva e o primeiro Governo de Dilma Rousseff, que, com a instabilidade política de 2016 resultou no seu *impeachment*, foi a primeira taxa negativa depois de 2003.

Gráfico 11



Além dos elementos que colaboraram para as oscilações apontadas acima, em 2001 a GOL iniciou suas operações numa tentativa de implementação do sistema de *low cost*. No mesmo ano, houve a falência da TRANSBRASIL. A partir de 2003, com a falência da VASP, novos rumos foram dados ao setor. A WEBJET (empresa que teria de fato implementado o sistema de *low cost, low fare*) fora criada em 2005; ao final de 2006 a VARIG deixou de operar; neste mesmo ano, tentando captar uma fatia do mercado da VARIG, houve um grande crescimento das operações da OCEANAIR (AVIANCA).

A concentração cada vez maior de voos e o aumento de empresas no segmento regional, como a PASSAREDO e a TRIP, direcionaram uma demanda reprimida no mercado da aviação comercial de passageiros, sendo que a última veio a ser suprimida com o início das operações da AZUL. Esta, que passou a adotar estratégias para fugir dos “descongestionamentos

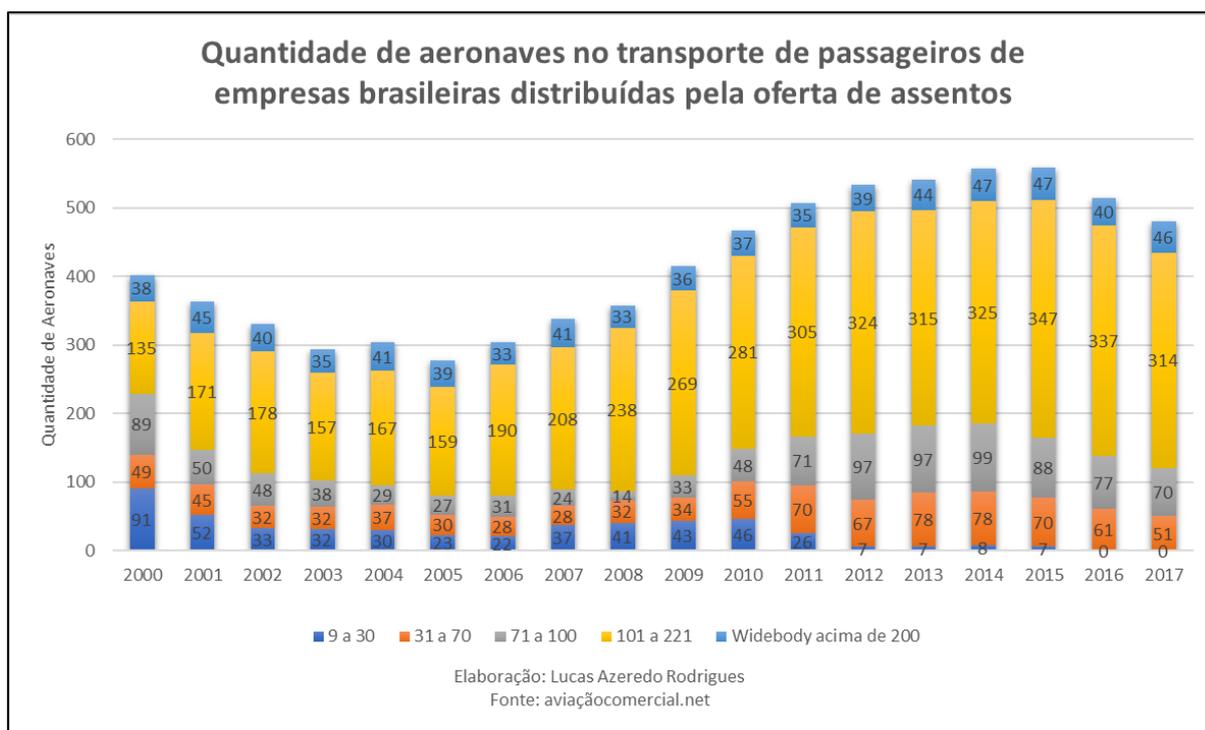
aéreos⁵⁰”, utilizando-se de aeroportos com influências mais regionais, visou o fortalecimento de seus centros operacionais. Vale destacar o papel da aquisição de companhias do mercado, como a GOL fez com a NOVA VARIG e a WEBJET, assim como as fusões entre a LAN e TAM e a associação entre a AZUL e a TRIP.

A adoção do modelo *low cost*, acarretou a redução máxima dos custos da operação aérea, viabilizando a reestruturação e direcionamento dos fluxos aéreos no país, o que se deu por meio do modelo *hub and spoke*, que é a concentração de voos em grandes aeroportos para proporcionar as conexões, deixando de lado a ideia de “linhas aéreas” e dos voos de “ponto a ponto”. Nesse mesmo momento, houve a ruptura com a aviação regional, configurando novas estratégias logísticas às companhias aéreas.

Outro elemento marcante no que diz respeito ao crescimento que a aviação comercial brasileira obteve nas duas últimas décadas é o aumento da capacidade das aeronaves. O gráfico 12 ilustra a curva da variação da oferta de acento e a quantidade de aeronaves operando.

Percebe-se a queda da utilização de aeronaves pequenas a partir de 2000. Desde 2008, o número de aeronaves regionais passa a crescer, sejam os modelos dos ATRs ou dos Embraer, aeronaves adotadas pela AZUL e pela TRIP, em suas respectivas expansões regionais. A partir de 2005, há o incremento dos B737 e dos A320, modelos adotados como padrões nas operações da GOL e da TAM. Contudo, no período mais recente, as companhias têm focado na expansão internacional, seja a LATAM (por causa da fusão, parte das aeronaves foram matriculadas no Chile) ou a AZUL, empresas que têm buscado aeronaves *widebody*. Por outro lado, a GOL mantém a característica da utilização dos B737. Ainda que a AVIANCA tenha ingressado no mercado internacional com o A330, suas rotas domésticas não foram capazes de suprir uma demanda suficiente para alimentar os voos que seguiam para os EUA, o que posteriormente agravou a crise da empresa, resultando no encerramento de suas operações.

⁵⁰ Ver mais em Camilo Pereira (2016; 2019)

Gráfico 12⁵¹

Mais precisamente na primeira metade de 2019, percebeu-se a formação de um “novo monopólio” no setor aéreo, como na década de 1980; porém, com o processo de desregulamentação do setor e a abertura de investimento ao capital estrangeiro, proporcionou-se a adoção de novas estratégias competitivas, que ainda poderá ter novos resultados com possíveis companhias entrando no mercado nos próximos anos.

Sendo assim, a partir do início do século XXI, observou-se no Brasil um significativo crescimento na movimentação das companhias aéreas (tanto na origem-destino, quanto em quantidade de passageiros) e renovação de suas estratégias logísticas, em especial, fruto dos impactos da economia internacional, do crescimento do PIB, das diversas políticas públicas, e, por conseguinte, do aumento da renda dos brasileiros. Por outro lado, a adoção do sistema de *hub and spoke* e a extinção das linhas ponto-a-ponto reconfigura a organização espacial dos fluxos, assim como as estratégias competitivas das companhias aéreas e da logística de Estado. Como, por exemplo, a política de concessão, os programas de investimentos nas infraestruturas

⁵¹ Das variações de aeronaves que se encontram distribuídas no gráfico: **aeronaves de 9 a 30**: C208, E-110, E-120 e LET-410; **aeronaves de 31 a 70**: ATR 42 e 72, ERJs (E-135 e E-145) e Fokker 27 e 50; aeronaves de 71 a 100: EJETs (E-170, E-175, E-190 e E-195) e Fokker 100; **aeronaves de 101 a 221**: Família B737, Família A320, B727 e B707; e **Widebody acima de 200**: B757, B767, B777, A330, A340, A310 e MD-11.

dos aeroportos, e principalmente dos aeroportos regionais (embora a maioria dos programas tenham sido extintos após o *impeachment* o vigente plano aeroviário nacional não contemple toda a demanda necessária da aviação regional).

2.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS AO CAPÍTULO 2

As diferentes reestruturações econômicas proporcionadas pelos ciclos econômicos mundiais colaboraram para a intensificação de fluxos ao longo dos anos, sejam de pessoas, mercadorias, informações, dentre outros. A necessidade do aperfeiçoamento das técnicas fez com que o setor de pesquisa e desenvolvimento buscasse cada vez mais o processo de inovação. Na aviação, o estopim para o progresso da indústria aeronáutica foi a necessidade de aperfeiçoar as aeronaves para o combate da Segunda Guerra mundial.

Com o crescimento em larga escala do mercado da aviação, foram se formando os órgãos mundiais de controle de navegação aérea, como a IATA e o OACI, objetivando a padronização das operações aéreas, mas também de diretrizes fundamentais de regulação. Paralelamente, o Brasil criava o DAC e o Ministério da Aeronáutica, uma vez que observaram que o transporte aéreo seria um elemento fundamental para a integração do país.

A regulação brasileira foi acompanhada pelas políticas de desenvolvimento adotadas pelos governos. Entre 1927 e 1963, com o auge da aviação regional usufruindo principalmente do DC-3 e a transição da terceira dualidade anunciada por Ignácio Rangel, o país passa a se tornar cada vez mais industrializado e urbano, compondo uma tonalidade de áreas de concentração populacional que demandariam por novos fluxos, assim como a necessidade de expansão e ocupação de terras no interior do país, numa “marcha para o oeste”, como foi o caso da construção de Brasília. As políticas de fomento da aviação necessitavam de uma regulação, em muitas ações experimentais, adotando modelos já vigentes, principalmente na Europa e nos EUA.

No período da Ditadura (1964-1985), houve uma intensa regulamentação, favorecendo companhias estreitamente ligadas ao Estado, como, por exemplo, as vantagens que a VARIG chegou a ter, como exclusividade nas rotas internacionais no Brasil, onde a VASP, TRANSBRASIL e a CRUZEIRO (antes de ser adquirida pela Varig) não podiam ter, pois, precisavam de autorização da DAC.

Entre 1986 e 2002, a ascensão de políticas neoliberais no Estado Nacional fez com que se iniciasse o processo de liberalização no setor aéreo. A flexibilização imposta na aviação de forma gradual proporcionou novas configurações no mercado da aviação. Das medidas, estimulou-se a livre concorrência (implementação das novas rotas e as bandas tarifárias ficariam a cargo das companhias), o que afetou diretamente as companhias que não souberam se adequar ao novo modelo de operação que viria a ser implementando.

Entre 2003 e 2016, a visão de planejamento a longo prazo emergiu com o pensamento do desenvolvimento nacional. Durante o Governo Lula, foi criada a ANAC, para substituir o DAC, assim como o início dos estudos para buscar novas alternativas diante do crescimento do setor. Apesar de terem um vertiginoso crescimento da movimentação de passageiros após 2005 (junto de outros fatores interligados já citados anteriormente neste trabalho), as infraestruturas aeroportuárias não se adequaram ao mesmo ritmo, surgindo, então, a necessidade de rever a logística corporativa e de Estado. Dentre essas “alternativas”, emerge a ideia de concessão dos aeroportos brasileiros à iniciativa privada. Foram contratados diversos estudos, e as concessões passaram a ser implementadas no Governo Dilma. Durante o Governo da Presidenta, foram desenvolvidas várias questões, sobretudo programas de incentivo à aviação regional e criação de outros organismos como a SAC-PR. Também foram criados planos de fomento à aviação regional, bem como políticas de desenvolvimento das infraestruturas de transporte, como o PIL-Aeroportos, FNAC, PAC, PROFA, PINAR, dentre outros. Entretanto, a maioria desses programas foram suspensos nos Governos Temer e Bolsonaro, agindo na contramão do desenvolvimento nacional.

Com o regresso ao neoliberalismo a partir de 2016, as políticas de concessões foram modificadas, não adotando o modelo de concessão mista, isto é, participação do Estado no controle da concessão. A ascensão de um grupo conservador e ultraneoliberal no poder fez com que a política de concessão fosse entregue a preços baixos para a iniciativa privada.

Além do mais, a retirada da participação do Estado nos aeroportos apenas corrobora para o aumento da precarização dos serviços prestados à sociedade. Até o momento, a justificativa de baratear as passagens aéreas e as taxas aeroportuárias ainda não vingou, deixando mais evidente a inadimplência dos órgãos reguladores da ANAC no que tange à prestação dos serviços à população. Vale lembrar que a variação tarifária que deveria acontecer é baseada na variação cambial do dólar, uma vez que a maioria das transações na aviação se dá

nesta moeda, o que nos leva a lembrar que, durante o ano de 2019, aquela moeda passou a valer R\$ 4,00.

Até aqui, fica evidente que todos os diferentes ciclos da aviação nacional acompanharam as políticas adotadas pelo Estado. As diferentes frentes de desenvolvimento (em alguns casos retrocesso) traçaram a linha da aviação, colaborando para a adoção de novas estratégias logísticas pelo Estado e meio corporativo. Podemos ressaltar falhas nos processos de concessões dos aeroportos e a busca sempre de atender parcelas específicas da sociedade, agindo na contramão do desenvolvimento nacional. Em outros casos, observa-se a omissão do Estado no que se refere ao bem-estar social, principalmente uma busca pela popularização do setor aéreo às diferentes camadas sociais.

CAPÍTULO 3

A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DOS FLUXOS DE PASSAGEIROS ENTRE 2000 E 2018 NA AVIAÇÃO COMERCIAL DO ESTADO DE SANTA CATARINA

Quando se observam os dados referentes à movimentação de passageiros nos aeroportos brasileiros no século XXI, percebe-se que há dois grandes ciclos: um, no primeiro Governo Lula, quando há um crescimento econômico muito forte, com políticas de desenvolvimento nacional e ascensão econômica-social de outras camadas da sociedade, e o outro pico a partir de 2009, na transição para o Governo Dilma, reflexo, sobretudo, das políticas de incentivo à aviação, das estratégias de atuação das companhias aéreas e do crescimento econômico que o país teve nesse período. Das variáveis da aviação, do ASK, do RPK, do *yield*, da precificação da passagem e da movimentação geral, observaremos que os indicadores foram positivos a partir de 2003, tanto em escala nacional quanto na estadual (Santa Catarina). A inserção de novas companhias com modernas tendências mercadológicas irá propor uma mudança de paradigma na aviação brasileira (FERREIRA, 2018).

Esta adoção de novos mercados, atrelados às políticas nacionais de desenvolvimento do setor, proporcionou a concentração de voos, a falência de companhias de bandeira nacional, o fim de companhias alimentadoras de voos regionais, a chegada de companhias com visão estrangeira de mercado, fusões, aquisições, dentre outras ações, expressando uma nova tonalidade à aviação.

Santa Catarina emerge como um caso específico da aviação, corroborando com ideia da formação socioespacial desenvolvida por Santos (1977). Veremos que durante 19 anos a aviação deixa de dispor de voos curtos e regionais, sobretudo na circulação interna do estado, e passam a se conectar diretamente aos grandes centros, além da “extinção” de voos de múltiplas escalas.

Dos aeroportos que dispuseram voos regulares, é perceptível a concentração de voos correlacionada com as políticas de desenvolvimento regional e urbano, assim como as estratégias de atuação das companhias e outros elementos que concernem à operacionalidade dos voos. Logo, ficam visíveis os principais motivos que levam à concentração de voos, principalmente na faixa litorânea, e operações sazonais em alguns aeroportos do interior do estado.

Neste sentido, esse capítulo objetiva tratar a organização espacial do transporte aéreo comercial por intermédio de duas vertentes em constante interação, ou seja, tanto como um elemento decorrente da organização territorial de Santa Catarina, quanto influenciadora. A primeira parte, utilizando de forma introdutória, a escala nacional; em segundo, o estado

catarinense como uma unidade territorial, isto é, uma análise mais abrangente dos fluxos no estado, visando correlacionar com alguns importantes nós logísticos, e o terceiro tópico voltado para a análise por cidade (aeroporto) de forma específica, desde a questão de caracterização regional à infraestrutura aeroportuária. Para isso, serão utilizados, além de uma densa cartografia, dados fornecidos pelo IBGE, IPEA, ANAC, e dados obtidos pela realização de trabalhos de campo em alguns dos aeroportos que compõem o escopo espacial da pesquisa.

3.1 TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL: O CRESCIMENTO DOS FLUXOS AÉREOS NO SÉCULO XXI

Ao refletir sobre o crescimento da aviação brasileira neste século, temos que levar em consideração o crescimento econômico nacional durante o Governo Lula, pois foi a partir de 2003 que a aviação passou a ter um crescimento considerável, como podemos ressaltar no salto entre 2009 e 2011. Outros elementos, como a falência de grandes empresas nacionais e a inserção de outras, sobretudo com a adoção de novas estratégias competitivas, irão proporcionar uma reconfiguração espacial do setor aéreo brasileiro. No gráfico 13, ficam evidentes alguns desses saltos na movimentação.

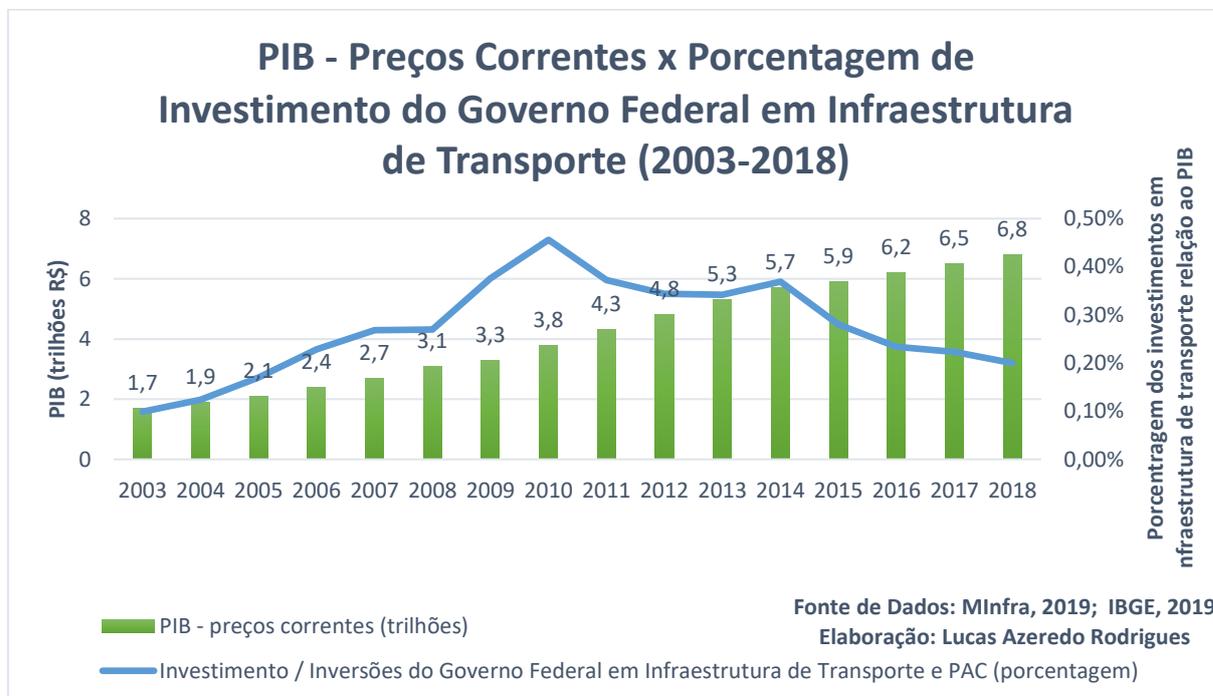
Gráfico 13



Observa-se que o setor teve crescimentos positivos, com exceção de 2016. Durante o Governo Lula, o Estado gerou investimentos em diferentes segmentos, dentre eles, em infraestruturas e geração de empregos, o que posteriormente colaborou para o crescimento do

poder de consumo da população de modo geral. A respeito do crescimento do PIB e dos investimentos em infraestrutura, atentemos ao gráfico 14.

Gráfico 14



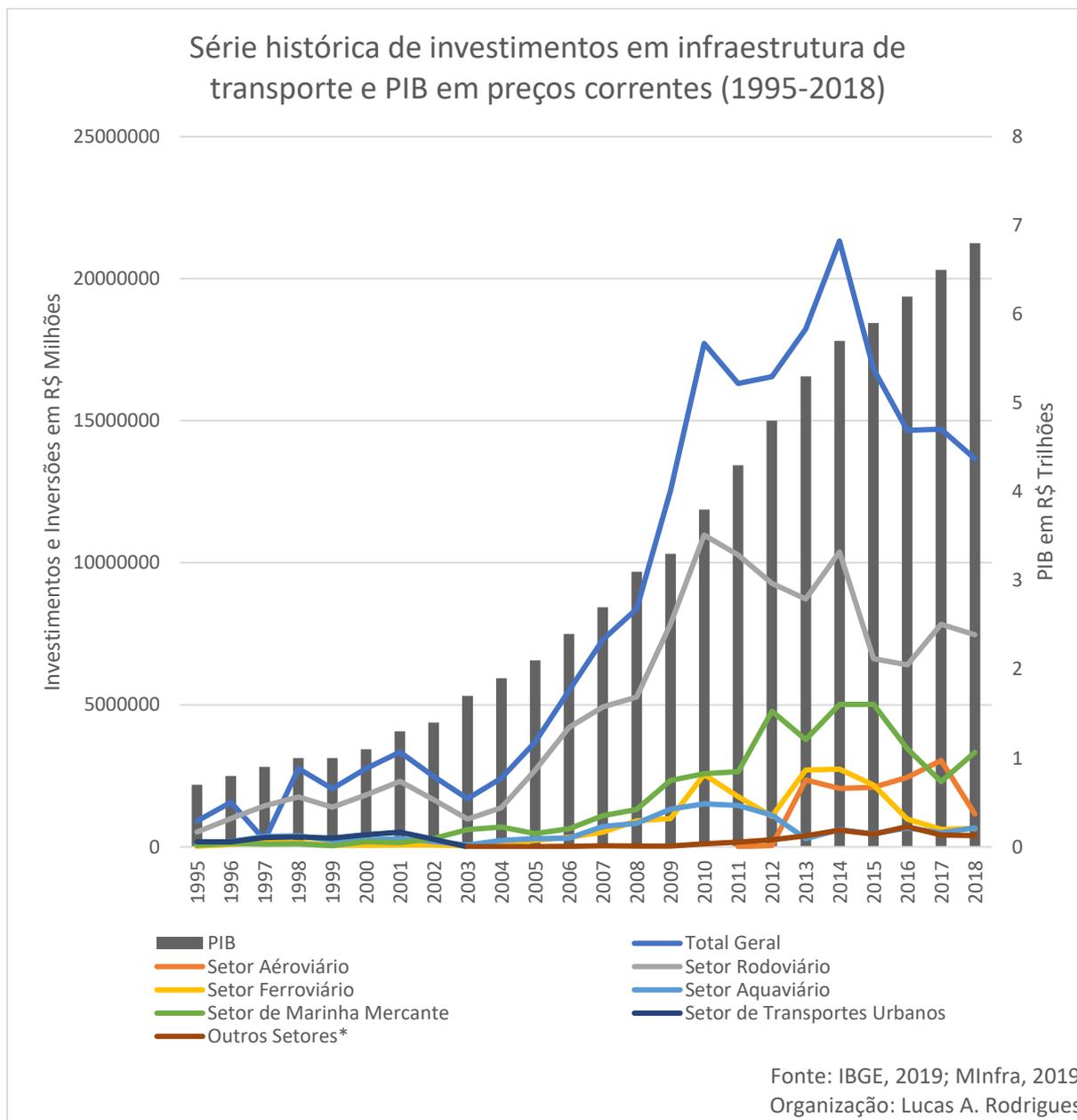
O Brasil obteve um grande crescimento a partir de 2003 e para evitar a capacidade ociosa da aviação o Estado incentivou a formação de novas empresas, concentrando o mercado, embora a virada de século tenha sido marcada pela criação de novas empresas e falência de outras grandes empresas de bandeira nacional (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011). Por outro lado, a economia retomava os investimentos nacionais, pautados sobretudo no desenvolvimento nacional.

Os robustos superávits comerciais apresentados pela economia brasileira a partir de 2003 permitiram a queda gradual da taxa de juros, provocando a retomada do crescimento em 2003 e 2004. Apesar do aumento da taxa de juros e da diminuição do crescimento havida em 2005, os juros voltaram a cair entre 2006 e 2008 acelerando o crescimento da economia. (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011, p.85).

Os picos de investimento em infraestrutura foram entre 2009 e 2011 e em 2014, reflexo, sobretudo, do desenvolvimento de programas sociais, assim como obras voltadas para receber grandes eventos esportivos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. Ao se atentar sobre os investimentos do setor aéreo, percebe-se que por um momento entram em confluência com o setor ferroviário e depois, com os investimentos, com o setor da marinha

mercante; a partir de 2017, verifica-se uma queda de investimentos, reflexo das políticas adotada por Temer (gráfico 15)

Gráfico 15



Como salientam Jabbour e Dantas (2016, p.108), “o desenvolvimento econômico é um processo cíclico que comporta momentos de maior protagonismo do consumo com outros, onde o investimento ganha força”. O incentivo ao consumo e o aumento do poder aquisitivo da população nacional, sobretudo das camadas sociais mais baixas, servem de combustível para o

aumento da circulação no país. Consecutivamente, com a economia crescendo, o setor aéreo acompanha o fortalecimento nacional, mas também pautado pelas políticas estratégicas de desenvolvimento. Daí a importância dos investimentos nas infraestruturas de transporte entre 1995 e 2018 (gráfico 15). Podemos perceber um grande crescimento de investimentos a partir de 2004, após o primeiro ano do mandato do Governo Lula e início da implementação de políticas visando o desenvolvimento nacional.

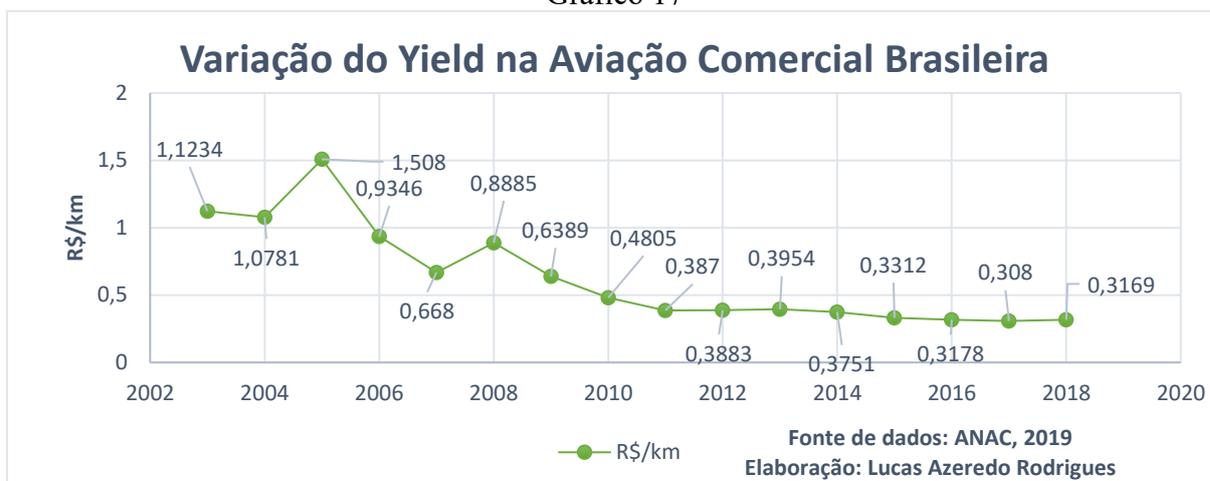
No gráfico 16, tal situação fica mais evidente pela quantidade de voos nacionais e internacionais. Ao confrontarmos os dados deste gráfico com o crescimento do volume de passageiros, percebe-se que a quantidade de voos diminui e a movimentação de passageiros mantém o crescimento.

Gráfico 16



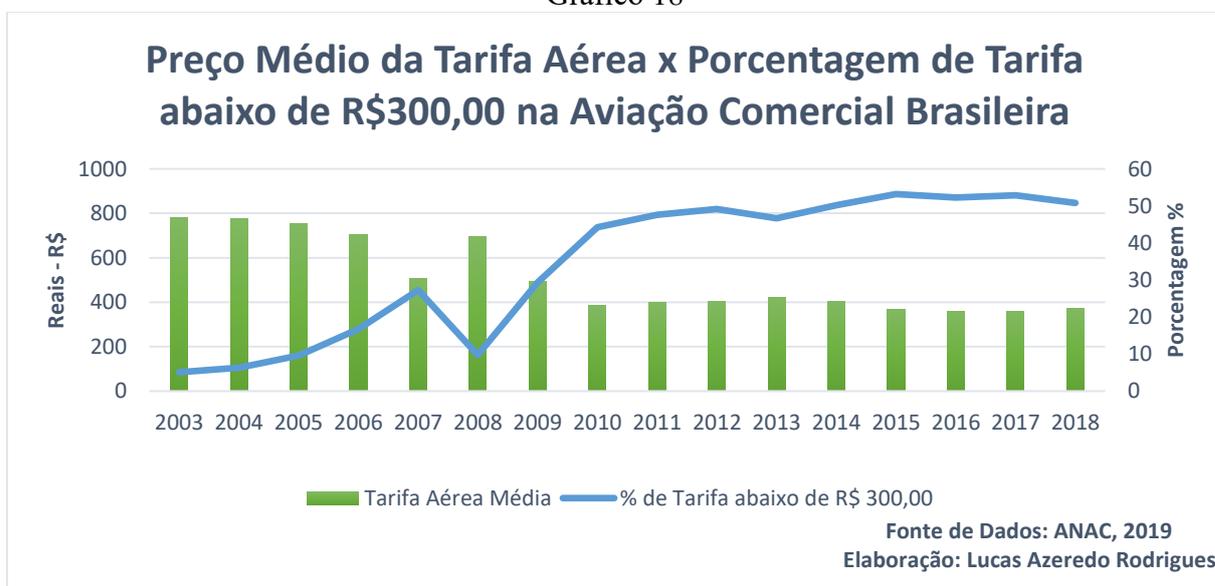
O *yield* é a variável equivalente ao preço médio que o passageiro paga por quilômetro voado. O gráfico 17 demonstra que a curva chegou a diminuir quase cinco vezes, ao relacionar, por exemplo, o *yield* de 2005 com o de 2017. Dentre os elementos que colaboraram para essa variação, podemos elencar o aumento da oferta e do consumo, as estratégias logísticas das companhias, bem como as políticas de incentivo ao setor.

Gráfico 17



Já o gráfico 18 nos mostra o preço médio da tarifa aérea e a porcentagem das passagens com o preço inferior a R\$ 300,00. A curva basicamente acompanha a do *yield* (gráfico 17), e, a partir de 2009, o crescimento da popularização das passagens, isto é, a diminuição do preço das passagens. Dentre os elementos que estão por trás desta oscilação, além dos já elencados anteriormente, ressaltamos o papel da variação do dólar, que é praticamente a moeda que domina o setor aéreo mundial. Com a valorização do real, o dólar diminui, barateando, por outro lado, as operações aéreas e, consecutivamente, o preço das passagens aéreas.

Gráfico 18

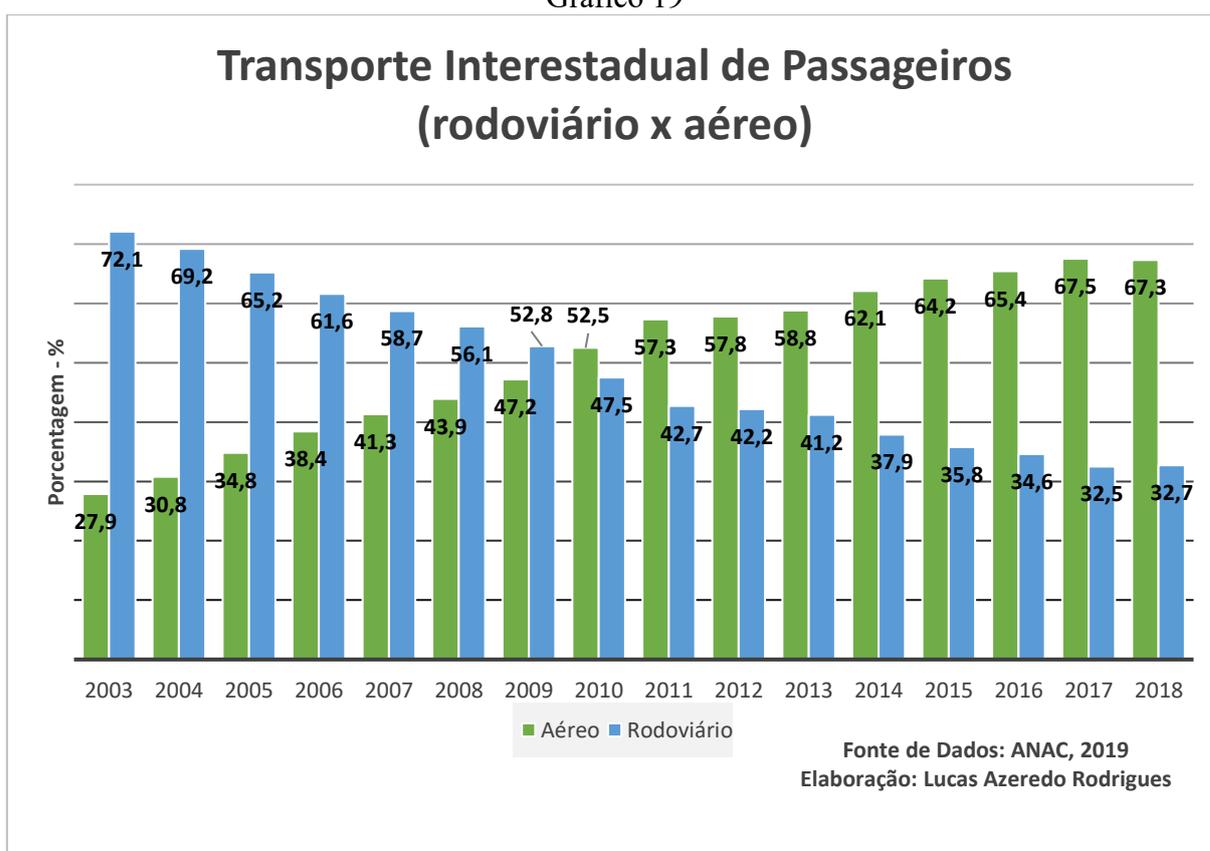


Outro dado interessante é o que se refere ao transporte interestadual de passageiros, quando confrontamos os dados do setor aéreo com o rodoviário. O gráfico 19 nos mostra que

entre 2009 e 2010 os modais compartilharam 50% do volume de passageiros. Além do barateamento das passagens aéreas, outra questão que vem à tona é relação espaço-tempo. Há a necessidade de a população ter que se deslocar para longas distâncias numa menor escala de tempo. Por outro lado, o preço ainda é um diferencial. Por exemplo, atualmente um trecho entre Rio de Janeiro e Florianópolis (ida e volta) varia na faixa de R\$ 700 a R\$ 750 pelo transporte terrestre. Já por avião o preço para o mesmo período varia entre R\$ 390 e R\$ 990. Além de levar em média 18h pelo deslocamento rodoviário, e em média 1h30min num voo direto, o passageiro que opta por se locomover por terra ainda tem o custo de alimentação.

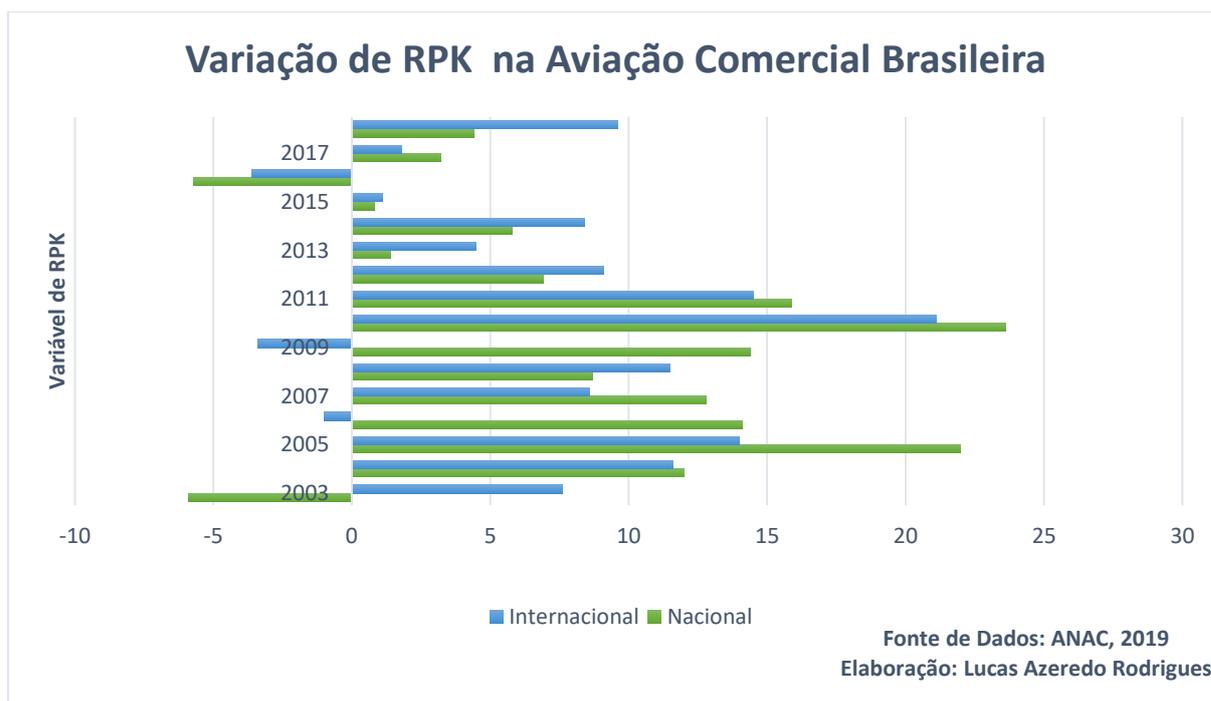
Embora ainda seja um modal seletivo, para o passageiro que planeja sua viagem, o transporte aéreo sai na largada quando se compra a passagem entre 21 e 60 dias para viagens domésticas. Contudo, em um deslocamento urgente, a política de precificação e a demanda da passagem aérea sobe, saindo de forma mais rentável o uso do transporte rodoviário.

Gráfico 19



Uma outra variável que vale a pena destacar é da demanda, medida em RPK⁵² (gráfico 20), isto é, o número de passageiros (pagantes) multiplicados pela distância do voo. A importância do RPK emerge nos balancetes das companhias aéreas quando se vai analisar a rentabilidade das rotas para possíveis ajustes logísticos, como alteração de aeronave, frequência e até mesmo publicidade.

Gráfico 20



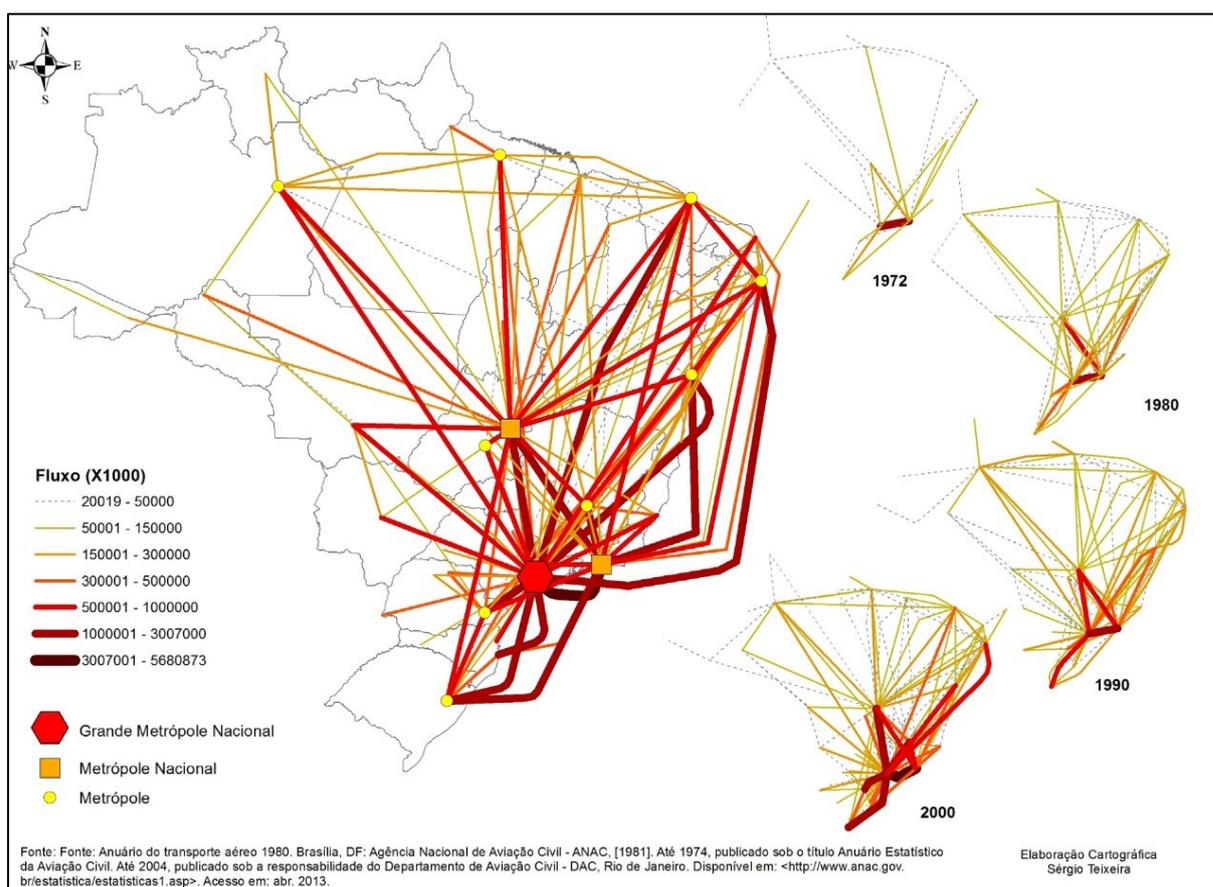
Tratando-se dos aeroportos que possuem voos regulares, temos em alguns estados do país uma distribuição regular; em outros, longas distâncias entre aeroportos (figura 20). Na região Sul, há uma concentração de voos na região de fronteira e na faixa litorânea. No Sudeste, a presença dos principais *hubs* internacionais do país faz com que tenham um alto fluxo de voos nacionais para conexão. O Nordeste se concentra na faixa litorânea, com alguns aeroportos no interior nas principais cidades. No Centro-Oeste, além de Brasília ser um *hub* de integração nacional por estar localizada no centro do país, a expansão da fronteira agrícola insere novas cidades em voos regionais, inclusive de taxi aéreo. Na região norte, as grandes extensões

⁵² O RPK compõe junto do ASK (quantidade de assentos ofertados por voo) o *load factor*. Trata-se de uma forma das companhias aéreas medirem suas variáveis, sobretudo de ocupação, para fazer novos ajustes em sua malha e traçar novas estratégias logísticas.

territoriais dos municípios propõem uma concentração de voos, principalmente nas cidades próximas dos grandes rios navegáveis.

Ao refletir sobre a evolução dos fluxos de passageiros, observarmos a trajetória da aviação entre 2000 e 2019, onde podemos visualizar uma maior concentração de voos, principalmente após 2005 quando as companhias passaram a intensificar o sistema de *hub and spoke*. É notória a concentração de voos na faixa litorânea, bem como a evolução da densidade dos fluxos e a formalização dos *hubs* primários e secundários (podemos considerar esses como os aeroportos de grande influência regional). Entretanto, com a extinção de empresas regionais de transporte aéreo, principalmente no interior do país, podemos verificar a existência de alguns “vazios aeroportuários” com voos regulares, principalmente na região norte.

Figura 20. Fluxo de Passageiros - Evolução da Família de Formas Espaciais (1972-2010)

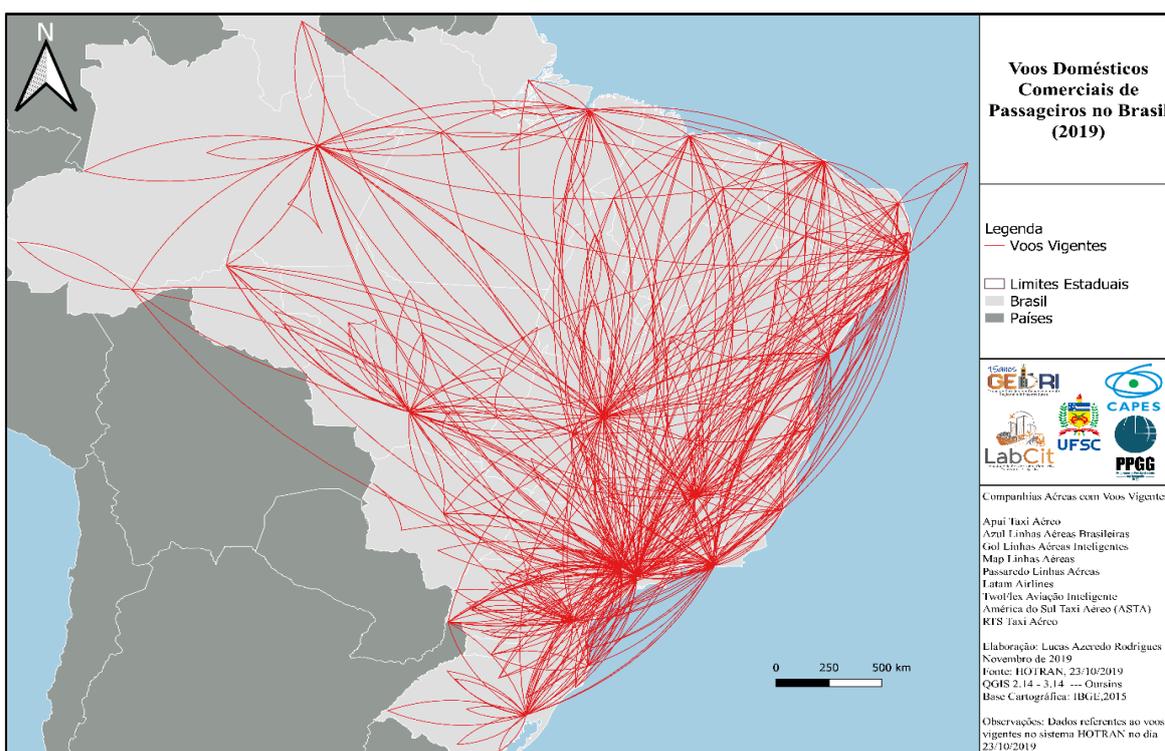


Adaptado de: Teixeira (2018, p.5)

Ainda no mapa 8, Brasília emerge como um centro de conexão entre todas as regiões do país, e entra na lista dos aeroportos cobiçados pelas companhias, uma vez que o Brasil estava passando pela transição do modelo de *hub and spoke*. Guarulhos, São Paulo, Campinas e Rio

de Janeiro passam a concentrar os voos internacionais, assim como Belo Horizonte, Fortaleza, Recife, Cuiabá e Manaus passam a servir de *hubs* regionais. A densidade das rotas é localizada na Região Concentrada⁵³. Podemos ver com os fluxos de 2019 uma versão mais ampliada e quão é evidente a concentração dos voos na região sudeste.

Mapa 8



Podemos verificar que há diferenças regionais significativas a respeito da prestação do serviço aéreo comercial de passageiros. Tratando-se da **Região Sul**, temos, no Rio Grande do Sul, Porto Alegre servindo de *hub* regional para os voos do interior gaúcho, além de apresentar conexão direta com os principais aeroportos do país. Em Santa Catarina, a única rota interna é Chapecó x Florianópolis. As demais conectam o estado aos principais aeroportos do país. No Paraná, Curitiba exerce a mesma função de Porto Alegre. Os aeroportos do interior paranaense apresentam conexões diretas com a capital e com os *hubs* nacionais. Vale lembrar que recentemente, no segundo semestre de 2019, o estado foi contemplado com as operações

⁵³ Adotamos a conceitualização presente em Santos e Silveira (2001, p.141): “áreas privilegiadas pela concentração o trabalho adquire maior especialização e cresce a necessidade de intercâmbios [...] Na região concentrada, *locus* de divisões “extremas” do trabalho, aumentam as áreas destinadas à circulação e os movimentos internos resultam mais intensos do que no resto do país”.

regionais da TWO FLEX⁵⁴ e da AZUL, fomentando a circulação interna, mas também preenchendo os “vazios aeroportuários” que o Paraná possuía dentre as cidades contempladas; Pato Branco, Guarapuava, Francisco Beltrão, Toledo, dentre outras cidades, passaram a ter voos de passageiros.

Na **Região Sudeste**, permanece a concentração dos principais *hubs* internacionais do país em Guarulhos e Rio de Janeiro (GIG). Em Campinas e Belo Horizonte crescem de acordo com a demanda internacional da Azul, que utiliza esses aeroportos como *hub*. Por outro lado, é nessa região que se localiza uma das rotas mais concorridas do mundo: a Ponte Aérea Rio x São Paulo (SDU-CGH), cujo papel pode ser assim sintetizado:

Está presente nesses dois aeroportos significa para o segmento empresarial ter um domínio de mercado capaz de promover uma maior dinâmica da concorrência na rede aérea brasileira, daí o incessante interesse e imbróglio entre o Governo (concessor da autorização de slots em aeroportos) e as principais companhias aéreas do país, que estrategicamente acirram a dinâmica competitiva por esses aeroportos, o que é compreensível, já que são os principais hubs do país, de representativa demanda, gerando, por consequência, maior receita e visibilidade às empresas. (CAMILO PEREIRA, 2019, p. 18)

Dos aeroportos localizados no interior paulista, sua maioria se conecta com *hubs* do estado. Vale destacar também o aeroporto de Ribeirão Preto servindo de *hub* regional para a Passaredo, conectando mercados medianos. Recentemente, com a redução do ICMS sobre o querosene da aviação, as companhias anunciaram cerca de 490 novas frequências e o retorno de operação regular de passageiros em seis aeroportos do interior paulista (MARTINS, 2019).

O Estado de São Paulo, caracterizado por sua complexa configuração territorial, permanentemente utilizada nas principais interconexões aéreas, fez com que o modal aéreo se tornasse um dos meios de transporte mais utilizados nas ligações entre o interior-capital e capital-interior. E, a partir desse processo de desregulamentação e de seus resultados, o setor aéreo regional paulista tem tido constantemente atingido, devido à reestruturação política e administrativa que, com suas transformações, prejudicou, por um lado, as empresas áreas remanescentes e as entrantes, e por outro lado, o usuário do modal (CAMILO PEREIRA, 2010, p. 237).

No Rio de Janeiro, além da capital, Campos dos Goytacazes, Macaé e Cabo Frio entraram novamente no radar das companhias. Antes, existia apenas a ligação Campos-Rio. Com a crise econômica no estado desde o Governo Cabral, Macaé foi diretamente afetada

⁵⁴ Adquirida pela AZUL em janeiro de 2020.

devido à sua economia girar em torno da exploração petrolífera. Já Cabo Frio, recebendo voos, sobretudo na alta temporada, alimenta o turismo na Região dos Lagos.

O estado capixaba conta com operação apenas na capital Vitória. Embora estejam localizadas bem próximas umas das outras, cidades como Cachoeiro do Itapemirim, Linhares, Colatina e São Matheus possuem aeroportos e uma região com demanda reprimida. Mas vale destacar a questão da “Guerra de Lugares” que existe entre Linhares e Colatina, em busca de um maior poderio e influência regional.

Já em Minas Gerais, os fluxos encontram-se espalhados por todo o estado. Cidades de maior influência ou proximidade do estado paulista se conectam diretamente com os grandes aeroportos, como Uberlândia e Juiz de Fora. Demais cidades, como Governador Valadares, Ipatinga, Montes Claros e Uberaba se conectam com Belo Horizonte.

Na **Região Centro-Oeste**, Brasília exerce a função de *hub* nacional, propondo, diante sua localização estratégica, o centro de integração nacional entre todas regiões do país, o que favorece a atuação das companhias por meio de uma conexão mais simplificada e direta, além da presença do capital político da cidade.

Do Mato Grosso do Sul, o principal aeroporto é o da capital, Campo Grande. Os demais aeroportos estão localizados em partes mais extremas do estado, como Dourados, Corumbá, Bonito e Três Lagoas. Já no Mato Grosso, a Azul vem utilizando Cuiabá como *hub* regional, embora a aviação venha atendendo as cidades da fronteira agrícola, como Sinop, Alta Floresta, Sorriso e Rondonópolis, mas também exerce a função de conexão do estado de Rondônia. Fato que precisa ser lembrado referente ao Mato Grosso e Mato Grosso do Sul é a forte atuação do taxi aéreo, pois, como não existe alta demanda comercial na aviação civil e uma população com alto poder aquisitivo, a presença de horários regulares dos táxis, além da limitação operacional em determinados aeroportos, faz com que seja um modelo de prestação de serviço, paralelo ao tradicional. Goiás tem o foco na operação de Goiânia, e esta com conexão para os principais aeroportos do país. As demais cidades, como Rio Verde e Caldas Novas, com conexões diretas com Campinas e São Paulo.

Tratando-se da **Região Norte**, no estado do Tocantins, as operações localizam-se em Palmas, com conexão para os principais *hubs* e Araguaína com Brasília. No estado de Rondônia, embora seu principal aeroporto seja o de Porto Velho, as demais cidades do estado que possuem voos regulares se conectam com Cuiabá. No Acre, o principal aeroporto é o de

Rio Branco, com conexões diretas aos principais *hubs*, principalmente Brasília, além de fazer a conexão com Cruzeiro do Sul na proximidade da fronteira com o Peru.

O estado do Pará tem suas operações conectando as principais cidades como Altamira, Carajás, Marabá, Santarém, dentre outras, com a capital Belém. Esta, que servira como principal conexão com Macapá, capital do Amapá. Boa Vista, capital do estado de Roraima se conecta diretamente com Manaus e Brasília.

Já no estado do Amazonas, seu principal aeroporto é o de Manaus. Além das conexões diretas e a presença de alguns voos internacionais, o aeroporto também serve de *hub* regional. Fato curioso é que a maioria dos aeroportos deste estado estão localizados nas proximidades do Rio Negro ou do Solimões.

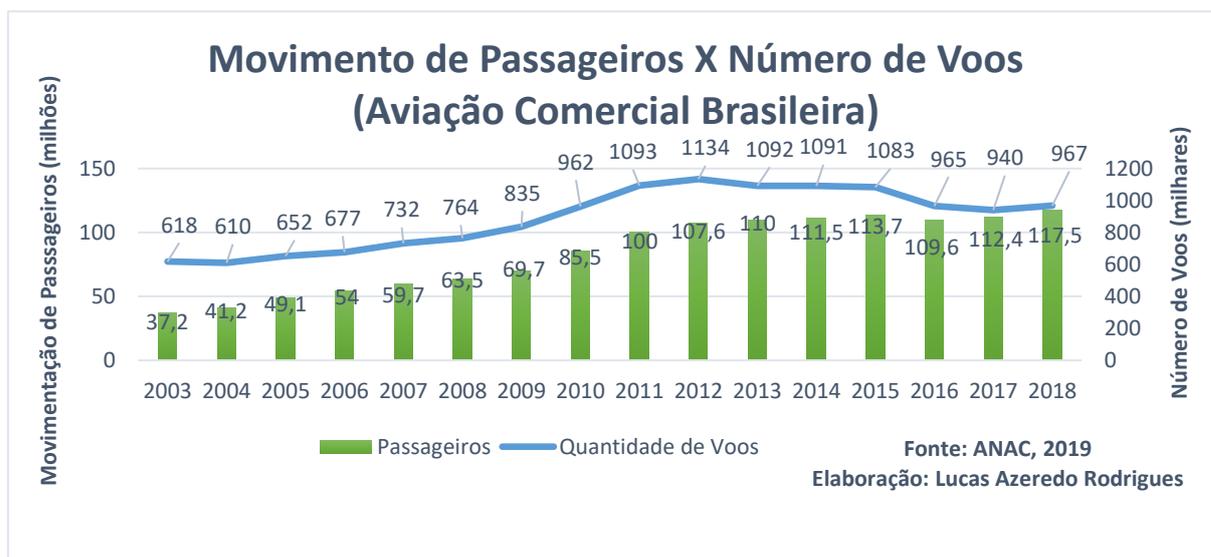
Por fim, a **Região Nordeste** conta com voos em todas as capitais, conectando-as aos principais *hubs* do país. Em sua maioria, conta também com voos no interior dos estados em cidades de médio porte, como Campina Grande, Juazeiro do Norte e Petrolina, outras apresentam uma determinada expressividade regional, como Barreiras e Imperatriz. Outro elemento que vale destacar é atuação das companhias em aeroportos de alta temporada, como Parnaíba, Ilhéus, Porto Seguro e Jericoacoara. Das demais cidades de menor porte, no estado baiano, têm-se voos regulares em Teixeira de Freitas, Feira de Santana, Lençóis, Valença e Vitória da Conquista. Dos *hubs* do Nordeste, destacam-se Recife, Fortaleza e Salvador. Além de suas conexões regionais, apresentam voos internacionais, e estão em expansão, sobretudo para voos *charters*⁵⁵.

No que se refere aos voos internacionais no Brasil, temos o mapa 9. Guarulhos e Rio de Janeiro (GIG) se destacam com a presença de voos intercontinentais. O maior fluxo internacional de origem ou destino para o Brasil é com a Argentina (principalmente Buenos Aires), seja por movimento ou pela quantidade de voos ofertados. Em seguida, Portugal (Lisboa), e consecutivamente os Estados Unidos (Miami). Outra questão curiosa é que, além do papel de *hub* internacional das companhias que operam nos trechos citados anteriormente, temos Cidade do Panamá e Santiago fazendo a função de conexão pelas Américas.

Por outro lado, Manaus, Fortaleza e Porto Alegre emergem como possíveis saídas de voos internacionais, principalmente usando aeronaves de porte médio, como o A320 e o B737 (experiência que a GOL planeja fazer com o B737max, conectando com os E.U.A., assim como

⁵⁵ São voos fretados para atender demandas específicas, muitas delas não adaptativas ao fluxo comercial regular.

Gráfico 21



De modo geral, a aviação no Brasil tende a crescer acompanhando o ritmo do desenvolvimento da economia nacional. No entanto, é necessário políticas que estimulem o setor. Cada vez mais é visível a internacionalização do capital aplicado no setor, assim como uma maior oferta de voos em todas as escalas. A inserção de novas estratégias logísticas colabora para que o usuário tenha opções de serviço, entretanto, cada vez mais o setor se concentra diante as flutuações de mercado com falências, fusões, associações e aquisições. Mesmo diante dos números expostos até então, a aviação nacional tende a crescer, porém, a frágil política cambial do Governo Bolsonaro desvalorizou a nível exorbitante o valor do real diante do dólar, o que justifica, em partes, o aumento do custo operacional, e posteriormente, o valor final da passagem ao ser adquirida pelo usuário.

3.2 AVIAÇÃO EM SANTA CATARINA: UMA BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO DO SETOR AÉREO COMERCIAL DE PASSAGEIROS

Ao se pensar sobre a evolução do transporte aéreo de passageiros no estado catarinense, temos que ter a percepção do crescimento que os aeroportos tiveram na última década. Concórdia e São Miguel do Oeste obtiveram uma movimentação inferior a 1000 passageiros comerciais, entretanto mantiveram suas operações com foco na aviação geral. Caçador, Joaçaba e Videira tiveram um ligeiro crescimento e cessaram suas movimentações na aviação comercial após a NHT/BRAVA encerrar suas operações. Lages, após um período sem voos, obteve a

regularidade com os voos praticamente diários da AZUL. Criciúma/Forquilha, com a inauguração do Aeroporto de Jaguaruna, passou a ter foco para a aviação geral, e a AZUL transferiu seus voos. Chapecó obteve a maior taxa de crescimento, sobretudo após 2012, com a ampliação da pista para receber aeronaves maiores. Já Navegantes, Joinville e Florianópolis obtiveram um grande crescimento após 2010.

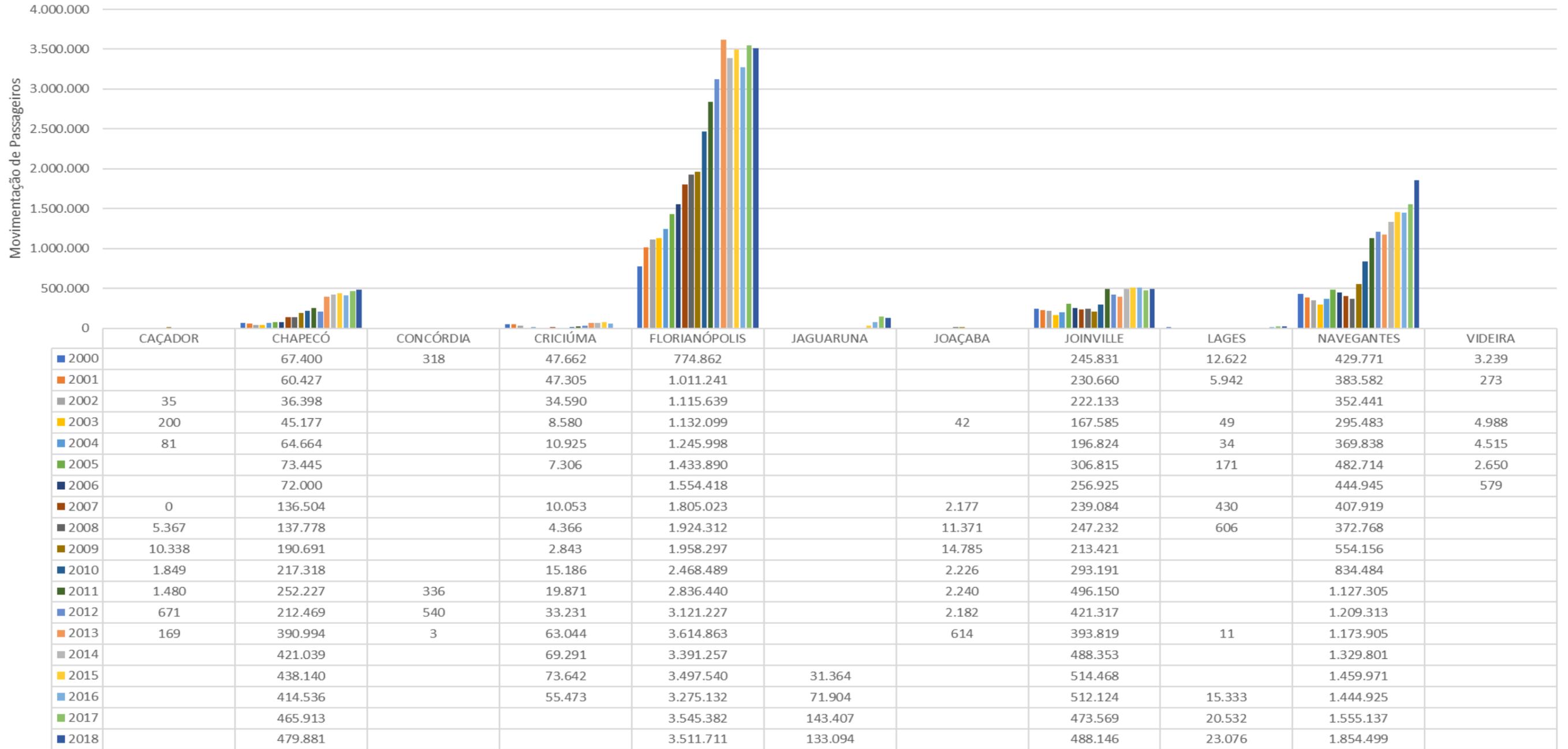
Um outro elemento que emerge como um fator relevante a respeito dos aeroportos catarinenses é a questão da administração aeroportuária. Navegantes e Joinville são administrados pela INFRAERO, e estão previstos para serem concedidos à iniciativa privada no próximo leilão em 2020. Florianópolis está concedido à Floripa Airport do Grupo Zurich. Os aeroportos de Criciúma e Jaguaruna estão sendo administrados (via contrato) pela RDL Aeroportos e Lages pela INFRAACEA. Os demais estão sob administração municipal ou estadual.

Desde já, podemos evidenciar o crescimento considerável na movimentação de passageiros na aviação comercial nos aeroportos catarinenses (gráfico 22). Dentre os aeroportos do estado que tiveram operações sem interrupções entre 2000 e 2018, encontram-se os de Florianópolis, Chapecó, Joinville e Navegantes. Os demais oscilaram com pequenas movimentações, como o caso de Joaçaba, Caçador, Criciúma e Videira. Lages e Jaguaruna, a partir de 2016 e 2015, respectivamente, passaram a ter operações diárias, fomentando o crescimento da movimentação de passageiros. Tratando-se da oferta destino/origem, há uma variação entre 2005 e 2009 por todo o país (principalmente com o “apagão aéreo”). Já a respeito da movimentação de passageiros, há um pico de crescimento entre 2008 e 2010, alavancado pelo fortalecimento da economia nacional e a inserção de novas empresas no estado, com a AZUL e a WEBJET, assim como outras ações que já foram mencionadas no subcapítulo anterior.

No que diz respeito aos fluxos, fica evidente a concentração de voos ao longo dos anos com o eixo RJ-SP. Motivo justificado pela presença de alguns dos principais *hubs* do país. Entre 2005 e 2008 houve um aumento na oferta de destinos e voos diretos, que acabaram se concentrando massivamente com a conexão com São Paulo, Guarulhos e Campinas a partir de 2009. Ao verificar o mercado internacional, os voos *charters* conectam países da América Latina com o estado. Entretanto, a ligação com Buenos Aires e Santiago se tornou regular nos últimos anos.

Gráfico 22

Movimentação de passageiros na aviação comercial nos aeroportos catarinenses (2000-2018)



Fonte: ANAC, 2019 Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues

Assim como as ligações externas ao território catarinense se modificaram ao longo dos anos, os voos internos (estaduais) passaram por diferentes configurações. O que vemos é uma desconcentração de voos, oriunda da operação de aeronaves de pequeno porte, em cidades com pouca demanda, e posteriormente a 2004, a concentração no eixo Chapecó-Florianópolis. Embora, entre 2007 e 2013, a aviação regional no estado tenha tentado voltar a operar regularmente, e hoje é substituída por taxi aéreo.

Dentre os motivos que direcionam para tal configuração, elencam-se a questão da demanda, da capacidade de operação dos aeroportos, das aeronaves adotadas pelas companhias aéreas, das políticas de fomento ao desenvolvimento regional e urbano, assim como do avanço e desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias. Logo, Chapecó e Florianópolis emergem como os “nós” da aviação regional do estado, diante de Joinville e Navegantes que apresentam uma conexão mais direta com São Paulo.

A respeito da distribuição dos aeroportos, há uma concentração de aeroportos na faixa litorânea, como Florianópolis, Jaguaruna, Criciúma, Navegantes e Joinville. Em direção ao interior, têm-se Lages, Videira, Joaçaba, Concórdia e Caçador. Os aeroportos de maior movimento se localizam nas principais cidades do estado, como Chapecó, Florianópolis, Navegantes (Itajaí), Lages, Joinville e Jaguaruna (Criciúma e Tubarão).

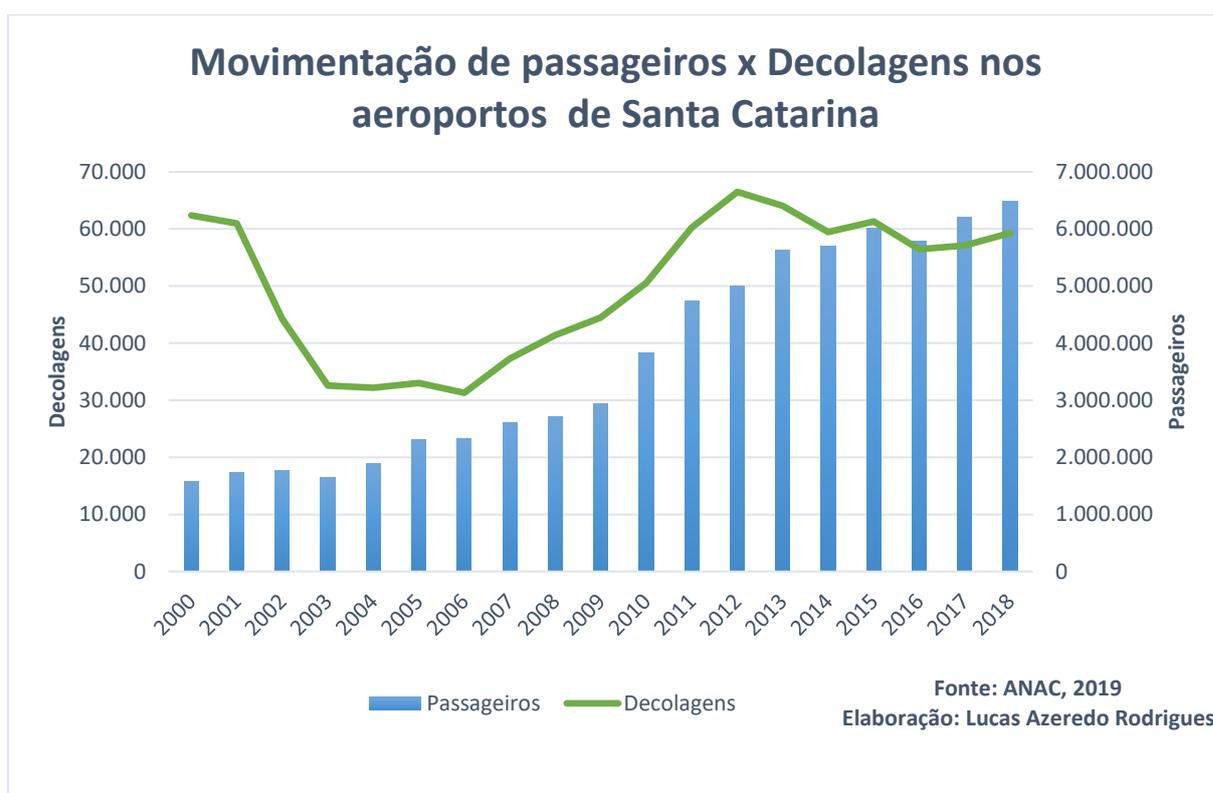
Todas essas cidades estão localizadas nas proximidades das duas principais rodovias de Santa Catarina, a BR-282 e a BR-101, assim como das que estão no litoral, encontram-se nos arredores dos portos do estado, São Francisco do Sul, Itapoá, Itajaí, Navegantes e Imbituba, o que facilita o processo de circulação de pessoas e em alguns casos mercadorias específicas.

A movimentação de passageiros no estado é crescente, porém o que chama atenção é a variação da quantidade de decolagens. Fica evidente o aprimoramento logístico do setor aéreo sob diferentes ângulos. O aperfeiçoamento das variáveis, como o RPK (volume de passageiros por quilômetro) e o ASK (oferta de assentos por quilômetro), indica um melhor aproveitamento dos voos, assim como a redução da disparidade da relação decolagem x movimentação, identifica uma maior taxa de ocupação das aeronaves ao mesmo tempo em que há o aumento da capacidade da oferta de assentos por voo.

Ora, isso quer dizer que ao longo dos anos, principalmente a partir de 2000, o melhoramento das técnicas logísticas fez com que se houvesse um maior aproveitamento da oferta de assentos. Além disso, o aumento da quantidade de assentos por voo, faz com que se

tenha uma redução da quantidade de decolagens, ao mesmo tempo que a movimentação de passageiros é crescente. Se observamos o gráfico 23, veremos que a mesma quantidade de voos em 2000 é idêntica a de 2018. Entretanto, a movimentação de passageiros mais que triplica, o que reforça novamente a tese de que houve uma ruptura na aviação regional, atrelada ao desenvolvimento do sistema de *hub and spoke* pelas companhias entrantes no mercado naquele período entre 2000 e 2005.

Gráfico 23



A flutuação da movimentação de passageiros internacionais apresenta um formato “cíclico”, e percebe-se, que a partir de 2014, um crescimento positivo em larga escala. Isso se dá pela inserção de novas companhias internacionais com novos modelos de mercado, que vieram a entrar em operação no Brasil. A título de exemplo, citam-se a chilena SKY as argentinas AUSTRAL e FLYBONDI e a paraguaia AMASZONAS (embora algumas delas tenham iniciado as operações em 2019). Contudo, vale ressaltar a expansão do mercado internacional a partir do Brasil das companhias aéreas brasileiras, assim como a consolidação das operações da AEROLÍNEAS ARGENTINAS, que operam regularmente desde 2000 em

Florianópolis, e que ao longo dos anos vêm experimentando outros destinos além de Buenos Aires.

3.3 AS NOVAS CARACTERÍSTICAS DAS DEMANDAS: O DESENVOLVIMENTO DOS FLUXOS E FIXOS NAS CIDADES CATARINENSES E SEUS PAPEIS DE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL⁵⁶

Há algumas observações a serem feitas no que diz respeito à metodologia dos dados referentes aos fluxos de passageiros trabalhados neste subcapítulo. No segundo semestre de 2019, a ANAC, através da Portaria nº 3.506/SAS, de 11 de novembro de 2019⁵⁷, estabeleceu os procedimentos para o fornecimento de dados estatísticos das empresas aéreas, especificando que as empresas aéreas, a partir de fevereiro de 2020, seriam obrigadas a fornecer os dados completos da etapa combinada.

Com efeito, são 17 metadados disponibilizados pela ANAC referentes à aviação comercial no país, mesclados entre voos de carga e de passageiros. Deste segundo grupo, há duas variações: a **etapa básica** (*flight stage*) e a **etapa combinada** (*on flight origin and destination*). A primeira se refere às operações das aeronaves desde sua decolagem, até sua aterrissagem (é a ligação direta entre dois aeroportos); a segunda se refere à origem e destino do passageiro.

Contudo, os dados da etapa combinada se encontram imprecisos, principalmente após ser confirmado em trabalho de campo. Além disso, as companhias não eram obrigadas a fornecer esse tipo dado. Sendo assim, por apresentar lacunas e números não precisos, foi traçada uma metodologia para a captação e uso desses dados para este tópico (3.3):

- 1) Tipo de voo: regulares e não-regulares (os improdutivos foram desconsiderados);
- 2) Dados referentes à etapa combinada foram desconsiderados;
- 3) O volume de passageiros é a soma dos pagos e gratuitos;
- 4) Voos com apenas uma decolagem foram desconsiderados, por entendermos que eram voos alternados;

⁵⁶ As cidades de Concórdia e São Miguel do Oeste não fazem parte desta parte por terem tido uma movimentação inferior a 1000 passageiros entre 2000 e 2018.

⁵⁷ Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-3506-sas-11-11-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-3506%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20PA2019-3902.pdf Acesso em: 25 de dezembro de 2019

5) Nos casos em que a movimentação de passageiros foi superior à oferta de assentos, foram considerados voos com escala (usando, em alguns casos, o auxílio de mapa de rotas das companhias);

6) Há conflitos de dados referentes às subsidiárias regionais, o que pode prejudicar até certo ponto a análise, assim como a ausência e precisão dos dados podem fazer com que a rota não seja ilustrada por completo; entretanto, houve volume de passageiros entre aqueles aeroportos;

7) Os fluxos são referentes à soma da origem mais o destino dos voos (ida e volta).

Além dos dados da ANAC⁵⁸, foram utilizados, com o intuito de entender a infraestrutura aeroportuária, os relatórios do Programa de Infraestrutura Logística (PIL-Aeroportos), da plataforma Hórus⁵⁹ e dados registrados no HOTRAN, documento fornecido pela ANAC referente às autorizações e concessões dos voos no Brasil.

Sendo assim, é notável a ascensão da aviação comercial brasileira, principalmente se analisarmos as principais variáveis a partir de uma série histórica. Com a flexibilização do setor aéreo iniciado na década de 1990, a abertura do mercado proporcionou mudanças significativas na aviação em diferentes escalas. Desde já, fica evidente a estreita relação entre a logística de Estado e a corporativa.

Um dos primeiros elementos que podemos destacar é que, com o fim do SITAR, as companhias aéreas foram abandonando aos poucos as rotas regionais (inclusive algumas subsidiadas) e as ligações de ponto a ponto (longas rotas com várias escalas). Somado a isso, o desenvolvimento de aeronaves com maior capacidade e menor consumo fez com as estratégias territoriais das companhias aéreas se renovassem, impondo novos mercados no setor. Destacamos, por exemplo, a adoção do sistema de *hub and spoke*.

Nessa leva de renovação dos modelos mercadológicos, algumas companhias aéreas não conseguiriam se readequar a tempo de recuperar o mercado que haviam perdido. Tanto que em 2001 a TRANSBRASIL (e sua subsidiária INTERBRASIL) decretaram falência, assim como a VASP em 2004 e a VARIG em 2006. Essas empresas têm em comum práticas de mercado que elevavam o preço das tarifas, como, por exemplo, uma frota muito diversificada e prestação

⁵⁸ Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/arquivos/dados-estatisticos.csv> Acesso em: 20 de novembro de 2019

⁵⁹ Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/#Principal> Acesso em 25 de dezembro de 2019

de serviços complexos (principalmente a bordo das aeronaves). O emprego da luxuosidade no setor aéreo viria a sair de cena com a chegada da GOL em 2001, trazendo o conceito de *low cost*. Além da padronização da frota, aeronaves mais versáteis e com grande oferta de *leasing*, a GOL buscou captar usuários com um poder aquisitivo mais baixo, inclusive facilitando a compra das passagens pela internet e parcelamento.

As empresas entrantes no início do século XXI aproveitaram a demanda deixada pela quebra das três grandes companhias nacionais (TRANSBRASIL, VASP e VARIG). O que antes poderia ser caracterizado como uma protocooperação. Isto é, uma relação harmônica entre dois elementos (neste caso, as companhias aéreas) e intraespecífica (por apresentarem mercados diferenciados), onde ambos saíam beneficiados por atenderem nichos diferentes.

Com a saída de uma grande companhia do mercado, gera-se uma demanda reprimida que nem sempre as empresas em operação conseguem suprir. Isso ficou evidente quando a GOL e a TAM passam a operar os mercados da TRANSBRASIL, assim como a OCEANAIR da RIO SUL e a TRIP com alguns mercados deixados pela TAM REGIONAL. A paralisação das operações de grandes companhias gera um excedente de aeronaves (semelhante ao que vimos com o DC-3 na década de 1950) e um mercado ocioso, momento oportuno para a criação de novas companhias.

Entretanto, o mercado da aviação comercial não é composto apenas de relações harmônicas. A prática predatória entre as empresas ficou acirrada com a flexibilização da liberdade tarifária em prol da livre concorrência. O *dumping* passou a ficar cada vez mais visível, levando as companhias a adotarem novas práticas competitivas. O canibalismo chega para quebrar a relação harmônica.

Conforme as pequenas companhias iam conquistando mercado, as empresas maiores faziam propostas de fusão, aquisição ou até associação, justamente para manter seu poderio e centralizar cada vez mais seu capital. A TAM fez fusão com a LAN, formando o Grupo LATAM, de grande expansão territorial pela América Latina; a AZUL propôs associação com a TRIP e mais recentemente comprou a TWO FLEX (duas empresas de grandes interesses nos mercados regionais); a PASSAREDO adquiriu a MAP, expandindo o mercado regional; a GOL primeiro comprou a NOVA VARIG (visando um mercado internacional) e depois, com o crescimento da WEBJET competindo pelo mercado de *low cost*, veio a comprá-la.

Não podemos deixar de lembrar a prática de sociedade, ou melhor, os *codeshares* (e vendas compartilhadas), que visavam operações conjuntas em trechos nos quais as companhias não operavam de forma simultânea e não competiam entre si por possuírem mercados diferentes, como a TAM teve com a TRIP e a GOL com a PASSAREDO e MAP, e mais recentemente com a TWO FLEX. É preciso fazer uma observação a respeito dessas práticas: é que, à exceção da compra da NOVA VARIG, todas as outras foram após 2010, período em que a aviação mais cresceu no país, como foi constatado anteriormente.

Contudo, o entendimento dessas relações harmônicas e desarmônicas é fundamental para compreender os efeitos na aviação catarinense. Em razão de possuir aeroportos sensíveis à oscilação do mercado, a saída ou o início das operações de determinadas companhias aéreas proporcionou uma significativa alteração na movimentação de passageiros.

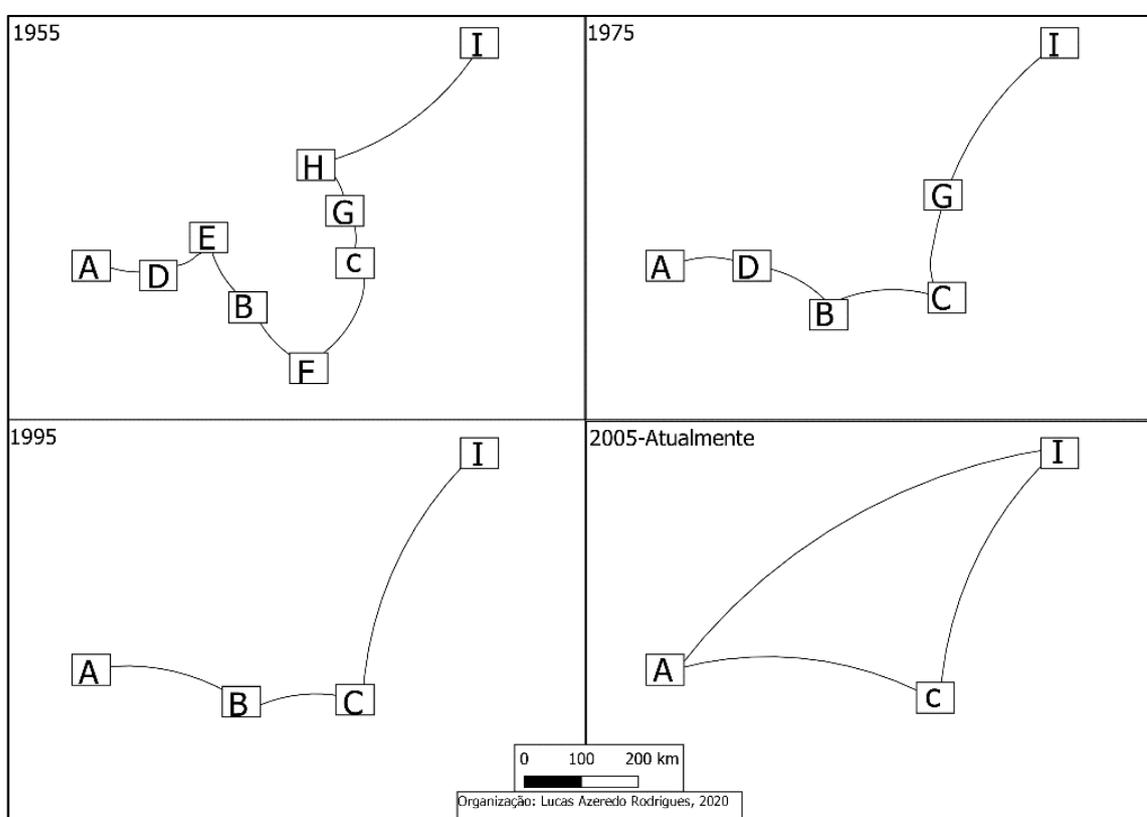
O direcionamento dos fluxos passa por período de transição entre 2000 e 2005, até ser absorvido pelo mercado, isto é, nesse momento os voos de ponto a ponto deixam de existir e as empresas aéreas passam a centralizar suas operações, adotando o sistema de *hub*. Nesse rearranjo de estratégia logística, ao ver a operacionalidade dos voos, as empresas verificaram que a forma de concentrar era mais rentável que os voos curtos. Esse foi o primeiro grande pico de movimentação de passageiros no estado.

Essa inovação no setor aéreo levou um pouco mais de tempo para vingar, mas que aos poucos as companhias foram abandonando. Assistimos a essa situação em Santa Catarina, onde geralmente havia dois voos dentro do estado, e posteriormente seguia-se em direção ao destino (por exemplo, Criciúma-Joinville-São Paulo ou Florianópolis-Navegantes-São Paulo).

Por mais que atendesse a duas localidades numa só rota (A e B) e se destinasse a C, a logística foi capaz de readequar, com base nas análises de demanda, que, ao invés de fornecer três frequências na rota A-B-C, ela poderia fornecer dois voos para A-C e outros dois para B-C. Se por um lado, há a diminuição de uma frequência, por outro a companhia reduz a capacidade ociosa das aeronaves já que haveria limitações na comercialização de assentos. Se a rota A-C possui uma demanda superior à de B-C, numa possível rota A-B-C haveria uma ociosidade entre A-B ou B-C por causa de assentos comercializados, e isso justifica a grande oferta de assentos apresentadas no início da década de 2000. Além disso, com menor tempo em solo, a aeronave ainda poderia ser deslocada para operar em um outro trecho, ou até mesmo aumentar a frequência da rota A-C ou B-C

Podemos observar o exemplo ilustrado na figura 21. Num primeiro momento, uma longa rota entre A-C ou A-I com curtos voos, numa escala próxima dos 100km. Em um segundo momento, podemos ver que em algumas localidades essas rotas passam a se concentrar. Na terceira etapa, o A-B-C-I, trata-se de duas cidades regionais (A e B) se conectando com uma capital regional C, e posteriormente com um aeroporto central (I). Por fim, num momento mais recente, a cidade A, se conecta diretamente com C ou com I. Seja ela por intermédio de uma interligação regional/funcional (A-C) ou por questão operacional e estratégico da companhia em questão (A-I), ou até mesmo o atendimento das duas demandas simultaneamente (A-C-I).

Figura 21. Transição das rotas de múltiplas escalas para o sistema de *hub and spoke*



Demais disso, com esse ajuste as empresas puderam compreender melhor a lei da oferta e procura. E como a aeronave poderia ficar com um “tempo livre”, tal situação fazia com que fosse deslocada para novos mercados. Essa prática do A-B-C ficou presente durante alguns anos, principalmente nos aeroportos de Joinville, Navegantes e Criciúma. Embora Chapecó também tivesse rotas como Chapecó-Florianópolis-São Paulo (ou Guarulhos), ambos os trechos sempre apresentaram alta densidade de passageiros, logo não havia “prejuízo”.

Nesse sistema A-B-C (podemos estender até a letra F), a NHT começou a operar diferentes voos nos aeroportos onde as companhias aéreas não atuavam, principalmente no meio oeste catarinense, estendendo-se pelo interior do Paraná e do Rio Grande do Sul. No momento em que a empresa adentrava o mercado operado por outras maiores, sofria a prática do *dumping*, abortando as operações e retomando o foco para aviação regional. No entanto, uma das principais justificativas apresentadas pela empresa era a baixa ocupação, esta que, ao nosso ver, tem respaldos da adoção do modelo A-B-C e até mesmo pela falta de incentivo regional, uma vez que eram regiões que possuíam uma ligação forte via terrestre.

O segundo grande pico de crescimento do estado ocorre em 2009, quando a AZUL começa a operar voos regulares. Embora houvesse outras empresas crescendo no mercado, como a WEBJET, OCEANAIR/AVIANCA e a TRIP, a chegada da AZUL amplia de forma considerável a movimentação de passageiros em Santa Catarina, principalmente por operar em mercados secundários e regionais.

A renovação de frota das companhias aéreas pelo mesmo estilo de aeronaves, porém com maiores capacidades, ampliou a oferta de assentos, o que foi assegurado pelo aperfeiçoamento logístico da demanda. Como exemplo, podemos citar as frotas da GOL, LATAM e AZUL, respectivamente: um B737 *SPF* transporta 177 passageiros em até 5.765 km, e o 737*max* 186 passageiros em até 6.510 km; um A320 168 passageiros em 5.600 km diante do A320*neo* que transporte 174 em até 6.850; um E-190 transporta 116 passageiros em 3.704 km e um E-195-E2 voa até 4.815 km com até 146 passageiros. Veja-se que o ganho de assento atrelado à redução de combustível fez total diferença ao percebermos a quantidade dessas aeronaves nas frotas; no final das contas, trata-se de redução de custos, assim como a possibilidade de exploração de novas rotas com maior alcance. E, nesse caso, estamos tratando de um recorte temporal entre 10 e 15 anos.

Como as companhias passaram a padronizar suas frotas com aeronaves maiores, alguns aeroportos do estado catarinense não acompanharam o aperfeiçoamento técnico-operacional, seja por questão política (ausência de novos investimentos), econômica (centralidades regionais) ou até mesmo de limitação por causa da hinterlândia do aeroporto (locais onde o complexo aeroportuário teria sérias complicações numa possível expansão), como aconteceu em Caçador, Joaçaba, Concórdia e Videira. Para atenuar este problema, o governo estadual construiu dois aeroportos para amenizar em parte essa questão, como o de Regional Sul de

Jaguaruna para Criciúma e o de Regional do Planalto Correia Pinto (embora este ainda não esteja recebendo voos comerciais) para Lages. Já os demais são mais favoráveis ao investimento do capital corporativo das companhias aéreas, como Florianópolis, Navegantes, Joinville e Chapecó.

Os aeroportos regionais foram mais sensíveis à alteração das estratégias das companhias aéreas. Para aqueles que recebem em média de 1 a 4 voos diários, a simples troca de aeronaves, altera consideravelmente o fluxo movimentado. E isso foi o que assistimos na maioria dos aeroportos ao longo desta pesquisa. Por exemplo, se a AZUL operou três voos diários em um aeroporto com o E-190 (110 passageiros) e troca para o ATR (70 passageiros), a oferta⁶⁰ que antes era de 660 passageiros dia, 4.620 semanalmente, 19.800 mês e 237.600 ao ano, com a troca passaria para 420 diariamente, 2.940 por semana, 12.600 por mês e 151.200 por ano. Num aeroporto que movimenta em média quase meio milhão por ano (como Chapecó e Joinville), isso faz uma grande diferença nos fluxos.

Além do mais, é extremamente estratégico (para as companhias) a manutenção desses voos nas cidades catarinenses, tendo em vista a centralidade regional que elas possuem. Em razão de muitas empresas locais/regionais/multinacionais necessitarem de conexões com grandes mercados nacionais, principalmente o estado paulista, exige-se, cada vez mais, fluidez territorial, num cenário progressivamente descentralizado e expansionista do mercado empresarial/industrial.

Partindo para a questão infraestrutural dos aeroportos, alguns apresentam limitações por causa do avanço de sua hinterlândia, além de barreiras naturais, como rios, morros, vegetações, mar, dentre outros. Logo, numa possível política de expansão, poucos estarão aptos, por exemplo, para uma construção de um novo terminal ou aumento de pista. A respeito da administração dos aeroportos, o estado possui uma ampla variação. O único aeroporto (por completo) entregue à iniciativa privada é o de Florianópolis, administrado pela Floripa Airport do grupo suíço *Zurich Airports*. Joinville e Navegantes ainda são controlados pela Infraero; no entanto, estão no bloco sul das concessões aeroportuárias, com leilão previsto para o segundo semestre de 2020. Os aeroportos de Criciúma e Jaguaruna são apenas administrados pela RDL Aeroportos e o de Lages pela INFRACEA. Os demais aeroportos são administrados pelos municípios ou pelo estado catarinense.

⁶⁰ Considerando o fluxo de ida e volta.

Com a realização de trabalho de campo, pudemos constatar alguns conflitos, ou melhor, uma série de elementos que intensificam a competição territorial entre alguns aeroportos, principalmente após a concessão do aeroporto de Florianópolis. Como, por exemplo, o fato de os aeroportos públicos apresentarem taxas tabeladas, diante dos privados que podem flexibilizar as tarifas aeroportuárias. Isso pode ser determinante para a inserção de novos voos e até novas companhias, o que conseguiria proporcionar uma maior centralidade de atuação do capital corporativo.

Embora atualmente os aeroportos de Navegantes e Jaguaruna venham sofrendo o impacto proporcionado pela atração que a Floripa Airport vem obtendo das companhias aéreas, principalmente após inaugurar um novo terminal, com a alteração da legislação sobre o ICMS do estado a aviação regional pôde retomar o crescimento e equilibrar novamente os voos, uma vez que a lei prevê a redução do imposto proporcionalmente e de acordo com a oferta de voos em diferentes aeroportos do estado.

Tratando-se de voos no estado, percebe-se que a alta temporada é o período-chave para os aeroportos de Florianópolis e Navegantes. Ambos recebem muitos voos fretados de cidades do interior sulista, assim a primeira tem uma grande quantidade de voos da Argentina, Chile e do Paraguai, além dos domésticos. No entanto, em Navegantes ainda se destacam as férias escolares do meio do ano, por ser o aeroporto mais próximo do parque temático Beto Carrero, e em outubro com a *ocktoberfest* na cidade de Blumenau. A temporada do verão varia de dezembro até o carnaval, em meados de fevereiro a março. Ambas cidades disputam a influência sobre as cidades que estão entre os dois aeroportos, principalmente por Balneário Camboriú.

Desde então, podemos identificar que, embora a movimentação nos diferentes aeroportos do estado seja variável, temos que levar em consideração o público que atende. Além disso, é importante entendermos qual é a recente diversidade econômica das diferentes regiões catarinenses, pois

Em Santa Catarina, estado com fortes especializações produtivas regionais, essas alterações vêm como as reestruturações econômicas (produtivas, comerciais e de serviços) foram sentidas mais fortemente a partir da década de 1990. Sob uma base, uma estrutura preexistente, fruto de um processo de formação histórica (formação socioespacial), as mudanças tanto das funções quanto das formas espaciais foram plausivelmente modificadas/diversificadas, com as atividades de serviços ampliando seu peso e, especificamente, as de transportes, armazenamento e logísticas (SILVEIRA, 2016, p.23).

No Oeste, a forte atuação das agroindústrias na virada de século, como a BRF e a Aurora, proporcionou o desenvolvimento de uma cadeia logística para atender os abates de aves e suínos. Além desses, outras exploraram a prestação de serviços de laticínios como a Piracanjuba e Tirol. Com isso, gerou-se uma forte demanda por mão de obra em cidades como Chapecó, Maravilha e São Miguel do Oeste, as quais passaram a receber grandes levas de imigrantes oriundos de pequenas cidades da região. Com isso, o desenvolvimento regional e urbano dessas cidades foram se redesenhando aos longos dos anos; entretanto, o destaque vai para a primeira, a qual é a principal cidade da região.

A concentração da prestação de serviços, junto com chegada de novas indústrias de tecnologias e o polo agroindustrial, fez da cidade uma capital regional. O raio de abrangência da cidade é bastante grande, ao pensar que a maioria das cidades do oeste possuem uma população inferior a 10 mil habitantes.

O oeste catarinense é considerado uma região agrícola em que estão presentes apenas pequenas cidades, sendo Chapecó a que apresenta um destaque econômico regional e o único município com uma população que ultrapassa os 100 mil habitantes, considerada uma cidade polo regional e também uma cidade média pela sua dinâmica econômica e suas articulações locais, nacionais e internacionais (ALBA et al, 2015, p. 41).

Com o processo de internacionalização das agroindústrias e as reestruturações que o setor iria ter a partir da implantação do circuito agroindustrial, proporcionou-se à região oeste, inclusive Chapecó, uma reorganização espacial, isto é, a inserção das pequenas propriedades integradas aos complexos do agronegócio fez com que a cidade passasse a concentrar, além da indústria, o setor de comércio e serviço. Para Fujita (2015, p. 71), a reestruturação do oeste catarinense na escala intraurbana é “fruto da interdependência entre o urbano e rural, a cidade e o campo – as quais influem nos processos de reestruturação urbana, na rede regional”.

Além de ser polo agroindustrial nacional, a cidade possui um setor terciário bem desenvolvido. Também apresenta uma rede bancária forte e concentração de sedes de empresas regionais, justamente em razão de a cidade apresentar uma fluidez que atenda à demanda das empresas. A presença de instituições de ensino superior, como a Universidade Federal da Fronteira Sul, UNOESC e UNOCHAPECÓ, faz com que a cidade receba um grande fluxo de pessoas, alguns pendulares e outros de curto a médio prazo.

A prestação de serviços na cidade, sobretudo voltado ao capital oriundo de outras regiões fora do estado, proporcionou uma maior fluidez da circulação ao longo de um processo

histórico. O processo de formação socioespacial de Chapecó condiz com a sua rede urbana, a qual durante anos foi de estreita ligação com as grandes metrópoles nacionais, principalmente Porto Alegre e Curitiba (esta, por sua ligação com São Paulo).

Assim, destacamos que mesmo com sua economia voltada a pequena e média produção, o oeste de Santa Catarina buscava integrar-se aos mercados do Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, para qual eram voltados a comercialização dos excedentes pelos agricultores, nas rotas tecidas pelos tropeiros. Entre a região e a capital do estado, entretanto, não havia ligações expressivas, em função da quase ausência de infraestruturas que permitissem essa relação. Isso resultou no desenvolvimento bastante autônomo da cidade de Chapecó em relação a capital Florianópolis [...] deve-se ao papel de centro administrativo que a cidade desempenhou antes do desmembramento dos municípios que atualmente formam a região. Além disso, Chapecó é a cidade que mais se desenvolveu no contexto das cidades criadas na região oeste de Santa Catarina, o que destacou ainda mais no cenário urbano. A fraca ligação com a capital do estado também fez com que a cidade fosse equipada de funções urbanas voltadas não somente a população local, mas de toda sua hinterlândia, resultando numa importante receptora populacional da região, graças principalmente a atividade agroindustrial (MOTTER, 2016, p. 173-174)

Não à toa que a área de captação de passageiros do aeroporto extrapola o território catarinense. Além da questão de rede urbana, a não operacionalidade dos aeroportos na RA-6⁶¹ fez com que os voos passassem a ser concentrados em Chapecó (além das estratégias logísticas das companhias aéreas), uma vez que o aeroporto está capacitado operacionalmente para operar aeronaves do modelo doméstico brasileiro (737-800 ou família A320). Daqueles próximos a Chapecó, em operação durante 2019, há os de Passo Fundo, Pato Branco, Lages, Guarapuava, União da Vitória e Francisco Beltrão. Ora, num cenário em busca de maior custo-benefício, a estratégia adotada pelas companhias foi concentrar esses voos, principalmente a GOL, AVIANCA e LATAM, por não possuírem aeronaves capazes de pousar em pistas limitadas, como é o caso da AZUL.

Entretanto, a influência regional de Chapecó faz com a cidade apresente várias conexões (via terrestre) com vários pontos do Oeste, mas também do sudoeste paranaense e noroeste gaúcho. Lemos (2018) ainda salienta a importância sobre o fluxo de passageiros no transporte rodoviário na região, sobretudo no que diz respeito ao deslocamento pendular característico de

⁶¹ RA – Região Aeroviária.

Chapecó e seu entorno, elemento que colabora para a centralidade urbana que a cidade exerce na região, por alguns motivos já citados anteriormente.

É importante reconhecê-las como meios possíveis para a efetivação de uma mobilidade ligada ao trabalho e emprego, onde na divisão territorial do trabalho contemporânea, através dos fluxos que objetivam a atração de mão-de-obra em diversas áreas, o transporte rodoviário de passageiros por ônibus representa, de modo geral, uma possibilidade constante de deslocamentos para essas finalidades.(LEMOS, 2018, 121)

De acordo com Silveira (2016), essas atividades econômicas estão concentradas ao longo das principais rodovias que cortam o Oeste, como a BR-282, BR-283 e BR-480 (ou SC-480). Elementos estes supracitados e que irão proporcionar a Chapecó um turismo de negócio (público empresarial), isto é, pela concentração de serviços e pelo forte poder econômico na região, a cidade possui demanda suficiente para voos diários, conectando a região aos principais centros do país.

O aeroporto se localiza a aproximadamente 9 km do centro da cidade^{62,63}, distante de uma zona urbana densa, o que facilita suas operações 24h. Uma estratégia clássica das companhias no aeroporto é o pernoite de aeronaves. Companhias deslocam voos para Chapecó à noite para que a aeronave faça o pernoite e decole de manhã, pois as taxas aeroportuárias em aeroportos menores são inferiores à dos grandes aeroportos. Isso também é uma prática que proporciona o “bate-volta” de pessoas que viajam a trabalho, principalmente em direção a Florianópolis e São Paulo (Campinas e Guarulhos).

Ainda que numa tentativa de fazer integração do Meio Oeste ao aeroporto, a empresa de ônibus Castilho chegou a implementar dois horários diários em 2017, saindo de Joaçaba passando por Catanduvas, Vargem Bonita, Ponte Serrada, Faxinal dos Guedes, Xanxerê e Xaxim, chegando e saindo do aeroporto em horários combinados com o pico de voos, de madrugada e à tarde (CASTILHO & CIA, 2017). De acordo com o site da empresa, os ônibus saíam de Joaçaba às 2h e 8h, e chegavam no aeroporto às 5h e 11h respectivamente, e no sentido

⁶² Antes de construir o atual aeroporto na década de 1970, as operações aéreas eram realizadas no bairro São Cristóvão, localizado na região central da cidade. No período, o poder municipal verificou a possível necessidade de aumento do complexo aeroportuário, e decidiram construir numa área fora da área urbana, justamente para que no futuro, pudesse ter possíveis expansões (RODRIGUES, 2017).

⁶³ Sobre a questão de acessibilidade ao aeroporto, ao longo da rodovia de acesso, existem aproximadamente 5 estacionamentos com diárias a partir de R\$10,00. A prestação de serviços de táxi, é feita por taxímetro, e custa em média R\$ 50,00 até o centro da cidade. Já o transporte coletivo, de acordo com o que é disponibilizado no site da Auto Viação Chapecó, possui horários diários para o aeroporto: Segunda a Sexta (17 horários); Sábado (9 horários); Domingos (3 horários).

inverso as saídas eram à 1h e 14h:45, chegando respectivamente em Joaçaba às 4h e 17h:45h. Entretanto, a linha foi suspensa, e um dos motivos além da demanda teria sido o preço da passagem que entre Joaçaba e Chapecó custava R\$ 98,93.

Por mais que em Passo Fundo, Pato Branco, Francisco Beltrão houvesse operações regulares, a maior oferta se encontrava em Chapecó, além das diferentes prestações de serviços que a cidade oferece, como, por exemplo, a centralidade regional que o Shopping de Chapecó apresenta. O empreendimento é o único do tipo em toda região oeste, inclusive atende parte do Paraná e Rio Grande do Sul (KESCHNER, 2017).

De acordo com dados obtidos em trabalho de campo realizado em junho de 2019, cerca de 86% dos funcionários do aeroporto são terceirizados, assim como há também a presença de taxi aéreo da empresa SANTA FÉ, sediada no município de Xanxerê. A respeito da possível queda de movimento relacionado à recuperação judicial da AVIANCA no início de 2019, foi constatado que apesar da oferta a demanda por voos se manteve, sendo que alguns foram supridos pela AZUL e pela GOL, como a retomada dos voos para Florianópolis, e também anúncio e alteração das frequências. Entretanto, devido ao tamanho do pátio, o atendimento a jatos é limitado pela questão da *taxiway*. Outro fator limitante é a questão do tamanho do terminal de passageiros e da área de embarque e desembarque, que são relativamente pequenos, sobretudo quando há a movimentação de dois voos simultaneamente.

Ainda no Oeste, os aeroportos de Concórdia e de São Miguel do Oeste chegaram a receber voos entre 2000 e 2018. No entanto, como as operações foram suspensas, nenhuma companhia demonstrou interesse em operar voos nesses locais, uma vez que a infraestrutura aeroportuária limita sobremaneira a operação das empresas no momento.

Seguindo para o Meio Oeste, esta foi a região que mais sofreu impacto das alterações dos fluxos aéreos. Videira teve uma pequena movimentação no início da década de 2000, assim como Caçador e Joaçaba tiveram suas movimentações de passageiros osciladas durante o período em que a NHT operou regularmente.

Com uma estimativa de 30 mil habitantes em 2019, segundo o IBGE, o município de Joaçaba está no “top 10” das melhores cidades para se viver no Brasil, baseado em dados do IDH. A cidade, que se desenvolveu com a construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande Sul, é composta de imigrantes europeus e gaúchos, os quais trouxeram à região o ritmo da agricultura e posteriormente pequenas indústrias. Como cidades nos arredores usufruem da

prática do turismo de lazer, Joaçaba se destaca com a prestação de serviços desde o setor bancário ao ensino superior. Dentre os serviços prestados, entre 2007 e 2013 contou-se com voos regulares, ligando Joaçaba a diferentes cidades da região sul. Por sua centralidade regional, Joaçaba é estratégica e possui importantes cidades catarinenses no seu entorno, como Videira, Caçador e Concórdia. Não à toa que foi o principal nó das operações da NHT no território catarinense.

Situada no Vale do Rio do Peixe, a cidade de Videira possui uma população aproximada de 53 mil habitantes em 2019, de acordo com IBGE. O município se desenvolveu a partir da instalação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, momento em que passa a receber várias levadas de imigrantes europeus. A cidade também é o local onde surgiu a Perdigão (uma das maiores empresas agroindustriais do país), criada pela família Brandalise, até sua fusão com a Sadia, formando o Grupo BRF. Além da produção/abate de aves e suínos, Videira e região ainda contam com a produção de outros bens primários voltados para fruticultura e pecuária. Silveira (2016, p. 59) salienta que a maior parte das atividades econômicas e da circulação estão nas proximidades do rio do peixe, onde literalmente o “rio faz a curva”.

Como já foi constatado no primeiro capítulo, a cidade fazia parte do circuito da exploração agroindustrial do oeste catarinense, e desde a década de 1950 já estava nos mapas de rotas das empresas aéreas, justamente para escoar sua produção. Seu aeroporto está localizado nas proximidades da área urbana e, numa possível expansão, teria certas limitações. De acordo com a Prefeitura de Videira (2016), a pista possui 1,4km de comprimento e está apta para o recebimento de aeronaves de até de 70 passageiros (ATR). Desde 2006 não opera voos regulares, tendo apenas voos da aviação geral e conta com a presença de um aeroclube. Os voos regulares que o aeroporto recebeu entre 2000 e 2006 foram operados pela TRIP e pela OCEANAIR, usando o E-120, ligando a cidade a São Paulo, principalmente, e demais destinos da região sul.

A cidade fez parte dos destinos iniciais da TRIP: Campinas – São Paulo – Curitiba – Videira, e posteriormente, a linha foi esticada até Chapecó, maior aeroporto da região. Provavelmente a TRIP cessou suas operações em Videira por passar a adquirir aeronaves maiores, e possuir outros mercados mais rentáveis para a utilização dos ATRs que chegavam para compor sua frota. A OCEANAIR chega com o E-120 na sua expansão de mercado (assim como em outros destinos catarinenses abandonados pela RIO SUL (FOLHA DE SÃO PAULO,

2002). Por mais que tenha tido resultados positivos em 2003 e 2004, em 2005 diminuiu as frequências até que, em 2006, cessou suas operações na cidade.

De acordo com o último censo do IBGE (2010), a cidade de Caçador conta com aproximadamente 70 mil habitantes, sendo uma das principais cidades do meio oeste catarinense. Além de apresentar uma certa influência regional, não à toa a área de captação do aeroporto de Caçador consiste na área limítrofe da microrregião de Chapecó, indo até o Planalto e o Vale do Rio do Peixe. Contudo, a pequena faixa de extensão territorial catarinense entre o Paraná e o Rio Grande do Sul faz com que extrapole a fronteira do estado. Com a retomada de voos regulares da AZUL e da TWOFLEX no interior paranaense entre 2018 e 2019 e também em Lages (também da AZUL) a partir de 2016, isso vem proporcionando uma disputa territorial entre os aeroportos por novos mercados.

Seguindo em direção ao Planalto, a cidade de Lages emerge como um grande nó logístico do estado de Santa Catarina. Desde o período das tropas que saíam do Rio Grande do Sul para o abastecimento da região sudeste, sobretudo para São Paulo, do entroncamento da BR-116 e BR-282, há a presença do eixo ferroviário. Com a construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, e com o Conflito do Contestado, iniciou-se na região uma grande exploração madeireira, a qual atualmente é mais voltada para a celulose e madeira de reflorestamento. Arelado a esse meio, a pecuária e vinicultura emergem também na região que, mais recentemente, vem fomentando o turismo rural. Com isso, o desenvolvimento do setor de comércio e serviço cresceu, sobretudo pela cidade apresentar um papel fundamental na centralidade urbana dessa região. Tanto que, além da sede de empresas, prestação de serviços bancários, universidades, a presença de serviços aéreos também esteve presente na cidade (embora tenha oscilado durante anos). Lages é a principal cidade do planalto catarinense, e tem sua área de influência em toda essa região, sobrepondo a área de influência de outros aeroportos em operação, como Jaguaruna, Florianópolis, Chapecó e Joinville. O aeroporto de Lages⁶⁴ está próximo do centro da cidade e do acesso a BR-116 e BR-282, facilitando seu escoamento e fluidez.

⁶⁴ Algo que precisa ser frisado é que estamos tratando do Aeroporto de Lages (Aeroporto Antônio Correia Pinto de Macedo), e não do Aeroporto Regional do Planalto Serrano (Aeroporto de Correia Pinto), que se localiza no município vizinho.

No Sul do estado, temos o Aeroporto Regional Domênico Freitas⁶⁵, localizado no município de Forquilha, vizinho da cidade de Criciúma na região sul do estado catarinense. No processo de emancipação da cidade em 1989, com o desmembramento de uma porção territorial de Criciúma para a criação do município de Forquilha, o aeroporto se encontrava no novo território.

O setor econômico da região era baseado na agricultura, quando em meados da década de 1980 teve início a instalação de indústrias pela região de Criciúma, implementando novas dinâmicas geoeconômicas. De modo geral, atualmente pode se dizer que a economia dessa região é movimentada pelas indústrias (metalmecânica, agroindústria, vestuário, cerâmica, dentre outros tipos), assim como há uma forte ligação dessa área com o abastecimento de diferentes gêneros alimentícios à Grande Florianópolis (inclusive sedes de grandes redes de supermercados).

Silveira (2016) salienta que nessa região há a presença de alguns eixos de desenvolvimento, mas que é carente no que diz respeito aos investimentos do poder público. entretanto, há alguns pontos de concentração De acordo com o autor, parte dos conglomerados econômicos estão localizados ao longo das rodovias estaduais, os quais possuem fortes ligações com a pequena produção mercantil. Embora num período mais recente, podemos constatar uma maior incidência (inclusive de empresas de transporte) ao longo da BR-101. A presença do porto de Imbituba, localizado a aproximadamente 120km ao norte de Criciúma, junto com a economia industrial de Tubarão, proporciona ao longo da BR-101 uma forte presença de empresas logísticas, inclusive nos últimos anos, como foi constatado em trabalho de campo, tem havido uma desconcentração de empresas deste ramo para o município de Içara, em locais próximos às margens da BR-101.

O aeroporto⁶⁶ está localizado a aproximadamente 6km da região central de Forquilha e 13km de Criciúma. Embora tenha uma pequena área para uma possível expansão, a estratégia adotada pelo Estado foi de construir e fomentar a presença de voos comerciais no aeroporto regional de Jaguaruna e focar no mercado da aviação geral (voos particulares), valendo destacar

⁶⁵ Em alguns casos se vê como Aeroporto de Criciúma (embora esteja localizado territorialmente no município de Forquilhas). É semelhante ao caso do Aeroporto Internacional Afonso Pena, localizado em São José dos Pinhais, porém é conhecido popularmente como Aeroporto de Curitiba.

⁶⁶ Aqui trataremos como Aeroporto de Criciúma, adotando a configuração disponível nos dados estatísticos da ANAC.

a forte presença de empresas de grande porte na região, sobretudo em Criciúma, sendo que parte delas ainda conta com aeronaves próprias⁶⁷. Nos arredores do aeroporto, há a presença majoritária de áreas rurais, embora haja partes residenciais e industriais. A possibilidade restrita do aumento da pista de 1,5km irá limitar a operacionalidade de aeronaves de maior porte, inclusive a jato. Quanto à acessibilidade, ela se dá pela Rodovia Vante Rovaris e se localiza aproximadamente a 15km da BR-101.

O aeroporto de Criciúma emergiu como um nó logístico importante à região, atendendo não apenas os entornos da região metropolitana de Criciúma, mas esticando seu raio de atuação até a fronteira do estado com o Rio Grande do Sul. Veremos que ao longo dos anos houve forte ligação com Florianópolis, Joinville, Porto Alegre e principais aeroportos paulistas.

Atendendo uma região de aproximadamente 1 milhão de habitantes, o Aeroporto de Jaguaruna (ou Aeroporto Regional Sul) teve um longo processo antes do início de suas operações. Até então, todas as operações regulares de voos comerciais eram realizadas no aeroporto de Criciúma/Forquilha. Administrado pela RDL Aeroportos (a mesma que administra o aeroporto de Criciúma), o aeroporto foi entregue pela SAC-PR em 2012 para o Governo do Estado de Santa Catarina, o qual passou a administração para iniciativa privada).

Nesse processo de contrato, assim como em Criciúma, as taxas aeroportuárias vão para o Estado de Santa Catarina, e posteriormente é repassado a RDL o valor do custo mensal do aeroporto, o qual pode variar de acordo com as necessidades de manutenção. A princípio, o aeroporto gera uma receita média de R\$ 199 mil, sendo que o custo seria de R\$ 320 mil, onde o Governo Estadual complementa o montante da receita para manter o funcionamento⁶⁸, de acordo com dados obtidos em trabalho de campo.

O processo de construção do aeroporto⁶⁹ foi conflituoso, pois a logística de Estado, ao observar a necessidade de ampliação do aeroporto de Criciúma/Forquilha, verificou que sua expansão seria limitada por questão da área do aeródromo e da expansão urbana-industrial no arredores do aeroporto, fazendo com que fossem contratados estudos de viabilidade pela região sul, por meio do qual mostrou-se mais vantajosa a construção de um novo aeroporto, cuja

⁶⁷ De acordo com o relatório da SAC-PR (2014a), em 2014, existiam quatro hangares em operação: da Anjo Química, Condomínio SkyBrother, Giassi e Arnaldo/Angeloni.

⁶⁸ Em novembro de 2019 tinha o registro de 106 credenciais no aeroporto, sendo que 20, eram do setor administrativo da RDL, os demais variam de funcionários das companhias aéreas, equipe de solo, limpeza, dentre outros.

⁶⁹ Ver mais em: Castro (2016).

operação, envolveu várias instâncias, desde órgãos representantes de comerciantes e industriais a representantes do poder público local, regional, estadual e federal. Ao todo, foram investidos aproximadamente R\$ 60 milhões para a construção do aeroporto.

Como foi constatado em trabalho de campo, assim como em buscas a outros meios, a transferência das operações regulares comerciais de Criciúma/Forquilha teve certos conflitos. Pode-se destacar a questão da distância, sobretudo de Criciúma, principal território de captação dos voos, porém mais próximo da cidade de Tubarão. Dentre os motivos justificados para a alteração de operações, o principal foi a questão da infraestrutura aeroportuária, que em Jaguaruna poderia receber aeronaves maiores, com capacidade próxima de 180 passageiros (A320 ou 737-800), ao contrário de Criciúma, que tinha uma limitação de 70 passageiros (ATR). O que antes limitava o acesso das companhias, hoje é facilitado por permitir que qualquer aeronave opere no mercado doméstico. Também vale lembrar que a pista de Jaguaruna tem praticamente 1km a mais que a de Criciúma, este, que como já foi tratado anteriormente neste trabalho, passou a focar no mercado da aviação geral. Contudo, o aeroporto de Jaguaruna vem apresentando um crescimento favorável no que diz respeito à movimentação de passageiros, pois segundo dados da ANAC, em 2016 seu fluxo foi de 81 mil passageiros, chegando a ter 209 mil em 2017, porém, caiu para a faixa de 180 mil no ano seguinte.

Já a capital do estado catarinense tem sua maior área territorial localizada na ilha e conta com aproximadamente 500 mil habitantes, segundo estimativa do IBGE para 2019. Além de ser o centro administrativo do estado, a cidade ao longo dos anos desenvolveu sua economia na prestação de serviços e no turismo. Mais recentemente, não apenas em Florianópolis, mas na região metropolitana, passou a desenvolver indústrias de TI (Tecnologia da Informação).

Entretanto, um dos grandes desafios de Florianópolis e região é a questão da mobilidade urbana. Cocco (2017) salienta que há uma intensa fragilidade das autarquias e da presença do Estado na gestão dos transportes coletivos na região metropolitana de Florianópolis. Em seu trabalho, o autor constatou que as características da formação socioespacial da cidade (principalmente a herança do uso de servidões e ruas com espaço curto) proporcionou algumas debilidades para um planejamento mais efetivo da mobilidade urbana. Um outro elemento importante destacado pelo autor é que, nesse cenário de mobilidade urbana frágil, a utilização do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT – emerge como uma saída para Florianópolis, baseando-se em exemplos como os de Barcelona e Rio de Janeiro, vez que o desenvolvimento de novos

meios de locomoção pode proporcionar a chegada de novos investimentos, inclusive na interligação entre nós de transporte, como terminal urbano, rodoviárias, portos, aeroportos, metrô e trens, assim como a utilização deste modal para eixos com alto fluxo de pessoas (vide o exemplo carioca).

A chegada de novas empresas na cidade condiz com o desenvolvimento de novas infraestruturas na cidade, embora a mobilidade urbana da cidade seja extremamente vulnerável. É neste sentido que, estrategicamente, empresas têm buscado novas instalações próximas a aeroportos, a fim de fomentar uma maior fluidez territorial de suas interações (além da questão área, haveria o escoamento mais facilitado pela via terrestre). A proximidade do aeroporto e a oferta variável de rotas fazem com que parte dos fluxos se originem ou se destinem à capital catarinense, inclusive no “bate-volta”. Florianópolis apresenta a maior oferta e movimentação dos aeroportos catarinenses. Os voos domésticos ligam o aeroporto às principais cidades da região concentrada brasileira. O aeroporto se encontra aproximadamente a 16km da região central da cidade na parte sul da Ilha. Existem três linhas do transporte coletivo que atendem o aeroporto⁷⁰. Essas linhas fazem a conexão do Terminal Central (ao lado da rodoviária, o que permite, até um certo ponto, a integração) e do Terminal do Rio Tavares na região mais ao sul da ilha, e outra que liga o antigo bairro do aeroporto ao atual terminal. Além disso, pode-se contar com a prestação de serviços de táxi (via taxímetro ou tabela), assim como pontos exclusivos para aplicativos.

Na maioria dos anos, a movimentação foi positiva, exceto pela variação ocorrida em 2002, 2014 e 2016. Uma das justificativas para a oscilação foi a ruptura da aviação regional, uma vez que, entre 2000 e 2002, existiam muitos voos regionais ligando as principais cidades do estado à capital. Em 2014, a realização da Copa do Mundo de Futebol no Brasil alterou em parte a malha aérea nacional, sobretudo o direcionamento dos fluxos para as cidades que estavam sendo sede dos jogos. E, por fim, em 2016 a instabilidade política e econômica no país provocaram alteração em todo cenário nacional.

A respeito da área de captação do aeroporto, podemos observar que abrange praticamente quase toda faixa litorânea do estado catarinense. A atuação dos aeroportos de

⁷⁰ Linha 431 (Ticen – Aeroporto) - 29 horários em dias úteis; 23 horários aos sábados; 16 horários aos domingos; Linha 468 (Tirio – Aeroporto) -39 horários em dias úteis; 26 horários aos sábados; 24 horários aos domingos; Linha 477 (Tapera – Aeroporto -Carianos) - 35 horários em dias úteis; 25 horários aos sábados; 21 horários aos domingos. Disponível em: <https://www.consorciofenix.com.br/horarios> Acesso em: 07/01/2020

Jaguaruna, Joinville e Navegantes sobrepõe-se ao aeroporto de Florianópolis. No entanto, por apresentar mais ofertas de voos e, em alguns casos, voos mais baratos, pessoas optam por fazer o deslocamento até a capital. A presença de voos na alta temporada faz com que o aeroporto também receba passageiros que extrapolam a área de captação.

Situado a aproximadamente 115km da capital Florianópolis, o Portonave é um dos principais portos do estado e se localiza na cidade de Navegantes. Dividida pelo Rio Itajaí, do outro lado, a cidade de Itajaí emerge principalmente como um grande polo de prestação de comércio e serviços da região, o que está relacionado à

dinâmica econômica da microrregião, muito atrelada à dinamização do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes (além do setor de construção naval e indústria da pesca), com uma série de atividades de transportes, armazenamento, alfandegamento e serviços de logística (SILVEIRA, 2016, p. 37-38).

Além da atividade portuária, a proximidade de cidades como Blumenau, Balneário Camboriú e Penha faz com que Navegantes seja um ponto importante de chegada de turistas pelo aeroporto, sendo que na alta temporada a região litorânea, principalmente Balneário, receba um grande fluxo de pessoas. Embora o Terminal de Cruzeiros no Porto de Itajaí faça com que, durante as férias escolares no mês de julho, parte do fluxo de turista seja direcionado para o Parque Beto Carrero World, na cidade de Penha, o aeroporto é um dos principais pontos de chegada. Do mesmo modo, a *Oktoberfest* em Blumenau gera fluxos extras durante sua realização. Além desses elementos, podemos verificar, inclusive por intermédio de trabalho de campo, que parte dos passageiros do aeroporto de Navegantes corresponde à demanda empresarial (turismo de negócio), principalmente em busca dos voos de “bate e volta”. Por atender a uma forte demanda empresarial, sua área de captação é consideravelmente grande e abrange boa parte do litoral catarinense, o Vale do Itajaí, e parcela da região norte e nordeste do estado.

O aeroporto acompanhou o ritmo da economia nacional, embora tenha apresentado pequenas oscilações. Observe-se que os fluxos em Navegantes apresentam diferentes configurações ao longo do século XXI, ficando evidente, além da concentração dos voos em *hubs*, a ruptura com aviação regional, sobretudo nas ligações internas do estado catarinense.

Em razão de estar localizado na região central da cidade, o aeroporto apresenta conglomerados urbanos a volta de todo o complexo aeroportuário. É evidente que há limitações de expansão da pista, contudo, segundo dados obtidos em trabalho de campo, uma parcela

considerável da massa urbana, principalmente próximo às cabeceiras da pista, são irregulares. O acesso é precário, mas é possível constatar nos entornos a presença de uma infraestrutura mínima para o recebimento do passageiro⁷¹.

Identificamos, ainda, que as vias de acesso ao aeroporto são precárias, mas a proximidade da BR-101 e da BR-470 (em fase de duplicação), que fazem parte do desenvolvimento do novo Plano Diretor da cidade, visa uma melhor fluidez territorial de acesso ao porto, e aos demais pontos da cidade, como o aeroporto. Além da questão de passageiros, Navegantes possui uma forte influência na questão de carga⁷², pois com o terminal internacional de carga (atualmente operado pela PACLOG) o aeroporto passa a receber uma maior carga (principalmente internacional) para passar na alfândega. De acordo com Quintilhano (2014), das cargas que passam pelo aeroporto de navegantes, 100% chegam via modal terrestre. Dos tipos de cargas internacionais, encontram-se “equipamentos eletrônicos, telefonia, telecomunicação eletrônica, motores elétricos, produtos de laboratório e equipamentos para a indústria naval” (QUINTILHANO, 2014, p. 254).

Verificamos uma série de variáveis que são favoráveis (ou não) ao desenvolvimento dos fluxos no aeroporto de Navegantes. Ao observarmos alguns dados, fica visível uma forte conexão com os principais aeroportos da região concentrada. Assim como em Joinville, muitos voos saíam de outras cidades mais ao sul, ou até mesmo de Navegantes (no caso desta última), e faziam uma escala ou seguiam em direção ao destino. Entretanto, o aeroporto possui algumas limitações de infraestrutura, além do aumento da pista e da desapropriação de áreas do complexo aeroportuário que foram invadidas.

⁷¹ Dados obtidos em trabalho de campo no dia 10/12/2019: são em média 8 estacionamentos para veículos com diárias a partir de R\$ 10,00; presença de cinco locadoras de veículos; há a presença de táxis e serviço por aplicativo⁷¹; há ônibus com uma grande oferta de horário (de acordo com a quantidade de voos) que ligam diretamente a Blumenau; e embora tenha rodoviária em Navegantes, a oferta de linhas em Itajaí é bem superior, entretanto, o transporte coletivo entre as duas cidade é precário.

⁷² Ver mais em: Quintilhano (2014).

Figura 22. Mosaico de fotos do acesso ao aeroporto de Navegantes



Fotos: Lucas Azeredo Rodrigues.
Data: dez/2019

Localizada na região norte de Santa Catarina, Joinville tem uma população estimada de 590 mil habitantes (IBGE, 2019). A chegada de imigrantes europeus nessa região no século passado fez com que se desenvolvesse um forte polo industrial. Além disso, é a terceira cidade mais populosa da região sul (inclusive com uma população maior que a da capital catarinense), atrás apenas de Curitiba e Porto Alegre.

A respeito do setor industrial, a cidade possui o maior polo metalúrgico do estado, além de ter várias empresas no ramo têxtil, plástico, metalmeccânico e de Tecnologia da Informação – TI. Em razão de a cidade ser o centro da região metropolitana norte/nordeste de Santa Catarina, há também uma concentração na prestação de serviços, como comércio, rede bancária,

transportes, e aeroporto, que possui voos diários regulares para alguns dos principais aeroportos do Brasil.

O aeroporto está localizado na porção norte do município, próximo da Baía da Babitonga. Fica visível que o aeroporto possui certas limitações, inclusive quanto a possíveis expansões, uma vez que há a presença de rios próximos às duas extremidades da pista, assim como a presença de zona urbana nas proximidades. A área de captação do aeroporto abrange basicamente a região norte/nordeste do estado, chegando a penetrar na região metropolitana de Curitiba e Florianópolis. No futuro, o grande desafio para o aeroporto de Joinville será a competição territorial, cujo escopo é a busca por novos mercados, disputando diretamente com os aeroportos de Curitiba e de Navegantes. Ambos possuem uma movimentação superior ao de Joinville, principalmente o de Curitiba⁷³, que possui uma oferta consideravelmente superior, o que vem promovendo uma maior competitividade entre as companhias aéreas, resultando em passagens mais acessíveis, porém o usuário precisa se deslocar pelo modal rodoviário até o aeroporto.

Os fluxos aéreos no estado sofreram significativas mudanças ao longo do século XXI. Nesse aeroporto, também fica visível uma ruptura com a aviação regional, a qual deriva da dialética da logística de Estado e da logística corporativa. No entanto, vale salientar que o processo de formação socioespacial apresentado no estado catarinense difere de qualquer outra particularidade no Brasil, em especial quando se trata dos variados regionalismos presentes ao longo do processo histórico do estado, o que acarreta diferentes contrastes socioeconômicos. Por isso, vale salientar que é

no espaço regional e local, com suas diversidades, cada vez mais em processo de homogeneização (apesar das contradições, das resistências, das continuidades e descontinuidades históricas) que está em processo uma reorganização espacial das atividades econômicas. Há uma busca corporativa por espaços, onde os custos de transportes, armazenamentos e serviços de logística sejam mais atrativos. Esse nexos intensifica-se sobre uma base territorial, repleta de remanescentes ou de novas determinantes, que envolvem não só a proximidade do mercado consumidor, das fontes de matérias-primas e das infraestruturas de transporte (localização industrial clássica), mas também da especialização do trabalhador, da flexibilização das relações comerciais, financeiras e do trabalho, das diversas formas de incentivos fiscais,

⁷³ Por mais que esteja localizado fora do território catarinense, vale lembrar que existem linhas de ônibus que ligam cidades importantes de Santa Catarina direto ao aeroporto de Curitiba. Assim como a atuação de uma linha executiva da Rodoviária para o Aeroporto faz com que muitos usuários optem por seguir de ônibus até a capital paranaense (serviço diferencial que proporciona uma maior acessibilidade ao aeroporto, uma vez que esses ônibus também passam pelos principais pontos turísticos e hotéis da cidade, com o intuito de poder atender à demanda empresarial e turística) e depois dar seguimento pelo modal aéreo.

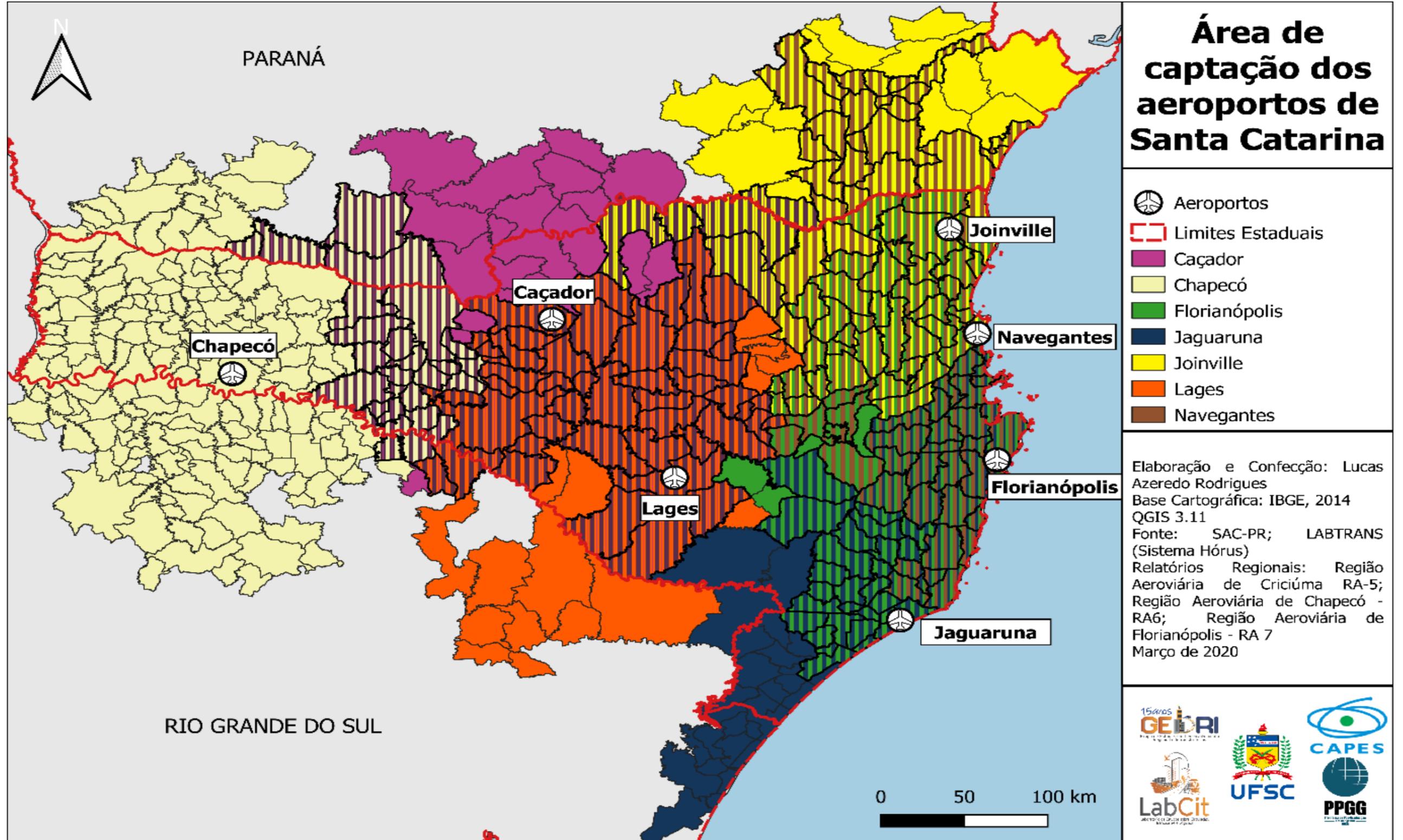
do acesso e distribuição de informações e comandos etc. Enfim, as causas da localização das atividades econômicas são extremamente variadas e muito próprias das diversas atividades econômicas, cada vez mais complexas e inovadoras, mas localizadas, por mais que espacialmente diversificadas. A escolha, conseqüentemente, mais do que nunca, está relacionada a um território que ofereça maior fluidez. Podemos asseverar que, em muitos casos, a fluidez é a principal determinante para a escolha da localização de uma atividade econômica (SILVEIRA, 2016, p. 25).

Porém, vale destacar nesse momento a questão da extrapolação das áreas de influência das principais cidades de Santa Catarina. Assim como enfatizou Mamigonian (1966) de que algumas cidades polos influenciavam áreas além do território catarinense e ficou evidente com o REGIC, principalmente no que diz respeito às conexões externas. Pois, se observamos o mapa 10, temos essa percepção das áreas de captação dos aeroportos, inclusive muitos pontos em que estão sobrepostos. Embora Caçador não esteja com operações regulares, no estado paranaense, Guarapuava, Pato Branco e União da Vitória, assim como Passo Fundo no Rio Grande do Sul contam com voos regulares. O que podemos observar é a competição territorial desses aeroportos por mais influência regional em prol de uma maior captação de voos.

Sendo assim, observamos que há uma necessidade de entender algumas transformações do setor aéreo, as quais reorganizaram os fluxos aéreos no estado catarinense. Portanto, aqui começaremos a partir de 2000 e tentaremos perceber como se deu a evolução desses fluxos no estado até mais recentemente.

É importante salientar que a disputa pelo mercado doméstico vinha sofrendo alterações diante da flexibilização tarifária, vez que quando as companhias aéreas passaram a ter o autocontrole do preço das passagens houve uma busca por novos modelos estratégicos a fim de reduzir o custo e captar a clientela. Das maiores empresas, destacamos a disputa pelo mercado doméstico em Florianópolis entre a VARIG (RIO SUL), TRANSBRASIL (INTERBRASIL), VASP e a emergente TAM. Nos voos internacionais, além da VARIG, a uruguaia PLUNA tinha forte participação, assim como a AEROLÍNEAS ARGENTINAS. Joinville, assim como Navegantes, teve presença marcante na aviação regional, com ligações para as principais cidades do estado catarinense, além de voos para Porto Alegre, São Paulo e Guarulhos, pois fazia parte das escalas das aeronaves que se originavam de outras regiões e seguiam rumo ao destino. Chapecó, Criciúma e Lages possuíam, de modo geral, voos regionais e ligações diretas para São Paulo (embora em alguns casos, tenha sido voos curtos).

Mapa 10



Em 2001, essa organização espacial dos fluxos se manteve para quase todo território catarinense. Entretanto, com o atentado terrorista de 11 de setembro (nos E.U.A.), a aviação internacional passou por mudanças normativas significativas, sobretudo aquelas que visavam o padrão mundial (como as determinadas/sugeridas pela OACI e IATA) levaram um certo tempo para serem adotadas. Com a instabilidade na segurança da aviação internacional após o atentado terrorista no território estadunidense, os voos internacionais passaram a ser mais rigorosos. Houve, por parte dos passageiros (principalmente turistas), o receio de voar, justamente pelo pânico e alerta que foi criado a partir dos ataques. Vinholes (2019) ressalta algumas mudanças após o atentado, como a intensificação do uso de raio-x nas bagagens, *scanner* corporal, a criação da “*no fly list*”⁷⁴, detector de explosivos, reconciliação de bagagens e revista individual. Por ter se tornado obrigatório nos EUA, parte dessas normas passaram a valer nos aeroportos interiores do Brasil.

Além deste fato, em 2001 acontecem mais dois momentos impactantes no setor aéreo: após a criação da GOL, houve a falência da TRANSBRASIL/INTERBRASIL. Os impactos disso no território catarinense foram visíveis a partir da alteração dos fluxos, seja de destino ou de movimentação (embora a empresa estivesse mantendo a sua movimentação idêntica ao do ano anterior até o momento da sua falência, em novembro). Demais disso, a reestruturação da malha da RIO SUL/VARIG passou a dar uma outra tonalidade à aviação regional, principalmente devido ao tipo de aeronave que se foi adotado pela subsidiária.

O aeroporto que mais sofreu alteração nesse momento foi o de Chapecó, principalmente com a retirada dos voos regionais, porque, além do fim da INTERBRASIL, a TAM estava passando por uma remodelação de malha aérea e cessou a maioria dos seus voos regionais operados pelos C-208. Podemos observar que os voos curtos e regionais passaram a ser extintos. Em Criciúma, a TAM aproveitou a demanda reprimida deixada em partes pela reestruturação do Grupo VARIG e passou a ofertar voos diretos para São Paulo. A inserção da GOL no mercado intensificou a competitividade com a RIO SUL e principalmente com a VARIG. Implementando em partes o sistema *low cost*, ao contrário do que a VARIG praticava, o que fez com que a companhia passasse a conquistar o público que buscava economia na compra de passagens, inclusive aqueles que viajavam a lazer. Em Santa Catarina, a GOL chegou para

⁷⁴ Consiste numa lista criada pelo setor aéreo dos EUA que nomeia pessoas suspeitas ou pessoas com potenciais para cometerem ataques suicidas. Disponível em: <https://www.no-fly-list.com/>. Acesso em 12/01/2020

operar a rota São Paulo – Florianópolis – Porto Alegre, aproveitando duas demandas reprimidas em trechos com alta densidade de movimentação.

A RIO SUL começa a alterar seu mercado regional, uma vez que estava aposentando os E-120 e adaptando a malha para as operações do E-145, o que passaria a ligar a capital às principais cidades do estado, como Chapecó, Criciúma, Navegantes e Joinville, além de destinos mais próximos como Porto Alegre e Rio de Janeiro. Vale lembrar também que parte desses voos davam seguimento para o estado paulista, após escala em algumas dessas cidades (Sistema de voos A-B-C). Por outro lado, a VARIG mantinha suas ligações diretas com os principais aeroportos, utilizando aeronaves maiores e prestando um serviço diferenciado. A empresa passou a explorar um pouco mais o mercado doméstico de maior distância, chegando até a oferecer voos internacionais para Córdoba, Resistência e Rosário, na alta temporada, além de Buenos Aires a partir de Florianópolis na temporada de verão 2001-2002.

A decisão do grupo de alterar a malha aérea regional afetou, em parte, a aviação de curto alcance no estado. Veja-se que a alteração do direcionamento dos fluxos, sobretudo após o início das operações da GOL e da TAM, deu início à prática do modelo de *hub and spoke*, que, neste caso, concentrou voos entre Guarulhos e Congonhas. O crescimento de ambas empresas foi alavancado pelo mercado deixado pela TRANSBRASILE pelas estratégias propostas no mercado, dentre elas, o barateamento das tarifas.

No entanto, em 2003 o Brasil passou a assistir um crescimento econômico com o Governo Lula. Dentre os respaldos da política federal em Santa Catarina, podemos destacar o

surgimento e ampliação do valor adicionado de pequenas, médias e grandes empresas industriais, de comércio e serviços (destacando também os setores de transportes, planejamento e logística; a ampliação da arrecadação; o aumento do PIB; os níveis de investimentos; as políticas públicas federais; os investimentos em infraestruturas. A consolidação de plataformas de exportações e de importação; a mobilidade da população (migrações); entre outros (SILVEIRA, 2015, p. 19).

Atrelado a isso, o crescimento do poder aquisitivo das diferentes classes sociais, e a redução dos preços das passagens aéreas proporcionaram uma “popularização” do transporte aéreo, o que, a bem da verdade significava a “democratização” do acesso a esse tipo de serviço.

As estratégias adotadas pela GOL e TAM começavam a dar resultados; basta vermos o crescimento da frota de ambas empresas. A simplicidade da prestação de serviços essenciais colidia com os luxuosos e caros serviços da VARIG. Não à toa que a empresa resolveu unificar todas operações do grupo (RIO SUL, NORDESTE e VARIG), numa tentativa de se reinventar.

Em 2003, a OCEANAIR inicia a exploração regional de Santa Catarina, com o que passou a resgatar os voos do interior gaúcho, usando, por exemplo, a rota São Paulo – Chapecó – Santo Ângelo, dentre outros destinos como Videira. Com os excedentes E-120, que foram tirados de operação do Grupo VARIG e TRANSBRASIL, e Cessnas 208 da TAM, a empresa, que antes era de táxi aéreo, insere sua marca no mercado regional. Além desses trechos, a OCEANAIR passa a operar voos em Criciúma, com rotas para São Paulo e escalas alternadas entre Videira e Caçador, atendendo a uma demanda reprimida deixada pela Tam em Criciúma, em relação a São Paulo e também de parte do interior catarinense em direção ao estado paulista. O voo para Criciúma-São Paulo se manteve até 2006, quando o aeroporto catarinense limitou as operações.

Os sinais da volta do crescimento econômico proporcionado pelas políticas de desenvolvimento do Governo Lula deram ao setor aéreo novas dinâmicas. Aredes (2012) salienta que, além do aumento da renda, o Governo praticou uma série de medidas que elevaram o padrão de consumo do brasileiro e, posteriormente, crescimento e fomento do turismo.

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 (AREDES, 2012, p. 200).

Com o aumento do poder aquisitivo e uma maior segurança ao olhar a perspectiva de crescimento do país, o brasileiro passou a adquirir mais confiança para planejar viagens. Contudo, 2004 já mostrava um crescimento positivo na movimentação de passageiros, embora a variação não tenha sido grande.

A consolidação da GOL no mercado doméstico fez com que VARIG e VASP se reinventassem estrategicamente. Se por um lado a TAM crescia no mercado junto com a GOL, a VASP passava por dificuldades. Esta última, estava com uma frota de idade média próxima dos 30 anos, momento em que a empresa teve que “canibalizar” algumas de suas aeronaves, isto é, desmontar aeronaves para repor peças de outras.

A VARIG também passava por dificuldades diante do crescimento de outras empresas, tanto que começou a readequar sua frota para que pudesse ofertar mais assentos, principalmente no que diz respeito à troca de aeronaves. Dentre elas, a substituição dos ERJ-145 pelos B737,

o que proporcionou quase a triplicação de assentos por voos, além do preço de *leasing* que era praticamente o mesmo.

Com o impulsionamento para crescimento da economia nacional, o fortalecimento econômico regional e o aumento do poder de crédito e compra do brasileiro fizeram com que assistíssemos a um salto de 196 mil passageiros em 2004 para 306 mil em 2005 em Joinville, além da retomada de ofertas de voos para outros destinos. Em todo estado catarinense, a concentração de voos foi mais intensa em direção a Guarulhos e São Paulo, além de uma reestruturação da aviação regional interna no estado catarinense. Além disso, podemos ressaltar a criação da ANAC, visando uma mudança no cenário da regulação no setor aéreo brasileiro.

Se por um lado a VASP paralisava suas operações, a WEBJET começava a entrar no mercado de forma tímida com o verdadeiro sistema de “*low cost, low fare*”. A VARIG, no vermelho, foi ultrapassada pela GOL (que expandia suas rotas internacionais também) no mercado doméstico. Com a crise, a empresa passa a centralizar suas operações em Guarulhos e cada vez mais se distanciando do mercado regional. A entrada da WEBJET em Santa Catarina direcionou os voos para Guarulhos e Porto Alegre a partir de Florianópolis (rotas que antes eram operadas pela VASP).

Em 2006 o cenário para o setor aéreo foi mais favorável diante do crescimento econômico do país, assim como nos países vizinhos. Há a ampliação da oferta de voos e destinos, principalmente internacionais (no caso de Florianópolis). O turismo *charter* ganha novas tonalidades na capital, ao mesmo tempo em que a aviação regional cai e os voos passam a se concentrar cada vez mais nos *hubs*.

Tanto a TAM quanto a GOL concentraram seus voos em São Paulo, embora o mercado (principalmente da GOL) estivesse instável por causa de um acidente envolvendo a colisão de um B737 e um jato executivo Legacy em pleno ar. Logo começou a se instaurar no país a necessidade de rever os investimentos na infraestrutura aeroportuária, período no qual a imprensa apelidou de “Apagão Aéreo”, e que, inclusive, alguns autores passaram a adotar esse termo, conquanto discordemos que tenha existido de fato um “apagão”.

Há inúmeros debates sobre o que aconteceu no Brasil e afetou as companhias aéreas. A propósito, corroboramos com Silveira (2019, p. 21) no sentido de que apenas “a logística corporativa e a parte organizacional da logística de Estado, que cuida da gestão da fluidez, não são suficientes”. E isto porque a partir desse episódio na aviação nacional começaram a vir à

tona discussões sobre as jornadas de trabalho, processo de sistematização informacional do setor aéreo, discussão a respeito das infraestruturas aeroportuárias etc.

Exatamente nesse ponto surge uma “bola de neve” na aviação nacional, pois após a justificativa de um setor estrangulado (segundo a mídia), as companhias passaram a suspender voos com baixa demanda, “não sobrecarregando” o sistema de navegação aérea. Este, que faz parte da logística de Estado, foi o principal alvo dos ataques, principalmente pela mídia justificar que o caos aéreo “foi culpa dos controladores e a falta de atuação de órgãos federais”. Havia necessidade, portanto, de uma mudança. De fato, “investimentos em novas infraestruturas, pontualmente projetados, são cruciais, tendo em vista que o fator de organizacional, que otimiza a circulação, tem suas limitações” (SILVEIRA, 2019, p. 21).

Foi a partir desse “caos” que surgiu um efeito sanfona na logística das companhias aéreas. Com a necessidade de melhorar a informatização dos sistemas de navegação, alguns aeroportos congestionados, como o de São Paulo, aumentaram o tempo de aterrissagem e decolagem. Isto significa que, se antes faziam uma operação a cada 3 minutos⁷⁵, com as medidas de segurança e navegação aérea esse tempo foi aumentado. O impacto disso, principalmente neste aeroporto, ocorreu por ser estratégico para as companhias aéreas (e ser *hub*), fazendo com que as empresas do setor passassem a adotar novas estratégias logísticas, inclusive buscando novos mercados secundários.

A VARIG, após anos operando, começa aos poucos a paralisar suas operações em 2006, até ser criada a “NOVA VARIG”. Contudo, parte da sua demanda foi suprida pelas outras atuantes no mercado. OCEANAIR, BRA e WEBJET, após anos praticando o mutualismo sobre as grandes empresas, passaram a atuar em forma de parasitismo, e a competir entre si, uma vez que TAM e GOL já buscavam outros nichos de mercado e a concorrência pelo maior controle do mercado nacional.

A OCEANAIR com os E-120 e os fockers ampliava a oferta de voos e, consecutivamente, a movimentação de passageiros, sobretudo nos mercados que antes eram operados pela RIO SUL. A BRA, por um tempo, voou em *codeshare* com a VARIG, mas com o início das operações regulares passou a atender o mercado de alta temporada (*charter*). Já a WEBJET, usando um B737, retomou a implementação do modelo de *low cost, low fare*; porém,

⁷⁵ Por causa da restrição de horário, o aeroporto tem suas operações extremamente restritas. Mesmo assim, atualmente o intervalo entre voos são em média de 2 minutos.

a prática de *dumping*, sobretudo da GOL, fez com que a companhia suspendesse suas operações temporariamente.

No início das operações da NHT no território catarinense, nascente no mercado da aviação regional, passou a operar rotas regionais como Porto Alegre – Criciúma – Florianópolis e Curitiba-Navegantes-Caxias do Sul-Porto Alegre. Sua aeronave, o LET-410, tinha capacidade para 19 passageiros, e com isso a companhia fomentou rotas regionais entre os estados do sul brasileiro. Por mais que usasse Porto Alegre como seu “*hub*”, a partir de 2008 os voos passaram a operar em Caçador (como um *hub* regional em Santa Catarina), de onde seguiam em direção a Curitiba, Joaçaba, Erechim, Porto Alegre, Passo Fundo, Florianópolis e Chapecó.

O ano de 2009 vai ser um “divisor de águas” no setor aéreo catarinense. Com a chegada da AZUL no mercado, o aeroporto de Navegantes seria um mercado fundamental para a expansão da companhia, mas podemos observar que ao mesmo tempo a densidade dos fluxos em direção aos aeroportos do estado paulista aumenta. A empresa inicia suas operações, ofertando voos para Porto Alegre e Campinas (entre abril e dezembro deste ano a companhia transportou 117 mil passageiros apenas em Navegantes). Com a entrada no mercado, a partir de abril a GOL passou a oferecer voos para Guarulhos, além de competir diretamente com a TAM. Esta, que apesar de ter ofertado alguns voos não-regulares, deixou aos poucos o mercado de Guarulhos e focou na constituição de seu *hub* doméstico, o aeroporto de São Paulo.

Por outro lado, em Florianópolis tivemos uma queda na movimentação de passageiros internacionais, assim como o mercado doméstico praticamente se manteve o mesmo nos fluxos, elementos que sofreram grande influência da crise econômica mundial, estourada nos EUA e que resvalou em vários países. No entanto, o Governo brasileiro foi hábil e contornou essa situação, de modo que seu mercado interno foi minimamente atingido. Como reflexo dessa situação, a aviação praticamente manteve a mesma configuração de 2008, embora a movimentação em Florianópolis tenha saído de 2,01 milhões para 2,03 milhões.

É preciso destacar que esse foi o ano “pico” das movimentações de passageiros em Caçador. Os voos da NHT para Curitiba eram diretos e os que se destinavam a Porto Alegre faziam escalas alternadas entre Joaçaba, Erechim e Passo Fundo. E, por um momento, a empresa operou voos em direção a Criciúma com escala em Florianópolis. A movimentação de 8 mil passageiros em um ano demonstra uma quantidade aproximada de 22 passageiros por dia, lembrando que as aeronaves da NHT tinham capacidade para 19 passageiros. Mas é bom

lembrar que, por se tratar de rotas com várias escalas, havia passageiros que embarcavam em outras localidades.

A chegada da TRIP em Santa Catarina se deu de forma regular, fazendo com que o mercado não fosse rentável para a NHT em alguns locais, como em Criciúma, uma vez que se tratava de uma das principais companhias aéreas regionais do país. Atendendo à demanda reprimida numa rota de ponto a ponto, a estratégia da TRIP, assim como em outros locais, foi a de ligar ao menos duas cidades regionais que possuíssem ligações entre si, e também com capitais. A inserção dessa empresa em Santa Catarina também ocorreu por intermédio de rotas regionais como Londrina-Chapecó-Porto Alegre e Guarulhos-Joinville-Criciúma-Porto Alegre.

A entrada da AZUL tornou o mercado mais competitivo, embora fosse um nicho diferente do que a WEBJET e a TRIP (inicialmente) operavam. A transformação da OCEANAIR em AVIANCA e a ampliação das operações da TRIP modificaram a tonalidade do setor aéreo no que diz respeito à competitividade e cooperação entre companhias aéreas no Brasil.

Em 2010, apenas a AZUL acrescentou um movimento de quase 150 mil entre Florianópolis e Campinas. A sua estratégia de utilizar jatos da Embraer fez com que a companhia passasse a crescer em direção a mercados regionais de alta densidade (caso de Chapecó, Joinville e Navegantes). A GOL e TAM passam a disputar mais o controle pelo mercado doméstico e suas expansões para o internacional, além da América do Sul, mantendo, é claro, a soberania dos voos em direção a São Paulo e Guarulhos.

A NHT continua com suas operações regionais no estado catarinense, passando a explorar novos mercados, chegando inclusive a operar em Congonhas. A maior parte de seus voos se manteve dentro do estado catarinense, adentrando o estado gaúcho. A empresa chegou também a operar voos de Florianópolis para Navegantes e São Paulo, porém não teve fôlego para competir com as empresas maiores, sendo obrigada a rever suas estratégias de expansão.

Se a movimentação geral de passageiros em Florianópolis cresceu 28% de 2009 para 2010, em 2011 cresceu 15%. Trata-se de um salto de aproximadamente 1 milhão de passageiros em dois anos. Em 2009, a movimentação na capital foi de 1,9 milhões de passageiros; em 2010, 2,5 milhões; e, em 2011, 2,9 milhões. Esse cenário mudou em 2011, pois ocorreu a concentração ainda maior de voos para alimentação dos *hubs* das companhias aéreas.

A AZUL aumenta quase $\frac{1}{4}$ das suas operações, reflexo das suas estratégias de concentração de voos em aeroportos descongestionados, uma vez que a companhia estava formando um segundo *hub* em Belo Horizonte (CNF). Com a chegada dos ATRs, a companhia passa a atuar nos mercados regionais mais restritos, sobretudo em locais onde não tinha capacidade de operar jatos. Neste momento, a AZUL dá um passo à frente da GOL e TAM e aumenta seu raio de atuação regional, ampliando mercados onde aquelas não podiam operar. Isso ocorre ao mesmo tempo em que competia no mesmo mercado que a TRIP, porém com estratégias diferentes. Por um lado a TRIP operava voos maiores com mais escalas; a AZUL focou no modelo de *hub* (um voo, mas que apresentava várias conexões).

Se em 2010 a movimentação de passageiros em Joinville foi de 293 mil, em 2011 saltou para 496 mil. Dentre os motivos desse largo crescimento, está a operação da Azul na cidade, que foi responsável por transportar 144 mil passageiros naquele ano. A GOL também aumentou sua oferta em Joinville; em contrapartida, a TAM reduziu, assim como a TRIP. Além da forte presença da AZUL operando voos para Porto Alegre e Campinas, a GOL ampliou consideravelmente sua presença em Navegantes, pois de 210 mil passageiros em 2009 a empresa transportou 352 mil em 2010, um aumento de 40%. Este acréscimo ocorre não apenas pela consolidação das operações para Guarulhos e São Paulo, mas também pelo início das operações entre Navegantes e Rio de Janeiro (GIG); apenas nesse trecho foram mais de 45 mil passageiros.

Na contramão, a TAM apresentou queda e aos poucos passou a reduzir a oferta de destinos. A NHT tentou explorar os mercados; no entanto, passou a competir com empresas maiores, fazendo com que a empresa recuasse. A TRIP ainda tentou explorar um mercado para Criciúma, mas depois optou por explorar o trecho Navegantes-Joinville-Guarulhos. Já a WEBJET retoma as operações com voos para o Rio de Janeiro, Ribeirão Preto, Belo Horizonte (CNF) e Porto Alegre a partir de Florianópolis e Navegantes.

De 2010 para 2011, o fluxo de passageiros em Navegantes cresceu aproximadamente 27%, passando da movimentação de 1 milhão de passageiros. Embora a NHT e TRIP tenham suspenso suas operações, todas as companhias tiveram um crescimento em relação ao ano anterior. Podemos destacar o crescimento da movimentação da WEBJET, a qual passou dos 29 mil para 166 mil passageiros transportados em Navegantes, assim como a GOL que acrescentou um pouco mais de 90 mil passageiros.

O crescimento da WEBJET em cenário nacional demonstra o funcionamento da tentativa de implementação do modelo de *low cost, low fare*. Mesmo assim a empresa tentou explorar mercados secundários, onde as demais companhias não possuíam muito destaque (além dos voos tradicionais para os *hubs*). A AZUL seguiu na mesma perspectiva, mas manteve seus voos para Campinas e Porto Alegre, além de voos *charters* para Belo Horizonte (CNF) na alta temporada. A GOL também manteve seus destinos (São Paulo, Guarulhos e Rio de Janeiro – GIG), e ainda operou voos *charters*, como, por exemplo, para Porto Seguro, e melhorou a oferta de assentos. Já a TAM manteve a concentração do seu mercado para São Paulo.

Já 2012 foi ano “atípico” para o setor aéreo de Chapecó, por mais que fique evidente a maior diversidade na oferta de voos, companhias e destinos. Neste ano, o aeroporto ficou fechado durante 75 dias entre maio e junho para realizar a expansão e adequação da pista para aeronaves maiores. O “prejuízo” relatado pela classe empresarial chegou a ser estimado e passou dos R\$ 100 milhões, embora as obras tenham sido realizadas em menos tempo do que o previsto inicialmente.

Segundo dados coletados em trabalho de campo, após o término da obra o aeroporto ficou operando nos primeiros dias com aeronaves de até 50 passageiros e depois, com a liberação da ANAC, passou à capacidade de operação de aeronaves com até 200 passageiros. Com isso, favoreceu até um certo momento a inserção de novas companhias no aeroporto. A limitação da operacionalidade fez com que a TRIP, PASSAREDO e a AZUL se beneficiassem por usarem aeronaves menores que a AVIANCA e a GOL, como, por exemplo, o ATR e o Embraer, diante dos Airbus e Boeings.

Com as atividades normalizadas no segundo semestre, as operações regulares voltaram a ser da AVIANCA para Florianópolis; AZUL para Campinas (favorecida pela limitação dos voos); GOL para São Paulo com escala em Florianópolis; NHT para Curitiba com escala em Francisco Beltrão; e da TRIP na rota Londrina – Chapecó – Porto Alegre. Nessa estratégia de voos regionais, a TRIP ainda tentou operar em Joinville-Criciúma, mas acabou suspendendo suas operações no norte do estado.

Com o setor aéreo crescendo e a tentativa de expansão para o mercado internacional, as companhias passam a renovar suas estratégias competitivas. Em 2012, por exemplo, a TAM fez fusão com a LAN, formando a LATAM, uma das maiores companhias aéreas da América Latina. No entanto, outras empresas passam a registrar crescimentos não apenas na

movimentação de passageiros, mas também na atuação territorial e volume de mercado, como o caso da TRIP e da WEBJET.

Entre 2013 e 2014, o setor passa a ser cada vez mais concentrado. Se em 2012, além da GOL adquirir a WEBJET, houve a fusão resultando na LATAM, em 2013 foi a vez da TRIP se associar a AZUL. Jogadas estratégicas, ao pensarmos que eram empresas “pequenas” que estavam captando o mercado ou competiam direto com as maiores. Para que não saiam no prejuízo, uma das saídas foi se juntar.

Entre 2014 e 2017, parte dos fluxos não-regulares de passageiros de Chapecó foram ocasionados pela emergência da Associação Chapecoense de Futebol à elite do futebol brasileiro, a Série A. Por se tratar de uma competição em nível nacional e depois sua participação no campeonato internacional, a Copa Sul-americana, delegações de clubes que possuíam condições financeiras favoráveis vinham em voos fretados ao invés de vir pelos voos comerciais, uma vez que os voos que se originam e se destinam à Chapecó possuem uma alta taxa de ocupação. A Chapecoense foi responsável por 10 a 12% do PIB da cidade de Chapecó. A cada partida oficial da equipe, gerava-se uma circulação considerável pela cidade. Além da movimentação no aeroporto, havia hotéis, restaurantes, *shopping* e até o setor informal, justamente por haver um volume maior de pessoas na cidade, oriundas, em alguns casos, de outras regiões do país.

Com a associação entre AZUL e TRIP, a partir de 2013 a AZUL assume as operações e desde 2014 “padroniza” suas operações, removendo os voos de ponto a ponto e impondo a ligação direta com seu *hub*, Campinas. A região serrana do estado passou a contar com voos regulares a partir de Lages⁷⁶. E em Criciúma os voos se mantiveram até 2016, quando, então, a AZUL decide concentrar suas operações no Aeroporto de Jaguaruna, a pouco mais de 50km de distância.

Em trabalho de campo, pudemos constatar que o transporte para acessar o aeroporto de Jaguaruna é escasso e apresenta alguns pontos deficitários. Em primeiro momento, a adesão ao transporte coletivo é baixa, apesar de ser a forma mais barata de se locomover até o aeroporto, ainda que não atendessem todos os horários de voos. Para o usuário oriundo de Criciúma (trecho

⁷⁶ Ainda que em 2019, a companhia decidiu alterar o voo para Curitiba. Dos reflexos, além de ser um voo mais curto, a conexão a partir de Curitiba para outros aeroportos do país é mais rápida, justamente por causa do tempo de voo.

apenas de ida): o ônibus custava R\$ 30 (com apenas um horário diário); já no aplicativo saía em média por R\$ 60; e o Táxi ficava em torno de R\$ 100.

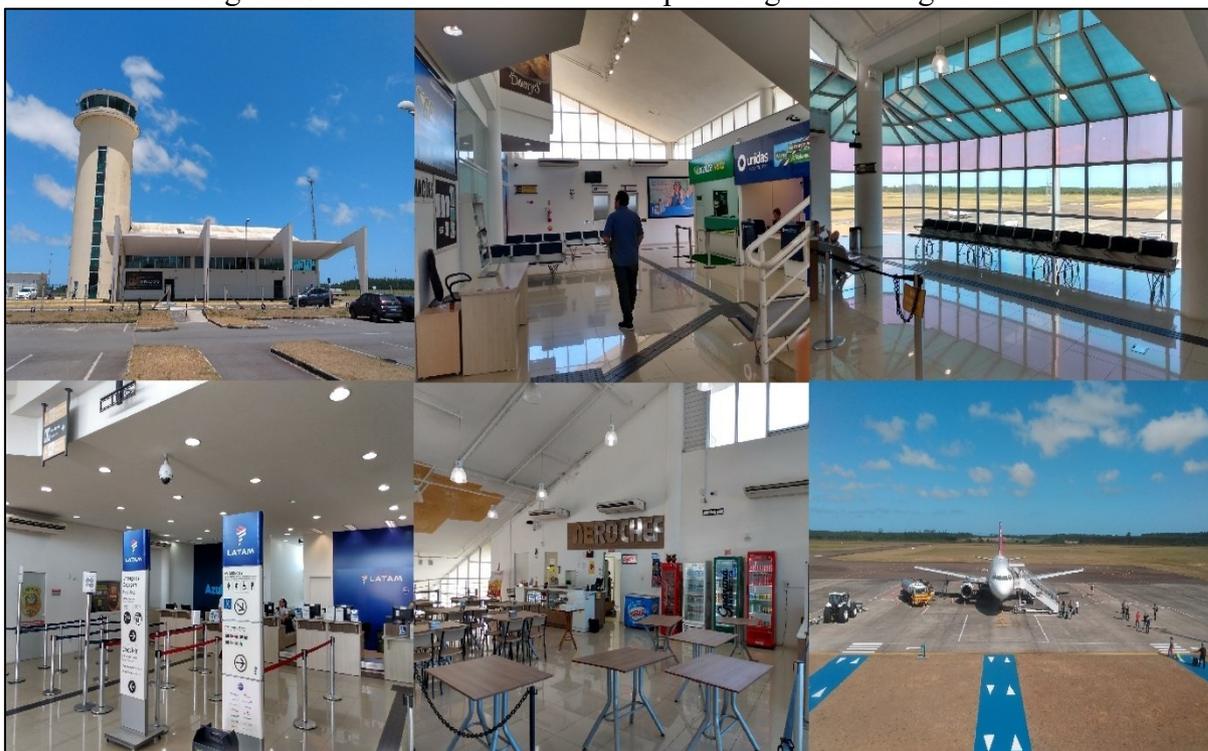
Quanto à infraestrutura do aeroporto, observa-se no mosaico da figura 30 que a configuração do aeroporto era simples, e, embora conseguisse operar 3 voos de forma simultânea, a estrutura da sua sala de embarque era limitada, fazendo que fosse “confortável” apenas a operação de embarque de um voo por vez.

Segundo informações coletadas em trabalho de campo, aproximadamente 40% dos passageiros se originam ou destinam a Criciúma, 20% a Tubarão, e os demais em diferentes cidades da região. O aeroporto atende uma área de 10 mil empresas de 48 municípios com alto nível de IDH, mais um elemento que justifica a alta taxa de ocupação, beirando na faixa dos 90%. Isto significa que a maior parcela dos passageiros que embarcam em Jaguaruna se relaciona ao turismo de negócio, principalmente o da AZUL, que buscam o “bate-volta” pelo motivo de a aeronave ir no sentido Campinas no início da manhã e retornar no final da noite.

A LATAM opera um voo diário ligando Jaguaruna a São Paulo desde abril de 2015. O ponto estratégico desta rota é fornecer ao usuário possibilidades de conexões domésticas e até mesmo uma ligação direta com a capital paulista. Suas operações variam entre a utilização do A319 e A320, com 144 e 186 passageiros respectivamente. Até então, o que fica evidente é que a regularidade da LATAM tem proporcionado um crescimento positivo do fluxo de passageiros. Por outro lado, assiste-se a uma queda na movimentação da AZUL de 2017 para 2018, justamente por adequação de sua malha e estratégias de mercado (principalmente a troca de aeronaves).

Apesar da instabilidade política e econômica de 2016 (devido ao *impeachment*), verificamos que a configuração dos voos a partir de 2014 até mais recente em 2019 se manteve. Por todo o estado catarinense, a única rota interna regular é Chapecó-Florianópolis. As demais são voos com destinos a São Paulo, Guarulhos e Campinas, Porto Alegre, e, no caso de Florianópolis, outras cidades como Brasília e Rio de Janeiro, além dos voos *charters*. Voos domésticos são operados pelas principais companhias brasileiras, assim como a presença de voos internacionais, principalmente da Argentina, no aeroporto de Florianópolis.

Figura 23. Mosaico de fotos do aeroporto regional de Jaguaruna



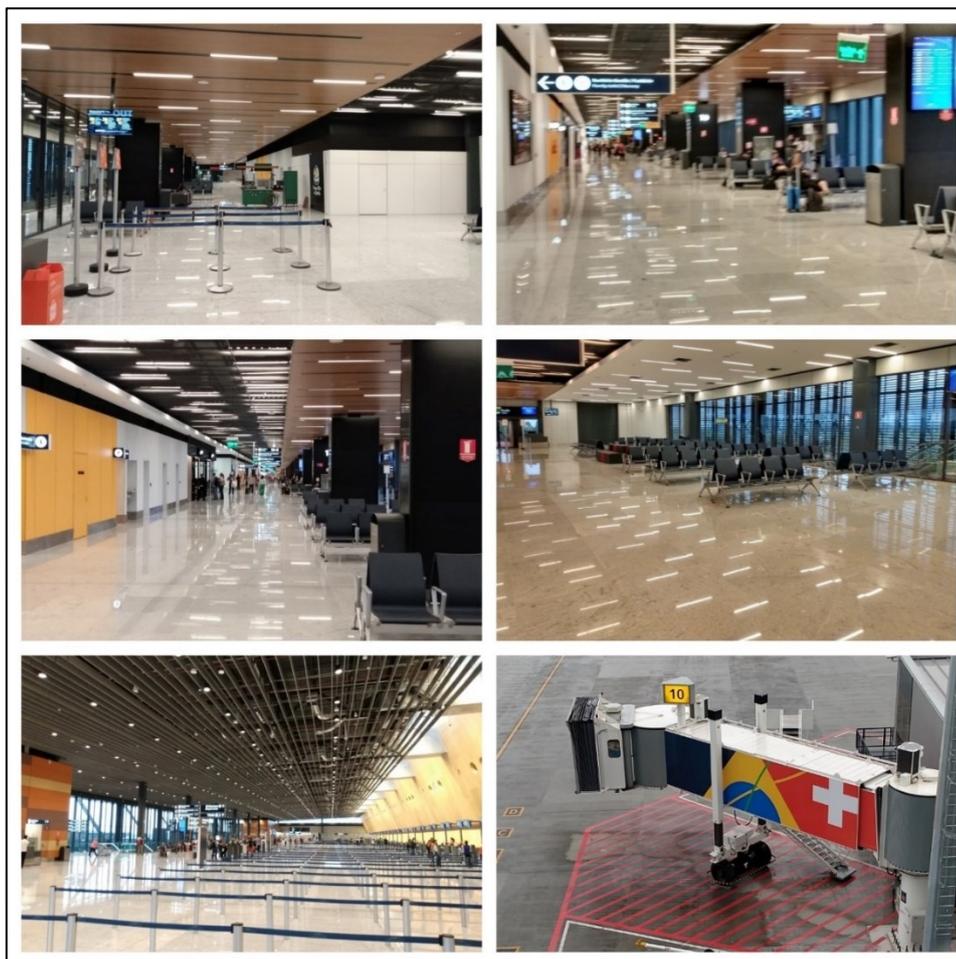
Fotos: Lucas Azeredo Rodrigues.

Data: dez/2019

Com o processo de concessão dos aeroportos, em 2017 o Grupo Zurich Airports venceu o leilão do aeroporto de Florianópolis, dando início à sua administração no ano seguinte, a respeito da qual realizamos trabalho de campo onde conversamos com alguns setores da Floripa Airport logo após a inauguração do novo terminal em outubro de 2019 (figura 24). Do contrato de concessão, a empresa ficou responsável por realizar vários investimentos ao longo de 30 anos, dentre eles, a construção de um novo terminal de passageiros.

A ideia da empresa é transformar o complexo aeroportuário em um “Aeroshopping”, o que significa prestação de outros serviços (em preços semelhantes aos dos shoppings da região), como supermercados (*gourmets*), lojas de vestuário, hotel, praças de alimentação com preço mais acessível, dentre outras formas de prestação de serviços. Além de acumular capital, isso faz com que a empresa possa reduzir tarifas aeroportuárias e tornar o aeroporto mais atraente às empresas aéreas.

Figura 24. Mosaico de fotos do aeroporto de Florianópolis



Fotos: Lucas Azeredo Rodrigues.

Data: out/2019

A empresa também nos forneceu dados de que a aviação comercial é responsável por cerca de 67% da receita do aeroporto. No entanto, entre outubro de 2019 e janeiro de 2020, novos empreendimentos foram inaugurados, além de eventos na “Boulevard 14/32”, um espaço voltado para o entretenimento e lazer, o qual fica localizado antes da área de embarque/desembarque do aeroporto.

A percepção desse novo tipo de mercado tem estreita ligação não apenas com a logística de estado, como também com a corporativa. O desenvolvimento de novas prestações de serviços ao longo da hinterlândia do aeroporto atrai empresas que buscam maior fluidez territorial para suas ações. Por Florianópolis ter crescido consideravelmente nos últimos anos, a quantidade de *startups* no entorno do aeroporto emerge como um possível alvo de especulação e eixo de desenvolvimento para o setor terciário (ou, até mesmo, polo tecnológico).

A estrutura do novo terminal está apta a atender até 18 aeronaves do tipo C (por exemplo, B737 ou A320), 16 aeronaves tipo C e 1 do tipo E (B777 ou A350) ou 14 do tipo C e 2 do tipo E. A Floripa Airport nos informou que atualmente (até outubro de 2019) a taxa média de ocupação dos voos estava próxima dos 79%, distribuídos numa média de 93% de voos domésticos e 7% voos internacionais.

Chapecó foi outro aeroporto que sofreu mudanças. Recentemente, em 2019 o estado de Santa Catarina passou a outorga do aeroporto para o município, fazendo com que o poder público local se torna responsável pela administração. Segundo dados coletados em trabalho de campo na Prefeitura de Chapecó, a intenção foi transferir para a iniciativa privada, por meio de concessão, a responsabilidade pela construção de um novo terminal de passageiros (que ficaria localizado no lado oposto ao do presente) e o atual seria adaptado para o transporte de carga.

Tanto que no dia 30 de outubro de 2019 foi publicado o edital de concessão, prevendo um contrato por 30 anos e com R\$ 150 milhões em investimentos; a empresa que vencer o edital poderá usufruir das rendas das taxas de embarque, praça de alimentação, hotel, publicidade e estacionamento. Entretanto, o Tribunal de Contas do Estado – TCE-SC suspendeu o edital de licitação por descumprimento de 30 das 51 recomendações realizadas pela Corte para a confecção do edital.

É notória a evolução do tamanho das aeronaves que operam em Chapecó. Por um lado, a existência de uma demanda, e, por outro, a padronização de frota realizada pelas companhias aéreas visando cada vez mais o aumento da oferta por quilômetro. A evolução da AZUL fica evidente quando ela operava o ATR com capacidade de 70 passageiros, passando para os E-Jets e, mais recentemente, com a aquisição dos A320, para 186. Tivemos, portanto, um aumento da oferta média de assento próxima de 165%, diante da GOL que aumentou 34%.

Em se tratando da infraestrutura aeroportuária, no Sistema Hórus (2020)⁷⁷ o aeroporto é classificado como Regional Primário (A), homologado para voos domésticos com uma pista de 2.063m X 45m, e aeronave crítica o Boeing 737-800. Dos aeroportos em operação regular próximos a Chapecó, há os de Pato Branco, Passo Fundo e Lages. Desses, apenas o aeroporto gaúcho está apto para receber jatos como o A320 ou o B737.

O que se pôde observar de modo geral sobre Chapecó foi seu papel de centralidade regional, atrelado à importância socioeconômica da cidade. Desde o início dos voos na cidade,

⁷⁷ Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/#Principal> Acesso em: 02 de janeiro de 2020

entre a década de 1940 e 1950, o poder público local buscou sempre investir na infraestrutura aeroportuária, pensando que num cenário próspero o aeroporto fosse fundamento para o desenvolvimento regional da cidade. No século XXI, resta evidente que a oferta de voos na cidade ficou à sob responsabilidade das estratégias territoriais das companhias aéreas. Isto é, a presença de voos regionais conectava a cidade às principais cidades do interior do sul com empresas aéreas nascentes (entrantes) no mercado, usando aeronaves de pequeno porte. Já as grandes companhias aéreas consolidadas mantiveram suas rotas troncais, alimentadas, em parte, com esses voos regionais. Embora a movimentação no aeroporto tenha tido um crescimento anual considerável, as últimas conexões têm direcionado os voos para os principais *hubs* das empresas aéreas. Por outro lado, a emergência da equipe de futebol Chapecoense teve um papel considerável nos fluxos aéreos, principalmente com voos fretados. Entretanto, o encerramento das operações da Avianca significou uma redução de dois voos diários; em média, uma oferta aproximada de 640 passageiros (soma da ida e volta). Recentemente, com o anúncio dos voos da LATAM para São Paulo, supre-se parte da demanda, inclusive para aqueles que se destinavam à capital paulista (tabela 4). Ademais, a GOL vem adotando a estratégia de conectar os aeroportos regionais ao aeroporto de Guarulhos, e a AZUL ao de Campinas, embora ambas ofertem voos entre Chapecó e Florianópolis (demanda deixada pela AVIANCA).

Tabela 4. Previsão de voos vigentes no primeiro semestre de 2020 em Chapecó

Companhia aérea	Destino	Frequência semanal	Aeronave	Assentos ofertados
Azul	Campinas – VCP	14 voos	E-190 ou E-195 ou	106 ou 118 ou
	Florianópolis - FLN	14 voos	A320	186
Gol	Guarulhos -GRU	25 voos	737-700 ou	138 ou
	Florianópolis - FLN	7 voos	737-800	186
Latam	São Paulo - CGH	14 voos	A319	144
3 Companhias	4 destinos	74 voos semanais	6 aeronaves diferentes	Oferta média por voo: 146

Fonte: HOTRAN-SIROS. Acesso em 15/12/2019

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues

No meio oeste, o aeroporto de Caçador também vem passando por adequações visando novas operações (a última vez que recebeu voo regular foi ainda em 2013 com a NHT). A acessibilidade ao aeroporto é por meio de rodovia pavimentada e nos arredores do aeroporto existem plantações e vegetações nativas, além de pequenas instalações antrópicas. O Relatório de Infraestrutura (LABTRANS, 2017a) identificou que há uma possibilidade do aumento da demanda. Porém, o aeroporto necessita de novos investimentos para sua adequação à movimentação de aeronaves comerciais como o ATR, já que atualmente operam no aeroporto apenas a aviação geral e taxi aéreo.

Desde já, o Aeroporto de Caçador⁷⁸ nos mostra que, embora haja uma demanda reprimida que atenda a Região do Contestado e parte do Vale do Rio do Peixe, o aeroporto ainda se encontra em fase de readequação da infraestrutura, a fim de estar apta para receber o ATR, aeronave que atualmente (2019) a PASSAREDO/MAP e a AZUL operam, assim como aeronaves menores como os C208 da TWOFLEX ou da SANTA FÉ. Durante o período que houve operações regulares, em sua maioria eram voos da NHT, a qual fazia um papel importante de integração regional entre as principais cidades da região sul, embora o público alvo fosse majoritariamente o empresarial, por causa dos custos das passagens.

A logística de Estado proporcionada pelo Governo Estadual foi a de reduzir proporcionalmente o ICMS do querosene da aviação, de acordo com a oferta de destino no estado, o que pode favorecer o início das operações em Caçador, por mais que a quantidade de companhias aéreas aptas (operacionalmente) seja limitada.

Já em Navegantes, pudemos constatar com trabalho de campo que o fluxo principal do aeroporto é o de “bate-volta”, com 6h e 19h sendo os horários de pico. Sobre o perfil do passageiro, em média é de 50% para lazer e 50% para negócios (lembrando dos períodos de férias e da *oktoberfest*). Mesmo assim, parte dos pacotes turísticos são direcionados via Florianópolis por causa da flexibilidade e oferta. Contudo, a maior parte dos passageiros são oriundos do Alto Vale. A respeito das limitações operacionais, o aeroporto possui o B738 como aeronave crítica, e está apto para receber 12 operações por hora, além de comportar até 6

⁷⁸ O aeroporto de Caçador foi o único catarinense que foi contemplado no Plano Aeroviário Nacional (como já tratado no capítulo 2). Entretanto, no segundo semestre de 2019 o Governo do Estado de Santa Catarina anunciou um investimento de 2,5 milhões de reais de investimentos no aeroporto (CAÇADOR, 2019)⁷⁸. Dos rumores a respeito de novos voos, a SANTA FÉ TAXI AÉREO teria interesse em colocar um voo ligando Florianópolis x Caçador x Curitiba.

aeronaves simultaneamente. Dos voos vigentes, a maioria é de conexão com os *hubs* das companhias aéreas (tabela 5). No ano de 2019, o aeroporto foi afetado diretamente com a suspensão dos voos da AVIANCA e dos voos da AZUL para Buenos Aires, e, segundo a administração do aeroporto, uma parcela da demanda foi atendida pelas demais, porém ainda precisa de mais voos.

Tabela 5: Voos semanais em operação no Aeroporto de Navegantes

Companhia Aérea	Destino	Frequência semanal	Aeronave	Assentos ofertados
Azul	Campinas	26	ATR, E-190, E-195	70, 106 ou 118
	Foz do Iguaçu	2	E-195	118
	Guarulhos	10	E-195 ou A320	118 ou 174
	Porto Alegre	17	ATR	70
	Rio de Janeiro (SDU)	2	E-190 ou E-195	106 ou 118
Gol	Guarulhos	14	B737 ou B738	138 ou 186
	Rio de Janeiro (GIG)	10	B738	186
	São Paulo	34	B738	186
Latam	Guarulhos	9	A320	174
	São Paulo	10	A319 ou A320	144 ou 174
	7 destinos	134 voos semanais		

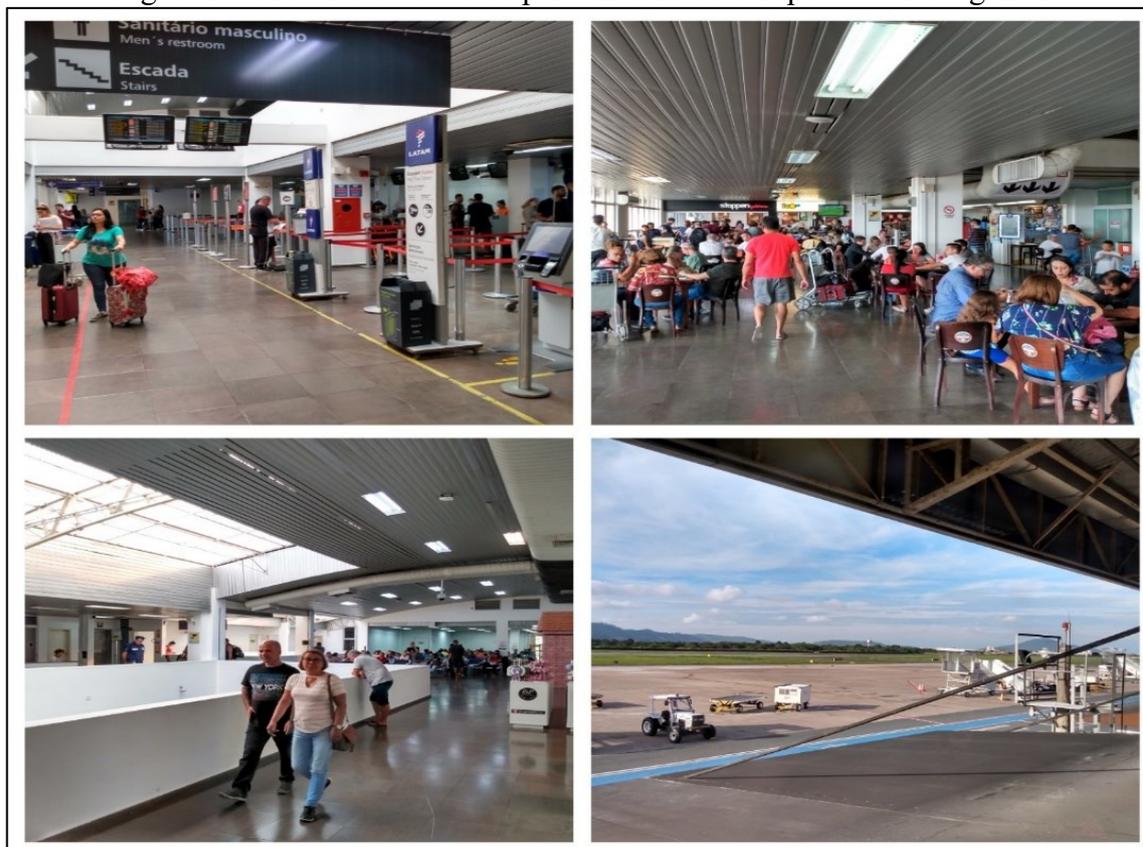
Fonte: HOTRAN-SIROS. Acesso em 15/12/2019

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues

O aeroporto entrou para o bloco sul, previsto para a próxima rodada de concessão dos aeroportos brasileiros à iniciativa privada ainda no segundo semestre de 2020. Ainda assim, o aeroporto recebeu obras para a construção de um novo terminal de passageiros, pois o atual estava estrangulado com a demanda (figura 32). De acordo com a média obtida, o aeroporto recebe aproximadamente 19 voos por dia (e alguns com conflitos de horários, operando simultaneamente). Segundo a administração do aeroporto, a obra com investimento em torno de R\$ 1,5 milhões vem para “dar um fôlego” ao concessionário, este que terá de realizar uma série de investimentos obrigatórios ao longo do período de contrato, principalmente no que diz respeito à infraestrutura aeroportuária.

Já o aeroporto da capital ampliou suas operações internacionais com a chegada das *low cost, low fare* FLYBONDI e SKY. Além do aumento de destinos da AEROLÍNEAS, a AZUL passa a operar uma antiga demanda da BQB e da PLUNA. Ademais, podemos contar com a presença das empresas brasileiras competindo no mercado com as estrangeiras (tabela 6).

Figura 25. Mosaico de fotos da parte interna do aeroporto de Navegantes



Fotos: Lucas Azeredo Rodrigues.

Data: dez/2019

Tabela 6. Voos internacionais em operação no Aeroporto de Florianópolis

Companhia Aérea	Destino	Frequência semanal	Aeronave	Assentos ofertados
Aerolíneas Argentinas	Buenos Aires	24	737-800	170
	Córdoba	2		
	Rosário	1		
Azul	Montevideo	2	E-195	118
Amazonas	Assunção	2	CRJ-200	50
Fly Bondi	Buenos Aires	4	737-800	189
Gol	Buenos Aires	8	737-700	138
Latam	Santiago	1	A320	174
Sky	Santiago	6	A320	186
Tam	Buenos Aires	7	A320	174
	6 destinos	57 voos semanais		8289

Fonte: HOTRAN-SIROS. Acesso em 15/12/2019

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues

Passando para o mercado doméstico (tabela 7), vemos uma ampla oferta de voos *charters* operados pela AZUL. Contudo, há uma concentração de voos para os *hubs* das companhias aéreas e outros trechos com alta densidade, os quais as companhias não disputam diretamente (exceto com conexão), como o caso do Rio de Janeiro (GIG e SDU) e Brasília, demandas específicas. Entretanto, o destino mais competitivo é o de Guarulhos (*hub* internacional) e São Paulo (*hub* doméstico).

Tabela 7. Voos internacionais em operação no Aeroporto de Florianópolis

Companhia Aérea	Destino	Frequência semanal	Aeronave	Assentos ofertados
Azul	Belo Horizonte (CNF)	6	E-195	118
	Campinas	27	E-190 e E-195	106 ou 118
	Chapécó	13	E-195	118
	Foz do Iguaçu	7	E-195	118
	Guarulhos	26	E-190, E-195 ou A320	106, 118 ou 174
	Passo Fundo	3	E-195	118
	Porto Alegre	18	ATR, E-190 ou E-195	70, 106 ou 118
	Rio de Janeiro (SDU)	6	E-195	118
Gol	Rio de Janeiro (GIG)	17	B737 ou B738	138 ou 186
	Guarulhos	22	B737 ou B738	138 ou 186
	Porto Alegre	5	B738	186
	São Paulo	36	B737 ou B738	138 ou 186
Latam	Brasília	7	A319 ou A320	144 ou 180
	Guarulhos	16	A320 ou A321	180 ou 220
	São Paulo	11	A319 ou A320	144 ou 180
	11 destinos	198 voos semanais		

Fonte: HOTRAN-SIROS. Acesso em 15/12/2019

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues

Joinville, por outro lado, possui ligações apenas para o estado paulista (tabela 8). Diferente das demais cidades do estado, são três destinos operados por três empresas diferentes, que não disputam o mesmo mercado. A grande diferenciação se dá na oferta de voos e conexões que estes *hubs* tendem a oferecer para o usuário. Se Campinas oferece conexões diretas para todo o Brasil, em Guarulhos se observa a conexão regional da GOL, assim como São Paulo é o destino mais direto na região concentrada, ofertado pela LATAM. São três tipos de mercados

que variam de acordo com a estratégia que as companhias propõem ao mercado do norte catarinense.

Tabela 8: Voos semanais em operação no aeroporto de Joinville

Companhia Aérea	Destino	Frequência semanal	Aeronave	Assentos ofertados
Azul	Campinas	19	ATR	70
Gol	Guarulhos	14	B738	186
Latam	São Paulo	10	A319 ou A320	144 ou 174
	3 destinos	43		

Fonte: HOTRAN-SIROS. Acesso em 15/12/2019

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues

Outra questão que justifica essa organização em Joinville é sua proximidade do aeroporto de Curitiba, o qual apresenta muito mais oferta, frequências e destinos, vez que, por se tratar de um aeroporto altamente estratégico, faz com que as companhias busquem maior competitividade em prol de novas prestações de serviços na capital paranaense.

Além do mais, a questão da conexão rodoviária-aeroporto é algo que deve ser lembrado. A empresa rodoviária CATARINENSE oferta diariamente horários que saem de cidades de Santa Catarina e seguem em direção ao Aeroporto de Curitiba: 1) Florianópolis-Tijucas-Balneário Camboriú-Itajaí-Aeroporto de Curitiba-Curitiba; 2) Navegantes-Piçarras-Barra Velha-Joinville- Aeroporto de Curitiba-Curitiba; e 3) Blumenau-Pomerode-Jaraguá do Sul-Guaramirim-Joinville- Aeroporto de Curitiba-Curitiba.

A organização espacial não é somente reflexo das sociedades, mas, sim, de uma forma de reprodução social (CORRÊA, 1990). A configuração do transporte aéreo de passageiro em Santa Catarina sofreu diferentes mudanças ao longo dos anos. Num período mais recente, identificamos que parte das infraestruturas aeroportuárias do estado não acompanharam o desenvolvimento da logística corporativa, sobretudo quanto ao aumento do grau tecnológico e operacional de algumas aeronaves. Sobre os destinos ofertados a partir de Santa Catarina, podemos elencar que variam de acordo com as estratégias adotadas pelas companhias aéreas. No entanto, a centralização dos voos distribuídos em seis aeroportos (após 2016) relaciona-se à centralidade econômica e regional que essas cidades apresentam na rede urbana (exceto Jaguaruna).

3.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS AO CAPÍTULO 3

Sendo assim, ressaltamos que alguns pontos precisam ser aprofundados para entender outras formas que alteraram a distribuição dos fluxos de passageiros em Santa Catarina. Dentre eles, destacaremos no próximo capítulo a importância de compreendermos o papel da logística de Estado e logística corporativa por intermédio de ações combinadas ou não, principalmente as que dizem a respeito às infraestruturas aeroportuárias e estratégias lógicas adotadas por elas e pelas companhias aéreas.

Com a suspensão dos voos da AVIANCA, os voos e a movimentação tiveram alterações, principalmente em Chapecó e Navegantes. No entanto, o cenário para 2020 é o de cada vez mais concentrar os voos em poucas companhias, intensificando a centralidade da acumulação de capital.

Florianópolis foi o aeroporto que mais sofreu alterações, diferentemente dos demais aeroportos regionais catarinenses, onde as mudanças foram proporcionais. Por ser internacional e ter a melhor infraestrutura do estado (mesmo antes da concessão), o aeroporto sempre recebeu um grande volume de voos *charters* na alta temporada de verão. Ademais, o desenvolvimento de novas empresas na região metropolitana vem intensificando o turismo de negócios. Além disso, outra característica que podemos atribuir ao aeroporto da capital (além do bate-volta) é sua ligação direta com os principais aeroportos da região concentrada.

Jaguaruna vem mantendo suas operações desde 2016. No entanto, na disputa por novos voos ainda é uma realidade (desproporcional), a qual compete diretamente com Florianópolis. Observa-se um crescimento na movimentação, embora tenha tido uma pequena queda de 2017 para 2018. Há demanda reprimida, porém ainda não é um aeroporto estratégico para as companhias aéreas. Para isso, a Azul, em dezembro de 2019 colocou um voo experimental⁷⁹ ligando Jaguaruna a Porto Alegre. Disso é possível perceber que a questão de acesso ao aeroporto é algo que precisa ser melhorado. Por um lado, para as companhias há a possibilidade de extensão das operações (via terrestre) ou uma melhor regulamentação dos táxis, uma vez que não há preço tabelado, tampouco taxímetro nos táxis que operam no ponto do aeroporto.

⁷⁹ No HOTRAN consta a frequência de duas vezes por semana até o mês de fevereiro.

Também há a possibilidade de desenvolver um sistema de transporte, seja por micro-ônibus ou por vans, semelhante ao modelo que opera em Curitiba, passando pelos principais pontos da região central e seguindo em direção ao aeroporto.

Em Joinville fica evidente que ao longo dos anos a GOL tem mudado sua estratégia, transferindo os voos regionais para Guarulhos, numa tentativa de fomentar principalmente suas conexões externas, deixando os voos de São Paulo para mercados mais concentrados. Verificamos que os voos vigentes em Joinville (até o dia 14 de janeiro de 2020) são basicamente a ligação com os *hubs* das companhias. Embora a AZUL esteja operando o ATR, a mudança pode ser causada do período de alta temporada, onde as aeronaves maiores foram deslocadas para mercados com maior demanda. No entanto, no passado, o aeroporto, assim como Navegantes, possuía muitos voos regionais, dentre eles, aqueles dentro território catarinense, o que nos faz refletir a respeito das relações econômicas regionais vigentes em Santa Catarina.

A pista limitada e outros mercados (inclusive próximos) a serem explorados fazem com que cidades menores não sejam atrativas ao capital aéreo. Contudo, a presença de aeroportos com uma infraestrutura melhor, como Caçador e Joaçaba, faz com que esses municípios sejam mais atraentes, sobretudo a longo prazo, com possíveis expansões das operações e até mesmo a utilização de aeronaves maiores. A questão de a capacidade da pista receber aeronaves de grande porte emerge como uma problemática, uma vez que as companhias têm optado cada vez mais pela utilização de aeronaves maiores. A possibilidade da retomada de voos ainda é pauta do poder local, principalmente após o estado catarinense reduzir o ICMS sob o querosene da aviação em 2019, em aeroportos de médio porte, como em Videira, visando atrair novas operações.

Em Navegantes pode-se verificar que a disputa territorial com outros aeroportos é uma realidade que se intensificará com a concessão do aeroporto dessa localidade. Se, por um lado, o preço é tabelado no aeroporto de Joinville (também administrado pela INFRAERO), o de Florianópolis, concedido à iniciativa privada em 2017, pode diminuir as tarifas aeroportuárias em busca de atração por novas operações e companhias aéreas. Isso significa que há uma competição territorial entre os aeroportos do litoral catarinense, o que vem acontecendo de forma desigual.

De modo geral, constatamos, a partir da análise dos fluxos mais recentes no estado de Santa Catarina, que: o aeroporto de Navegantes possui uma maior ligação com cidades externas

ao estado, como São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília; por outro lado, Joinville, além de São Paulo, possuiu uma forte ligação com as principais cidades regionais do estado; a formação da “espinha de peixe” a partir das BRs formalizaram conglomerados delineadores de novos eixos de desenvolvimento; a oscilação político-econômica afetou diretamente os fluxos, como o atentado terrorista de 11 de setembro, a crise econômica nos países vizinhos em meados de 2009, o *impeachment* da presidenta Dilma, a ascensão do governo neoliberal (Temer e Bolsonaro) no poder com fraca política cambial, a abertura ao capital estrangeiro (seja pelas concessionárias aeroportuárias ou pelas companhias aéreas), dentre outras; a alteração das rotas longas com voos curtos, para a política de *hub* (como o sistema A-B-C); a acessibilidade dos aeroportos ainda é seletiva e precária, o que prejudica a comercialização de passagens; as estratégias competitivas das companhias aéreas, sobretudo as diferentes respostas a companhias entrantes no mercado; a variação dos nichos de mercado, atreladas às malhas das empresas aéreas; estreita ligação com o direcionamento dos fluxos aéreos com a realidade regional das cidades catarinenses; dentre outros elementos que destacamos ao longo desta pesquisa.

CAPÍTULO 4

**A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL
DERIVADA DA CIRCULAÇÃO,
TRANSPORTE E LOGÍSTICA: O
PAPEL DAS ESTRATÉGIAS
LOGÍSTICAS NA
COMPETITIVIDADE DO SETOR
AÉREO DE PASSAGEIROS EM
SANTA CATARINA**

Diante do que foi exposto até esta etapa da pesquisa, pudemos identificar alguns elementos pertinentes que dizem a respeito ao desenvolvimento da aviação comercial de passageiros no estado catarinense. Neste capítulo trabalharemos ações combinadas ou não, da logística corporativa e da logística de Estado sob vários aspectos.

Como é ressaltado por Silveira (2016, p.63), a partir de 2003 Santa Catarina passou a se reestruturar economicamente e socialmente, “baseada na evolução da pequena produção mercantil e nos latifúndios pastoris e extrativistas que, ao longo dos anos, foram se transformando em relações capitalistas”. Ora, é notório que há uma maior concentração de serviços na faixa litorânea, dentre eles o aéreo. No entanto, temos que ter a ideia de que as diferentes regiões do estado configuraram diferentes organizações espaciais ao longo dos anos, esta que justifica, em partes, a centralização de capital, seja pelo Estado ou pelas corporações.

Sendo assim, no primeiro tópico deste capítulo, será destacado as formas de apropriação do capital presentes nas infraestruturas aeroportuárias no estado. Tentaremos entender a dinâmica de atuação dos diferentes grupos que administram os aeroportos do estado, seja a privada, a pública ou a mista. É perceptível a presença de uma disputa territorial desigual, a qual chamamos de competitividade territorial. A compreensão desta situação se faz necessária, mediante as formas de concessão aeroportuária que estão sendo impostas pelo Governo Federal.

Além disso, a captação das principais estratégias adotadas pelas companhias aéreas colabora para o entendimento dos diferentes comportamentos entre as empresas do ramo, e consecutivamente suas diferentes atuações territoriais em Santa Catarina. Como ficou visível anteriormente, as alterações das malhas aéreas, seja para novos destinos ou pelas trocas de aeronaves, foram fundamentais para a oscilação da movimentação de passageiros. Assim como a forma de administração dos aeroportos no estado, que emerge como um novo produtor espacial, o qual proporciona novas reconfigurações na organização do espaço.

O que antes era uma competitividade entre as companhias aéreas em prol da atuação territorial, hoje conta com as concessões e terceirizações de serviços aeroportuários como novos agentes organizadores do território. A presença do meio corporativo (por intermédio das concessionárias privadas) é um acréscimo pela disputa territorial. Temos uma reorganização espacial oriunda da competição entre o meio corporativo, quer sejam as companhias aéreas ou as administradoras aeroportuárias, num cenário onde cada vez mais há menor intervenção do

Estado, embora ele ainda tente atuar por intermédio de órgãos reguladores como a ANAC e a SAC.

Podemos resgatar as cinco forças subjacentes da concorrência trabalhada por Porter (1986), das quais assistimos acontecer por intermédio da logística de Estado e corporativa em Santa Catarina: rivalidade entre concorrentes; ameaça de novos entrantes; poder de barganha dos clientes; poder de barganha dos fornecedores e ameaça dos produtos substitutos. Isso nos faz pensar nas estratégias que não só as companhias aéreas adotaram, mas também as novas empresas concessionárias (como a Floripa Airport) e o Estado Catarinense vem adotando nos últimos anos.

Nas companhias aéreas, podemos ver que competição é algo que sustenta a competitividade, ou seja, “o grau da competição depende: da entrada de novos concorrentes, da ameaça de substituição, do poder de negociação dos compradores, fornecedores, e da rivalidade dos concorrentes” (ISOPPO, 2016, p.286). Se analisarmos as estratégias que as companhias aéreas adotaram ao longo de sua trajetória, notaremos a adoção de elementos que buscam uma maior competitividade em prol de maior atuação nos seus nichos de mercado.

Para Porter (1986, p. XXVI), o aprimoramento e adoção de uma estratégia competitiva é “o desenvolvimento de uma fórmula ampla para o modo como uma empresa competirá, quais as políticas necessárias para levar-se a cabo essas metas”. Podemos elencar que o primeiro passo (após o pensamento estratégico e captação de fundos para a nova entrante) é definir o mercado em que atuará. Se em algum momento da história tivemos companhias genuinamente regionais (como a TABA, RIO SUL, NHT, dentre outras), tivemos aquelas que exploraram um outro tipo de mercado regional, o secundário, porém com maior demanda (AZUL, TRIP e TOTAL). Mas também, tivemos aquelas que apostaram no mercado doméstico de alta densidade, porém com modelos operacionais diferenciados (GOL, WEBJET, AVIANCA).

Cada companhia teve sua entrada alavancada por motivo específico. Pelo ponto de vista mercadológico (numa tentativa de popularização do setor aéreo como a GOL e BRA); a geração de demanda reprimida após a saída de uma grande empresa, adotando em partes seus excedentes (além de mercado), como a OCEANAIR; novas formas de prestação de serviço como a VARIG, TRANSBRASIL e AZUL; novas políticas de desenvolvimento nacional, como a criação do SITAR, originando várias empresas aéreas regionais ou a abertura para o capital estrangeiro,

que proporciona além da internacionalização do modal, a inserção de novos modelos de mercado.

Entretanto, Camilo Pereira (2016, p.23) reforça que objetivo principal das companhias aéreas é “garantir um maior alcance do poder de atuação territorial em múltiplas escalas, daí a constante necessidade de se promover acordos e alianças”. Veremos que ao longo da evolução do transporte aéreo nacional, as companhias sempre formalizaram acordos de protocoperação, seja diante da entrada de novas empresas no ramo, ou nas alianças globais (via *codeshares*) em prol de um aproveitamento maior dos *codeshares*. No entanto essas ações só ocorrem por intermédio da logística corporativa, embora, a logística de Estado seja responsável por regular o setor, além de promover infraestruturas necessárias para o aporte dessas operações. Neste cenário de fusões, aquisições e associação, Camilo Pereira (2016) ressalva que a centralização do capital ocorre como um efeito da concorrência. Ora, ao invés de ambas disputarem o mesmo mercado, por que não se juntar e operar de forma única, aperfeiçoando o custo benefício? Basta vermos as ações estratégicas da AZUL, ao adquirir a TRIP e a TWO FLEX (ambas operantes de mercados regionais diferentes, um de alta e outra de baixa demanda), além de ingressar na aviação estrangeira como a participação na TAP – Transportes Aéreos Portugal, ou atuação em outros nichos, como a de transporte de carga, elevando a acumulação de capital da empresa e ao mesmo tempo, sua atuação territorial em diferentes prestações de serviços.

Se por um lado as empresas aéreas em atuação no Brasil são recentes (a mais antiga é a PASSAREDO, criada em 1995, e depois a GOL em 2001), as entrantes no mercado ao longo dos últimos 20 anos passaram por retaliações diante da prática de ações como o *dumping* feito pelas maiores. Porter (2004, p. 14) lembra que “as expectativas do entrante em potencial quanto à reação dos concorrentes também influenciarão a ameaça de entrada”. Convém dizer que a saída para novas entrantes no mercado nacional é a adoção de estratégias, as quais apresentarão uma nova prestação de serviço, como um sistema justo de *low cost, low fare* ou serviços integrados, como passagens aéreas e rodoviárias (vendas conjuntas e comercializadas no ato da compra).

Porter (2004, p.18) salienta que a rivalidade entre as concorrentes vem por intermédio do uso de “táticas como concorrência de preços, batalhas de publicidade, introdução de produtos e aumento dos serviços ou das garantias ao cliente”. O que podemos ver é que após a liberdade tarifária, o preço das passagens aéreas diminuiu. Isso ocorre, não apenas pela redução

de custos operacionais, mas também do fortalecimento da economia nacional, a diminuição dos custos de assento por quilômetro, assim como ajustes logísticos das malhas. Destaca-se também o *marketing*, que ganha um novo cenário, principalmente após grande difusão das redes sociais. A AZUL por exemplo ostenta um grande poder de publicidade de suas operações, assim como a WEBJET já chamou atenção do mercado por vender a tarifa de volta por R\$ 1 real (embora o restante do valor fosse distribuído no preço da ida), tal como as tarifas aéreas promocionais liberadas nos “madrugadões” da GOL e da LATAM. Entretanto, o *marketing* não é suficiente para captar mercado, a escolha do público alvo, seja por passagens aéreas mais baratas ou pela excelência de serviço prestado, faz com que as estratégias sejam direcionadas.

Por outro lado, a inserção de capital (inclusive estrangeiro) tonaliza o setor, pois as estreitas ligações com os mercados globais (seja por *codeshare* ou alianças) faz com que se tenha aproveitamento maior dos voos com a constituição *hubs*. A distribuição de passageiros a partir de determinado destino, proporciona ao usuário uma maior comodidade, além da possibilidade de redução de custos e aperfeiçoamento do deslocamento na relação espaço-tempo. Porém, o fato de as companhias aéreas nacionais centralizarem operações nos grandes aeroportos internacionais, entra no *hall* de estratégia, no sentido que a empresa aérea

Projeta hierarquicamente a maior oferta/demanda de fluxos, concentrando a operacionalização das companhias aéreas, malhas de voos e conexões/escalas nos principais nós das redes. Esses elementos revelam a estruturação e organização do território a partir do transporte aéreo de passageiros e as estratégias empresariais das companhias aéreas que atuam nesses fixos, como forma de verificar os determinantes da dinâmica do capital articulada à dinâmica territorial. (CAMILO PEREIRA, 2016, p.158).

Isso nos traz à tona a importância das vantagens competitivas (globais) trabalhadas por Porter (2004). Para o autor, as origens dessa competitividade numa cadeia global emerge a partir da: vantagem comparativa; economias de escala (uma vez que, se transporta muitos passageiros domésticos, há uma possível demanda para voos internacionais); experiência global (possibilidade de interligações e distribuições de voos estrategicamente); economias logísticas (formação de *codeshares* ou participação em alianças globais); e economias de *marketing*. Para as companhias aéreas brasileiras, as alianças com empresas globais são de extrema importância, devido a escala de atuação das outras companhias, onde pode-se utilizar as vendas compartilhadas.

Dentre outros elementos, ressaltamos algumas outras particularidades das companhias aéreas brasileiras. A adoção das estratégias em prol dos nichos de mercado, direcionam o tipo

de aeronave que a empresa assumirá para compor a frota. Se por um lado as companhias regionais se beneficiam por utilizar aeronaves menores por poder operá-los em aeroportos com limitações infraestruturais, ao disputar um mercado mais denso, por outro lado, o jato entra em cena com a questão do custo benefício. A foco para o mercado empresarial será diferente do turístico (e vice versa), sendo que neste último, a demanda é muito maior nos voos *charters* do que a regularidade imposta pelo tipo de usuário. A diferenciação do *low cost e low fare* das companhias híbridas e das *full service*, são elementos que cativam diferentes públicos, que possuem preferência na adoção dos serviços⁸⁰. A oferta de destinos é remodelada de acordo com a demanda reprimida e pela oferta e procura. Outro grande fator determinante, é o modelo de mercado e o tipo de aeronaves que as companhias venham a operar, diante das particularidades das infraestruturas aeroportuárias existentes no país.

Um outro elemento crucial que vale ser lembrado, mas que iremos explorar numa outra oportunidade, é o crescimento do transporte rodoviário em determinados trechos, principalmente pela inovações na prestação de serviços ao passageiro como: serviços de conforto diferenciados (convencional, executivo, semi-leito e leito); entretenimento a bordo, seja por plataformas digitais ou *wi-fi*; serviço de bordo; oferta de destinos/conexões; melhoramento da termodinâmica dos veículos e o conforto de suspensão a ar; embarque sem impressão de passagens; dentre outros. Esses elementos fizeram com que distâncias fossem encurtadas, e aquelas que antes possuíam grande densidade pelo modal aéreo, serem substituídas pelo rodoviário, como o trecho Florianópolis-Curitiba e Chapecó-Porto Alegre.

Ressaltamos que muitas dessas ações estão presentes na aviação catarinense, seja ela via a logística de Estado ou corporativa, ambos atuando de forma combinada ou não. Logo, destacamos em dois tópicos como foi a atuação das estratégias logísticas das infraestruturas catarinenses ou pelas companhias aéreas que operaram no território entre 2000 e 2019.

⁸⁰ Ver mais em Catharino Ferreira (2019).

4.1 A LOGÍSTICA DE ESTADO E A LOGÍSTICA CORPORATIVA: UMA ABORDAGEM ACERCA DAS INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS DO ESTADO CATARINENSE

A recente reestruturação econômica brasileira é oriunda de uma série de ações resultantes do comportamento do “império do capital” (WOOD, 2014). Parte dos países periféricos foram subordinados aos grandes mercados, tornando-se cada vez mais submissos às oscilações da economia internacional, inclusive o Brasil. “O capitalismo global vai continuar precisando de uma ordem internacional, ajustada aos movimentos do capital” (WOOD, 2014, p.13).

No entanto, vale salientar a abertura econômica descontrolada do governo brasileiro na década de 1990 agindo em prol do capital externo. Silveira (2006, p.122) denomina esse período de “entrega do patrimônio público e desnacionalização”. O autor trata que concessões e privatizações foram impostas à diferentes setores do desenvolvimento nacional, dentre eles, a aviação. Esta sofreu várias alterações nos últimos 30 anos (como já destacamos ao longo desta pesquisa), oriundas da inserção de capital estrangeiro e da flexibilização econômica marcando momentos de regulação e desregulação, e posteriormente, uma reorganização espacial do setor aéreo.

O objetivo desse grupo político da década de 1990, assim como o governo Temer e Bolsonaro, é direcionar as políticas de desenvolvimento nacionalistas, principalmente aquelas que deveriam estar no controle do Estado (como por exemplo a infraestrutura), para o controle da iniciativa privada, diminuindo o poder de controle e atuação do governo, isto é, a retomada de políticas neoliberais antinacionais. Não precisamos identificar pontos específicos onde optaram pelo Estado Mínimo, basta vermos as condições de investimentos básicos em saúde, educação, segurança e infraestrutura. No setor aéreo tivemos o exemplo da alteração das políticas de concessão, que antes eram mistas, o Estado por intermédio da Infraero tinha 49% de participação na administração dos principais aeroportos e foi cessada, como ressaltam Silveira e Quintilhano (2019) e Teixeira (2018).

Com a diminuição do poder público sob a prestação de serviços básicos à população emerge a imagem do meio corporativo. Em um país, onde antes a administração aeroportuária era totalmente pública, seja pelos estados, municípios ou pela Infraero, hoje assistimos a chegada de multinacionais estrangeiras com o intuito de ampliar a acumulação de capital, pois,

para uma concessão de aproximadamente 20 a 30 anos, é necessário (que além do grande valor de capital a ser investido) que a empresa tenha experiência no ramo, o que apenas a Infraero possuía no Brasil. Logo, assistimos uma seletividade (até territorial) que favorece a inserção do capital estrangeiro no país, vendo as oportunidades para o surgimento de novas empresas do ramo no Brasil se tornando cada vez mais escassa.

Se observamos as três primeiras rodas de concessão entre 2011 e 2014, podemos ver a presença do capital de empresas brasileiras, como a Infraero, Engevix, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Odebrecht. Embora sejam empreiteiras (exceto a Infraero), elas aumentaram sua acumulação de capital com o desenvolvimento nacional, sobretudo com a construção de infraestrutura. Essas empresas estavam direcionando seu capital ocioso para circulação, além de adquirirem experiência para que, num futuro próximo, viessem a disputar a aquisição de novas concessões (caso fossem de controle misto; parceria público-privado).

No entanto, o que vemos a partir da quarta rodada de concessão, é saída de participação do Estado e uma a inserção maior do capital corporativo. No leilão ocorrido em março de 2017, as empresas vencedoras foram o grupo alemão *Fraport* (no aeroporto de Porto Alegre Fortaleza), a suíça *Zurich* (aeroporto de Florianópolis) e a francesa *Vinci Airports* (aeroporto de Salvador).

Na quinta rodada de concessão em 2019, dividida por blocos regionais (outro grande erro, pois, se intensificará mais ainda a competitividade territorial entre os aeroportos, sobretudo o privilégio dos que possuem maior demanda) também assistimos o capital corporativo internacional captando os mercados mais promissores. Como o grupo espanhol *Aena Desarrollo Internacional* vencendo o leilão do bloco nordeste e a *Zurich Airports* (que já detém 25% de participação no aeroporto de Confins e 100% de Florianópolis) adquirindo o bloco sudeste. Em um mercado inferior, assistimos o surgimento do Consórcio Aeroeste formado pela SOCICAM (empresa que administra vários terminais rodoviários, além dos aeroportos de Ilhéus e Vitória da Conquista) e a Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico - SINART. O bloco centro-oeste previu a concessão de quatro aeroportos, que não possuem uma grande movimentação, devido ao baixo valor de investimento (se comparado aos outros), possibilitaram a inserção, ainda que pequena, do capital nacional na concessão dos aeroportos brasileiros.

Contudo, corroboramos com Teixeira (2018, p.13) que a “intensa espoliação a que estão submetidos o Estado nacional e as cidades brasileiras levam à paralisia de qualquer tentativa de planejamento que não opere conforme os desígnios das grandes corporações”. Isto proporciona uma seletividade territorial, tendo em vista a gama de investimentos e benefícios que determinados locais teriam de forma desproporcional, ou seja, a competição entre os territórios ficará mais evidente entre os aeroportos nacionais. A ação desproporcional do Estado em prol do meio corporativo altera a produtividade espacial⁸¹. “[...] as repercussões da ação do Estado a reformulação do espaço interno são marcadas tanto pelo caráter contingente da sua intervenção, como pelas próprias rugosidades do espaço” (SANTOS, 2012, p. 231-232).

Isso reforça o que assistimos durante a análise dos fluxos nos aeroportos de Santa Catarina, principalmente com a realização do trabalho de campo, onde evidenciou-se uma seletividade de investimento, que vem provocando contrastes territoriais numa disputa por novos voos nos aeroportos do estado. A competitividade territorial é intensificada quando o Estado passa a adotar políticas de atração para a inserção de novos capitais, por intermédio da redução de impostos (como o ICMS), isenções, subsídios, financiamentos (o exemplo do BNDES), dentre outros meios. Embora o meio governamental favoreça interesses privados, ele ainda tem o controle de alguns elementos, dos quais o meio corporativo ainda não tem como explorar. No entanto, por mais que o cenário seja propício à inserção de capital corporativo, o Estado ainda obtém algumas vantagens disso, como aumento da arrecadação, fomento do diálogo com o meio empresarial, desenvolvimento de novas políticas territoriais, dentre outras ações.

[...] a hodierna reestruturação econômica, implicação da “mundialização do capital” e/ou “império do capital”, afeta economia brasileira. Ela tem um artifício “relativamente novo” e mais articulado, ou seja, uma logística corporativa e uma logística de Estado que tornam admissível um significativo acréscimo da fluidez e da competitividade territorial a ponto de reordenam/reorganizarem respeitáveis porções do território brasileiro [...] juntas e articuladas, influenciam de forma seletiva, o aumento da fluidez e da competitividade territorial em apuradas porções do Brasil em detrimento de outros espaços, em especial, sempre por meio das predileções corporativas. Isto é, quando o poder público opera mais estimulado a atender às grandes instâncias empresariais por sistemas de engenharias estratégicos, e quando as empresas, mediante a logística corporativa otimizam as infraestruturas existentes para preencher a falta de infraestrutura de transportes e armazenamento [...] Diante deste contexto, os fatos acarretam abaloamentos na organização territorial, ampliando em certos espaços desigualdades

⁸¹ “[...] ou produtividade geográfica, noção que se aplica a um lugar, mas em função de uma determinada atividade ou conjunto de atividades” (SANTOS, 2017, p. 248).

regionais. As seletivas expansões geográficas do capital aferem também modernizações seletivas em porção do espaço (SILVEIRA, 2019, p. 38).

Logo, é preciso entendermos a ação desses agentes que envolvem a dialética entre a logística de Estado e a logística corporativa, visto que são agentes produtores de reorganizações e interações espaciais, dado que “a logística de Estado e corporativa são destaques no reordenamento geoeconômico do território brasileiro, pois salientam fluidez e uma competitividade territorial” (SILVEIRA, 2018, p. 9).

O crescimento econômico (sobretudo após o Governo Lula) possibilitou o aumento dos fluxos aéreos, entretanto, a ausência de políticas para o desenvolvimento do setor a longo prazo motivou alguns gargalos infraestruturais, principalmente com a adequação das estratégias competitivas das companhias aéreas. A ação, combinada ou não, entre a logística de Estado e a corporativa emergem a partir da necessidade de melhorar a fluidez territorial do transporte aéreo, assim como a adequação das novas infraestruturas diante a evolução das aeronaves.

Nesse seguimento, verificamos a necessidade de compreender o desenvolvimento das empresas que administram os aeroportos do estado, haja vista que a “geografia dos fluxos depende, assim da geografia dos fixos” (SANTOS, 2017, p.255). A compreensão das estratégias logísticas corporativas sob as infraestruturas é um fator delineador para a existência de voos. A circulação manifesta a necessidade de reprodução social, ou melhor, os sistemas de engenharia expressam uma nova produção ou reorganização espacial. Silveira (2016, p.403) ressalva que

a intensidade dos fluxos depende do estágio que a sociedade produz, sua vida material, e portanto, dos fixos criados para esse fim. No atual estágio, denominado de “mundialização do capital” a frequência e a espessura dos fluxos intensificam-se com o aprimoramento dos fixos, dos meios de transporte e comunicações e, em especial, da “logística corporativa e de Estado”.

Silveira (2016, p.412) reforça que a logística corporativa emerge “com o intuito de diminuir os custos de produção e aumentar a competitividade e a concorrência empresarial”, no entanto, a logística de Estado possui a finalidade de “desenvolver e implementar estratégias, planejamento e gestão que permita uma maior fluidez no território, organização, ordenamento dos sistemas de transportes, de armazenamento, de normas e tributação (SILVEIRA, 2016, p.412). Isso vai de encontro com o que vemos assistindo em Santa Catarina, uma logística de Estado pautada em atender interesses localizados (ou regionais), mas que ao mesmo tempo atende as necessidades do capital corporativo em prol da fluidez territorial. Logo, torna os elementos que compõe o espaço como a competição, concorrência e competitividade, tendo em

vista que os territórios passam a disputar mercados em busca da atratividade por novas formas de inserção de capital.

4.1.1 Floripa Airport

Até janeiro de 2020, a corporação de capital misto⁸², o Grupo *Zurich Airports*⁸³ participa da administração de grandes aeroportos pelo mundo. Além de Florianópolis, Macaé, Vitória e Belo Horizonte -Confins (neste a empresa tem participação junto com o Grupo CCR e a INFRAERO) no Brasil, também atua nos aeroportos de Bogotá (Colômbia), Curaçao (Ilha holandesa no Caribe), Iquique e Antofagasta (Chile) e o de Zurique (Suíça).

De acordo com o site da empresa⁸⁴, desde 2007 o grupo já possui negócio com empresas brasileiras, neste caso, com a Camargo Corrêa, na construção e operação de aeroportos pela América Latina, e em 2013 venceu o leilão de concessão, junto ao grupo CCR⁸⁵ do aeroporto de Confins. Em 2017, o de Florianópolis, Iquique e mantiveram a expansão territorial do grupo, principalmente pelo Mercosul.

O reconhecimento do grupo decorre da forma de administração que adotou para o Aeroporto de Zurique. Este, que é um dos mais movimentados da Europa, é o principal acesso (por meio aéreo) da Suíça. O modelo diferenciado que o grupo adotou para este aeroporto é do “aeroshopping”. Embora a corporação tenha adquirido uma porcentagem pequena de Confins, e por completo, o aeroporto de Vitória, Macaé e Florianópolis, apenas no da capital catarinense o grupo implementou o modelo com a *Boulevard 14/32* (figura 33). Tanto o de Confins quanto de Vitória, já possuíam os terminais adequados (e novos) para alteração, ainda que no primeiro tenha a previsão de novas obras de infraestruturas. Como o leilão do bloco sudeste foi recente, ainda não obtemos conteúdos referentes a novas realizações, uma vez que, há o tempo de transição da equipe pública para a administração privada.

⁸² Segundo dados obtidos em trabalho de campo, cerca de 35% do capital da empresa é do Estado suíço. O governo participa por intermédio da *SIX Swiss Exchange* na bolsa de valores de Zurique.

⁸³ Ou *Flughafen Zürich AG*.

⁸⁴ Disponível em: <<https://www.zurich-airport.com/the-company/zurich-airport-ag/airport-history>> Acesso em: 20/01/2020.

⁸⁵ Antiga Companhia de Concessões Rodoviárias.

Figura 26. *Boulevard 14/32* (aeroporto de Florianópolis)

Foto: Lucas Azeredo Rodrigues,
Jan/2020

Trata-se de um espaço de entretenimento, seguindo o conceito do *aeroshopping*. Semanalmente são oferecidas atrações para diferentes públicos, como shows, peças, filmes e festejos regionais. Nos arredores da praça, existem vários espaços para comercialização, desde roupas à alimentação, para que na lógica do capital corporativo, a população não se dirija ao aeroporto apenas para viajar, mas como uma área de lazer, fomentada pelo consumo. Além disso, numa forma de aumentar a acumulação de capital da empresa por intermédio dos alugueis, estacionamento, aluguel de veículos, e num futuro (não muito distante) a presença de hotéis, postos de combustíveis e outras formas de prestações de serviços.

Entretanto, temos alguns pontos que carecem de atenção no que diz respeito à transposição do antigo terminal para o recém-inaugurado (outubro de 2019). Um deles refere-se ao impacto ambiental que ocorreu na construção do terminal, mas principalmente nas vias de acesso, embora o terminal seja equipado com LED, reaproveitamento de águas pluviais e projeto que visa um menor consumo de energia elétrica.

Podemos observar na estrada construída, o pavimento sobre remanescentes da vegetação original da ilha e nas áreas de alagamento de mangue. Embora em alguns pontos tenham túneis para a troca de vazão das águas (alterando o regime fluvial e o bioma local) e para o tráfego de animais, podemos observar algumas áreas já afetadas pelo assoreamento, lembrando que a obra de acesso foi de responsabilidade do poder público.

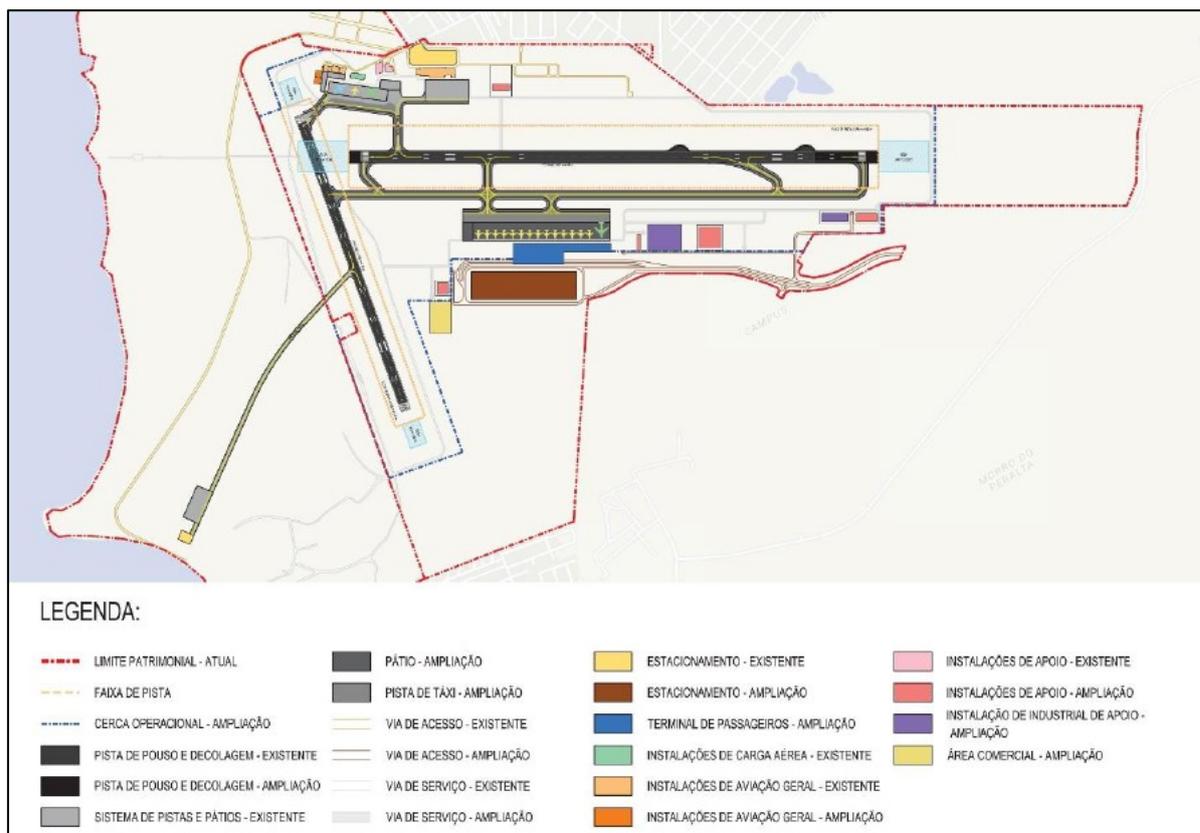
Por mais que o Estado seja o principal provedor de investimentos em infraestrutura em países subdesenvolvidos com o assevera Santos (2012), o que assistimos no Brasil, inclusive em Santa Catarina, é uma correlação de forças e interesses por trás da logística corporativa e do Estado. Por mais que fosse necessária a ampliação do aeroporto, diante da infraestrutura que havia antes de 2019, os interesses empresariais vieram à tona com a implantação de áreas de comércio e lazer no aeroporto.

Sem dúvidas, é uma comodidade para o usuário, além da prestação de diferentes serviços àqueles que viajam cotidianamente, mas por outro lado, é forma de acumulação de capital, que faz um uso seletivo do território. Não tem o que comparar com a estrutura imposta pela Floripa Airport diante dos outros aeroportos do estado. E um dos mediadores dessa discrepância espacial, ou melhor, de um contraste territorial, foi o próprio Estado em querer prover a concentração de serviços na região.

Ora, parte dos territórios na hinterlândia do aeroporto pertencem à corporação, outra parte pertence à União (áreas de preservação ambiental e até mesmo o caso da fazenda experimental da UFSC). No entanto, a especulação imobiliária que se cria é extremamente alta, tendo em vista do polo tecnológico que Florianópolis e região vem se tornando nos últimos anos. A tendência é que nos próximos anos, as áreas próximas ao novo terminal passem por reconfigurações, sobretudo com a chegada de novos empreendimentos (e/ou multinacionais) por meio da especulação, que já está sendo realizada.

Se observamos a área patrimonial do aeroporto (figura 27), poderemos verificar a existência de alguns pontos úteis para a exploração de áreas comerciais e de prestações de serviços satélites, não apenas ao setor aéreo, mas toda uma logística que pode vir a se desenvolver na hinterlândia do aeroporto (áreas de lazer, shopping, supermercados, prédios comerciais, sedes empresariais, indústrias, etc.).

Figura 27. Plano Conceitual do Aeroporto de Florianópolis (2017-2025)



Adaptado de: SAC-PR (2015, p.107).

Por mais que o novo terminal tenha proporcionado maior fluidez e competitividade, a seletividade territorial proporcionada pelo capital estrangeiro (com auxílio do Estado) emerge no âmbito da prestação de serviços. Se verificarmos o circuito inferior e superior⁸⁶ presente nas redondezas da antiga estrutura, vemos a presença de locadoras, estacionamentos, postos de combustível, mercados, restaurantes, dentre outros. Esses foram diretamente afetados com o deslocamento do aeroporto, embora as locadoras e estacionamentos tenham buscado alternativas logísticas para continuar operando (como por exemplo veículos para deslocamento entre um ponto e outro, aumento do custo total, tempo etc.).

Esse ambiente repleto de prestação de serviços se torna atraente para companhias aéreas, porque, além de parcerias com empresas que fornecem serviços no aeroporto, a existência de

⁸⁶ “[...] pode se afirmar que o fluxo do circuito superior está composto de negócios bancários, comércio de exportação e indústria de exportação, indústria urbana moderna, comércio moderno, serviços modernos, comércio atacadista e transporte. O circuito inferior está essencialmente constituído por formas de fabricação de “capital não intensivo”, e por serviços não modernos, geralmente abastecidos pelo nível de venda e varejo e pelo comércio em pequena escala e não moderno” (SANTOS, 2014, p. 97)

infraestrutura suficiente para atender a demanda (turística ou de negócio) é um elemento que sobressai na competitividade territorial. Cidades que demandam altos fluxos de passageiros tendem a apresentar cada vez mais fluidez ao usuário. Por sua vez, quando há uma demanda existente, paralelo a isso, há novas buscas por voos. Logo, a possibilidade do aumento de oferta.

Contudo, vale lembrar a flexibilidade tarifária que os aeroportos concedidos à iniciativa privada possuem, pois, neste cenário de redução de custos, para as companhias aéreas a diminuição, mesmo que parcial, de algumas tarifas como *slots*, pernoite e táxi, fazem um peso fundamental no balanço financeiro, principalmente em locais com um grande número de operações. A competitividade territorial antes praticada apenas pelas companhias, agora conta com a disputa (desigual) entre os aeroportos para a captação de novos voos.

Em suma, o que observamos em menos de dois anos da empresa operando em Florianópolis, é que a logística de Estado e a corporativa agiram de forma combinada (mas também com contradições) no que diz respeito ao avanço da fluidez representada pelo aeroporto. Por mais que o novo terminal tenha uma capacidade totalmente superior, além de obras infraestruturais na pista, o planejamento a longo prazo da Floripa Airport destoava da realidade dos demais aeroportos catarinenses. O capital corporativo chega com a funcionalidade de ampliar sua acumulação e o Estado age em prol dos interesses empresariais. As alternativas buscadas pelo grupo para ampliar as receitas com “áreas de lazer (e consumo)” faz que se tenha capital suficiente para flexibilizar as tarifas aeroportuárias, e posteriormente, ser um polo atrativo para a inserção de novas companhias aéreas e operações.

4.1.2 RDL Aeroportos

A RDL Aeroportos faz parte de um grupo de investidores oriundos da RDL Construtora e Incorporadora de Florianópolis. A forma de administração aeroportuária adotada pelo Estado de Santa Catarina é por meio de contratos que variam em torno de 5 anos⁸⁷.

Em Santa Catarina, tem sido adotado esse sistema, tendo em vista o volume e potencial mercado dos aeroportos sob jurisdição do governo estadual ou municipal. O desenvolvimento de novas infraestruturas regionais, mostra que há um certo planejamento a longo prazo, embora

⁸⁷ O primeiro a ter esse tipo administração no Brasil foi o Aeroporto Zona da Mata, no município de Goainá, que atende a região do município de Juiz de Fora - MG.

ainda seja falho, que é o da criação de novos aeroportos regionais, visando o recebimento de aeronaves de maior porte. Além do Aeroporto Regional de Jaguaruna, há o Aeroporto Regional do Planalto Serrano (na cidade de Correia Pinto), que também está sendo construído com capital do governo estadual, mas que conta com contrapartidas do federal.

Nessa forma de contrato, a empresa é responsável pela gestão do aeroporto e pequenas manutenções. A partir disso, é repassado o custo mensal de operação do aeroporto e quando as receitas não são suficientes para cobrir os gastos, há o acréscimo de capital por intermédio do estado. Logo, temos uma ideia da importância dos investimentos do Estado nas infraestruturas (neste caso os aeroportos), pois, embora esses aeroportos necessitem da injeção de capital público para manter suas operações, são de extrema importância para o desenvolvimento regional dessas áreas em questão. Embora outras regiões do estado recebam outros tipos de investimentos (seja via Infraero ou pelo meio corporativo da Floripa Airport), o Governo do estado observa a necessidade de uma desconcentração dos investimentos em prol de um fomento às diferentes regiões de Santa Catarina.

Isso nos remete aos três pontos fundamentais que Silveira (2018, p. 3) assevera sobre o papel do Estado: 1) “construção e melhoria de infraestruturas em nós estratégicos”; 2) descentralizar o uso de recursos públicos e as parcerias público-privado para não haver concentração regional; 3) “formulação e implementação de um sistema de normas e tributação”. Embora o Governo Estadual tenha tentado o fortalecimento no âmbito regional com os aeroportos de Jaguaruna e Correia Pinto, por outro lado cria ambientes favoráveis para concentração de capital corporativo em outros (como o caso de Florianópolis). Em contrapartida, com a redução do ICMS de forma proporcional às áreas de atuação e quantidade de voos, há até certo momento, a expectativa de que os aeroportos regionais possam ganhar novas operações.

Até o momento, a AZUL e a LATAM operam em Jaguaruna. A possível entrante poderia ser a GOL, no entanto, por já haver operações das outras companhias, pode ser um mercado um pouco mais complexo de se ingressar. A PASSAREDO por sua vez até atenderia sua estratégia por ser um aeroporto regional, no entanto, a possibilidade da chegada desta companhia em outros aeroportos com maior movimento, é mais interessante por causa da oferta e demanda.

4.1.3 Infraceea Aeroportos

Administradora do Aeroporto de Lages, a Infraceea é uma empresa que atua em diferentes ramos do setor aéreo. Segundo o portfólio da empresa⁸⁸, o grupo tem especialidade em “Operação Aeroportuária, Administração, Certificação Operacional, NESO, AISO, Projetos (civis e operacionais), Manuais, Planos, Programas, Controle de Tráfego Aéreo e Capacitação

Além de Lages, a empresa administra o aeroporto de Mossoró-RN, Paracatu-MG e possui certificação provisória para o controle do aeroporto de Caçador, além de atuar na implantação das novas operações no aeroporto de Brasília e São Gonçalo do Amarante (INFRACEEA, s/d).

O grupo (ainda recente, assim como a RDL) emerge num momento em que as concessões dos aeroportos do país seguem adiante para o controle total da iniciativa privada. A adoção de mercados, dentre eles a especialização do pessoal operacional dos aeroportos, cria uma imagem à empresa. Recentemente a empresa foi contratada pela *Zurich Airports* para a operação do lado ar do Aeroporto de Vitória (recém adquirido nos leilões de 2019). A proposta de atuação da empresa ainda é nova (ao se tratar do cenário nacional), mas possui um potencial mercado para atuar, isso nos mostra o quão complexo são as operações aeroportuárias, e os possíveis mercados que ainda podem ser explorados pela logística corporativa.

4.1.4 Infraero

Criada em 1973, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária -INFRAERO teve como objetivo principal, administrar os principais aeroportos do Brasil com voos comerciais- regulares. Após sua criação, em menos de uma década passou a controlar a maior parte dos aeroportos com movimento de carga e passageiros regulares, instituindo várias normativas em diálogo com o DAC.

Com a abertura abrupta e descontrolada do mercado nacional e os desinvestimentos em infraestrutura na década de 1990, iniciou um processo de sucateamento das empresas estatais (segundo como uma justificativa para a privatização delas). A Infraero assistiu um grande crescimento da movimentação de passageiros, fazendo com que ainda no Governo Lula, o

⁸⁸ Disponível em: <<https://infraceea.com.br/>> Acesso em: 03/02/2020

Estado buscasse novas alternativas para administrar as infraestruturas aeroportuárias do país, sobretudo com o anúncio da realização de grandes eventos esportivos.

Dentre os resultados desses estudos, surgiu a ideia de concessão dos aeroportos à iniciativa privada, desde que a Infraero mantivesse sua participação da administração dos aeroportos (como já tratamos dessa problemática anteriormente neste trabalho). Embora as concessões tenham sido implementadas no Governo Dilma, foram realizadas algumas alterações diante o estudo original, no entanto, no Governo Temer iniciou um processo de sucateamento severo da empresa, até o Governo Bolsonaro assumir publicamente que iria entregar a administração de todos aeroportos da rede Infraero à iniciativa privada. No entanto, no relatório anual da empresa de 2018, mostra que o crescimento foi positivo, indo contra a justificativa do Estado e da mídia, no que trata do “prejuízo” que empresa causa.

O destaque do Balanço Patrimonial de 2018 é o saldo de caixa próprio da Infraero, que atingiu o montante de R\$ 519,5 milhões, ou seja, 17% acima do resultado obtido em 2017, R\$ 445,0 milhões. O aumento do Caixa é decorrente da arrecadação das receitas aeroportuárias e comerciais, com ingresso de R\$ 58,8 milhões advindos da recuperação de custos das tarifas TAN de Navegação Aérea, dos exercícios de 2017 e 2018 e de R\$ 100,0 milhões relativo a luvas pela concessão do Estacionamento de Congonhas, aliado ao resultado obtido do projeto estratégico para redução da inadimplência da Infraero. Outro fator determinante foi a redução da despesa com Pessoal em função do programa de adequação do efetivo e da economia no desembolso com tributos devido a planejamento fiscal, por meio da compensação de créditos tributários, e pela adesão ao PERT da Receita Federal. (INFRAERO, 2019, p. 128)

Até o momento, em Santa Catarina dois aeroportos pertencem a rede, o de Joinville e de Navegantes, embora estejam com leilão previsto segundo semestre de 2020. Segundo dados obtidos em Trabalho de Campo, a Infraero possuía capital para se manter até 2013. Curiosamente, momento em que começou o processo de concessão dos grandes aeroportos. Vale lembrar que a empresa reduziu sua participação nos principais aeroportos do Brasil, como Brasília, Guarulhos, Rio de Janeiro (Galeão) e Belo Horizonte (Confins), o que reduz em grande parte o montante para manutenção da empresa.

Vale lembrar que a Infraero é uma empresa de subsídio cruzado, isto é, o lucro obtido nos grandes aeroportos, é transferido para aqueles que não possuem receita suficiente para manter as operações. Logo, é de extrema importância manter as operações, sobretudo nos aeroportos regionais de controle da união, ou em estados que não possuem capital para a manutenção da infraestrutura.

A respeito dos investimentos nos aeroportos da rede, segundo o que foi coletado em Trabalho de Campo, o capital é oriundo da SAC, e este órgão que determina o projeto e montante que será investido (por exemplo, as obras do novo terminal de passageiros em Navegantes é com capital da SAC).

Outro elemento importante que pudemos constatar, é que a Infraero funciona como um organismo mediador, sobretudo nas escalas regionais. É um agente, fazendo uma ligação entre a logística de Estado e a corporativa. Por exemplo, o Aeroporto de Navegantes atua como intermediário nos diálogos entre agências de turismo da região (principalmente Balneário Camboriú), as Associações de Comerciantes e Industriais, representantes do poder público local, dentre outros meios corporativos, com as companhias áreas, buscando novas alternativas para demanda e oferta de voos. Além do mais, a empresa é obrigada (por legislação inclusive) a liberar *slots* (em caso de aeroportos congestionados) para as empresas entrantes no mercado, o que facilita o crescimento de novas companhias. Por outro lado, diante dos aeroportos entregues à iniciativa privada, a grande desvantagem, além da questão infraestrutural, é que os aeroportos da Infraero possuem taxas tabeladas de acordo com a categorização do aeródromo. Isso faz com que o meio corporativo possa flexibilizar suas tarifas para atrair novos mercados (além de poder expandir para além da prestação de serviços aéreos), proporcionando uma competição territorial, e inclusive, prejudicando a empresa estatal.

4.2 Os 7 (ou 8) momentos cíclicos da aviação comercial brasileira

Ao longo da história da aviação comercial brasileira, assistimos várias reconfigurações, seja no âmbito de regulação, nas malhas aéreas, nos padrões de aeronaves, na movimentação de passageiros ou a diversidade de destinos. Se considerarmos a figura 28 temos a percepção de que o mercado do transporte aéreo no país foi repleto de fusões, aquisições, associações e falências. Se notarmos a origem das companhias vigentes em 2019, veremos que a mais antiga em operação é a PASSAREDO, criada em 1995. A GOL criada em 2001; a AZUL em 2009; a LATAM em 2012 (embora a TAM seja de 1961). Poderemos verificar uma “dança das cadeiras” entre as companhias aéreas comerciais no país. Ao mesmo tempo, podemos afirmar que a quantidade de empresas operantes é voltada para um movimento cíclico, correspondendo com as oscilações do mercado aéreo nacional.

1) O “**Pioneirismo da Aviação Comercial**” entre 1925 e 1940, foi um período marcado pelos primeiros voos comerciais (realizados inclusive por aviões anfíbios, isto é, parte das aterrissagens eram no mar, em rios ou em lagoas), mas também período em que se iniciou o processo de regulação do setor. O que vemos é a concentração das operações, desde a alemã CONDOR (CRUZEIRO), os incentivos governamentais em prol da VASP e da VARIG, e a presença de outras consideráveis como a PANAIR.

2) A “**Era DC-3**”, momento em que mais se operou companhias aéreas simultaneamente no país. Entretanto, diante os diferentes contextos regionais, aos poucos as companhias iam se juntando, formando grandes grupos, como a REAL, além da presença das grandes companhias do período anterior.

3) A necessidade de reinventar a indústria vem à tona com a criação da Embraer, visando a substituição dos DC-3, iniciando a fabricação dos E-110. Esse momento que podemos chamar de “**reestruturação da aviação regional**”, foi incentivado pela criação do SITAR, e o surgimento de grandes empresas como TAM, TABA, TRANBRASIL (antiga SADIA), e as subsidiárias da VARIG, a RIO SUL e NORDESTE.

4) As grandes oscilações desse mercado, irão tonalizar o setor aéreo a ponto de concentrar cada vez mais empresas aéreas. Esse momento é marcado pelo “**primeiro oligopólio**”, pois, além da regulação da década de 1970 e início de 1980, os mercados se tornaram restritos, além do doméstico e da exclusividade das linhas do SITAR.

5) Com o sucateamento dos serviços públicos do neoliberalismo entre a década de 1980 e 1990, veio o processo de flexibilização do setor aéreo, em prol da livre concorrência entre as empresas do ramo. Esse ciclo é marcado por uma “**reinvenção do mercado regional**” resultado das políticas de desregulamentação. Vale lembrar que algumas dessas empresas aéreas possuem capital oriundo do transporte rodoviário de passageiro, como a TRIP e PASSAREDO. Outras empresas surgem em mercados regionais específicos, onde antes era atendido apenas por táxi aéreo. Além disso, o fim do SITAR gerou um grande excedente de demanda regional, que será reestruturada na virada de século.

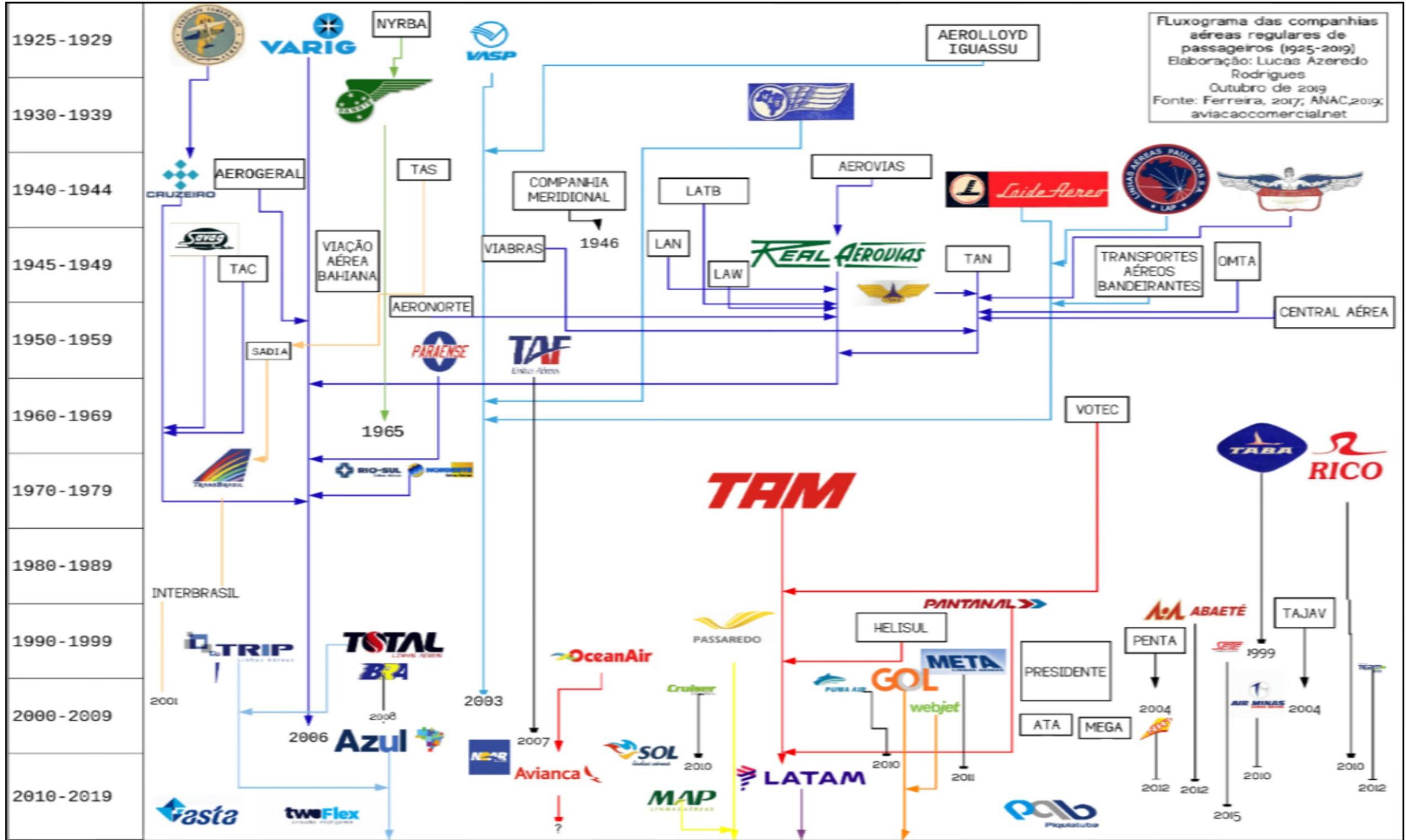
6) É quando há a “**ruptura da aviação regional**”. Com a necessidade de reinventar novamente o setor aéreo diante da liberdade tarifária a partir de 2001, as companhias aéreas passam a centralizar suas operações numa tentativa de reestruturar o sistema de voos A-B-C. Ademais, pode-se observar o surgimento de várias empresas menores com os excedentes das

empresas que encerraram suas operações, como a VARIG, TRANSBRASIL e VASP, dando origem a BRA, WEBJET, OCEANAIR, , dentre outras regionais como a TEAM e a NHT. Ora, o mercado regional foi alavancando pela demanda deixada pelas subsidiárias, operadoras das antigas linhas do SITAR, nas quais remodelaram suas estratégias visando uma maior competitividade de mercado, como a TAM e a RIO SUL/NORDESTE. Com a demanda no mercado doméstico, empresas que antes eram regionais, passaram a penetrar em mercados secundários com alta demanda, como o caso da TRIP e OCEANAIR.

7) É o que vivemos atualmente, o “**segundo oligopólio**”. Diante da grande diversidade de companhias operando simultaneamente os mesmos nichos de mercado, foram uma série de estratégias adotadas, que proporcionaram uma maior centralidade de mercado, dentre elas, além da competição predatória, também se verificou a prática do *dumping*, fusões, associações e aquisições. Medidas que resultaram na formação e consolidação da PASSAREDO, AZUL, GOL e LATAM em 2019.

Embora ainda na década de 2010, empresas como a, AVIANCA, WEBJET, TRIP e MAP tenham operado, essas, exceto a primeira, foram abocanhadas pelas maiores, justamente pelo fato de competir o mesmo mercado. Ao invés de diminuir os custos em prol de uma maior competitividade, com o acúmulo de capital uma das saídas foi “sumir” com o concorrente e unificar as operações: a WEBJET captando o mercado *low cost, low fare* da GOL (**aquisição**); a TRIP no mercado regional de alta densidade competindo com a AZUL (**associação**); a LAN e TAM disputando o mercado do Mercosul (**fusão**); e a PASSAREDO e a MAP operando o mercado regional com menor demanda (**aquisição**). Essas estratégias ficaram evidentes, não apenas no período mais recente, mas ao longo de toda história da aviação no Brasil

Figura 28. Fluxograma das companhias aéreas regulares no Brasil (1925-2019)



Com as recentes medidas de redução de ICMS e a abertura de 100% ao capital estrangeiro no setor aéreo, podemos dizer que se aviação nacional passará por uma nova remodelação. Isto é, uma transição para um oitavo momento, a “**internacionalização do setor aéreo brasileiro**”. Este mercado pela inserção maciça de capital estrangeiro e o desaparecimento do capital nacional (embora a maioria das companhias aéreas em atuação estejam capitalizadas na bolsa de valores). Isso fará com que se tenha uma internacionalização da aviação (embora na gestão aeroportuária já esteja acontecendo isso) e posteriormente a adoção de novos modelos estratégicos e mercadológicos que nunca foram praticados no território nacional. Contudo, essas mudanças estão recentes (entre 2019 e o início de 2020), então ainda não é possível compreendermos de fato suas reações e consequências.

4.3 ESTRATÉGIAS LOGÍSTICAS DAS COMPANHIAS AÉREAS QUE OPERARAM EM SANTA CATARINA ENTRE 2000 E 2019

4.3.1 Nacionais

4.3.1.1 Avianca (Oceanair)

A OCEANAIR iniciou suas operações como taxi aéreo na região da Bacia de Campos no norte do estado fluminense, fomentada pela indústria do petróleo na virada do século XX para o XXI. Ainda que timidamente, passou a expandir suas operações a partir de 2002 quando solicitou ao DAC as operações regulares de transporte de passageiro.

Assim como na era DC-3, o início do século XXI foi marcado pelo alto número de E-120 excedente no mercado da aviação nacional, principalmente pela reestruturação do Grupo VARIG e a falência da TRANSBRASIL. Com a renovação de frota nas grandes companhias, surgiram pequenas empresas regionais usando esta aeronave com capacidade de quase 30 passageiros.

A OCEANAIR inicia suas operações, e no mesmo ano, percebe-se que possui uma ampla oferta de destinos. A maioria se trata da demanda deixada pela RIO SUL, NORDESTE, INTERBRASIL e TAM. Podemos perceber a presença dos voos de ponto a ponto desde parte da região concentrada até as principais cidades do Nordeste (figura 29). Neste mesmo ano, chegam as aeronaves F-50.

Figura 29. Mapa de rotas da OCEANAIR em 2002



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 20/01/2020

Em Santa Catarina a empresa atuava com voos saindo de São Paulo para Chapecó (depois seguia para Santo Ângelo ou Passo Fundo, e prosseguia para Porto Alegre), Videira e Criciúma, usando o turboélice Brasília. Essas operações duraram até 2005, momento em que a companhia passou a reestruturar a estratégia de atuação territorial, e começou a abandonar alguns destinos regionais, como Criciúma e Videira.

Uma pessoa chave no crescimento e fortalecimento da OCEANAIR/AVIANCA é o empresário Gérman Efromovich⁸⁹ (de família polonesa e criado na Bolívia e no Chile). Além de fundador da companhia, ele foi responsável pela criação do *holding* que formaria o grande

⁸⁹ Além da Companhia aérea, o mesmo possui investimentos no setor petroquímico, no turismo e hotelaria, na agricultura, na indústria naval e até empresas no ramo da saúde.

grupo AVIANCA. Com a injeção de capital colombiano na empresa, a OCEANAIR passou a receber os jatos F-100, com capacidade de até 100 passageiros, substituindo aos poucos os turboélices da frota. No momento em que a empresa passou a competir com as grandes empresas (a partir de 2005), as estratégias competitivas sofreram alterações, dentre elas, a extinção de muitos destinos regionais, impulsionados pela demanda reprimida proporcionada pela crise da VARIG. Se observamos a malha das rotas em 2005 (figura 30), já notaremos mudanças significativas, sobretudo nos voos de ponto a ponto, além de uma maior concentração de voos em hubs.

Figura 30. Mapa de rotas da OCEANAIR em 2005



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 20/01/2019

Em Santa Catarina podemos observar a presença da empresa no trecho de Chapecó-Florianópolis-São Paulo (rota que a empresa manteve durante anos, até alterar seu *hub* para Guarulhos), que atendia a alta demanda existente de Chapecó para capital do estado, assim como para São Paulo/Guarulhos e conexões, além do trecho Florianópolis-São Paulo/Guarulhos.

Entre 2005 e 2010 a empresa chegou a operar com *boeings*, porém, a expansão internacional não obteve números positivos, além da grande diferenciação da frota. Com a falência da VARIG e da BRA, surgiu uma grande demanda doméstica, fazendo com que a companhia reorganizasse sua estratégia e malha para se adequar a competitividade entre as companhias nacionais e fortalecer sua presença no Brasil. Como os *fokkers* pararam de ser fabricados, a empresa apostou na *airbus* para renovar sua frota, ampliando cada vez mais sua oferta de assentos. Com maior notoriedade nas capitais, a empresa passou a expandir suas demandas na região centro-oeste e fortaleceu sua presença em cidades regionais relevantes, como Chapecó, Juazeiro do Norte, Petrolina e Passo Fundo, além da presença expressiva na ponte-aérea focando no público executivo⁹⁰ (figura 31).

Figura 31: Mapa de rotas da OCEANAIR em 2010



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 20/01/2020

⁹⁰ “Rio de Janeiro e São Paulo funcionam como um centro de acumulação do capital e seus principais aeroportos interessam particularmente ao setor empresarial, pois seus aeroportos funcionam como instrumentos de valorização do capital para as companhias” (CAMILO PEREIRA, 2019, p. 8).

O ano de 2010 foi de grande importância para a empresa, além da chegada dos Airbus, ampliando a oferta de assentos, foi quando a OCEANAIR passou a ser AVIANCA, padronizando as operações do Grupo AVIANCA-TACA (Colômbia e Peru, respectivamente). Tanto que já em 2011 a empresa recebeu mais 10 aeronaves da *airbus* e ampliou a oferta de assentos (o A318 transportava 120 passageiros; o A319 transportava 132 passageiros; e o A320, 162 passageiros), diante do F-100 que tinha capacidade de 100 assentos.

A presença da empresa na ponte aérea e o surgimento de novas companhias fez com que a empresa intensificasse a ligação entre as capitais e passou a adotar Brasília com um *hub* complementar a São Paulo, principalmente por causa das ligações com o Nordeste (figura 32). Por outro lado, numa tentativa de expansão internacional de *codeshares*, a empresa opta por deixar o aeroporto de Congonhas para o mercado empresarial e foca seus voos de conexão em Guarulhos.

Figura 32. Mapa de Rotas da AVIANCA em 2012



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em 20/01/2020

Entre 2012 e 2018 a AVIANCA passou a padronizar sua frota com os A320, sobretudo na região centro-sul, e em rotas com menos demanda, os A319 e A318. No entanto, em 2017 a

empresa deu um passo que talvez tenha sido fundamental para sua crise em 2019. Com a aquisição dos A330, iniciou sua expansão novamente para o mercado internacional, sendo os destinos Bogotá (*hub* do Grupo AVIANCA-TACA), Miami e Santiago (figura 33).

Figura 33. Mapa de rotas da AVIANCA em 2018



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 20/01/2020

Não obstante, podemos perceber que há pequenas alterações no mercado doméstico da AVIANCA, dentre elas, o início das operações em Navegantes. Uma das falhas da companhia

foi semelhante às da TRANSBRASIL. Ao deixar de lado a aviação regional, focalizar nas ligações densas e competitivas entre capitais, fez com que o mercado doméstico se tornasse limitado. Mesmo assim, a empresa insistiu no mercado internacional de larga escala com aeronaves de alta capacidade em trechos extremamente competitivos. O resultado visível com as baixas ocupações, se deu devido o mercado doméstico da AVIANCA não ser suficiente para preencher a oferta dos voos internacionais. Com altos prejuízos numa estratégia ousada (e errônea), a empresa começou a se endividar, até paralizar totalmente as operações em 2019.

A quebra da AVIANCA apresentou grandes reflexos na movimentação de passageiros no Brasil, inclusive em Santa Catarina. Podemos identificar que Navegantes e Chapecó foram extremamente afetados. Apenas em 2018, a empresa transportou no estado de Santa Catarina 1,02 milhões de passageiros no estado representando 15% da movimentação. Apenas em Chapecó, a companhia foi responsável por 39% e em Navegantes 11%, porém parte dessa demanda foi suprida pelas companhias em atuação (GOL, LATAM e AZUL).

A AZUL foi a que se saiu mais beneficiada nessa competição predatória⁹¹. Além de poder ofertar voos que antes eram oferecidos pela AVIANCA, com a renovação de frota com os A320, a empresa pode antecipar e captar uma parcela considerável da frota da AVIANCA, assim como a LATAM, que também arrendou algumas aeronaves.

Se analisarmos a cronologia da movimentação de passageiros com o desenvolvimento da frota da AVIANCA/OCEANAIR, podemos identificar alguns saltos de crescimento (gráfico 24), sobretudo uma alteração de nicho de mercado como foi relatado anteriormente. A movimentação da companhia apresenta dois grandes picos de movimentação, marcados pela operacionalidade de novas aeronaves com maior capacidade (tabela 9). O primeiro, a partir de 2006 quando iniciam as operações dos F-100, e a segunda em 2011 quando começam a chegar os Airbus, assim como em Santa Catarina, que apresenta reflexos diretos, na troca dos E-120 (30 pax) para o F-50 (50 pax), F-100 (100 pax) e airbus (entre 120 e 165 pax), que foi mais evidente em 2006, 2007, 2009 e 2013.

Nos seus últimos anos de operação, principalmente após a chegada dos A320neo, a AVIANCA apostou na qualidade do serviço a bordo e no entretenimento, como telas

⁹¹ Rumore ainda de que a AZUL tentou comprar os ativos da AVIANCA BRASIL, no entanto foi barrada pelos órgãos reguladores. Além da aquisição de novas aeronaves, o foco da AZUL seria a obtenção dos slots de São Paulo. No entanto, a ANAC após a paralização das atividades leiloou e redistribuiu os slots da AVIANCA entre a AZUL, PASSAREDO/MAP e TWOFLEX.

individuais. A excelência pelo serviço de bordo fez a empresa estar presente pelas principais capitais do país, no entanto, não foram suficientes para alimentar seus voos internacionais. Das empresas aéreas vigentes até 2018, a AVIANCA era a única que não penetrava no mercado regional, ao contrário de suas origens. Se observamos a curva do gráfico 24 e da tabela 8, temos a proporção do aumento significativo da movimentação de acordo com a chegada de aeronaves com maior capacidade, assim como diferentes ajustes nas malhas e na oferta de destinos. A competição pelo mercado estrangeiro, justamente em rotas competitivas, fez com que o mercado doméstico tentasse manter o internacional da filial brasileira, até que a empresa paralisou suas operações no primeiro semestre de 2019.

Gráfico 24

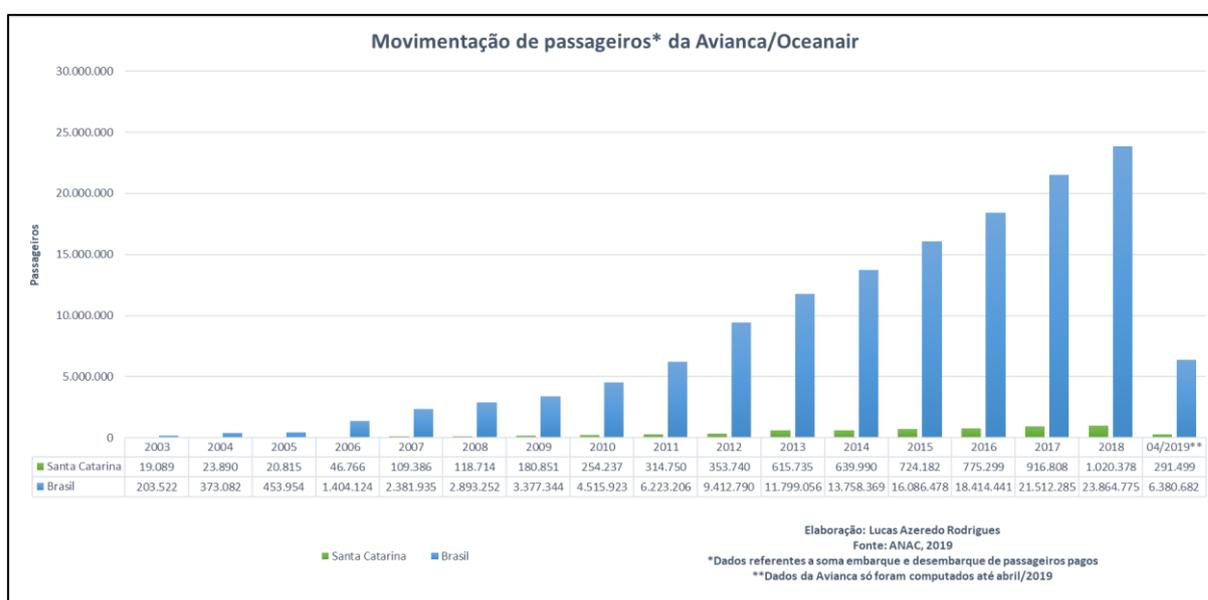


Tabela 9. Frota da AVIANCA/OCEANAIR

Aeronave	PAX	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019
A318	120					5	14	15	7	7
A319	132					3	4	4	4	4
A320	162					2	8	27	28	
A320neo	165								8	
A330-200	238									
B737-300	148			1						
B757-200	189			2						
B767-300	213	7	7	6						
F-50	50	2	3	3						
F-100	100		2	14	14	14	14			

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues.

Fonte: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 21/01/2020

4.3.1.2 Azul

A Azul Linhas Áreas foi criada em 2009 por David Neeleman (um brasileiro criado nos EUA), e contou com a participação de vários investidores de diferentes segmentos para fundar a AZUL, dentre eles, Julio Bozano⁹². David é conhecido na América do Norte por ser cofundador da canadense WESTJET e MORRIS AIR e fundador da JETBLUE (todas *low costs* que chegaram no mercado apostando em formas diferenciadas de prestação de serviços). Além disso, Neeleman também tem participação com o Consórcio Gateway no processo de privatização da estatal TRANSPORTES AÉREOS PORTUGAL -TAP.

Ao longo dos anos, a AZUL foi beneficiada pela inserção de capital estrangeiro pela dupla nacionalidade de Neeleman. Tanto que, de acordo com a Relação com Investidores da Azul (RI Azul)⁹³, a participação econômica da empresa consiste em: 5,8% David Neelaman; 6,5 % acionistas da TRIP (Trip Participações S.A., Trip Investimentos Ltda e Rio Novo Locações Ltda); 7,9% UNITED AIRLINES; 79,7% Outros⁹⁴; e 0,1% Tesouraria.

Entre 2009 e 2019, a AZUL adotou diferentes modelos estratégicos para intermediar seu crescimento. Além da inserção de capital estrangeiro na empresa, ao escolher o jato regional Embraer como aeronave principal da companhia, a empresa atuou em mercados secundários, sobretudo àqueles que não eram explorados pelas outras companhias. Com isso, a AZUL não competia diretamente com as grandes empresas e ainda explorava a demanda reprimida no mercado regional.

Como podemos observar na figura 34, as rotas em 2009 eram concentradas no Aeroporto de Campinas (*hub*)⁹⁵, embora apresentasse duas rotas com escala, como Campinas-Navegantes-Porto Alegre e Campinas-Vitória-Salvador. Utilizando o E-190 e E-195, a empresa apostou na prestação de serviços no mercado regional descongestionado e na qualidade de serviço a bordo.

⁹² Ex-banqueiro (Banco Bozano Simonsen) e investidor na Embraer.

⁹³ Disponível em: <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estrutura-de-capital/> Acesso em: 30/01/2020

⁹⁴ Principalmente a ações comercializadas na Bolsa de São Paulo.

⁹⁵ Vale lembrar que a companhia oferece desde sua criação ônibus para o deslocamento entre o Aeroporto de Campinas e Sorocaba, Aeroporto de São Paulo, Shopping Eldorado, Shopping Tamboré e o Terminal Rodoviário da Barra Funda. Disponível em: <https://www.voeazul.com.br/experiencia-azul/onibus-azul> Acesso em: 30/01/2020

Figura 34. Mapa de Rotas da AZUL em 2009



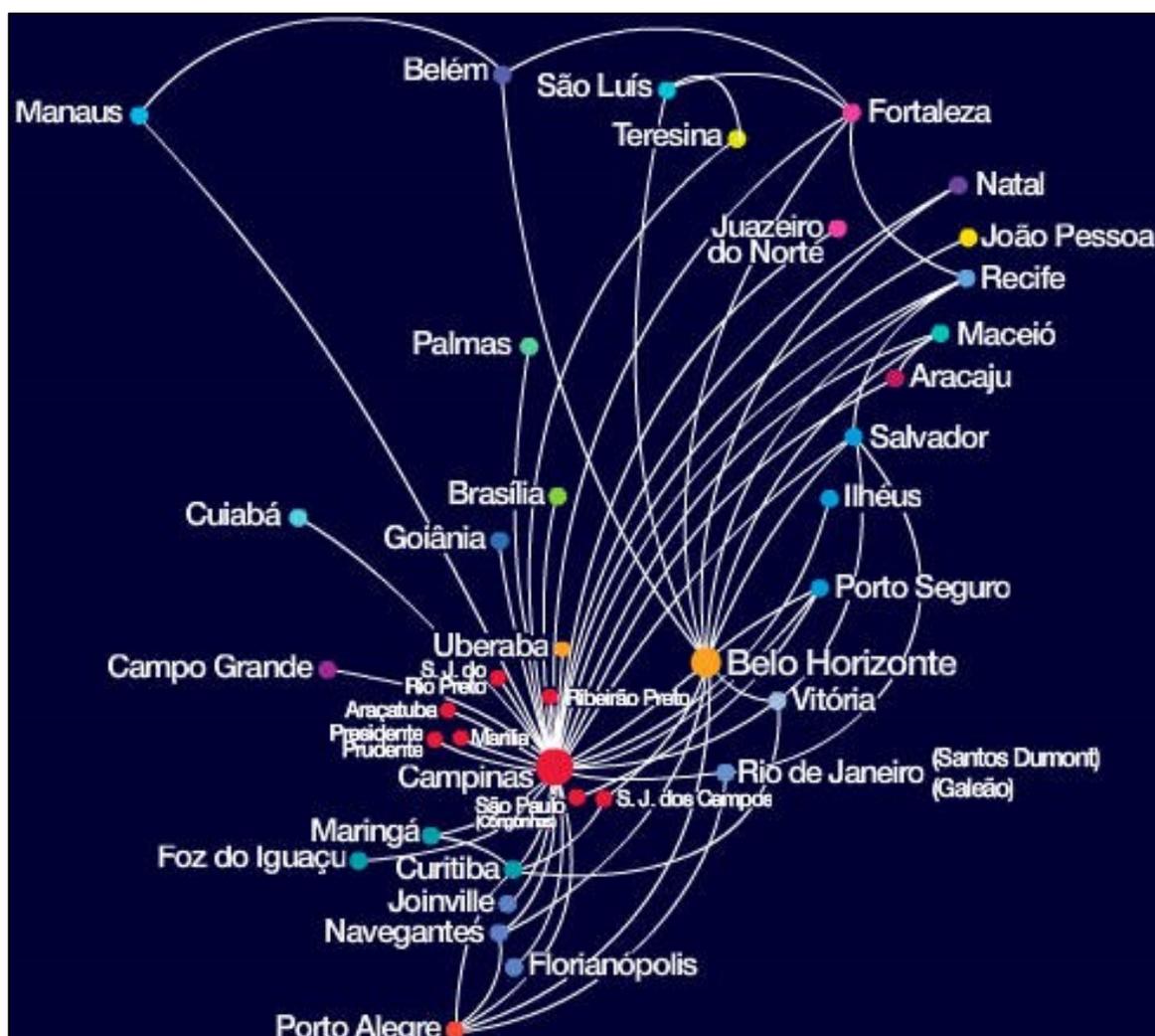
Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 21/01/2020

Com a aquisição de novos Embraer e a consolidação no mercado regional, a empresa buscou adotar novos *hubs* paralelos ao de Campinas para concentração regional de voos, como podemos ver Belo Horizonte – Confins (em paralelo ao de Brasília) e Recife no Nordeste (figura 15). Com a chegada dos ATRs, a empresa passou a ingressar em mercados regionais que possuíam limitações a operações de aviões a jato, ponto fundamental no crescimento da AZUL.

Esta estratégia da AZUL se constitui pelas ligações ponto a ponto, isto é, sem escalas/conexões entre origem e destino. Desta forma, o fenômeno da diversificação refere-se à expansão de novos mercados, distintos daqueles da área original de atuação das companhias áreas tradicionais. [...] A AZUL hoje opera uma frota moderna e bem gerenciada de aviões menores capazes de estimularem a demanda em rotas de baixas e médias densidades, o que vem ao encontro de sua proposta, ligar centro de menor porte, mas com demanda pelo serviço de transporte aéreo (CAMILO PEREIRA, 2016, pp. 130-131)

A empresa fortaleceu a ligação do interior paulista com Campinas, assim como a ligação do Brasil central (via Belo Horizonte) com a região Nordeste (figura 35). Santa Catarina passa a ter voos a partir de Florianópolis e Joinville. Curiosamente, a empresa começa a operar nos dois destinos a partir dos últimos meses do ano, captando passageiros para a alta temporada.

Figura 35. Mapa de rotas da AZUL em 2011

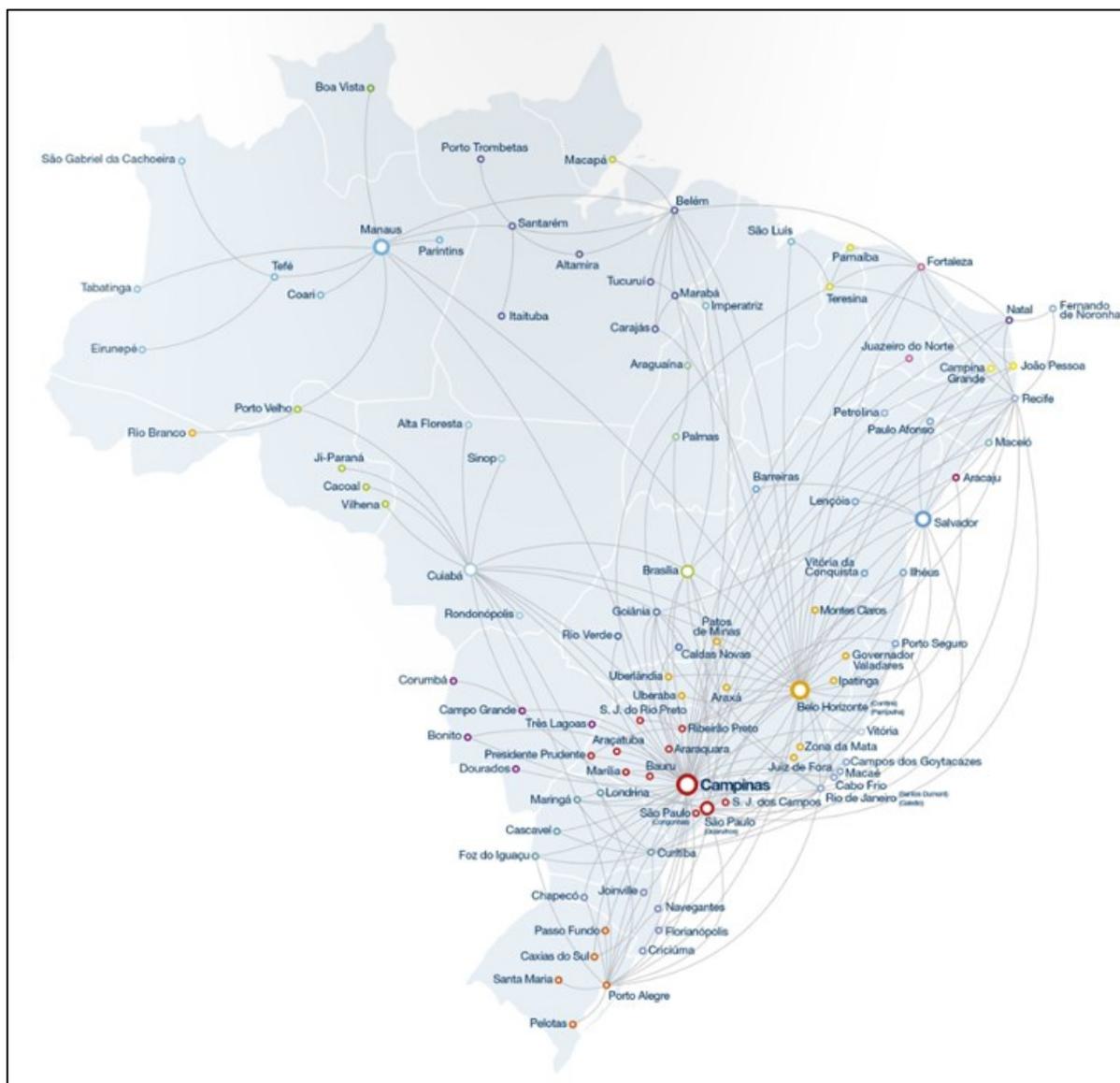


Disponível em: www.aviacaoocomercial.net Acesso em 21/01/2020

Com a penetração na aviação regional, a empresa observou na TRIP uma possível forma de centralizar o capital. Tanto que em 2013 a TRIP se associa à AZUL, formando a maior empresa regional da América Latina, ampliando, além da frota, a oferta de destinos (figura 36). Para Camilo Pereira (2016, p.141) “a associação entre AZUL e TRIP é gerida como uma ameaça à lógica de mercado concentrada, compactada e delimitada pela TAM e pela GOL”, no

entanto, intensificou cada vez a concentração e competitividade no mercado aéreo nacional. Em Santa Catarina podemos observar o início das operações em Chapecó e Criciúma.

Figura 36. Mapa de Rotas da AZUL e TRIP em 2013



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 20/01/2020

Aos poucos a AZUL foi readequando a malha da TRIP a da AZUL. Após a associação a empresa em 2014, passou a receber os A330 para sua expansão no mercado internacional. Podemos notar ligações extremamente ramificadas, e uma concentração de voos em *hubs* regionais, como fica mais nítido em Cuiabá e Porto Alegre (figura 37). A consolidação no mercado regional nacional proporciona a AZUL um alicerce e segurança para a expansão das rotas internacionais. A expansão para novos destinos regionais continua, no estado catarinense

a empresa passou a operar em Lages (ATR) e Jaguaruna (ATR e Embraer), assim como em outras cidades do interior brasileiro que passara a readequar a pista para pelo menos a operação do ATR, como o caso das cidades do oeste a paranaense.

Figura 37: Mapa de rotas da AZUL em 2019



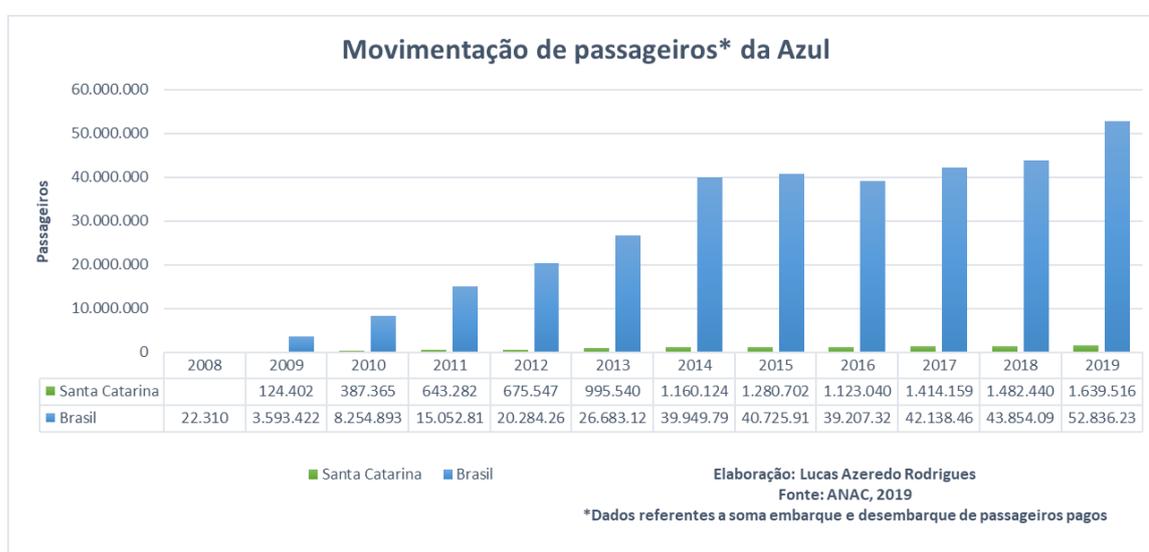
Disponível em: www.voearul.com.br Acesso em: 30/01/2020

A AZUL atuou na contramão do mercado tradicional, alinhando a prestação de serviços com as estratégias de atuação territorial. O crescimento escalonado da empresa é impulsionado pelas novidades nas ligações da empresa. A presença de aeronaves proporcionais à demanda, isto é, uma variação de 70 a 298 passageiros faz com que a empresa tenha flexibilidade na oferta de demanda.

Outro elemento que vale frisar, seguindo a questão da versatilidade da malha da empresa, é a oferta por voos *charters* domésticos na alta temporada. Podemos notar, como em Florianópolis, a oferta de voos diretos entre a capital catarinense e o interior do Paraná e do Rio Grande do Sul, assim como em outras regiões, sobretudo no litoral entre o Rio de Janeiro e por todo Nordeste, a oferta de voos pontuais fomentando o turismo.

Se observamos a evolução da movimentação de passageiros da AZUL (gráfico 25), poderemos verificar um grande pico de crescimento atrelado à sua oferta de assentos. Esta se beneficia pela chegada de aeronaves com maior capacidade e custo benefício operacional como o caso dos A320neo, A321 e do E-195-E2 (tabela 3).

Gráfico 25



Ao longo de sua curta história, a AZUL adotou uma série de estratégias competitivas, as quais acarretaram o seu crescimento e fortalecimento nacional (e até internacional). A estratégia de adotar o mercado regional de alta densidade conectado por *hub* (Campinas) fez com que a empresa alcançasse diferentes mercados, onde antes praticamente não se havia operações regulares. Tanto que ao penetrar na aviação regional de baixa demanda, para inibir seu concorrente e ao mesmo tempo se beneficiar, propôs a associação com TRIP em 2013, tanto que houve a incorporação da frota da empresa em 2014 (tabela 10), e depois uma tentativa de padronização em prol da redução de custos.

Tabela 10. Frota comercial⁹⁶ da AZUL entre 2009 e 2019

Aeronave	PAX	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
A320neo	174											32
A321neo	214											1
A330-200	242 a 278											8
A330-900	298											2
ATR-72-600	70			1	17	32	39	49	44	37	33	33
E-190	100 a 110	9	10	10	10	22	22	22	11	10	9	6
E-195	118	5	16	26	40	52	59	66	66	60	54	50
E-195-E2	136											3
ATR-72-200	70			8								
ATR-72-500	70					14	14					
ATR-42-500	45 a 48					10	7					

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues

Fonte: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 20/01/2020

Recentemente, em janeiro de 2020, a empresa anunciou a aquisição da TWO FLEX, uma empresa que estava crescendo no mercado regional de baixa densidade em locais pontuais do território nacional. A grande estratégia dessa empresa foi operar por intermédio de programas estaduais de incentivo a integração da aviação regional dentro de seus territórios, como a Voe Minas Gerais e a Voe Paraná. É essencial destacarmos que a empresa utiliza como padrão da frota o C-208 com capacidade para 9 passageiros, pois a estratégia da empresa era de atuar em mercados extremamente restritos (operacionalmente) mas ao mesmo tempo que visava incentivar a aviação regional, fomentar a demanda reprimida existente. A TWO FLEX antes tinha *codeshare* com a GOL (alta concorrente da AZUL), logo, além da AZUL penetrar num mercado mais restrito a novas entrantes, terá o monopólio operacional como já tem em muitos aeroportos domésticos, diminuindo a oferta da concorrência e possíveis expansões nesse tipo de mercado.

4.3.1.3 BRA

A BRA Transportes Aéreos (Brasil Rodo Aéreo) iniciou suas operações em 1999, no entanto, passou por uma renovação e em 2001, com um novo visual, passou a operar voo

⁹⁶ A empresa ainda possui aeronaves exclusivas para o transporte de carga como o 737-400F e outras versões do ATR.

charter. A companhia fechava acordos com as agências de turismo para a realização de voos pontuais, dentre elas, a Rotatur (do Grupo VARIG). Com uma espécie de “*codeshare*” com a VARIG, a BRA passou a operar B737 oriundos da NORDESTE, RIO SUL e VARIG. Esse “acordo” durou até 2005 quando a empresa solicitou ao DAC a operação para voos regulares (tabela 11).

Numa entrevista ao jornal Folha de São Paulo, os proprietários da empresa informaram que o objetivo inicial da BRA era transportar os passageiros num “*mix*” de serviço aéreo e rodoviário, além da concentração das operações no aeroporto de Guarulhos⁹⁷.

A percepção de mercado da empresa era visível de se obter pela flexibilidade de malha aérea regular (semelhante ao que AZUL faz hoje). Além do mais, como a empresa tinha uma forte ligação com a indústria do turismo, isso fazia com que, por intermédio de pacotes turísticos, obtivesse uma alta ocupação de seus voos.

A empresa em 2006 chegou a obter mais de 6% do mercado doméstico. Ainda neste ano, a BRA fechou *codeshare* com a OCEANAIR e ampliou ainda mais suas operações. Em 2007 a parte de operações regulares da empresa assim como a maior parte das aeronaves foram incorporadas a OCEANAIR. Restando apenas um B737 para a realização de voos fretados.

Tabela 11. Frota da BRA

Aeronaves	PAX	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
A310	190 a 250	1									
B737-300	136	1	2	3	6	5	5	5	5	5	1
B737-400	135 a 158			1	1	3	3	3	3		
B767-200	174 a 210							1	1	1	
B767-300	198 a 215					1	1	1	1	1	

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues.

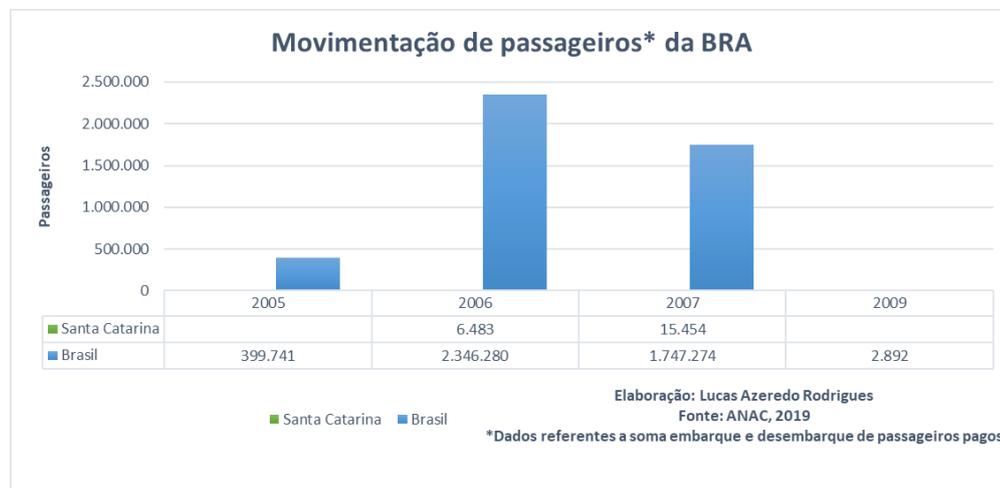
Fonte: Saraiva *at al*, 2017

Em Santa Catarina a empresa usufrui exatamente do mercado *charter*, operando voos na alta temporada, principalmente para Florianópolis, embora tenha tido registro de voos em

⁹⁷ Entrevista do Presidente da BRA: “A BRA Transportes Aéreos é uma empresa simples, que praticamente objetiva viagens de mais de 500 km. Queremos ser eficientes e praticar preços parecidos aos preços do transporte de ônibus. Conforme a época do ano, cada linha tem mais passageiros. Em época de festas juninas, Campina Grande vai superbem. Voamos para 32 cidades brasileiras e não há nenhuma que não tenha bom aproveitamento. O ciclo de levar as pessoas que vieram morar em São Paulo para suas cidades de origem é natural. Guardadas as proporções, a italiana Alitalia e a espanhola Iberia também fizeram isso. A japonesa JAL também. Meu pai é italiano, da região de Bari, e a vida é essa, foi assim para os imigrantes e é assim com os migrantes. Nosso país é novo, nossos pais e avós vieram de barco, agora as pessoas usam aviões -o propósito da BRA é esse, transportar gente, fazer a viagem caber no bolso das pessoas”. (FOLHA DE SÃO PAULO, 11 de agosto de 2005).

Navegantes e Chapecó. Mesmo assim, se observamos o gráfico 26, é quase insignificante a movimentação de passageiros no estado diante a movimentação nacional da companhia.

Gráfico 26



Em 2009 a empresa passou a ser controlada pela F&F Fratelli e a Brazil Air Partners (que possui participação de investimentos da Investimentos 2234, Goldman Sachs, Darby, Gávea, HBK, Millenium e Development Capital) como sócia, de acordo com o próprio site da companhia⁹⁸. O grupo chegou até a anunciar a comprar de novas aeronaves, no entanto, a empresa passou por dificuldades e entrou em recuperação judicial em 2009, voltando a operar voos *charters*.

4.3.1.4 Brava (NHT)

A NHT Linhas Aéreas foi criada em 2006 pelo Holding JMT⁹⁹ do Rio Grande do Sul. Embora tenha tradição no transporte rodoviário, o grupo tentou incentivar a circulação regional pelo tráfego aéreo. Usando um LET-410 com capacidade para 19 passageiros, a empresa começou operando voos pelo interior gaúcho e aos poucos foi penetrando no mercado catarinense.

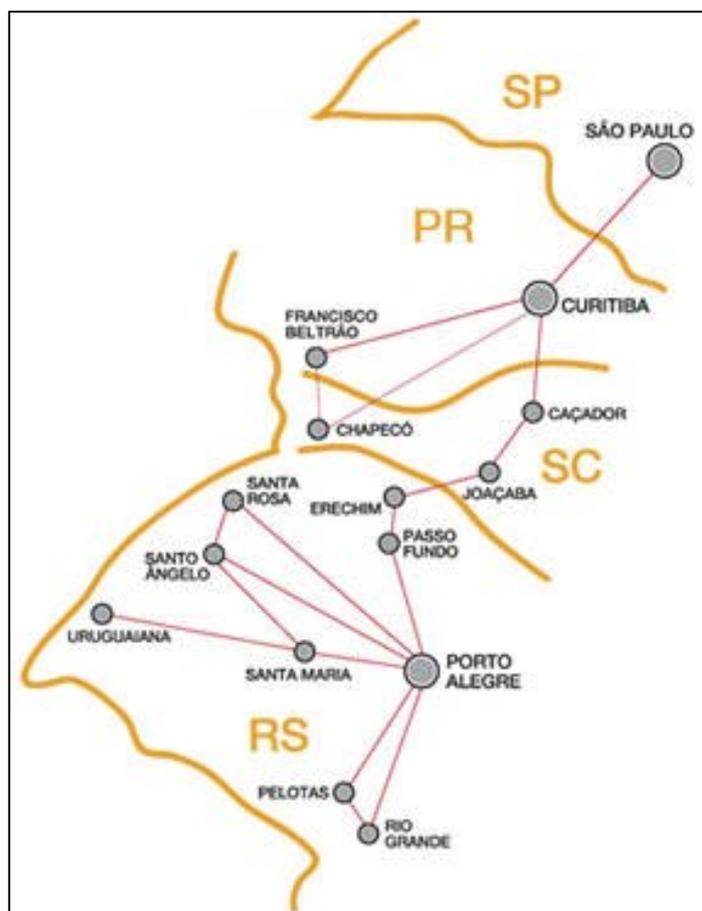
Por ser um turboélice de pequeno porte, a operacionalidade desta aeronave era propícia para realizar voos por aeroportos com poucos investimentos em infraestruturas, como caso do interior sulista. Se observarmos o mapa de rotas da empresa no ano de 2009 (figura 45),

⁹⁸ Disponível em: <http://www.voebra.com.br/empresa/> Acesso em: 30/01/2020

⁹⁹ Consiste na Planalto Passageiros, Planalto Encomendas, Planalto Turismo, RGS Máquinas Agrícolas, Concessionária Mercedes Benz Veisa e a JMT agropecuária.

poderemos verificar a atuação em cidades de médio porte, embora a empresa atue em grandes aeroportos como Porto Alegre (*hub*), Curitiba e até São Paulo. A NHT chegou a operar em 2009 seis LET-410, quando foi seu ápice.

Figura 38. Mapa de Rotas da NHT em 2009



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 22/01/2020

O diferencial da NHT foi a ligação que a empresa tinha proposto entre capitais regionais que tinham um déficit na prestação de serviços aéreos. No entanto, a falta de incentivo na aviação regional atrelada ao alto custo das operações, resultava numa tarifação alta das passagens. O principal público que a empresa atendia era o empresariado, uma vez que, por estar operando próximo de grandes aeroportos, a público que viajava a turismo optava por voos mais baratos.

Durante os seus 7 anos de operação, a empresa levou a imagem a diversos aeroportos regionais que hoje possuem operações regulares da AZUL ou da TWO FLEX, além de outros

aeroportos mais concentrados como o caso de Chapecó e Passo Fundo (além das capitais dos estados).

Em 2012, embora a movimentação tenha decaído, podemos observar a manutenção da maioria dos destinos. Neste mesmo ano, a empresa foi adquirida pelo Grupo Catarinense Acauã. E em 2013 passou a se chamar Brava Linhas Aéreas, chegando até anunciar a aquisição de E-120 para renovar a frota. Além disso, iria aumentar a capacidade da oferta de assentos (de 19, iriam para 30 assentos por voo), embora parte dos aeroportos que a empresa operava não tivessem condições necessárias para operação desta aeronave naquele momento. Entretanto, a empresa suspendeu as atividades ainda em 2013 diante das dificuldades financeiras, mas ainda alimentando a possibilidade de retomar os voos.

No que se refere as suas operações nos aeroportos catarinenses, a empresa iniciou em 2006 com voos em Navegantes, porém, a necessidade de revisão das suas estratégias territoriais fez com que o destino fosse abandonado, uma vez que, era um aeroporto que apresentava uma alta competição entre as companhias aéreas. Logo, a empresa passou a operar nos aeroportos em que não havia operações regulares, proporcionando a criação de uma demanda por voos em diálogo com as comunidades regionais, principalmente o público empresarial.

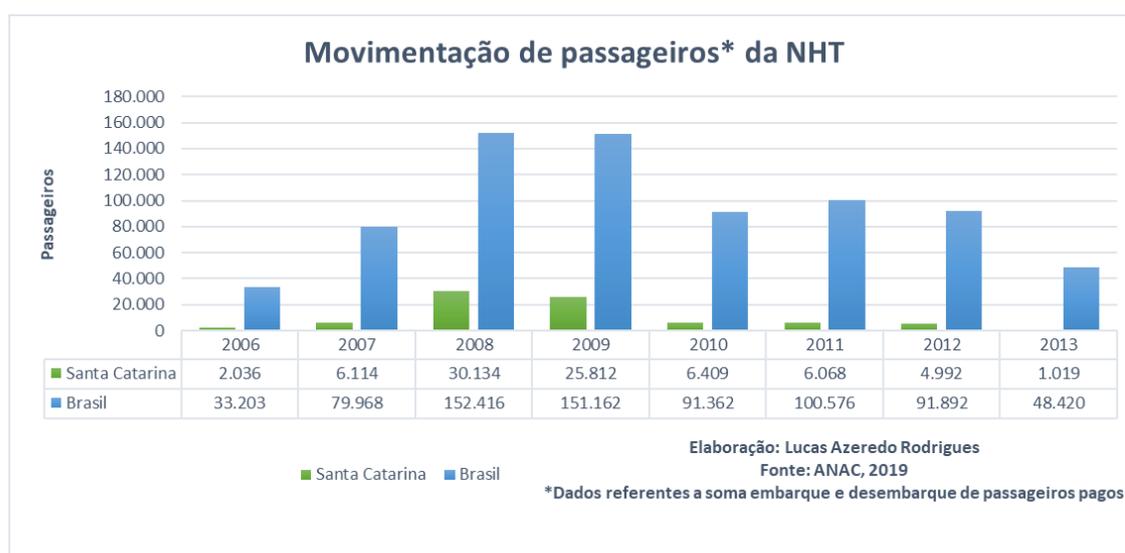
Quando a empresa suspende os voos em Navegantes a partir de julho de 2007¹⁰⁰, em setembro passou a operar em Lages, Joaçaba, Florianópolis e Criciúma (após a reabertura do aeroporto após reformas). Em 2008, foi a vez de Caçador receber os voos, e ser o principal nó logístico da empresa no território catarinense. Chapecó passou a receber voos em direção ao Paraná, ao mesmo tempo que os voos de Lages (com baixa ocupação) foram suspensos ainda em 2009. Este foi o momento em que a empresa mais transportou passageiros em Santa Catarina (gráfico x).

O alto custo de operação fez com que a empresa reduzisse as operações e passasse a readequar a malha. A empresa tentava ingressar em mercados maiores e ao mesmo tempo sofria pressão das outras companhias (principalmente *dumping*). Podemos dizer que uma das grandes falhas da NHT/BRAVA foi a adoção de voos de múltiplas escalas em curtas distâncias. Com o melhoramento das infraestruturas rodoviárias, muitos trechos se tornaram inviáveis para o setor aéreo. Outro elemento importante é da ociosidade de assento, resultado da política de voos com

¹⁰⁰ Vale lembrar que a empresa teve um *codeshare* com a TAM, fato que fomentou, além do crescimento da empresa (em movimentação, destinos e aeronaves), a imagem da companhia com destinos a partir de Porto Alegre.

várias escalas, o que gerava uma baixa ocupação das aeronaves em determinados trechos, uma estratégia adotada pelas companhias aéreas no passado e que foram substituídas por novos modelos com maior rentabilidade e diminuição de custos, como o sistema de *hub and spoke*. Podemos ver no gráfico 27 a movimentação da empresa, sendo que 2009, ano em que mais teve aeronave na frota, foi seu pico de movimentação, e Santa Catarina correspondendo a quase 1/3 da movimentação da empresa, com destaque para as cidades do meio oeste.

Gráfico 27



No momento em que a BRAVA reflete em adotar o E-120, a empresa teria que remodelar totalmente sua malha, inclusive as estratégias de atuação territorial, uma vez que, nem todos os aeroportos do interior sulista estão aptos a receber esta aeronave. Além do mais, uma possível centralização das operações deveria ser revista, para que a voos com escala fossem apenas pontuais e em trechos que realmente tivessem uma alta demanda entre as cidades envolvidas, a ponto que não gerassem assentos ociosos e ao mesmo tempo, proporcionando uma maior centralidade de capital da empresa, diminuindo os custos e facilitando a prestação deste serviço a outros tipos de público. Outro elemento que seria importante para empresa é a questão de *codeshare*, pois a comercialização de alguns de seus voos por companhias maiores faz com a empresa seja uma alimentadora regional, se beneficiando, e favorecendo mutuamente a uma companhia aérea maior.

4.3.1.5 Gol

Criada em 2000, a GOL foi a primeira companhia aérea brasileira que chegou no mercado com o conceito de *low cost*¹⁰¹. A empresa foi criada a partir do capital rodoviário, sob a direção da Família Constantino, do Grupo Áurea (atualmente Grupo Comporte)¹⁰². A empresa iniciou suas operações em 2001, e neste mesmo ano conseguiu operar na ponte aérea Rio-São Paulo.

Além de ingressar em mercados competitivos, a empresa foi favorecida pela falência da TRANSBRASIL, diante da derrocada que a VASP e VARIG tiveram na virada de século. Muitos dos mercados conquistados pela GOL já haviam sido explorados por outras companhias, no entanto, o diferencial da empresa foi praticar tarifas mais baixas que as tradicionais.

O site da companhia¹⁰³ diz que a empresa foi pioneira numa série de inovações que melhoraram o cotidiano do usuário do transporte aéreo brasileiro: bilhete eletrônico (localizador); voos “corujões” (realizados de madrugada, fora do horário “comercial”); utilização do *e-commerce*; *check-in* móvel; permissão para utilização de smartphones durante o voo; além de outras novidades na prestação de serviços.

Outro elemento que destacou a GOL diante das demais, foi o tempo da aeronave em solo, pois com a realização dos voos noturnos, a aeronave não ficava ociosa. A readequação da distribuição dos assentos fez com que a empresa aumentasse a oferta de assentos por voo. A diminuição dos preços praticados pela companhia fez com que as demais também abajassem, lembrando que se tratava do período em que o mercado ainda estava se desregulamentando para livre concorrência tarifária. A empresa apostou na simplicidade a bordo, diante dos serviços rebuscados da VARIG por exemplo. Assim com a padronização da frota, fizeram com que o custo operacional reduzisse, possibilitando uma maior concorrência com as demais empresas.

Com o crescimento positivo da empresa, houve a necessidade de novos investimentos, e para isso, a empresa em 2004 passou a negociar as ações da companhia na bolsa de valores de São Paulo, e anunciando novas expansões e aquisições de aeronaves maiores, uma vez que a empresa já estava se expandido para o mercado internacional. Se observarmos o mapa de rotas

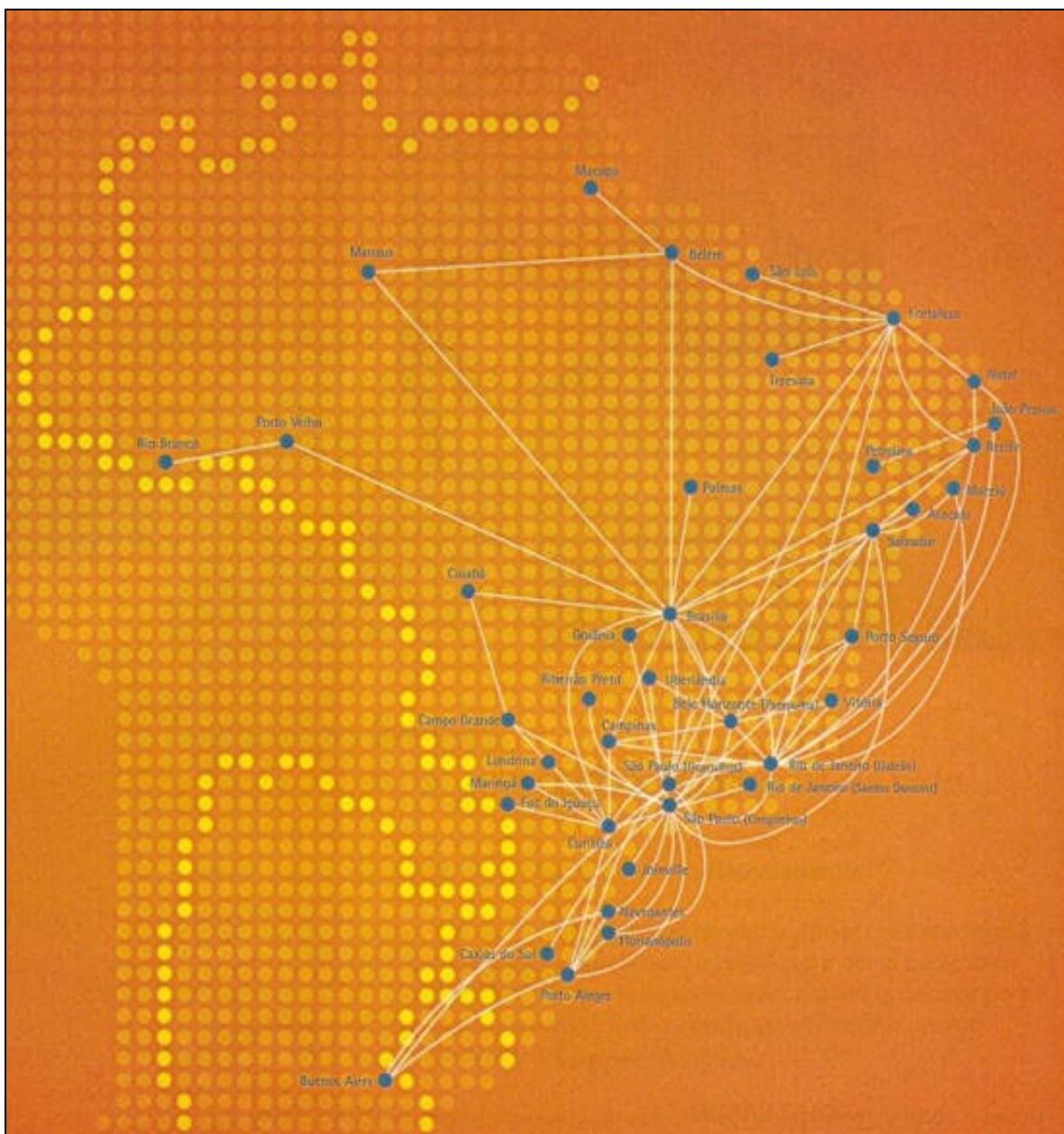
¹⁰¹ Embora tenha praticado a redução máxima de custos, a empresa adotou modelos híbridos de atuação de mercado, não implementando de fato o “*low cost, low fare*”.

¹⁰² Consiste na maior frota de empresas rodoviárias da América Latina. Empresas conhecidas no ramo do transporte de passageiros como a Penha, Breda, Expresso União, Pássaro Marrom, Expresso Maringá, Princesa do Norte, além de vários consórcios de ônibus urbanos em grandes cidades do país.

¹⁰³ Disponível em: <<https://www.voegol.com.br/pt/a-gol/nossa-historia>> Acesso em: 01/02/2020.

da empresa de 2005 (figura 39), identificaremos a presença da empresa por todas as capitais do país, além de novas ligações a partir de Buenos Aires.

Figura 39. Mapa de rotas da GOL em 2005



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 01/02/2020

A expansão internacional da empresa é limitada por causa do alcance de suas aeronaves, logo, a maioria dos destinos da companhia é na América Latina, embora a GOL tenha operado voos para os EUA, as rotas possuíam escalas técnicas estratégicas. Além do mais, com o B737max a empresa até planejou voos diretos para Orlando e Miami a partir de Brasília e

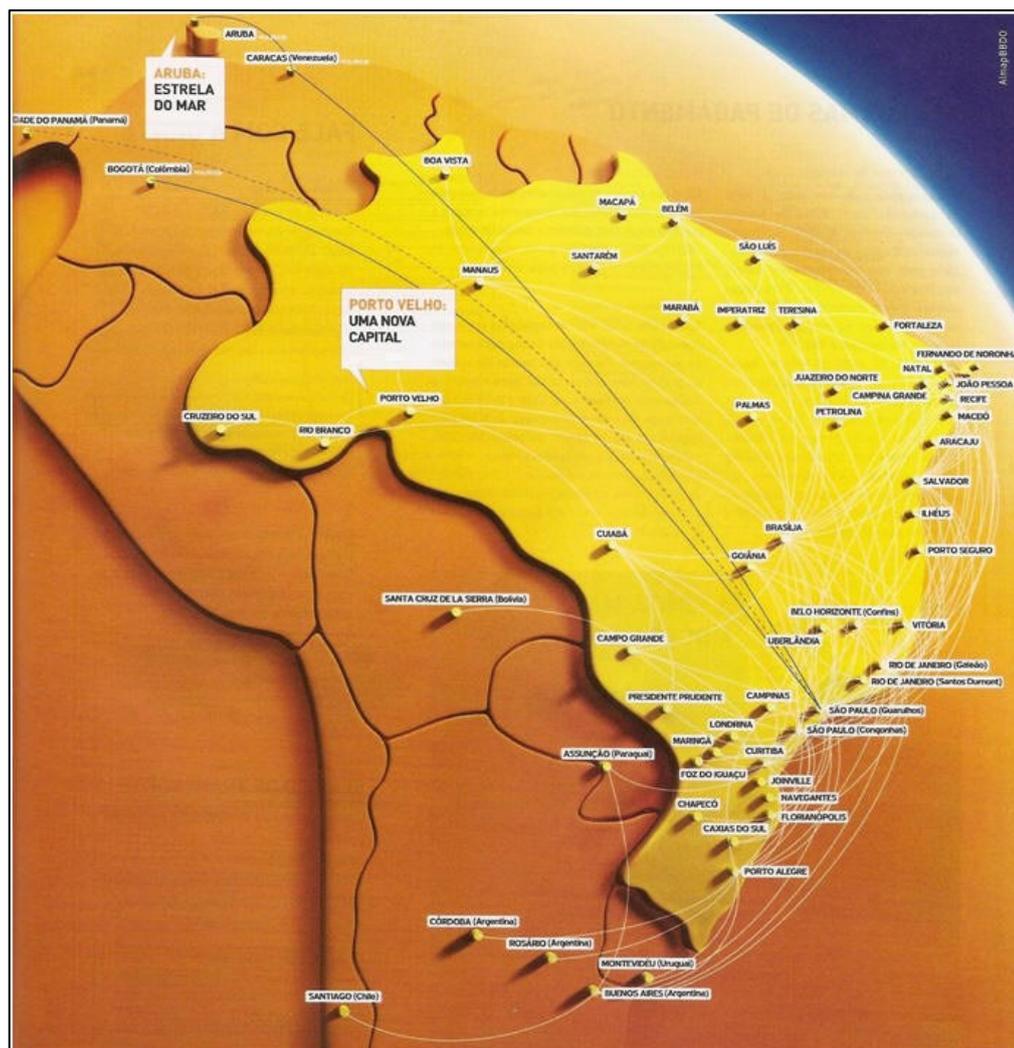
Fortaleza, no entanto, as aeronaves ainda estão paralisadas por causa dos acidentes no início de 2019. Das ligações de GOL em Santa Catarina, o primeiro destino foi a capital, seguido de Navegantes em 2002, e Joinville em 2004.

Com a quebra da VARIG em 2006, a companhia criou a VRG LINHAS AÉREAS (NOVA VARIG) com o objetivo de reestruturar a empresa. Entretanto em 2007 a GOL anunciou a compra da NOVA VARIG, pensando numa possível expansão para a Europa, fazendo frente com a TAM, que também se expandia internacionalmente, já que a VARIG tinha em sua frota o B767 (*widebody*), além das rotas vigentes. Esse período em que ambas estavam numa disputa acirrada pelo maior controle do mercado nacional, Camilo Pereira (2016, p. 100) caracteriza como uma “configuração de um duopólio estratégico”. Ao longo dos anos ambas passaram a adotar estratégias de fusões, associações e aquisições visando maior centralidade do capital e maior controle equilibrado da competitividade no setor aéreo nacional.

Com o crescimento da competitividade e o surgimento de pequenas empresas nesse período, a GOL começou a ter dificuldades em manter as rotas intercontinentais, levando a companhia a suspender algumas rotas e a aposentar os B767, voltando a padronizar as operações com os B737. Embora a empresa tivesse reativado por um tempo os *widebodies*, aos poucos os voos para o Caribe foram sendo substituídos pelos B737-800 com maior alcance. Por outro lado, os B737-300 deixavam a frota, primeiro por estarem “velhos”, segundo um aumento considerável da oferta de assento por voo, e em terceiro, maior custo-benefício. Além disso, ainda em 2009 a GOL incorporou as operações da NOVA VARIG, visando uma redução de custos, no entanto, fortalecendo a imagem nacional da companhia.

Podemos ver que em 2009 a empresa já tinha se expandido consideravelmente, tanto na escala internacional quanto nacional. Das rotas estrangeiras, o foco ficou na América do Sul (principalmente na Argentina) e no Caribe com voos fretados. Dos nacionais, podemos observar a presença da companhia em cidades regionais de grande porte, como Chapecó, Santarém, Uberlândia, Presidente Prudente, Juazeiro, Imperatriz, Marabá, Petrolina, Campina Grande, Ilhéus e Porto Seguro, além de outros já operados. No entanto, fica visível a presença em mais cidades pela região norte e nordeste (figura 40).

Figura 40. Mapa de rotas da GOL em 2009



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 01/02/2020

Outro passo importante e estratégico da GOL, foi a aquisição da WEBJET em 2012, empresa que estava começando a adquirir uma fatia considerável de mercado e possuía característica e público parecidos com o da GOL. Aos poucos, assim como fez com a NOVA VARIG, foi incorporando a WEBJET. Porém, além do mercado estratégico, a GOL visava ampliar sua fatia de mercado nos principais aeroportos com a aquisição dos *slots* da WEBJET, fortalecendo e ampliando suas estratégias de atuação territorial a partir desses nós. Outro elemento a ser destacado, são os rumores da possibilidade que a RYANAIR tinha em adquirir parcela da WEBJET, fato que precisaria ser contido, pois, com novos investimentos e inclusive de uma verdadeira *low cost, low fare*, a “verdinha” poderia crescer de forma exponencial.

A chegada parcial do capital estrangeiro na companhia marcou um processo de fortalecimento e de alianças estratégicas com empresas importantes como a DELTA¹⁰⁴ e KLM-AIR FRANCE, porque devido a essas companhias terem voos diários para os principais aeroportos país, o compartilhamento e distribuição desses voos no território nacional fomentam uma parcela considerável da ocupação das aeronaves da GOL, além de ser benéfico para as estrangeiras.

Com o desenvolvimento do B737max¹⁰⁵, a companhia assistiu a possibilidade de retomar alguns voos de longa distância, justamente por ser um modelo padrão da companhia e ter um alcance maior que as aeronaves da geração anterior. Tanto que empresa fortaleceu as ligações no aeroportos de Fortaleza e Brasília, pois a partir deles poderiam ter ligações diretas com cidades dos EUA como Miami e Orlando, além de outros destinos estratégicos como Cancún, Punta Cana, Quito e Lima (figura 42). Para a manutenção desses voos, seria necessário que o B737max estivessem autorizados pelas entidades de regulação a voar.

A manutenção desses voos internacionais ainda é uma incógnita, uma vez que, exceto Quito e Cancún, os demais destinos já possuem frequências regulares para o Brasil, além de uma oferta maior ou igual de assentos, no caso dos países latinos. A respeito do mercado regional, observa-se que a empresa ainda dá uma ênfase nos voos que foram criados a partir de São Paulo em mercados regionais. Vale lembrar que são destinos que já possuem operações regulares da PASSAREDO ou da AZUL, no entanto, a utilização do próprio B737 com 148 lugares já é superior aos Embraer ou ATR, o que intensifica a competitividade pelo mercado que se insere na hinterlândia desses aeroportos.

Ao vermos a evolução da frota da GOL (tabela 12), podemos perceber, além de um crescimento gradual e da incorporação das aeronaves oriundas da aquisição de novas empresas, existe um planejamento a longo prazo, seja na variação B737-700 visando a operação em aeroportos com limitações operacionais ou de baixa demanda, ou na padronização do B737-800 visando uma maior flexibilidade de descolamento da frota nos grandes mercados (além do internacional). Embora tenha tido os B767 por quatro anos, o equipamento não respondeu às expectativas estratégicas da companhia contudo, com os B737max, a empresa objetivou além

¹⁰⁴ Esta que recentemente em 2019 anunciou a compra de uma parcela da LATAM (principal “rival” da GOL).

¹⁰⁵ B737max é o último modelo desenvolvido pela Boeing nesta categoria, de aeronaves com corredor único. Pois, diante dos seus antecessores (o *Short Field Performance* e o *Next Generation*), além de consumir menos combustível e transportar praticamente a mesma quantidade de passageiros, o *max* possui uma autonomia superior.

de renovar parte da frota dos *next generation*, a maior autonomia poderia trazer a ampliação da escala de atuação da empresa, porém ainda estão no aguardo da liberação do uso da aeronave.

Figura 42. Mapa de rotas da GOL em 2019



Tabela 12. Frota da GOL

AERONAVE	PAX	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019
B733	144			12	28	9					
B737	138	10	18	22	31	43	43	36	37	29	25
B738	186		4	8	41	69	80	102	108	92	95
B762	186				1	1	1				
B763	266				8	5	1				
737-8 MAX	186										7

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues.

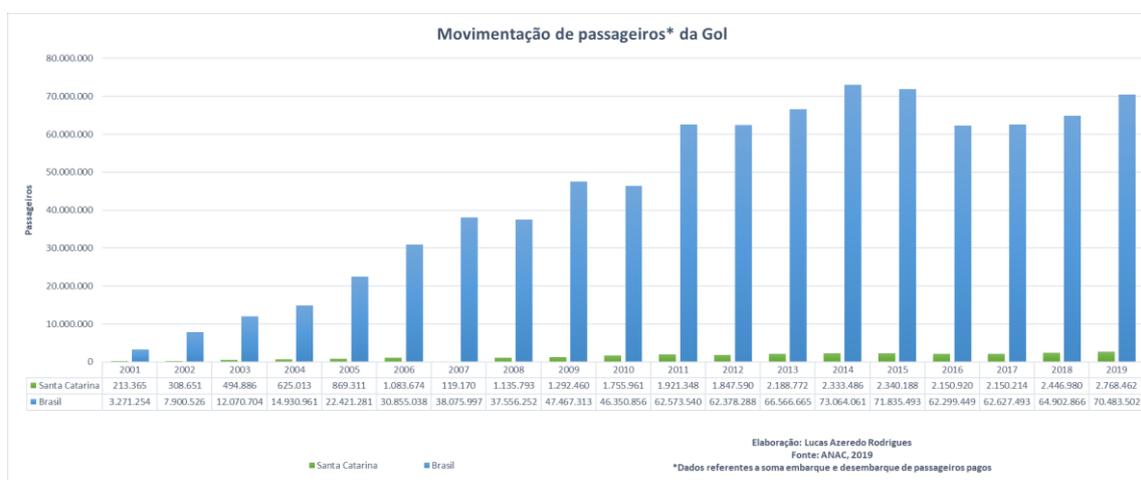
Fonte: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 01/02/2020

A frota da GOL permaneceu em estado de crescimento até 2015, não obstante, a partir de 2016 a empresa passou a reduzir a quantidade de equipamentos, embora tenha apresentado praticamente um crescimento contínuo até 2014. As oscilações variam desde a questão de supostas crises no setor, da incorporação da WEBJET e da NOVA VARIG, da realização de grandes eventos como a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 à readequação da sua malha.

Por outro lado, a movimentação de passageiros da companhia em Santa Catarina sofreu um pequeno recuo em 2012 (quando o aeroporto de Chapecó ficou com limitações operacionais para reforma da pista) e entre 2016 e 2017, reflexo da queda na movimentação da empresa em âmbito nacional (gráfico 28). A GOL aproveitou do mercado deixado pela VARIG em 2005 para expandir as suas operações no estado, como o caso de Chapecó. Além desta cidade, Joinville, Florianópolis e Navegantes nunca deixaram de ter voos da companhia desde que iniciaram as operações.

A GOL durante seus anos sempre buscou modelos estratégicos para seus negócios, desde o sistema de *low cost* à política de passagens aéreas mais baratas para atender uma classe social emergente no país. A redução de custos fez a empresa alavancar, atrelada às sucessivas falências de grandes empresas nacionais como a VASP, VARIG e TRANSBRASIL. A disputa por maior mercado fez da LATAM a sua maior “rival”, e mais recentemente a AZUL. A GOL terá novos desafios, alguns já vem contornando, usufruindo da prestação de novos serviços aos usuários, por outro, uma maior competitividade e a abertura do capital estrangeiro para investimento nas companhias aéreas podem “alternar o voo da companhia, que se encontra numa altitude abaixo da de cruzeiro”.

Gráfico 28



Percebe-se que o crescimento da GOL varia de acordo com suas aquisições, seja da VARIG ou da WEBJET. Pois, com a fatia de mercado, aeronaves excedentes a empresa obteve um ganho significativo no mercado nacional. Entretanto, a empresa apostou na tentativa de implementação do *low cost, low fare*. As novas formas de pagamento, o serviço de bordo simplificado e a padronização de frota, buscou uma diminuição de custos. O ganho na oferta de assentos aparece nos momentos de renovação de frota, por aeronaves com maior capacidade operacional e menor custo por assento. Entretanto, a limitação da operação de jatos em determinados aeroportos (regionais) faz com que o escopo da malha territorial da empresa seja limitado, diferente da AZUL e a PASSAREDO.

4.3.1.6 Latam (TAM)

Iniciada como Taxi Aéreo Marília, a TAM surge a partir de uma associação de pilotos com voos a partir do interior paulista na década de 1960. Com o passar do tempo, a empresa foi adquirindo corpo e presença no mercado regional nacional, até que em 1975 a empresa entrou para o SITAR e ficou responsável pela integração regional de São Paulo, norte paranaense e Mato Grosso, criando a TAM REGIONAL (foi fundada a partir de capital misto do Táxi Aéreo e da VASP, a qual detinha 1/3 da empresa).

Com a aquisição de aeronaves maiores e o início das operações em aeroportos centrais como no Rio de Janeiro e Congonhas, a empresa passou a receber os *fokkers* para substituir os Embraer, aumentando a oferta de assento, e readequando a malha. Seu crescimento

proporcionou uma centralização de capital considerável, tanto que veio a adquirir a VOTEC, responsável pelo transporte aéreo regional (via SITAR) do Brasil Central, ampliando a área de atuação da companhia.

A prestação de serviços e das estratégias propostas pelo Comandante Rolim, passou a incomodar as grandes empresas controladoras do mercado nacional, principalmente quando a TAM começou a receber os F-100, adentrando o mercado doméstico de maior alcance (figura 43). Ainda no final da década de 1990 a TAM encomendou novos Airbus (A319, A320 e A330) visando sua expansão a longo prazo, uma vez que as companhias aéreas nacionais estavam passando por intensas crises.

Figura 43. Mapa de rotas do Grupo TAM em 1997



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 02/02/2020

A TAM soube aproveitar o momento de derrocada econômica brasileira nos anos 1990, e alimentar seu crescimento nos primeiros anos do século XXI. Após a criação de várias subsidiárias, elas foram unidas na TAM LINHAS AÉREAS (TAM MERIDIONAL, TAM REGIONAL e TAM EXPRESS) em 2000. A autorização de voos internacionais, culminou num amplo crescimento da empresa, sobretudo alimentado pela flexibilização do setor, pois a TAM soube readequar suas estratégias, diferentemente das demais.

No início dos anos 2000, a empresa apresentava uma frota diversificada, desde os aviões com capacidade inferior a 20 lugares (C208), dos *fokkers* com capacidade entre 48 e 108 lugares, aos Airbus A319 com 144 lugares ao A330 com até 228 lugares. Se fizermos uma comparação, é um estilo de mercado parecido com que a AZUL vem adotando. Num primeiro momento, o mercado regional de baixa densidade (após a compra da TWO FLEX), um mercado regional com maior densidade, porém com limitantes de infraestrutura, operados pelos ATRs (a TAM operou os F-50, e a AZUL ampliou seu escopo após a associação da TRIP), no mercado doméstico geral, sobretudo a ligação entre as capitais, e por fim, a utilização de aeronaves *widebodies* como A330 em voos intercontinentais.

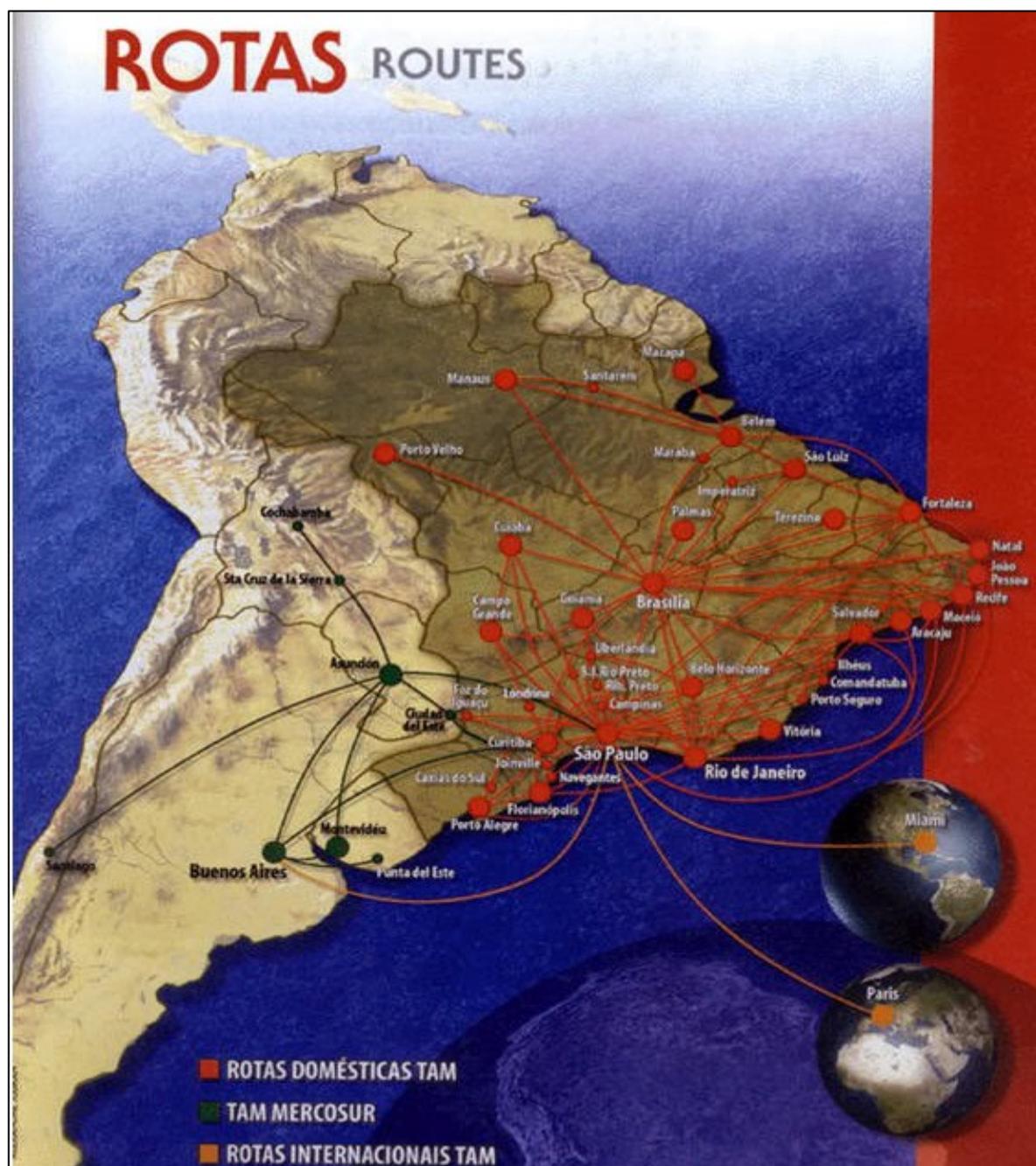
Os anos 1990 marcam a abertura econômica do país, refletida no setor aéreo. A extinção da exclusividade regional possibilitou a TAM operar como empresa aérea nacional e vislumbrar um cenário totalmente propício ao seu crescimento. Apostando na busca por melhores tecnologias, sobretudo aquelas ligadas aos aviões mais potentes, fez com que a concorrência e a competitividade acirrassem o mercado da aviação comercial brasileira, garantindo o crescimento da TAM por meio da centralização e concentração do capital (CAMILO PEREIRA, 2016, p.59)

Embora tenha unificado as empresas, a TAM ainda manteve as marcas operacionais, além de suas expansões pelos países vizinhos, como o caso da TAM MERCORSUR operando voos no Paraguai. No entanto, a empresa com o passar dos anos alcançava voos mais altos, tanto que aos poucos foi abandonando o mercado regional, que por outro lado favoreceu a criação de *codeshares* com as pequenas empresas atuantes. “Surfando na onda” das empresas que estavam falindo como a TRANSBRASIL, VASP e VARIG, a empresa foi captando mercados onde já haviam demandas exploradas, o que proporcionou um grande upgrade da companhia.

Tanto que o cenário de 2004, no que se refere a sua malha, é bem diferente da virada de século (figura 44). Santa Catarina aparece sendo representada por Florianópolis, Joinville e

Navegantes, embora a empresa tenha operado no carácter regional em Chapecó (em 2000) e Criciúma até 2002. Os voos na faixa litorânea ligavam as cidades a Curitiba e São Paulo com os *fokkers*. Com a saída da TRANSBRASIL e da VASP, abriram-se novos mercados para a companhia, embora fossem menos duas companhias para concorrer, a emergência da GOL faria a disputa pela liderança do mercado regional algo competitivo.

Figura 44. Mapa de rotas do Grupo TAM em 2004



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 02/02/2020

Podemos perceber que a TAM, ao deixar de lado as rotas regionais, foca no seu fortalecimento entre as capitais nacionais e nas principais cidades do país (assim como a GOL), pois a padronização da utilização de aeronaves a jato limitou a operação da companhia em alguns aeroportos com potenciais mercados, porém com uma demanda moderada.

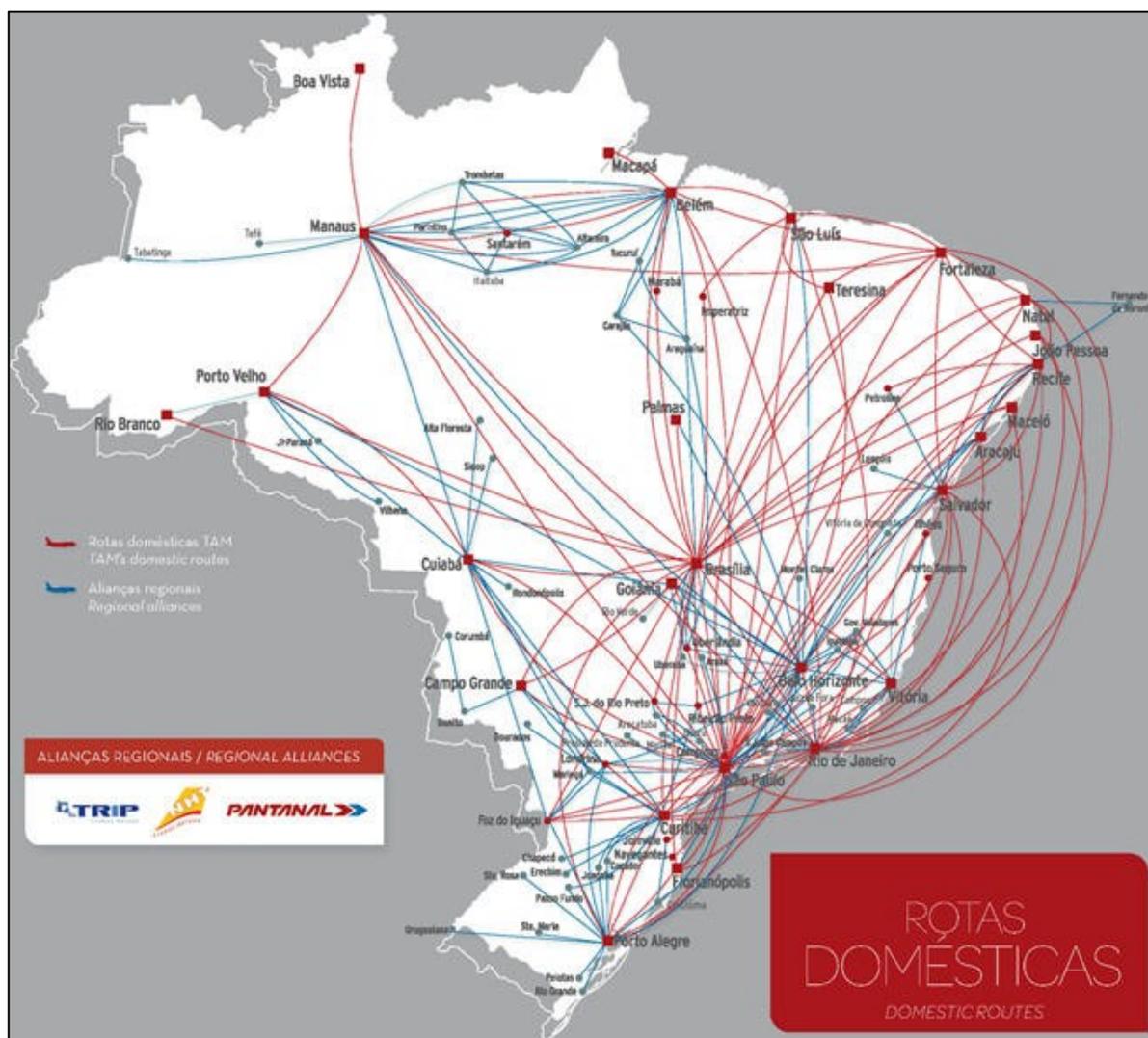
A consolidação no mercado internacional fez com que companhia buscasse novas aeronaves com maior capacidade, tendo em vista a questão de custo-benefício a partir do quilômetro voado. Não à toa, que a partir de 2007 chega o MD-11 para suprir a demanda que crescia, enquanto os B777 e A340 não chegavam. A TAM, além de competir pelo mercado doméstico, passou a disputar linhas altamente competitivas no mercado internacional que eram operadas por companhias tradicionais, como para Miami (UNITED, DELTA e AMERICAN AIRLINES), Nova York (AMERICAN AIRLINES e DELTA), Paris (AIR FRANCE), Londres (BRITISH), Frankfurt (LUFTHANSA), Buenos Aires (AEROLÍNEAS ARGENTINAS, a GOL e até outras *charters*) e Santiago (LAN). O grande diferencial (ao fazermos uma pesquisa nos mapas de rotas) é que a empresa tinha uma série de *codeshares*, tanto no âmbito nacional, em destinos regionais onde a empresa não operava, quanto em outros países, voos esses, que seriam responsáveis por alimentar as grandes rotas internacionais. A TAM, a partir de 2007 se beneficiou do mercado internacional deixado pela VARIG, além da flexibilização das regras a respeito dos voos internacionais liberados pela ANAC no processo de desregulamentação do setor.

Se observarmos as rotas domésticas da companhia em 2012 (figura 45), notaremos a atuação da empresa em mercados com grandes densidades, e a penetração no mercado regional por intermédio da TRIP, da NHT e PANTANAL (esta que veio a ser incorporada a malha da TAM em 2012, ampliando seus *slots* no aeroporto de São Paulo). A consolidação das operações em Congonhas e formalização de Brasília como um segundo *hub*, proporcionou a empresa um aumento das conexões entre as diferentes regiões do país.

Ainda em 2012, foi anunciada a fusão entre a TAM e LAN, formalizando uma nova companhia em 2015, a LATAM. A mescla com o capital estrangeiro fez com que a companhia diminuísse ainda mais seu escopo doméstico, embora a empresa tenha operações consolidadas nos principais aeroportos do país e importantes *slots*. No entanto, a LATAM busca cada vez mais sua expansão pela América Latina, e com o fortalecimento de voos internacionais a partir de Guarulhos, Brasília e Santiago, proporciona também uma espécie de *hubs* internacionais.

Para Camilo Pereira (2016, p. 69), a fusão estratégica entre as empresas “está associada ao crescimento viabilizado pela transação que resultaria em novos destinos, concentração de capital, aumento da demanda e uma maior concorrência e competitividade”.

Figura 45. Mapa de rotas domésticas da TAM em 2012



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 02/02/2020

Com a recente falência da AVIANCA, a LATAM tem novos mercados que podem ser reabertos, embora a GOL e AZUL estejam numa competição predatória por esses voos abandonados. Em Santa Catarina, com a abertura do aeroporto de Jaguaruna, a empresa passou a operar voos diretos para São Paulo desde 2015. Em Navegantes e Joinville, a empresa mantém ligação alternando entre Guarulhos e São Paulo. Florianópolis já está mais propícia a ter voos domésticos da empresa de forma consolidada, principalmente com seus voos para Brasília, São

Paulo, Guarulhos, Rio de Janeiro e Porto Alegre, além da oferta de voos sazonais durante a alta temporada (figura 46). No final de 2019, a empresa anunciou novos voos a partir de Chapecó em direção ao aeroporto de Congonhas. Além de ser um destino que não vem sendo ofertado, a empresa atenderá em cheio, a demanda que precisa se deslocar diretamente para a capital paulista, e da possibilidade de ofertar inúmeras conexões a partir de São Paulo.

Figura 46. Mapa de rotas domésticas da LATAM em 2019



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 02/02/2020

A abertura da empresa ao capital estrangeiro é algo que ainda precisa ser refletido com profundidade. Além do capital chileno, em 2016 a CATAR anunciou aquisição de 10% da companhia, e recentemente a DELTA anunciou a aquisição de 20% do Grupo LATAM. O que se observa é a fuga do capital nacional diante a inserção não controlada pelo capital estrangeiro no país. Ainda mais com a possibilidade de 100% do capital estrangeiro no setor aéreo brasileiro, fazendo com que as empresas nacionais sejam desbancadas pelas internacionais, além do crescimento de capital ocioso no Brasil.

O crescimento da frota da TAM/LATAM foi de forma gradual, mas ao mesmo tempo ousada. A substituição das aeronaves pelos jatos entre 2000 e 2001 (tabela 13) aumentou significativamente a oferta de assentos, além da estratégia de atuação territorial da empresa. Impulsionada pelas reorganizações espaciais da aviação regional no início do século XXI.

Tabela 13. Frota da TAM/LATAM entre 2000 e 2015

Empresa	Aeronave	PAX	2000	2001	2004	2007	2010	2012	2013	2014
TAM Regional	A319	144	6							
TAM Regional	C-208	9-16	35							
TAM Regional	F-50	48-60	7							
TAM Regional	F-100	108	39							
TAM Meridional	A319	144	6							
TAM Meridional	A320	174	6							
TAM Meridional	A330-200	208-228	5	6	6	12	18	20	20	13
TAM Meridional	F-100	108	12							
TAM	A319	144		7	13	15	28	31	29	26
TAM	A320	174		21	31	70	87	93	98	90
TAM	A321	220				3	7	9	10	19
TAM	ATR-42-300	45					5			
TAM	A340-500	267				2	2	2		
TAM	A350-900	348								
TAM	B767-300	221					3	3	13	16
TAM	B777-300ER	379					4	8	10	10
TAM	F-100	108		50	29	10				
TAM	MD-11	285-294				3				

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues.

Fonte: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 02/02/2020

Com uma outra filosofia de mercado, a LATAM foca na prestação de serviços domésticos de maior distância conectados aos seus *hubs*. A presença de aeronaves *widebodies* proporciona a empresa a atuação em mercados de alta densidade com os A321 e os versáteis

B767 (tabela 14). A utilização dos B777 e dos A350 fica direcionada para o mercado internacional que está em franca expansão, sobretudo com a consolidação do grupo na América Latina.

Tabela 14. Frota da LATAM entre 2015 e 2019

AERONAVE	PAX	2016	2017	2018	2019
A319	144	23	22	22	22
A320	174	80	59	58	66
A321	220	31	33	31	31
A320neo	174	1	2		4
A350-900	348	6	5	7	7
B767-300	221	18	19	18	13
B777-300ER	379	10	10	10	10

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues.

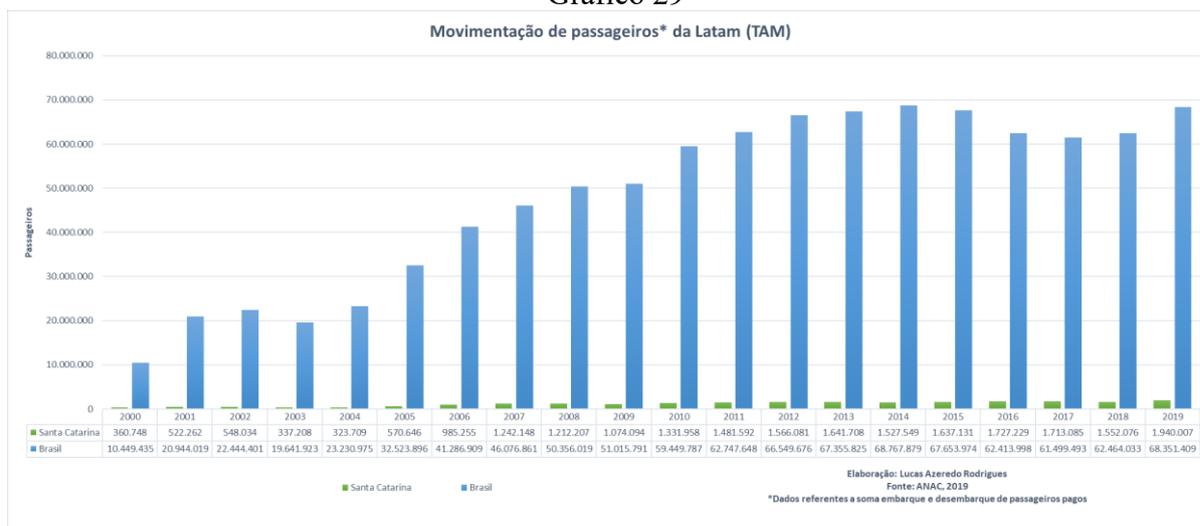
Fonte: www.aviacao comercial.net Acesso em: 02/02/2020

Algo que tem de ser ressaltado é a operacionalização de alguns trechos com a bandeira chilena, pois, pelos países possuírem leis trabalhistas diferenciadas, algumas jornadas de trabalho são limitadas por causa da tripulação. No entanto, a estratégia que a empresa buscou adotar foi a de usar tripulação chilena. Ela vem do Chile, faz escala em Guarulhos e segue para seu destino¹⁰⁶ (outro elemento que precisa ser revisto em relação à inserção do capital estrangeiro).

A movimentação de passageiros da TAM/LATAM apresenta ligeiras oscilações, variando de acordo com a presença da companhia no território nacional, assim como o ritmo de crescimento do setor aéreo (gráfico 29). A redução dos *fokkers* e chegada dos *airbus* significaram um ganho considerável no que diz respeito da oferta de assentos (o F-100 com 108 passageiros e o A320 com 174), assim como a tecnologia que possibilitava a utilização das novas aeronaves em pistas mais limitadas.

¹⁰⁶ Para saber mais: Disponível em: <<https://todosabordo.blogosfera.uol.com.br/2018/12/12/latam-voo-israel-leido-aeronauta/>> Acesso em: 02/02/2020

Gráfico 29



Um dos grandes desafios da TAM/LATAM foi driblar as formas de prestação de serviços das companhias tradicionais, ofertando formas de voar diferenciadas. A empresa ao longo dos anos readequou sua frota de acordo com a carência da prestação de serviços aéreos no país, embora tenha usufruído do mercado ocioso deixado pelas companhias que faliram para se expandir, além de estratégias precisas como *codeshares*, alianças, fusões e aquisições. Atualmente a LATAM se curva para seu fortalecimento na América Latina e nos voos internacionais, porém tem buscado cada vez mais reduzir os custos do mercado doméstico para ainda se tornarem mais rentáveis e propícios à futuras expansões.

4.3.1.7 Transbrasil (Interbrasil Star)

A TRANSBRASIL, surgiu em 1972 após mudanças no controle da SADIA LINHAS AÉREAS que desvinculou o frigorífico da empresa aérea, além de outras mudanças estruturais. Entretanto, os benefícios governamentais que a VARIG e VASP possuíam, limitaram o crescimento da companhia. Apesar de nosso objetivo aqui se tratar do foco das estratégias logísticas das companhias num período mais recente, aqui iremos resgatar parte do desenvolvimento de uma companhia aérea catarinense, subsidiária (inicialmente) de uma das maiores agroindústrias do Brasil (também de origem em Santa Catarina).

O Frigorífico Sadia foi criado na cidade de Concórdia em 1944 por Atílio Fontana. Após a adoção de várias inovações mercadológicas¹⁰⁷, o desenvolvimento de novas frentes de

¹⁰⁷ Ver mais em Espíndola (1996).

mercados com produtos nobres, e as rodovias precárias que ligavam o Oeste a São Paulo, o frigorífico decidiu usar o modal aéreo para escoar sua produção com alto valor agregado para os grandes centros consumidores, como a capital carioca e a paulista, tendo em vista que as ferrovias não eram capazes de escoar os produtos refrigerados (ESPÍNDOLA, 1999).

A indústria adotou o *slogan* “Pelo ar para seu lar” e com o sucesso desse novo mercado, a família Fontana decidiu comprar os próprios DC-3 (que antes eram alugados aos domingos) para escoar a sua produção (FONTANA, 1986). Como a aeronave ia carregada para São Paulo e retornava “vazia”, Omar Fontana (filho do Atílio) vislumbrou a possibilidade de criar uma companhia aérea e expandir o mercado de atuação do frigorífico, o que proporcionou em 1955 a criação da SADIA LINHAS AÉREAS. Embora o foco inicial fosse apenas uma questão de transporte de cargas, ao longo dos anos iniciais emergiu a possibilidade do transporte de pessoas, momento em que a empresa passou a mudar de estratégia logística.

Com a expansão do mercado consumidor, a agroindústria Sadia se expandia para o Oeste em locais que apresentavam possibilidades de expansão da cadeia produtiva e paralelo a isso, o aumento do uso das aeronaves para o escoamento produtivo (ESPÍNDOLA, 1999). A Sadia não foi a única que usou essa estratégia, pois o frigorífico Chapecó e a Perdigão também chegaram a operar aeronaves (próprias) para escoar sua produção, no entanto não chegaram a focar no transporte de passageiros. O desenvolvimento agroindustrial do Oeste fez com que algumas cidades se destacassem, demandando a oferta por voos mistos (passageiros e cargas), como o caso de Chapecó, Videira, Joaçaba, Concórdia e Caçador (RODRIGUES; BRANDT, 2018).

A empresa chegou a vender metade da companhia aérea para a REAL em 1957, porém após a VARIG adquirir esta empresa, a SADIA voltou a ser controlada pelo frigorífico (FONTANA, 1986). Segundo o depoimento de Omar (FONTANA, 1986), após a retomada do controle da Sadia em 1961, no ano seguinte a TAS – TRANSPORTE AÉREOS DE SALVADOR foi oferecida ao grupo, onde expandiu as operações para o Nordeste, contando uma frota de 15 aeronaves e 53 destinos.

É neste momento que a companhia passa pelo primeiro importante e grande ciclo de reequipamento, pois, para Fontana (1986), após o DC-3, a aeronave que veio a entrar em operação foi o Dart-Herald, um avião maior (com capacidade para 50 passageiros) e com melhor custo benefício diante os antigos DC-3. Após esse momento no final da década de 1960,

a Embraer é criada e o Bandeirante vem fazer a nova substituição de frota da companhia, fazendo parte do segundo ciclo da empresa.

O crescimento do capital da empresa e a necessidade de um nome que “representasse o Brasil”, transformou a SADIA LINHAS AÉREAS em TRANSBRASIL S.A. LINHAS AÉREA, transferindo a sede da empresa para a Brasília. Com isso, a empresa foi desvinculada do capital do frigorífico, e o capital da empresa foi aberto para os funcionários.

Logo em seguida, entre a década de 1970 e 1980, chega o terceiro grande momento da companhia, que foi o início das operações do tri-jato B727 (a SADIA foi a primeira operadora na América do Sul). Segundo Fontana (1986), com a criação do Sistema de Rede Postal Noturna, a empresa operava voos de passageiros durante o horário comercial e a noite se transformava em versão cargueira (uma estratégia de aproveitar o tempo ocioso da aeronave em solo).

O quarto grande momento da empresa foi quando o DAC passou a flexibilizar o setor, inclusive reconfigurando a distribuição das rotas internacionais entre as companhias brasileiras (VASP, VARIG e TRANSBRASIL), que antes eram exclusividade da VARIG. Nesse período a TRANSBRASIL passa a operar rotas para os E.U.A e para a Europa, após a aquisição dos B767 (*widebody*). Nos voos internacionais a companhia adotava uma espécie de cabotagem dupla. O avião saía de São Paulo, fazia escala no Rio de Janeiro, seguia com destino a New York e fazia escalas alternadas entre Miami e Washington, assim como para a Europa, a qual praticou a cabotagem entre Viena e Amsterdã.

Poderíamos até dizer que a empresa nos anos 1990 passou por um quinto ciclo, quando a companhia veio substituir a frota doméstica de B727 pelos B737. Esta década foi bem delicada para o setor aéreo. Marcada pela instabilidade econômica e pela fraca política de desenvolvimento nacional proporcionada pelo neoliberalismo, além da moeda desvalorizada e o dólar em alta, as companhias passaram por grandes dificuldades, inclusive, sem intervenção do governo. Aos poucos a empresa foi reduzindo a frota e a oferta dos destinos.

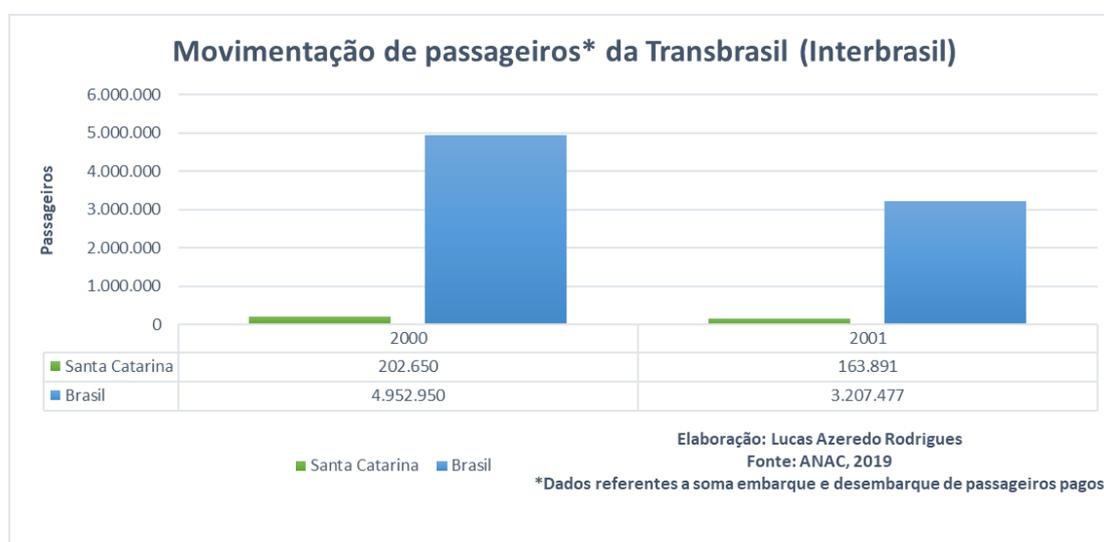
Em contrapartida, a INTERBRASIL (sua subsidiária regional criada em 1995) com os E-120 fomentava a aviação regional, inclusive em Santa Catarina (figura 47). Embora a cada ano aumentasse a oferta de destinos (na contramão da sua empresa fundadora), o aproveitamento dos voos era em média 50% (o que é relativamente baixo, porém cobria os gastos).

a renovação de frota, trocando os B727 pelos B737, e anunciando encomenda de *widebodies* como o próprio B767 que já operava, mas também o B777.

Com a crise na empresa, provocada pela instabilidade monetária, a empresa passou a reestruturar sua malha. Com o falecimento do seu presidente, Omar Fontana (filho do Atílio Fontana, fundador do Frigorífico Sadia) em 2000, a empresa entrou numa queda sem fim. Para agravar a situação, a chegada de novas companhias como a GOL, e o crescimento de empresas regionais (inclusive a TAM), aprofundaram a crise da empresa, que adotava uma estratégia errônea para os voos internacionais, pois não possuía mercado doméstico suficiente para alimentá-los (como o caso recente da AVIANCA). Além disso, a política de voos de múltiplas escalas fazia com que a empresa tivesse assentos ociosos nos voos sem um aproveitamento, o que gerava um alto custo das operações.

Quando a empresa paralisou as operações em dezembro de 2001, tinha em frota: 12 B737; 2 B767; e 6 E-120 (INTERBRASIL). No gráfico 30 fica visível a movimentação de passageiros em 2000 e 2001 pela empresa. Podemos perceber que Santa Catarina apresenta-se de forma tímida, embora a INTERBRASIL tenha sido um importante elo de fluxos, porém apresentava uma baixa oferta de assentos.

Gráfico 30



A grande história de sucesso e inovação da SADIA chega ao final do seu império em 2001. Podemos identificar que a estratégia de atuação territorial da empresa era a ligação entre as capitais, usufruindo a INTERBRASIL no mercado regional da região centro-sul. A visão da companhia era para o mercado internacional, porém não obteve sucesso. Além do mais, a

empresa sobreviveu a momentos difíceis da economia nacional, das desvantagens competitivas que tinha diante da VARIG (favorecida pelo governo militar). Se mantivesse suas operações, a companhia teria que se reinventar totalmente para se tornar competitiva diante das empresas que estavam se consolidando (embora a GOL e a OCEANAIR tenham surfado em partes do mercado deixado pela TRANSBRASIL).

4.3.1.8 TRIP

A Transportes Aéreos do Interior Paulista foi mais uma companhia aérea criada a partir do capital das empresas de transporte rodoviário de passageiros no Brasil, controlada pelo Grupo Águia Branca¹⁰⁸ (Espírito Santo) e o Grupo Caprioli (Empresas rodoviárias no estado de São Paulo).

Inicialmente com E-120, a empresa explorava rotas regionais de alta demanda, até começar a chegar os ATRs, ampliando a oferta da empresa, principalmente em Campinas. Ao longo dos anos, a TRIP adquiriu empresas regionais, como a RICO e a TOTAL, ampliando cada vez mais seu escopo de atuação territorial.

Se por um lado empresa estava presente no Nordeste, no trecho Recife-Fernando de Noronha-Natal, a presença em Campinas e na Bacia Amazônica com voos importantes, ligando áreas isoladas, faziam da empresa uma prestação de serviço regional extremamente importante.

Com o crescimento da empresa e consolidação no transporte regional, a TRIP anunciou a aquisição de novas aeronaves da Embraer, o E-175 e E-190, ao mesmo tempo que teve 20% do seu capital vendido para a regional americana SKYWEST AIRLINES. A chegada dos jatos e a modernização da frota, proporcionaram à companhia um aumento não apenas da oferta de assento, mas também da atuação territorial.

Em Santa Catarina a empresa chegou a operar, mesmo de forma tímida, em mercados regionais como Videira e Chapecó entre 2000 e 2001. Entre 2002 e 2010 a companhia chegou a ter alguns voos fretados, mas ainda não visava o mercado regular, pois, não era um mercado que estava nas estratégias da TRIP. Até que em março de 2010 começou a operar voos em Criciúma, Navegantes, Florianópolis e Joinville. O trecho consistia em Guarulhos-Joinville (com ramificação para Navegantes) – Criciúma - Porto Alegre e Florianópolis-Curitiba um

¹⁰⁸ Empresa capixaba controladora da Viação Águia Branca, Salutaris, Expresso Brasileiro; de empresas logísticas como VIX e Autorport; e de concessionárias de veículos e outros comércios.

mercado extremamente regional. A alta competitividade em Navegantes fez com que a empresa abordasse suas operações na cidade no ano seguinte, porém, iniciou os voos em Chapecó. Desta cidade, os voos se destinavam a Criciúma, além da rota Londrina-Chapecó-Porto Alegre.

Podemos ver na figura 48, as rotas que empresa possuía em 2012. O compartilhamento de voos em *codeshare* com a TAM deu indícios de uma possível aquisição da TRIP, alertando outras empresas aéreas brasileiras, dentre elas a AZUL. Assim como no seu início, podemos ver uma presença da TRIP em mercados secundários, com maior ênfase em Salvador, Cuiabá, Belém, Manaus e São Paulo/Guarulhos. A expansão para a região sul foi de forma gradual, porém mesmo assim, Santa Catarina entra no raio de serviços da empresa como uma forma de interligação e outras regiões, inclusive do estado paranaense com o Rio Grande do Sul. A empresa, depois da NHT, fomentou o transporte regional interno catarinense. A expansão para os mercados em que a AZUL atuava também estava se ampliando com a chegada de seus ATRs, contribuindo para a associação das duas empresas, contudo, após incorporação da empresa, esses voos regionais foram extintos, e passaram a ser operados na forma de *hub and spoke*.

Ao observamos a evolução da frota da TRIP (tabela 15) e a movimentação de passageiros (gráfico 31), podemos ver que Santa Catarina se apresenta de forma tímida ao comparar com a quantidade geral transportada pela empresa. No entanto, o seu crescimento inicia em 2007 após a capitalização da empresa, com a inserção de mais ATRs em operação. Com a chegada dos Embraer e a renovação de frota, a companhia passou a ofertar mais assentos, e ao mesmo tempo, operar novos mercados fomentados também pelos acordos que a companhia assinava. Em 2012, em seu auge, a empresa chegou a operar 62 aeronaves, no entanto, com a visão de padronizar a frota, passou a diminuir os números até se associar a AZUL.

Tabela 15. Frota da TRIP

Aeronave	PAX	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014
ATR-42-300	45-48	1	1	4	5	12	12	10	
ATR-42-500	45-48						6	11	10
ATR-72-200	66-72				1	4	4	1	
ATR-72-500	66-72					4	13	14	13
ATR-72-600	66-72							5	5
E-120	30	2	2	1	1	1			
E-175	86						8	9	2
E-190	110							12	12

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues.

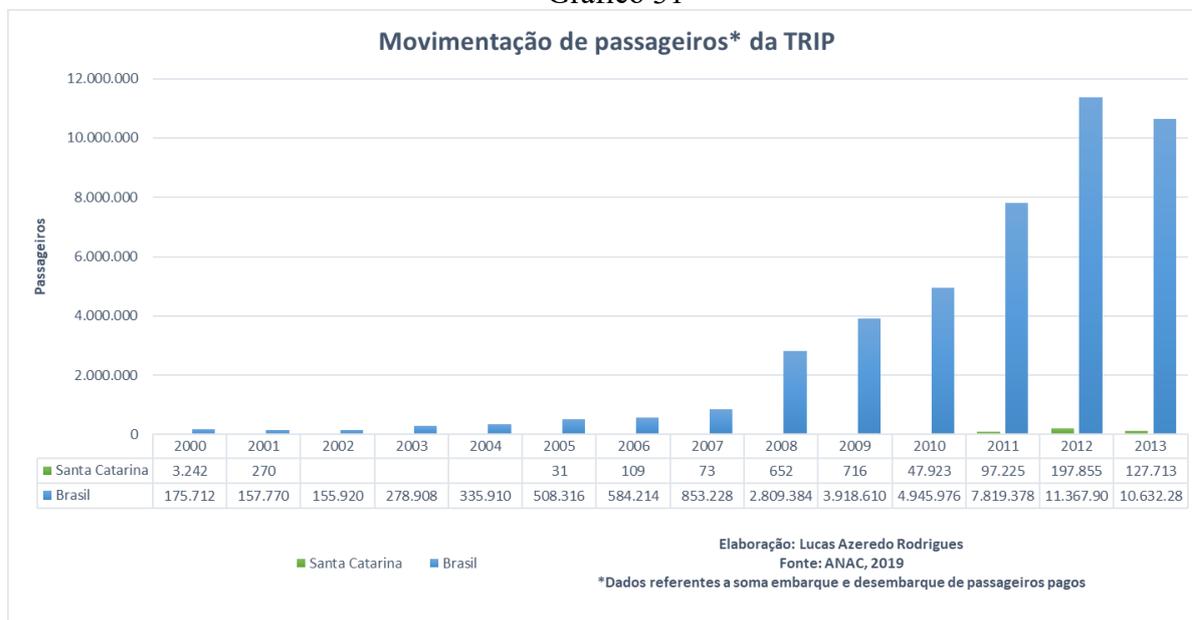
Fonte: www.aviacaocomercial.net

Figura 48. Mapa de Rotas da TRIP em 2012



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 02/02/2020

Gráfico 31



A TRIP iniciou suas operações no promissor interior paulista, com uma economia oriunda da desconcentração populacional e industrial de São Paulo. A sua atuação parcial na região sudeste, fez com que a empresa alcançasse voos para o nordeste, ampliando a presença da companhia. A aquisição da RICO fez com que a empresa chegasse ao mercado da Bacia Amazônica, e posteriormente com a compra da TOTAL, integralizou suas operações no Brasil Central. A aposta em aeronaves regionais como o caso dos ATRs, proporcionou a empresa a operação em mercados onde as companhias maiores não operavam. A TRIP se beneficiou do mercado deixado pela RIO SUL, INTERBRASIL, TAM e OCEANAIR, quando as empresas decidiram focar num mercado mais competitivo nos grandes centros. Entretanto, mesmo com a chegada de jatos, e a presença em grandes aeroportos, a empresa não deixou de lado o mercado de suas origens. Até o momento em que começou a disputar os mesmos mercados que a AZUL, período em que se associou para criar a maior empresa regional da América Latina, além da questão estratégica por trás da negociação.

4.3.1.9 VARIG (Rio Sul e Nordeste)

Durante seus quase 80 anos, a VARIG foi uma das maiores companhias da América Latina. Pioneira do transporte aéreo nacional com a CONDOR SYNDIKAT na década de 1920, a empresa cresceu diante do excedente de DC-3 após a Segunda Guerra Mundial. Por apresentar

uma prestação de serviço, principalmente de bordo, a empresa ficou conhecida pelo mundo, além de ser uma das iniciantes prestadoras de serviços aéreos internacionais do Brasil.

Além do seu crescimento abrupto com os DC-3, a VARIG mantinha estreitas ligações políticas com os Governos vigentes, inclusive com os militares (pós-golpe). A empresa, por intermédio de Ruben Berta, obteve estreitas ligações com o Estado naquele momento, a ponto de a empresa possuir o monopólio dos voos internacionais (MONTEIRO, 2004).

Na década de 1970, a empresa ainda cria a RIO SUL e a NORDESTE para operar os voos subsidiados pelo SITAR. Ambas utilizando aviões regionais como o EMB-100, fomentaram a ligação regional, a qual os nomes representavam. Além de aumentar sua acumulação de capital, a empresa consolidou novamente sua presença na aviação regional do Brasil. Ambas voaram até 2003, quando a VARIG decidiu unificar as operações para redução de gastos.

Entretanto, com a abertura econômica do Brasil a partir do Governo Collor, a empresa começa a perder seu poder, sendo obrigada a se readequar ao novo mercado, “foi o fim da exclusividade da Varig na designação das rotas internacionais, tema introduzido na IV CONAC (1986)” (MONTEIRO, 2004, p. 235). Isso significou o início de uma longa crise à VARIG, com a inserção de outras empresas nas operações internacionais e o fim de suas exclusividades em mercados extremamente lucrativos, fizeram com que a companhia passasse a reduzir cada vez mais sua malha.

A virada para o século XXI foi extremamente delicada para a VARIG, pois, além de estar readequando suas estratégias devido ao fim da exclusividade nas rotas internacionais, foi o período em que o DAC estava preparando o mercado para a livre concorrência, principalmente tarifária. O alto custo operacional da VARIG faz com que o valor das suas passagens fosse altas, além da excelência no serviço de bordo. Para agravar a situação, a emergência da TAM e o surgimento da GOL, irão aprofundar a crise na empresa, esta que viria a reestruturar a malha para tentar sobreviver ao livre mercado.

Santa Catarina sempre fez parte das linhas aéreas da VARIG, principalmente a faixa litorânea (Florianópolis, Joinville e Navegantes) no eixo Porto Alegre-Rio de Janeiro. Por outro lado, o interior (um foco maior para Chapecó e Lages, embora a VARIG tenha tido presença em outras cidades como Joaçaba, Videira, Concórdia, Caçador e Blumenau, assim como no sul

catarinense) alimentado pelas rotas regionais de múltiplas escalas operados pela RIO SUL, que passou por constantes alterações como vimos no primeiro capítulo desta pesquisa.

As estratégias de atuação territoriais da VARIG permeiam desde atuação em escalas regionais por intermédio de suas subsidiárias, a conexão direta entre as principais capitais do país, assim como uma presença maciça nos voos internacionais. No estado catarinense podemos observar que a empresa atuou das três formas. A RIO SUL explorando voos a partir de Chapecó e Lages com os E-120, e voos compartilhados na faixa litorânea com a VARIG, usando os B737.

Entre 2000 e 2006, o GRUPO VARIG sempre ofertou voos em Chapecó, Florianópolis, Joinville e Navegantes. Mercados estratégicos e concentrados, ligando essas cidades aos principais destinos do país, inclusive São Paulo. Criciúma ainda recebeu voos para São Paulo entre 2000 e 2002; em Chapecó a exploração ocorreu para os trechos entre Florianópolis-Chapecó, e também, São Paulo e Guarulhos com ligações diretas (as vezes com escala em Lages); Florianópolis possuiu a maior oferta destinos, dentre eles, além do estado paulista, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Curitiba e outros destinos internacionais *charters* como para diferentes cidade da Argentina, Santiago; Navegantes, além de voos para São Paulo e Guarulhos, também possuía voos para Porto Alegre e servia de escala de voos oriundos de Florianópolis; Joinville, assim como Navegantes, servia de escala para voos com direção a São Paulo; Lages por sua vez, só teve operações em 2000 e 2001, com voos para São Paulo (uma parcela era escala da rota Chapecó-Lages-São Paulo).

Se observarmos a frota do Grupo (tabela 16), notaremos a alteração das estratégias logísticas da empresa, inclusive com a utilização (errônea) do E-145. Esta aeronave é acrescentada na frota com o intuito de renovar as aeronaves regionais, no entanto, por ser um jato, e com proporções superiores aos E-120, muitos aeroportos não tinham capacidade de receber a aeronaves, fazendo com que os voos fossem suspensos. A transferência de B737 para as regionais fez a estratégia da VARIG de abandonar a aviação regional, ao mesmo tempo que a utilização de longas rotas com escalas geravam uma grande oferta de assentos ociosos, aumentando o custo operacional por voo (em rotas que não possuíam grandes demandas). Ação que só será suspensa quando VARIG passa reestruturar a empresa para criar a VRG LINHAS AÉREAS (NOVA VARIG).

Tabela 16. Frota do GRUPO VARIG (2000-2006)

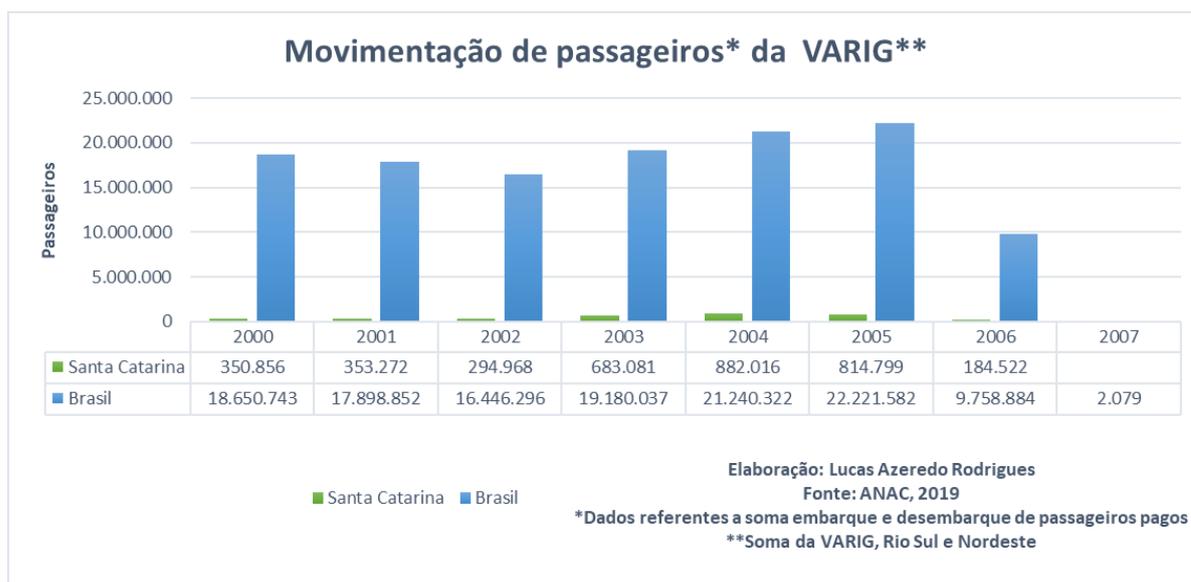
Empresa	Aeronave	PAX	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Rio Sul	B737-300	136	2	3	4	4	4	2	
Rio Sul	B737-500	108-120	16	16	14	10	6	5	
Rio Sul	B737-700	118-136		1	5	3	2	2	
Rio Sul	E-120	28-30	8	8					
Rio Sul	ERJ-145	50	13	12	12	15	11	11	
Nordeste	B737-300	118-136		1	3	3	2	2	
Nordeste	B737-500	108-120	4	4	4	4	4	1	
Nordeste	E-120	28-30	3						
Nordeste	ERJ-145	50	3	3	3				
Nordeste	F-50	52		6	6				
Varig	B737-200	109	13	12	11				
Varig	B737-300	118-136	34	36	30				
Varig	B737-400	142-156	4	4					
Varig	B737-500	108-120							
Varig	B737-700	118-136	5	4					
Varig	B737-800	156-164		2	2				
Varig	B757-200	176							
Varig	B767-200	184-225	6	6	6				
Varig	B767-300	190-225	6	6	6				
Varig	B777-200	240-287		2	2				
Varig	ERJ-145	50							
Varig	MD-11	241-293	15	16	14				
VRG (RS+NE)	B737-200	109				6	2		
VRG (RS+NE)	B737-300	118-136				32	32	30	26
VRG (RS+NE)	B737-400	142-156					4	4	3
VRG (RS+NE)	B737-500	108-120				14	13	10	6
VRG (RS+NE)	B737-700	118-136				3	2	2	
VRG (RS+NE)	B737-800	156-164				2	2	2	2
VRG (RS+NE)	B757-200	176					4	4	
VRG (RS+NE)	B767-300	190-225				8	7	5	5
VRG (RS+NE)	B777-200	240-287				2	6	8	
VRG (RS+NE)	ERJ-145	50				15	11	9	
VRG (RS+NE)	MD-11	241-293				14	15	12	10

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues.

Fonte: www.varig-airlines.com

A movimentação de passageiros entra numa derrocada até sua falência, diante do crescimento da TAM e da GOL, após a captação dos mercados deixados pela TRANSBRASIL e pela VASP. É visível (gráfico 32) que a participação de Santa Catarina é relativamente pequena diante da movimentação geral da empresa. No entanto, a suspensão das atividades da companhia proporcionou a empresas entrantes no mercado (além da TAM e GOL, a BRA, WEBJET, PASSAREDO, TRIP e OCEANAIR), a operação em trechos de acordo com suas estratégias de atuação territorial.

Gráfico 32



Durante anos a VARIG foi líder do mercado nacional, tanto no âmbito dos voos domésticos quanto internacionais. Embora tenha sido favorecida por exclusividades concedidas pelo Estado, a empresa sempre apostou na qualidade do serviço, porém com a mudança de paradigma da aviação nacional (FERREIRA, 2018), as empresas foram obrigadas a se readequarem a nova demanda de livre concorrência. O mercado para a VARIG se fechou, pois além de um cenário mais propício para empresas entrantes, com novos modelos de atuação, e o crescimento econômico nacional a partir de 2003, mais pessoas puderam voar, não obstante, a opção sempre foi voar pelo menor custo, o que não era o caso da empresa. A falência da VARIG nos mostra até um certo momento, o protecionismo governamental necessário para o fomento de novas demandas, todavia, ao se tratar do setor aéreo, empresas tradicionais possuem dificuldades ao alterar suas estratégias logísticas. Trata-se de um mercado versátil, e o quanto melhor for a flexibilidade de suas malhas, maior serão as estratégias competitivas.

4.3.1.10 VASP

Inicialmente como empresa privada, em 1935 foi estatizada pelo Governo Paulista. Assim como a VARIG, a VASP teve uma grande parcela de participação ao longo da história da aviação comercial no país. Embora seu foco sempre tenha sido as operações pelo estado de São Paulo, ao longo dos anos após suas diferentes formas de expansão territorial (seja por intermédio de fusões, aquisições e até *codeshares*), a empresa passou a atuar na escala

nacional. A empresa chegou a operar até em outros países como na Argentina pela TAN e no Equador com a LAB e EQUATORIANA.

A empresa sobreviveu às intensas oscilações do setor aéreo no século XX. Se observássemos a evolução dos mapas de rotas da empresa, na década 1970 possuiu forte utilização dos B737, B727 e dos E-110. Com a padronização de frota para o B737, a empresa foi deixando de operar em aeroportos com pouca infraestrutura, e começou a focar nas ligações diretas entre as capitais. Com a liberação da exploração do mercado internacional, a empresa avança para novos mercados, assim como a TRANSBRASIL, entretanto, a competição direta com a VARIG não teve bons resultados.

Ainda na década de 1990, a empresa foi privatizada pelo Governo paulista, embora tenha recebido novas aeronaves, a VASP não conseguiu sobreviver ao crescimento da TAM, e a desvalorização cambial fez com que a empresa começasse a devolver aeronaves arrendadas, abandonando mercados. Mesmo assim, como mostra a figura 56, tinha uma ampla oferta de destinos por todo território nacional, principalmente no Nordeste e pelo interior paulista adentrando na região centro-oeste.

No início da década 2000 a empresa deixou as participações que tinha nas empresas estrangeiras, além de não pensar numa renovação de frota (tabela 17). A privatização teve como resultado o fim da VASP, numa política errada do neoliberalismo no estado de São Paulo. A falta de capital e a competição predatória entre as companhias aéreas no início do século, fizeram com que a empresa banalizasse as suas aeronaves. Com uma frota antiga e com alto custo de manutenção, em 2005 a empresa suspendeu suas operações.

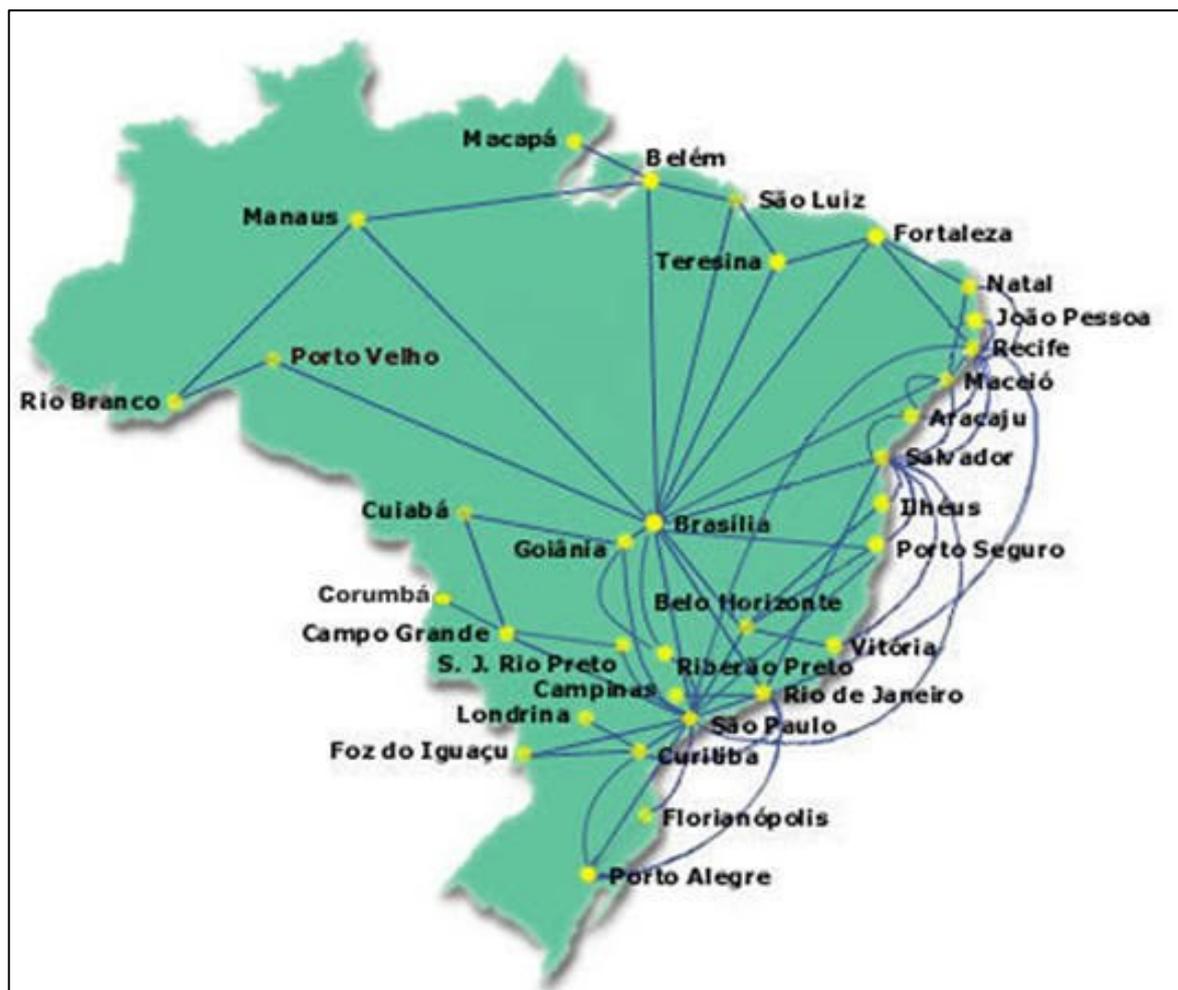
Tabela 17. Frota da VASP

Aeronave	PAX	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A300-B2	234-240	3	3	3	3	3	3
B737-200	96-118	20	20	19	19	19	19
B737-300	132-136	4	4	4	4	4	4

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues.

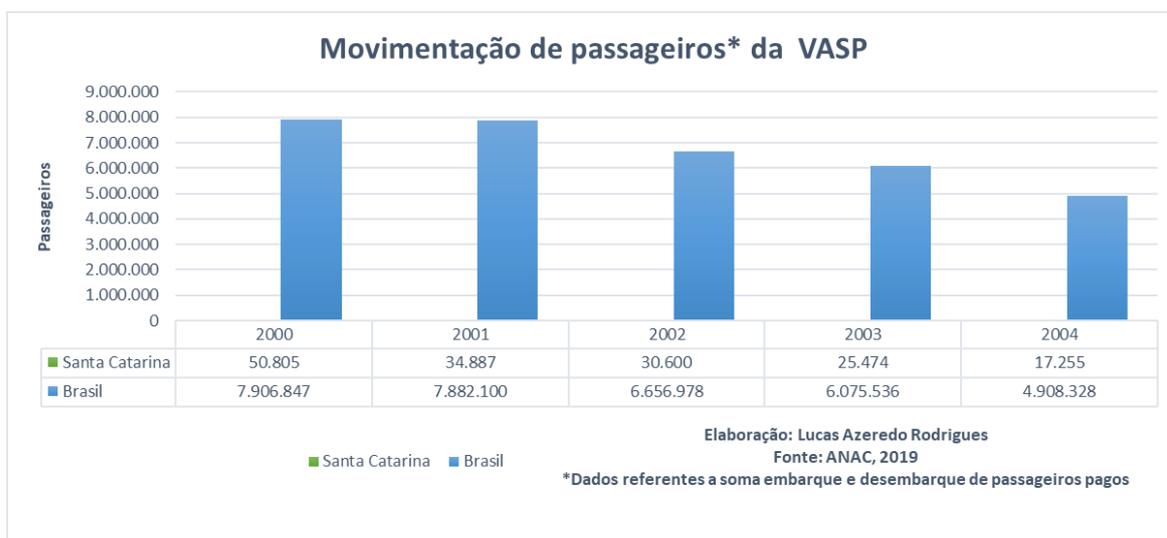
Fonte: www.aviacaocomercial.net Acesso em:03/02/2020

Figura 49. Mapa de rotas domésticas da VASP em 2003



Disponível: www.aviao.comercial.net Acesso em: 03/02/2020

Gráfico 33



4.3.1.11 Webjet

A WEBJET Linhas Aéreas foi praticamente a única companhia brasileira a adotar de fato o sistema de *low cost, low fare*. Criada em 2005, a companhia foi fundamental para a inovação das estratégias logísticas das companhias aéreas nacionais. Com um B737 arrendado, iniciou suas operações ligando Rio de Janeiro – GIG, Guarulhos, Brasília e Porto Alegre (e ao longo do ano foi adicionando novos destinos, como mostra a figura 50).

Figura 50. Mapa de Rotas da WEBJET em 2005



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 01/02/2020

A política de flexibilização das tarifas aéreas ainda estava se readequando no setor, e ao observarem as baixas tarifas da WEBJET, empresas como a GOL reduziram mais ainda a tarifação em busca de maior competitividade. Dessas estratégias da WEBJET, podemos destacar o parcelamento da passagem em 10 vezes sem juros, a comercialização da passagem direto no site da companhia de forma simplificada, e um serviço de bordo básico (aos poucos a empresa foi readequando a prestação e serviço, como a cobrança de escolha de assentos e até mesmo a venda de lanches a bordo).

Com uma disputa predatória pela queda das passagens, a WEBJET chegou a paralisar suas operações por causa da baixa taxa de ocupação ainda em 2005. No início do ano seguinte a empresa foi vendida para o Grupo Águia¹⁰⁹ e o Grupo Jacob Filho¹¹⁰. Trata-se de duas grandes grupos do ramo turístico (Stella Barros, Top Service, Synergy, dentre outras) e do rodoviário (Útil, Guanabara, Normandy e empresas urbanas no Rio de Janeiro) que viram no transporte aéreo uma nova forma de acumulação e centralização do capital. Além do mais, nesse investimento também pode contar com a inserção de capital estrangeiro, o qual não conseguimos identificar (apenas que o fundo foi capitalizado pelo economista Mauro Molchansky).

A peça chave para o “renascimento” da WEBJET estava na aposta das agências de viagens, uma vez que, ainda em 2006 a comercialização de passagens era pouco realizada via internet. A retomada dos voos no verão de 2006 foi estratégico para mercados da faixa litorânea, inclusive Florianópolis, por intermédio de voos *charters*. Aos poucos a companhia foi retomando os destinos regulares tradicionais, como Curitiba, Salvador e Porto Alegre, tendo Rio de Janeiro como *hub*.

Com a falência da VARIG neste de 2006 a empresa pode captar mercados estratégicos, assim como o arrendamento de aeronaves para ampliar sua malha. A possibilidade de crescimento do setor, e fomento que a empresa teve com o transporte turístico, despertou o interesse da agência de turismo CVC, que em 2007 veio a adquirir a empresa e fomentar ainda mais a movimentação por intermédio de pacotes turísticos. A partir deste momento a empresa que possuía três clássicos B737-300, arrendou mais oito, ampliando a frota padronizada para onze aeronaves.

No entanto, a crescimento abrupto da GOL e TAM numa competição pelos mercados deixados da VARIG fez com que o setor passasse por mudanças significativas, além da formação de alianças.

“Em 12 de abril de 2007, tornou-se pública a informação de que as pequenas empresas do setor vinham se encontrando para tentar achar uma solução consensual para enfrentar o gigantismo de TAM e GOL, que havia acabado de comprar a Varig. Juntas, as duas monopolizavam

¹⁰⁹ “O Grupo Águia é o mais completo e diversificado grupo de turismo brasileiro, formado por mais de 10 empresas e cerca de 600 funcionários. Quando se consolidou, em 2004, o Grupo Águia já trazia na bagagem o peso de renomadas empresas do mercado e toda a experiência e know-how de grandes profissionais do turismo.” Disponível em: < <https://www.stellabarros.com.br/grupo-aguia/> > Acesso em: 01/02/2020

¹¹⁰ Filho do empresário Jacob Barata, fundador do grupo rodoviário Guanabara.

92,7% do mercado. BRA, TAF, OceanAir, Webjet e a “Varig 2.0” (antes de ser comprada pela GOL) vinham trabalhando em um projeto de aliança batizado de Tropical. O acordo previa uma regrinha direta: quem transportasse o passageiro, ficaria com 85% da receita; quem vendesse o bilhete, embolsava 15% do valor da passagem[...]mesmo somadas, essas quatro companhias nãnicas tinham apenas 5,37% do mercado. Com a saída da Varig, ao ser engolida pela GOL, o projeto Tropical foi definitivamente engavetado, ainda que dessas conversas tenha resultado uma aproximação entre BRA e OceanAir” (BETING, 2018, s/d)

Mesmo diante deste cenário, a WEBJET foi captando novos mercados e expandindo de forma pontual entre as capitais na faixa litorânea (figura 51). No entanto, a troca no controle acionista da CVC fez com que a companhia aérea realizasse mudanças na empresa, cogitando até a possibilidade de abertura de capital na bolsa de valores e até mesmo a negociação da venda de 20% do capital da empresa para a *low cost* europeia RYANAIR.

Figura 51. Mapa de rotas da WEBJET em 2010



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 01/02/2020

Mesmo diante daquela situação de instabilidade, a empresa continuou crescendo, e desta vez, penetrando no mercado regional (figura 52). Cidades como Uberlândia, Foz do Iguazu e

Navegantes passaram a compor a malha da companhia, assim como a decisão da empresa de usar Ribeirão Preto como um *hub*.

Figura 52. Mapa de Rotas da WEBJET em 2012



Disponível em: www.aviacaocomercial.net Acesso em: 01/02/2020

Os problemas operacionais começaram a vir à tona, além da ausência de tripulação e jornadas de trabalho extrapoladas, o alto índice de manutenção (uma vez que as aeronaves eram antigas, e necessitavam cada vez mais de reparos em um curto tempo) fizeram com que voos começassem a atrasar e em muitos casos, serem cancelados. A saída seria uma reestruturação, inclusive da frota, no entanto, pelo crescimento que empresa teve, a GOL anunciou sua compra. Estratégico para a companhia, uma vez que a WEBJET estava adquirindo mercados consideráveis, além da presença de slots nos principais aeroportos.

Além disso, uma questão basilar a se compreender é a escala territorial que a GOL definiu com a aquisição desta empresa aérea, ou seja, adquiriu uma malha de voos em escala regional e nacional, uma vez que a WEBJET já detinha autorizações de voos nesses mercados e, ainda possuía em seu aporte de malhas aéreas importantes *slots* no Aeroporto de Guarulhos/Cumbica, o que pode ser redefinido pela companhia aérea adquirente, isto é, a malha de voos nesse importante aeroportos poderia

ser reprojetaada visando uma atuação em escala nacional ou internacional, já que o aeroporto permite operações nas duas escalas territoriais. [...] A estratégia da GOL com a aquisição da WEBJET foi de centralizar capital e fazer frente a sua principal concorrente, uma vez que a compra da empresa aérea significa excluir um concorrente pequeno, favorecendo por outro lado, a concentração de capital. Isso favoreceu a GOL em relação a competitividade, já que a aquisição significa aumento do seu poder de mercado, que de 35% passou a 40% no ano de 2011, chegando mais próximo de sua principal rival, evidenciando mais uma vez que a centralização do capital promove a reorganização dos ciclos de valorização dos capitais e que a concentração, por seu turno, responde pelo aumento do tamanho, da magnitude do capital de uma empresa aérea, o que permita a esta impor-se no mercado com força maior e poder para rivalizar e buscar a reprodução de seu capital (CAMILO PEREIRA, 2016, p. 103-104)

O fim da verdadeira *low cost, low fare* brasileira foi em 2012, após a aquisição da GOL no ano anterior. Por mais que a companhia tenha transferido sete B737-800 (tabela 18), ampliando a oferta de assentos e resolvendo, em partes, a questão da manutenção de aeronaves, aos poucos a imagem da WEBJET foi sumindo. A GOL precisava reduzir custos diante de uma “crise” que se passava na empresa, a alternativa foi incorporar toda a WEBJET à sua malha.

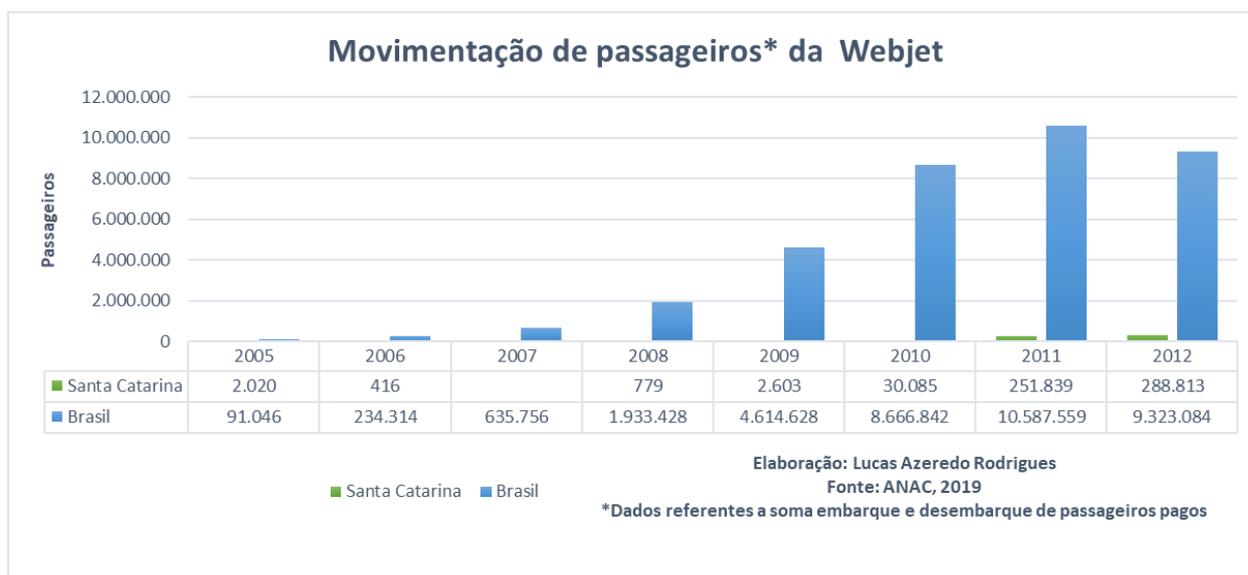
Tabela 18. Frota da Webjet

	PAX	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
B737-300	148	1	2	3	11	20	23	25	22
B737-800	184								7

Organização: Lucas Azeredo Rodrigues.
Fonte: www.aviacaocomercial.net

Se observarmos o crescimento da frota da empresa junto a movimentação de passageiros (gráfico 34), podemos perceber um crescimento proporcional, variando de acordo com os diferentes tipos de controle que a empresa teve ao longo de sua história. Santa Catarina aparece timidamente, pois a empresa operou apenas em Navegantes e Florianópolis. Sobre a primeira, podemos destacar a ligação com mercados diferenciais como Ribeirão Preto e Belo Horizonte-CNF, além de Rio de Janeiro-GIG, Guarulhos e Porto Alegre. Já na capital catarinense, o destaque foi para as ligações também para o Rio de Janeiro, Guarulhos, Porto Alegre e Belo Horizonte-CNF, fomentados pela alta temporada (e a comercialização de passagens por intermédio de pacotes turísticos).

Gráfico 34



Por fim, podemos dizer que a WEBJET surgiu num momento delicado da aviação nacional. Em meados de 2005, o mercado aéreo ainda estava em busca de sua popularização com a competição predatória e a busca pela captação de mercados deixado pelas empresas que faliram, fazendo com que as estratégias adotadas pelas companhias fossem extremamente pontuais, ou iria provocar a própria derrocada. Porém a WEBJET foi importante para aviação nacional, ela provou que havia possibilidade da redução das tarifas, pois notou a emergência econômica de uma nova classe social no Brasil, a possibilidade de popularização do transporte aéreo.

Depois da WEBJET não houve nenhuma outra companhia de *low cost, low fare* no país, mas sim companhias híbridas, que mesclam diferentes formas de prestação de serviços como ressalta Catharino Ferreira (2018). Com a recente abertura de capital estrangeiro, podemos ver um potencial mercado para a inserção desse tipo de modelo, no entanto, a reação das companhias atuais com uma possível entrante, seria no mínimo a prática de *dumping*. Além de terem que se readequar, seja na malha territorial, ou nas inovações na prestação de serviços.

4.3.1.12 Outras companhias brasileiras e estrangeiras

Outras empresas de bandeira nacional chegaram a operar em Santa Catarina, porém não de forma tão expressivas, portanto, abordaremos de forma mais superficial. Trata-se da FLYWAYS, PANTANAL, PASSAREDO, SIDERAL, SOL e TOTAL. A maioria realizou voo

fretado para Santa Catarina, exceto a PASSAREDO que operou voos para a GOL quando o aeroporto de Chapecó ficou limitado para operação de aeronaves com mais de 100 passageiros.

A FLYWAYS é uma empresa recente que foi homologada em 2015 com sede no Aeroporto Internacional Tom Jobim (Rio de Janeiro-GIG). A empresa pretendia explorar o trecho entre o aeroporto da Pampulha e o Galeão, e partir desses, ramificações para cidades de grande importância regional como Ipatinga, Uberaba e outras cidades de Minas Gerais, pois, o objetivo era ter Belo Horizonte como *hub*. A prática de *dumping* pelas empresas maiores agravou a permanência das atividades da companhia. A FLYWAYS usava o ATR como aeronave e estaria penetrando no mercado regional mineiro deixado pela AIR MINAS. No entanto, a presença da AZUL no estado, acirrou a competição, e a entrante que se beneficiaria com as operações no aeroporto da Pampulha cessou as operações.

A PANTANAL surgiu como taxi aéreo no estado do Mato Grosso na década de 1990. Expandiu suas operações a partir dos mercados deixados pela TAM, principalmente entre o estado paulista e o interior da região centro-sul. A empresa passou a ter *codeshare* com a TAM e comercializava voos para a PANTANAL. Com o tempo a companhia padronizou sua frota com ATRs, porém começou a passar por dificuldades financeiras, vindo a ser adquirida pela TAM¹¹¹, chegando até a repassar alguns Airbus para empresa, aos poucos a PANTANAL foi sendo incorporado ao grupo

A PASSAREDO foi mais uma companhia nacional que nasceu a partir do capital rodoviário (Viação Passaredo). A empresa começou a operar com os E-120 e ao longo dos anos, foi readequando suas estratégias de acordo com o mercado. Embora tenha parado de operar durante dois anos, a empresa viu no E-145 uma possibilidade de crescimento, porém aeroportos que antes eram operados pelos E-120 deixariam de receber voos por causa da capacidade operacional. A empresa passou por dificuldades financeiras, e revisou o plano estratégico, adotando o ATR como aeronave principal. Usando Ribeirão Preto como *hub*, a empresa explora a ligação entre cidades médias, mas também está presente nos grandes aeroportos do Brasil como Guarulhos, Rio de Janeiro, Brasília, Curitiba, e mais recentemente Congonhas (com os *slots* que eram da AVIANCA). Tanto que para fazer frente ao mercado nacional, anunciou em 2019 a compra da MAP, formando a VOEPASS. Em Santa Catarina, operou em Chapecó em

¹¹¹ Para a TAM foi o jogo estratégico, pois, além de mercados potenciais para o momento de disputa com a GOL, a empresa adquiria *slots* nos aeroportos de Guarulhos e São Paulo.

2004 quando retomou suas operações, no entanto, duraram apenas três meses. Em 2012 a empresa retoma a Chapecó operando voos para a GOL entre a cidade e Florianópolis, mas somente durante dois meses. Ademais, a empresa chegou a fazer outros voos *charters* para a capital, porém Santa Catarina ainda não é um foco que esteja nas estratégias da companhia, embora possua cidades com potenciais mercados como Navegantes, Florianópolis e Chapecó¹¹². Por ter adquirido novas rotas a partir de São Paulo, a empresa tem que fomentar o crescimento das linhas e fortalecer as estratégias para competir com as empresas maiores.

A SIDERAL é uma empresa fundada em 2010 a partir do capital rodoviário de carga (Adorno Holdings). Embora o foco da empresa seja o transporte de carga, recentemente adquiriu B737 para a realização e voos *charters*. É um mercado ainda a ser explorado, ultimamente equipes de futebol tem fretado a aeronave, como foi o caso da operação da empresa no território catarinense, levando a equipe técnica do Cruzeiro para realizar uma partida em Chapecó, contra o time da casa.

A SOL LINHAS AÉREAS foi uma empresa criada em 2008 no Paraná. Com sede em Cascavel, operando voos pelo interior do estado, em cidades como Toledo e Umuarama, em direção a Curitiba. Usando o LET-410 a empresa não conseguiu manter as operações, e com um pouco mais de um ano de operação, suspendeu as atividades.

A TOTAL surge como taxi aéreo em 1988 com sede em Belo Horizonte, no entanto, foi comprada pela Transportadora Sulista S/A de cargas rodoviárias, reestruturando a empresa. Embora o foco tenha sido para carga, a empresa passou a realizar alguns voos *charters*, até começar a operar voos de passageiros. O transporte regular de passageiros foi incorporado à TRIP em 2007, porém, manteve as operações de carga e *charter*. A companhia operava ATRs, tendo uma presença maciça em nós regionais.

Embora as empresas áreas nacionais tenham maior participação na movimentação de passageiros em Santa Catarina, a participação de voos de companhias estrangeiras possui significativas participações. Podemos destacar as regulares AEROLÍNEAS ARGENTINAS (Argentina), AMASZONAS (Paraguai/Bolívia), AUSTRAL (Argentina), BQB (Uruguai), COPA (Panamá), LAN (Chile/Argentina), PLUNA (Uruguai) e a SKY (Chile).

¹¹² A empresa até poderia usufruir da demanda reprimida de Curitiba para Florianópolis e Chapecó, mercado que não possui voos atualmente.

A AEROLÍNEAS surge a partir da unificação de quatro empresas do país, com grande parte de participação do Estado, até que foi privatizada na década de 1990, tendo a espanhola IBÉRIA como controladora. A empresa usufrui de Rosário e Buenos Aires como *hubs*, tanto que a maioria dos voos que empresa operou para Santa Catarina, se originavam destas cidades, além de Córdoba. Ao todo, a empresa operou ao longo de sua história, 183 aeronaves de acordo com o site Planespotters¹¹³. Com o fracasso do meio privado, o Governo de Cristina Kirchner estatizou a empresa, focando numa renovação estratégica, consolidada com a subsidiária AUSTRAL (que também operou voos para Florianópolis e outros aeroportos do país como Curitiba e Porto Alegre), usando o Embraer.

Numa recente reestruturação das estratégias da empresa, a AEROLÍNEAS passou a adotar os B737 para voos domésticos e internacionais de curta duração pela América do Sul e os A330 para voos intercontinentais. E através da AUSTRAL, o uso dos E-190 no mercado internacional de menor demanda e nas rotas regionais dentro do país, sendo que a atuação da companhia no estado catarinense se deu por intermédio da capital.

Além do forte potencial turístico que se é demandando durante o veraneio na região, a empresa também oferta voos regulares para os principais *hubs* do país, contando com *codeshares* com a GOL para a distribuição de passageiros para outros destinos. Em Florianópolis, entre 2003 e 2007 a empresa manteve voos durante todo ano, nos demais anos, mantiveram-se durante a alta temporada brasileira.

A AMASZONAS possui três empresas diferentes, uma sediada na Bolívia, uma no Uruguai e outra no Paraguai. O grupo aposta na utilização dos E-190 e do CRJ-100¹¹⁴ para a interligação entre os países andinos, com foco no mercado boliviano. Entretanto, a empresa vem explorando mercados no Uruguai (deixados pela BQB e a PLUNA), e algumas expansões regulares para o Brasil. Florianópolis se insere apenas durante a temporada, com voos diretos para capital paraguaia, Assunção.

A uruguaia BQB foi criada recentemente em 2015, com base no aeroporto de Punta del Este (diferente das demais que focaram em Montevideo/Carrasco). A companhia com ATRs focava na conexão entre as capitais dos países próximos, como Buenos Aires, Santiago e Assunção. No Brasil, a empresa chegou a operar de forma regular em Guarulhos, em alguns

¹¹³ Disponível em: <https://www.planespotters.net/airline/Aerolineas-Argentinas> Acesso em: 03/02/2020

¹¹⁴ Aeronave a jato da fabricante Bombardier, com capacidade para transportar entre 40 e 50 passageiros.

voos *charters* para Florianópolis no verão de 2014. Com a chegada de um A320, esperava-se que a empresa iria ampliar as operações, no entanto, em 2015 foi vendida para o Grupo AMASZONAS.

A COPA é uma empresa panamenha que tem sua frota baseada em B737 e no E-190. A companhia usufrui da localização estratégica do Panamá no centro da América, o que faz do aeroporto, importante de ligação entre diferentes regiões do continente (como se comparássemos com Brasília, no entanto, o aeroporto da Cidade do Panamá exerce uma centralidade continental). A principal estratégia da empresa é que o passageiro viaje até o Panamá e de lá siga (com apenas uma conexão) para seu destino. A empresa conta com aproximadamente 80 destinos, fazendo da empresa um importante elo de conexão no continente americano.

A LAN é uma das mais antigas empresas da América do Sul. Sediada no Chile, a empresa apostou na criação de subsidiárias nos países andinos, fazendo um compartilhamento de voos dentro do próprio grupo. No entanto, pelas dificuldades de penetração no mercado brasileiro, a empresa optou pela fusão com a LATAM (além de ter sido algo extremamente estratégico como já tratamos anteriormente). Usando a família A320 como base para voos em curtas escalas (inclusive para o Brasil) e diferentes segmentos de *widebodies* da *boeing*, como o B767, B777 e B787. Contudo, a empresa operou voos da Argentina, Chile e Peru para Florianópolis, sendo as duas primeiras com maior volume. Dos destinos, o que ainda apresenta regularidade é Santiago, com voos durante a alta temporada.

A uruguaia PLUNA manteve sua regularidade de oferta de voos *charters* para Florianópolis na alta temporada até encerrar suas operações em 2012. Embora o principal destino da empresa tenha sido Montevideo, podemos ver outros como Buenos Aires e outras cidades da Argentina. Historicamente, a frota da empresa foi composta por DC-8 e DC-10, até serem substituídos pelos Boeings (B737, B757 e B767) e nos últimos anos de operação, a padronização da frota com o CRJ-900 com uma oferta de 90 assentos por voo.

A SKY recentemente reformulou suas estratégias de atuação de mercado com o sistema de *low cost, low fare* (modelo diferente da sua rival LATAM). Sediada no Chile, a companhia usa como base o A320 e o A319 por voos pela América do Sul. No Brasil, a empresa tem reforçado sua presença nos grandes aeroportos, além de voos sazonais na alta temporada, como o caso de Florianópolis.

4.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS AO CAPÍTULO 4

O que percebemos é uma mescla de estratégias resultantes das ações combinadas (ou não) entre a logística de corporativa e de Estado. A existência dos fixos e fluxos só são capazes de gerar fluidez quando ambas agem em conjunto. Se por um lado o Estado entra como responsável por gerir as infraestruturas, ele tem a função de regular, principalmente por meios normativos, o setor aéreo.

A administração aeroportuária em Santa Catarina se encontra de forma mesclada. Sejam aqueles administrados pela Infraero ou pelo governo estadual ou municipal. Mas, convém lembrar que parte desses aeroportos, como o caso de Correia Pinto e Jaguaruna, o Estado adotou a Parceria Público-Privado, numa espécie de terceirização do setor administrativo desses aeroportos. No entanto, como o caso da capital, a empresa estrangeira *Zurich Airports* detém 100% do controle do aeroporto, e também é responsável por gerir obras de infraestrutura, das quais nos demais aeroportos de Santa Catarina, o estado é responsável pelas obras de manutenção e melhorias da infraestrutura (expansão de TPS, pista, etc.).

Mesmo antes dos anos 2000, assistimos mudanças significativas ocorrerem no mercado do transporte aéreo brasileiro. Desde o processo de flexibilização, abertura de mercado, liberalização de tarifas e outros meios para a aumentar a competitividade até o crescimento econômico nacional que envolvem a logística de Estado e a logística corporativa. Dentre esses elementos, podemos destacar que a compreensão das estratégias logísticas adotadas pelas companhias aéreas foi de suma importância para as diferentes reorganizações espaciais do setor aéreo, sobretudo no território catarinense. Podemos perceber anteriormente que a inserção de novas companhias no mercado, a entrada de outras e a competição predatória entre elas, propiciaram alterações significativas na movimentação de passageiros pelos aeroportos do estado. É neste sentido que este tópico visa compreender quais foram as principais mudanças das estratégias logísticas das empresas que operaram voos de passageiros regulares ou *charters* que foram identificadas no capítulo anterior desta pesquisa, que se respaldaram no território catarinense.

Percebemos que empresas como a VARIG e VASP até a década de 1990 sempre tiveram favorecimentos da máquina pública, embora a última tenha sido privatizada nesta mesma década. Isso obrigou muitas empresas a se reinventarem para adequar aos novos modelos de mercados que viriam a ser impostos na aviação nacional, como por exemplo a TRANSBRASIL

e a TAM. Esta permaneceu em funcionamento até 2012, quando fez fusão com a estrangeira chilena, LAN.

A TAM emerge no mercado, assim como a OCEANAIR e a TRIP, prestando serviços regionais, e conforme empresas encerravam suas operações, elas iam abocanhando a demanda reprimida e o excedente de aeronaves no mercado.

Não muito distante, a operação de empresas em mercados densos e competitivos chama atenção, contudo, o diferencial diante das companhias tradicionais, é a forma de prestação de serviço, como a GOL e a WEBJET com o *low cost*, e esta última com o *low fare*.

A NHT ainda tentou alavancar a aviação regional no estado catarinense, no entanto, as estratégias adotadas não foram eficazes, levando a empresa a suspender suas operações, principalmente a entrada dela em mercados de alta competição, dentre eles, as operações no aeroporto de São Paulo.

A BRA focou em um mercado *charter*, visando o público que viaja a lazer nas altas temporadas, além de propor inicialmente a integração do modal rodoviário e aéreo, porém, a prática de *dumping* e falta de planejamento, fizeram com que também suspendessem as operações.

A AZUL se diferencia das demais em alguns aspectos: 1) atuação em mercados regionais densos e em mercados secundários; 2) penetração no mercado regional (inclusive pelo intermédio da associação da TRIP e a aquisição da TWO FLEX); 3) uso de aeronaves aptas a operarem em aeroportos operacionalmente limitados; 4) frota flexível a demanda; 5) excelência em serviço de bordo e entretenimento; 6) *marketing* agressivo; e 7) *hubs* regionais.

Com esse exemplo da AZUL, vale destacar a inserção do capital estrangeiro no país, que veio com Neeleman, assim como a AVIANCA com o Efromovich, e as empresas concessionárias de aeroportos com capital inclusive estatal, como o caso da *Zurich*. Isso ainda fez com que o capital nacional fosse desvalorizado, ao mesmo tempo que houve uma internacionalização dos serviços aéreos brasileiros.

Sobre a atuação das empresas internacionais em Santa Catarina, destacamos a sua presença por meio de voos *charters*. Contudo, as empresas brasileiras sempre buscaram atuar no mercado, seja a VARIG e TRANSBRASIL antes de cessarem suas operações, ou mais recente a TAM (antes da fusão), LATAM, AZUL e GOL, atuando sempre em mercados vizinhos como a Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile.

CONCLUSÕES

Ao longo dessa pesquisa objetivamos responder à questão central: “quais foram as estratégias territoriais adotadas, combinadas ou não, entre a logística de Estado e a Logística corporativa que interferiram na organização espacial do transporte aéreo comercial de passageiros no estado de Santa Catarina?” Partimos da hipótese de que há uma ruptura no paradigma da aviação regional brasileira, a qual proporcionaria uma reorganização dos fluxos aéreos que, por conseguinte, impactariam Santa Catarina. Além da forma de atuação das companhias aéreas, essa reestruturação fez com que o setor tivesse um crescimento de movimentação, além de queda no preço das passagens e, também, de uma maior oferta e possibilidade de mais conexões.

Como resultado principal deste trabalho, podemos destacar que as inovações nas estratégias logísticas das companhias aéreas tonalizaram uma maior fluidez territorial, acirrando a competitividade no setor, oriunda das políticas de flexibilização da aviação iniciadas na década de 1990 pelo Estado, implementadas de forma gradual na aviação brasileira. Logo percebemos que a logística de Estado e a logística corporativa sempre foram complementares em alguns momentos (seja pelo Governo, por intermédio do DAC/ANAC ou por projetos de desenvolvimento de infraestruturas, ou pelas companhias aéreas, através da maleabilidade de sua malha), mesmo que em alguns casos certas ações tenham sido realizadas de forma conjunta, como as concessões aeroportuárias, ao mesmo tempo em que existiram contradições.

Contudo, ao adotarmos o materialismo histórico e dialético como método científico, e a formação socioespacial como meta-conceito complementar, ampliamos a larga escala temporal, que foi desde a década de 1920 até mais recentemente em 2018. Entendemos que as presentes configurações são o acúmulo de diferentes ações que ocorreram ao longo da história, logo, vimos a necessidade de fazer um resgate do desenvolvimento da aviação no Brasil, com foco no estado de Santa Catarina.

Identificamos que o estado catarinense sempre foi visado como um território de passagem, sobretudo de rotas oriundas ou com destino ao Rio Grande do Sul. Baseados na tese da dualidade brasileira desenvolvida por Ignácio Rangel, elencamos que o surgimento do setor aéreo no país ir de encontro a 3ª dualidade, onde o país passaria a ter uma eclosão urbana, oriunda do êxodo rural, reestruturando as formas de acumulação do capital pela burguesia industrial. É necessário lembrar desse fato, a fim de se entenderem as diferentes reestruturações

socioeconômicas internas no estado catarinense, dentre elas, os processos migratórios, os quais proporcionaram diferentes formas de economias regionais, corroborando com a ideia de Mamigonian (1966, p.37), na qual identificava a existência de diferentes formações socioespaciais com diversidades regionais distintas, isto é, “oito pequenas regiões urbanas de Santa Catarina apresentam diferenças sensíveis quanto à organização de seus respectivos espaços”

Nesse período começavam os pequenos voos comerciais de passageiros (além de cargas e malas postais) no Brasil. O estado gaúcho foi pioneiro ao receber em atuação conjunta as operações da SINDICATO CONDOR e da VARIG (esta que nos seus anos iniciais recebeu grandes incentivos do Estado do Rio de Grande do Sul e da sociedade latifundiária, ao mesmo tempo que ascendia à elite industrial). Por não possuir pistas de aterrissagem em condições para receber aeronaves, as operações aéreas se concentraram na faixa litorânea (por também possuir uma maior densidade populacional, oriunda do processo de colonização e ocupação do território nacional).

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, o setor passou por mudanças diante dos posicionamentos políticos do país perante o conflito global. No entanto, com o alto número de aeronaves fabricadas para esse conflito, geraram-se excedentes equipamentos após o término das batalhas. Essas aeronaves foram convertidas para o transporte de passageiros e entraram em operação por todo o mundo. A preocupação das nações diante do crescimento do tráfego e a criação de novas aeronaves desencadeou a criação de organismos que visavam pactos normativos com o intuito de padronizar ao máximo as operações, podendo-se destacar a OACI e a IATA, em âmbito nacional, e o DAC (no Brasil), criados na década de 1940.

Este último órgão merece destaque, no sentido de que foi fundamental na indústria aérea nascente no país, pois objetivava regular e fiscalizar o setor. Embora tenham sido desenvolvidas políticas direcionadas e específicas (não abrangendo a totalidade do setor) com o passar dos anos, o órgão controlou o setor aéreo até a criação da ANAC em 2005, e foi responsável por mudanças significativas na organização da aviação no país, com respaldos em Santa Catarina.

Com muitas aeronaves no mercado a preços baixos, ocorreu a primeira grande eclosão e reestruturação da aviação no Brasil. O que chamamos aqui de “Era DC-3” resultou na maior quantidade de companhias operando de forma simultânea (maioria regionais) e destinos domésticos, impulsionados pela presença desta aeronave. Esse foi o período em que o estado

catarinense mais teve aeroportos operando (Chapecó, Joaçaba, Videira, Concórdia, Lages, Araranguá, Criciúma, Tubarão, Laguna, Florianópolis, Itajaí/Navegantes, Joinville e Mafra). A existência de voos nessas cidades (de expressão regional) em plena década de 1950 condiz com o desenvolvimento socioeconômico que elas tinham no período: desde os polos industriais no Sul, as agroindústrias no Oeste, a exploração madeireira no Planalto, os serviços administrativos e comércios da região metropolitana de Florianópolis, e dos polos industriais diversificados no Vale do Itajaí e no Norte do estado.

Entre a década de 1950 e 1970, assistimos à adoção de diferentes estratégias logísticas das companhias aéreas. Embora o setor fosse regulado para ter uma menor competição entre as empresas, mas que pudessem ofertar mais destinos, muitas delas não resistiram ao mercado. Se chegamos a ter 17 companhias aéreas operando simultaneamente, na década de 1980 eram 3 (VASP, VARIG e TRANSBRASIL). As empresas passaram a fazer fusões, associações, e aquelas maiores (em trechos favorecidos) adquiriam as regionais de forma estratégica para ampliação de suas malhas. Não à toa, parte das cidades atendidas em Santa Catarina deixaram de ter voos nesse período, pois, além de não ter uma infraestrutura adequada para receber determinadas aeronaves, houve também a derrocada econômica de alguns polos regionais, passando a agrupar a concentração de capital no estado.

Já na década de 1970, os DC-3 começaram a ficar inviáveis devido aos custos operacionais, e a indústria aeronáutica estava passando por reformulações, dentre elas, a inserção de aeronaves a jato. Neste período, as empresas aéreas enfrentaram grandes dificuldades, sobretudo pela substituição lenta e gradual das frotas, mas também pelo favorecimento político que a VARIG tinha diante das operações. Como já abordamos, a empresa além do monopólio das rotas internacionais, chegou a controlar 50% do mercado doméstico, o que nos faz refletir porque a VARIG é vista (popularmente) como a “empresa dos sonhos” (por causa da qualidade dos serviços prestados). Embora os preços das tarifas fossem tabelados pela IATA, a companhia apostou na qualidade do serviço para o público pequeno e restrito que tinha no período (diante do valor das passagens).

Mesmo assim, o Estado brasileiro cria a Embraer visando à necessidade de desenvolver aeronaves que atendessem à demanda específica do mercado aéreo nacional. Além disso, como forma de padronizar a questão de administração aeroportuária, criou a Infraero, a qual passou um intenso sucateamento pelos governos “anti-desenvolvimentistas”. Neste momento também

foi criado o SITAR, o qual distribuiu por lotes regionais operações com aeronaves pequenas (objetivando o uso da Embraer) em rotas que não havia muita demanda. No entanto o Estado, de forma estratégica, subsidiava o voo para que se mantivesse a ligação, sobretudo aqueles que interligavam as capitais regionais.

A onda neoliberal dos anos 1980 assoprava pelo mundo. Os órgãos regulares do setor aéreo passavam por reformulações; a percepção da livre concorrência veio à tona. Tanto que nos E.U.A e na Europa o setor aéreo é flexibilizado, isto é, o Estado passou a ter menos intervenção, e as companhias ficariam “livres” para a escolha de destinos e das tarifas (no entanto, havia regulações para casos específicos, sobretudo em rotas com alta densidade).

Essa prática chegou ao Brasil na década 1990, quando começou a ser implementada a desregulamentação (gradual) do setor. Além do sucateamento dos serviços públicos (justificando uma intervenção mínima do Estado), por intermédio das privatizações (como o caso VASP), a flexibilização começou a ser implementada de forma gradual no setor, o qual era extremamente regulado. Diga-se de passagem, as empresas atuantes sofreram fortes impactos. No entanto, quando a VARIG perde sua exclusividade (“política”), começa uma nova reconfiguração na aviação nacional.

Mesmo com o sucateamento da VASP pelo Governo paulista e a TRANSBRASIL encontrando-se num “meio termo”, no que diz respeito às operações domésticas, ambas companhias direcionaram parte de sua malha para atender ao mercado internacional, fato que culminou no processo de falência das duas. As falhas de estratégias logísticas dessas empresas fizeram com que emergissem, ao mesmo tempo, novas companhias captando novos mercados (principalmente regionais), caso da TRIP, BRA, OCEANAIR, WEBJET, GOL e TAM.

A ausência de políticas visando ao planejamento das infraestruturas aeroportuárias a longo prazo e o abrupto crescimento que a aviação teve nos anos iniciais do século XXI fizeram com que o Governo Lula buscasse novas alternativas visando à consolidação do setor aéreo no país (seja pelo fomento do Programa de Aceleração do Crescimento, criação da ANAC, dentre outras ações). Com a inserção de novas companhias e um melhoramento das variáveis, dentre elas a de ocupação dos voos, surgiu uma alternativa para a questão brasileira, qual seja, a concessão dos aeroportos para a iniciativa privada. No entanto, houve a participação mista do Estado por intermédio da Infraero.

A aviação, de modo geral, sobretudo entre a década de 1990 e 2010, passou por transformações consideráveis no que diz respeito ao melhoramento do custo benefício das aeronaves. Podemos ver que o custo por assento diminuiu gradualmente, ao mesmo tempo em que as inovações tecnológicas permitiram a redução de custos, dentre eles, o combustível. Ao longo da pesquisa, podemos perceber que, quando as companhias aéreas renovam suas frotas, sempre buscam a aquisição de modelos com menores gastos e maior rentabilidade. Como, por exemplo, a questão do A320 e A320neo, do B737 e B737max e do E-195 e o E-195-2. Além de reduzir o consumo, foi possível voar para mais longe e transportar mais pessoas, elementos essenciais pela busca por uma maior competitividade no mercado. Essas aeronaves eram dotadas de um alto grau tecnológico, o que possibilitava a operação do equipamento em aeroportos com restrições consideráveis, como o caso do aeroporto Santos Dummont.

Por outro lado, a adoção de aeronaves maiores fez com que os aeroportos, sobretudo aqueles que não recebiam investimentos do Estado, passassem a reduzir sua oferta de voos, como ocorreu em alguns casos no território catarinense. Constatamos que os investimentos nos aeroportos do estado foram aplicados de forma diferenciada. Os aeroportos administrados pela Infraero possuíam limitações a possíveis expansões de pistas, por estarem localizados em regiões centrais. Dentre os que se encontravam fora da região concentrada do estado e sob responsabilidade do governo estadual, poucos receberam montantes consideráveis, como o caso de Caçador, o qual vem se readequando para receber operações regulares. Contudo, a logística de Estado adotada pelo Governo foi a criação de “aeroportos regionais” tendo o foco dos investimentos, como Correia Pinto e Jaguaruna. Outros aeroportos mais pontuais, como Joaçaba e Videira, receberam um montante suficiente para a manutenção da infraestrutura que se tem hoje. Chapecó, por sua vez, teve a outorga passada para o município recentemente, onde o novo administrador já demonstrou interesse em conceder para a iniciativa privada. Ademais, o PAESC foi um dos poucos elementos de planejamento a longo prazo; entretanto, a “validade” do plano se estendeu até 2009 e ainda não foi elaborado um documento (ou publicado) revisando os planos para aviação catarinense.

Diferente dos demais, o caso de Florianópolis foi o único concedido totalmente à iniciativa privada, pois os aeroportos de Lages, Correia Pinto, Criciúma e Jaguaruna possuem uma forma de terceirização, ou seja, o setor privado fica responsável apenas pela administração e o Governo Estadual pelos grandes investimentos. Embora ainda seja cedo para avaliar de

forma aprofundada, a Floripa Airport inseriu no mercado nacional o modelo de aeroshopping. Com trabalhos de campo e entrevista, pudemos constatar que esse modelo visa um acréscimo na acumulação de capital da empresa; entretanto, serve de compensação para redução das tarifas aeroportuárias, estas que são uma forma de atração a novas companhias aéreas.

Isso vem intensificando a competitividade territorial no território catarinense, tendo sido constatado em campo que há uma fuga de capital dos aeroportos mais próximos (Navegantes e Jaguaruna) para o da capital. Para a logística corporativa das companhias aéreas, o aeroporto de Florianópolis é mais atraente, seja do ponto de vista das tarifas (aeroportos públicos possuem preços tabelados e não podem ser alterados) ou da prestação e concentração de serviços que aquele aeroporto e sua hinterlândia é capaz de oferecer.

Constatamos que entre 2000 e 2003 as companhias aéreas passaram a adotar novas estratégias logísticas, visando um aumento da concentração do capital. Conquanto o processo tenha sido gradual, as companhias com voos regionais tinham muitos assentos ociosos por causa da forma de ter voos longos com várias escalas. No momento em que esse modelo foi substituído pelo sistema de *hub and spoke*, as companhias aéreas puderam flexibilizar suas malhas, alterando tanto a frequência quanto o equipamento, de acordo com demanda. Isso ficou evidente quando passamos a analisar os fluxos aéreos das cidades do estado, principalmente nos aeroportos mais regionais.

A despeito da extinção daqueles voos, os que possuíam curtas distâncias foram sendo substituídos pelo desenvolvimento do transporte rodoviários. Contudo, a capacidade técnica das aeronaves entrou em questão no que diz respeito ao maior alcance (voos com menos escalas técnicas), assim como a operação de jatos a curta distância tornara-se inviável do ponto de vista econômico.

A demanda pelo transporte aéreo cresceu de acordo com o ritmo da economia nacional. Destaque-se o crescimento e fortalecimento do país com o Governo Lula, o qual foi capaz de gerir políticas de desenvolvimento, principalmente nas infraestruturas. Constatamos que o crescimento na movimentação de passageiros ficou atrelada ao crescimento econômico do país, no entanto, com algumas oscilações. Estas provocadas pela inserção de novas companhias no mercado, alteração de malha/aeronaves, ações políticas e outros elementos que foram expostos pela mídia de forma errônea.

Os aeroportos catarinenses estiveram suscetíveis a essas mudanças advindas das ações logísticas do Estado e do meio corporativo. Apenas uma parcela dos aeroportos estava apta a receber novas aeronaves de maior porte ou grau tecnológico, talvez este seja uma primeira triagem quando vamos analisar a infraestrutura aeroportuária de Santa Catarina. Num segundo momento, a questão econômica regional teve uma forte influência, a qual podemos entender como outra forma de centralização (seja na questão de operações regulares das companhias aéreas ou urbana). Em terceiro, a estratégia de atuação das companhias apontava os destinos, das quais atuam de acordo com seu nicho de mercado, seja ele empresarial ou turístico. Embora em Santa Catarina tenhamos um perfil equilibrado de passageiros, entre aqueles que viajam a lazer ou negócios.

Sendo assim, identificamos que aeroportos como os de Joaçaba e Caçador tiveram voos regulares no início do século XXI, mas que entre 2009 e 2013 estiveram nas rotas regionais da NHT. Videira ainda teve um impulsionamento nas origens da TRIP; no entanto, a proximidade de outros aeroportos e a alteração da malha da empresa fizeram com que as operações fossem encerradas. Embora não sejam objeto de análise aprofundada nesta pesquisa, os aeroportos de Concórdia e São Miguel do Oeste chegaram a ter voo da NHT mais logo; em seguida, a rota foi suspensa. Empresas que ingressam nos mercados regionais optaram por explorar o mercado presente no interior catarinense. Além dessas citadas, a OCEANAIR também se expandiu de forma gradual explorando a aviação regional, porém, ligando grandes centros.

Inicialmente, o principal aeroporto da região sul de Santa Catarina foi o de Criciúma/Forquilha. Antes de suspender suas operações de voos comerciais em 2017, por conta do aeroporto de Jaguaruna, desde 2000 os voos que operavam na cidade foram direcionados para São Paulo, embora em alguns momentos a aviação regional tenha tido forte atuação no aeroporto. Com a limitação de operações, o aeroporto deixou de ser estratégico para a maioria das companhias. Para suprir essa demanda, os voos foram transferidos para o aeroporto regional, o qual poderia receber aeronaves maiores, apesar de uma infraestrutura pequena para embarque e desembarque de passageiros. O público principal era o empresariado. Ademais, podemos identificar déficits como a questão de acessibilidade ao aeroporto, além da existência de uma demanda reprimida. A região sofre grande influência da capital, tanto que em alguns casos é mais rentável o deslocamento até Florianópolis. Atualmente, o aeroporto recebe voos que são direcionados para os principais *hubs* do país.

A região Oeste é representada pelo aeroporto de Chapecó. Ao analisarmos o desenvolvimento do tráfego aéreo na cidade, podemos elencar o direcionamento dos fluxos num âmbito regional. Todavia, as ligações diretas para São Paulo/Guarulhos e Florianópolis continuaram de forma consolidadas (algo que acontece desde a década de 1990). Curitiba e Porto Alegre aparecem com menos expressão, no entanto, com forte relação com a hierarquia urbana. A densidade dos fluxos passa a se alterar após a conclusão das obras de ampliação da pista em 2012, quando o aeroporto ficou apto a receber aeronaves maiores, ampliando a oferta de assentos. Outro elemento que merece destaque é a existência de voos *charter* devido às partidas oficiais de futebol profissional, colaborando para a movimentação do aeroporto. Por fim, alguns picos de oscilação foram constatados a partir do momento em que empresas começaram a operar (como a AZUL), assim como as que cessaram as operações (AVIANCA).

O aeroporto de Florianópolis é o que mais esteve propenso às mudanças. Isso se dá pela quantidade de movimentação, assim como pela oferta e presença de companhias aéreas. Disso, podemos resgatar a expressão “lei da oferta e da procura”, porque, embora a cidade possua a maior centralidade de voos do estado, o desenvolvimento socioeconômico da sua área de captação fomenta a necessidade de maior fluidez territorial, mas acaba agravada pelos problemas de mobilidade da capital. A criação de um novo eixo dotado de *startups* está propícia para instalações próximas à hinterlândia do aeroporto na parte sul da ilha. Essa demanda empresarial é constante e exige uma demanda de conexão direta aos grandes centros do país, como o estado paulista, Brasília, Rio de Janeiro e Porto Alegre. Por outro lado, no período de alta temporada, a cidade recebe um alto número de turistas, os quais também são distribuídos pelas cidades litorâneas próximas. A presença de voos *charters* para vários destinos do interior do país e países vizinhos mostra que o turismo é uma atividade fundamental para o circuito econômico do litoral catarinense.

A localização centralizada de Lages propõe uma possível criação de novos voos no futuro, caso o aeroporto de Correia Pinto venha a substituir o de Lages (como a questão Criciúma-Jaguaruna). O principal elemento que merece ser destacado é a questão de acessibilidade ao aeroporto. A área de abrangência de Lages varia desde o planalto até parte do meio oeste, o que alavanca a possibilidade de criação de novas demandas, embora atualmente seja um voo relativamente curto e o aeroporto esteja limitado a operações, das quais apenas o ATR é a aeronave crítica.

O aeroporto de Joinville atende essencialmente à demanda empresarial do norte do estado. A caracterização de seus fluxos pode ser definida como uma ponte de escala entre os voos que se originavam ainda no território catarinense, com destino a São Paulo e Guarulhos. Com a reestruturação do setor, os voos regionais foram sumindo e a cidade passou a ter apenas voos diretos. O aeroporto sofre com a competição territorial proporcionada pela sua proximidade com os aeroportos de Navegantes e São José dos Pinhás/Curitiba. E por apresentarem mais ofertas, conseqüentemente possuem uma tarifa inferior, fazendo com que o passageiro busca o modo mais econômico de viajar se desloque pelo modal rodoviário para algumas dessas cidades.

Navegantes é o segundo aeroporto mais movimentado do estado, e a sua principal área de captação é o Vale do Itajaí. Além disso, está localizado em eixos logísticos importantes, criados para atender os portos marítimos. A circulação de pessoas nessa região é alta, além do crescimento econômico que esta área obteve ao longo dos anos. O aeroporto (que será leilado no segundo semestre de 2020) é administrado pela Infraero e passa por ampliações (necessárias), inclusive com construção de um novo terminal de passageiros. Contudo, podemos perceber que a movimentação de passageiros neste aeroporto é metade do turismo de negócios e a outra para lazer. Os fluxos do aeroporto passaram por várias mudanças, desde a escala da aviação regional ao sistema de *hub*. Recentemente, pudemos identificar que a saída da AVIANCA e a suspensão dos voos para Buenos Aires da AZUL contribuíram para uma ligeira queda da movimentação, uma vez que as companhias aéreas em atuação não foram capazes de captar toda a demanda deixada pela empresa.

De modo geral, Santa Catarina não apresenta um aeroporto de conexão (ou *hub*), o que faz a sua movimentação ter números condizentes com a realidade do setor, o qual vem correspondendo (mesmo que ainda de forma seletiva e gradual) ao desenvolvimento socioeconômico diversificado do estado. A ausência de voos regionais se dá pela falta de planejamento e adequação das infraestruturas aeroportuárias, ao mesmo tempo que não condizem com a realidade das estratégias de atuação territorial das companhias aéreas. Estas que veem na centralização das operações uma forma de aperfeiçoar a acumulação de capital, o que é um elemento fundamental para se entender a distribuição de voos pelo estado. Contudo, o direcionamento dos fluxos e adoção de estratégias pontuais por parte das companhias aéreas,

fizeram com que a logística corporativa agisse de forma mais contundente no território catarinense, provocando certos contrastes no setor aéreo.

Constatamos também que a acessibilidade aos aeroportos do estado ainda é um elemento que necessita ser aperfeiçoado, uma vez que apresenta facilidade no acesso a essa prestação de serviço e proporciona novos potenciais mercados. De todos, apenas os aeroportos de Florianópolis e Chapecó possuem um acesso, via transporte coletivo, eficaz. Os demais possuem diversas debilidades, pois, além da distância, a ausência de regulação dos horários de ônibus, a precariedade dos serviços prestados por táxi e os conflitos com motoristas de aplicativos elevam o custo do usuário que não possui uma forma de deslocamento individual. Logo, há necessidade de rever as políticas de acesso a esses aeroportos e repensar em alternativas, como uma possível viabilidade de VLT em Florianópolis, ou a utilização de vans e micro-ônibus pontuais nos aeroportos regionais (semelhante ao modelo de Transporte Executivo na cidade de Curitiba/São José dos Pinhais).

A respeito das concessões e administrações dos aeroportos, possuímos alguns pontos que necessitam ser repensados. O primeiro deles é a atual forma de concessão, a qual limita uma intervenção maior do Estado por intermédio da Infraero, com a retirada da participação mista na parceria público-privado. Outra questão a ser levantada é forma de administração que o governo de Santa Catarina adotou, pois, embora a administração do aeroporto seja concedida à iniciativa privada, o estado fica responsável pelos investimentos na infraestrutura, além de complementar com verbas próprias o custo de operação, que não é suprido pelas receitas aeroportuárias, fazendo com que os aeroportos continuem ofertando voos para a comunidade, sobretudo regional. Além do mais, em razão de os contratos apresentarem curto tempo de duração (5 anos), tal fato colabora para que mais empresas tenham interesse na prestação de serviço, fazendo com que não haja determinados “monopólios”. Em relação aos aeroportos da Infraero, estes estão previstos para concessão à iniciativa privada, numa política falha e “entreguista” do governo federal.

Quanto à questão da Floripa Airport, há pontos que precisam ser debatidos, os quais interferem diretamente na organização espacial (principalmente no setor aéreo catarinense). Com a criação do novo terminal, o grupo adotou o sistema de *aeroshopping*, no intuito de gerar acumulações complementares às receitas aeroportuárias. Esse cenário proporciona à empresa a possibilidade de flexibilizar as taxas aeroportuárias, tornando-se mais atraente às

companhias aéreas, o que intensifica a competição territorial, uma vez que os demais aeroportos do estado possuem preços tabelados e não detêm essa possibilidade de atuação no mercado, fazendo com que a concorrência seja totalmente discrepante. A construção do novo terminal prevê um aumento considerável dos fluxos aéreos. No entanto, também se observa um planejamento da especulação imobiliária ao longo da hinterlândia do aeroporto.

O governo estadual aprovou em 2019 a política de flexibilização escalonada do ICMS sobre o querosene da aviação, elemento extremamente atraente para as companhias aéreas. A lei prevê que quanto mais voos e destinos dentro do estado, a empresa terá redução proporcional sobre o imposto. Porém, um fator que sobressai disso é a questão de quais modelos de aeronaves os aeroportos do estado estão aptos a receber. Não é à toa que o Governo tem buscado mais montantes para investimentos nos aeroportos regionais (Jaguaruna e Correia Pinto). Essa ação incentiva, sobretudo, a aviação regional, embora possa favorecer a concentração de mais voos das grandes companhias. Porém, por ainda ser um fato recente, ainda não obtivemos novos resultados.

A revisão das estratégias das companhias aéreas é um estudo que necessita de constantes atualizações, inclusive de mercado. A renovação das malhas aéreas condiz com o modelo de logística que o meio corporativo vem adotando. Embora tenhamos realizado uma análise breve das principais companhias que operaram em Santa Catarina entre 2000 e 2018, podemos elencar alguns elementos cruciais que foram determinantes para a alteração dos fluxos aéreos no estado.

A derrocada de grandes companhias (VARIG, VASP e TRANSBRASIL) na virada do século abriu brecha para a criação de novas (OCEANAIR e GOL, WEBJET), e até mesmo do fortalecimento das que operavam timidamente no mercado (TRIP, BRA, PASSAREDO e TAM). Das que conseguiram penetrar no mercado, podemos destacar a AZUL, a qual foi responsável por introduzir o novo tipo de mercado regional na aviação brasileira.

No início da década de 2000, o mercado estava propício à inserção de novos modelos mercadológicos, elementos aperfeiçoadores da logística corporativa. A ascensão econômica do país com o Governo Lula proporcionou um fortalecimento das classes mais vulneráveis. Essas que, com a possibilidade de acesso ao crédito e o barateamento das passagens, puderam acessar à prestação de serviços aéreos, que antes era extremamente seletivo.

A diminuição dos custos das empresas aéreas está relacionada às inovações logísticas que o setor aéreo foi obtendo ao longo dos anos. A redução de custo (adoção do modelo de *low*

cost, embora no Brasil as empresas adotem o modelo híbrido) vai ao encontro da necessidade de proporcionar passagens mais baratas, seguida da intensificação da competitividade. Assim como a alteração das malhas aéreas, sejam os destinos ou equipamentos operados, estes resultaram em consideráveis reorganizações espaciais do transporte aéreo.

As companhias aéreas adotaram diferentes ações mútuas, como a necessidade da formação dos *codeshares* e de voos compartilhados. Em outros momentos, diante das empresas entrantes no mercado, as companhias aéreas em atuação se uniram numa sociedade harmônica para conter a iniciante, porém, ao mesmo tempo, praticavam uma competição quase canibal por novos mercados. A união de pequenas, médias e grandes empresas aéreas caracterizou cenas como o mutualismo, ações benéficas para ambas, assim como outras pequenas que precisavam de uma empresa maior para sua manutenção, como o comensalismo. Porém, o mais evidente ocorreu nas relações desarmônicas, quando as empresas evitaram o desenvolvimento das novas, assim como a competição predatória.

Neste cenário, assistimos a fusões, aquisições, falências e associações, das quais derivou a recente configuração do setor aéreo. Companhias se apropriaram das falhas de gestão de outras e inovaram sua prestação de serviço, no intuito de ampliar seu raio de atuação mercadológico, visando uma maior acumulação de capital, centralização de suas operações e redução de custos em prol da competitividade.

Dos respaldos dessas ações em Santa Catarina, identificamos que todos os aeroportos sofreram algum tipo de interferência (seja na oferta de destinos ou na movimentação de passageiros). Florianópolis foi quem sofreu mais mudanças significativas; no entanto, a atratividade do capital supriu as demandas. Por sua vez, os aeroportos regionais se tornaram mais voláteis a esses elementos destacados anteriormente, afinal a maioria apresentava pouca oferta de voo e de companhias Logo, quando uma empresa cessava suas operações, esses aeroportos reduziam drasticamente a movimentação, como o caso da AVIANCA, que se respaldou significativamente em Navegantes e Chapecó. Todavia, a inserção de empresas inovadoras (podemos destacar a WEBJET e AVIANCA em Navegante, e mais notadamente a AZUL) explorando novos mercados aumentou de forma considerável o volume de passageiros. Ora, em alguns casos, tal situação representa mais de 1/3 das operações de um aeroporto, quando não apresenta maiores números. Isso se torna um dos pilares que sustentam a oscilação da movimentação de passageiros no território catarinense.

Outro elemento que destoa de alguns fluxos aéreos é a questão do turismo. De fato, a faixa litorânea é conhecida por receber turistas oriundos do interior do sul brasileiro e de países vizinhos durante o verão. Além deste período, podemos constatar que, no caso de Navegantes, ainda se tem o mês das férias escolares, as quais fomentam a movimentação do Parque Temático Beto Carrero World, assim como o principal acesso à *Octoberfest*, realizada em Blumenau durante todo mês de outubro. Em complemento a esse modelo de mercado, temos também a questão de voos fretados, principalmente nos aeroportos regionais, como o caso de Chapecó, que recebe delegações de equipes de futebol.

Diante de tudo o que foi discutido até aqui, podemos perceber que o mercado da aviação comercial é uma “dança das cadeiras”, da qual apenas as mais resistentes sobrevivem. A adoção de diferentes estratégias competitivas proporciona diferentes contrastes regionais, agravados (ou não) pelo intermédio da logística de Estado e pela logística corporativa. Num espaço aéreo nascente (diante da vanguarda tecnológica), os meios regulatórios se tornam agentes produtores do espaço. A ação combinada do Estado, em prol de proporcionar meios para atuação da capital privado, mostra a seletividade territorial do capital, o qual está cada vez mais centralizado. A decadência socioeconômica de algumas regiões ilustra de forma intrínseca esse momento. A busca pelo transporte aéreo emerge com necessidade de deslocamentos maiores em menos tempo, isto é, por uma maior fluidez territorial. Esta, proporcionada pela atuação conjunta da logística de Estado (como agente gestor, regulador e promovedor das infraestruturas), assim como pela inserção de capital do meio privado por intermédio da logística corporativa, a qual proporcionará novos modelos competitivos ao cenário, resultado das diferentes estratégias logísticas.

Em Santa Catarina, identificamos várias formas de atuação do capital (público e do privado): ações que justificam o motivo da centralização das operações aéreas no estado, dotada da competição territorial, mas que também resultam de um longo processo de formação social e espacial, de onde se justifica parte das estratégias promovidas pelo Estado e meio corporativo (em muitos casos, capital estrangeiro). O estado apresenta ainda uma demanda reprimida que pode vir a ser suprida com a redução do ICMS escalonado.

Isso nos faz refletir que na aviação nacional há pouca oferta de voos para muitos passageiros, estes que seriam beneficiados com as reduções tributárias oferecidas pelos governos. Após 2016, pudemos ver uma política entreguista, na qual não há preocupação com

a manutenção do capital nacional, mas sim com a “internacionalização” dos investimentos, justificando uma intervenção mínima do Estado. Políticas de desenvolvimento erradas que poderão provocar sérios danos no futuro.

Objetivou-se nesta pesquisa traçar quais foram as estratégias logísticas proporcionadas pelo Estado e pelo meio corporativo, as quais impactaram a organização espacial da aviação comercial de passageiros no território catarinense. Ressaltamos que muitas ações são recentes e ainda não podemos identificar seus impactos a longo prazo. No entanto, este trabalho abre diferentes possibilidades de atuação para novos pesquisadores que trabalham temas correlatos com o transporte aéreo, assim como a reformulação de novas medidas impactantes para o desenvolvimento do setor. Trata-se, pois, de uma área extremamente sensível à economia em diferentes escalas espaciais e que se encontra em constantes transformações, agindo em prol da atuação do capital corporativo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABEAR. **Associação Brasileira de Empresas Aéreas**. Disponível em: <<https://www.abear.com.br/imprensa/dados-e-fatos/>> Acesso em 06/06/2019
- Agência ALESC. **Redução na alíquota do querosene de aviação deve ampliar oferta de voos**. <http://agenciaal.alesc.sc.gov.br/index.php/gabinetes_single/reducao-na-aliquota-do-querosene-de-aviacao-deve-ampliar-oferta-de-voos> Acesso em: 30/07/2019
- AIRLINERS. Disponível em: <www.airliners.net> Acesso em: 10/10/2019
- AIRWAY. **Revista Airway**. Disponível em: <<https://www.airway.com.br/>> Acesso em:
- ALBA, Rosa Salette. Apontamentos sobre a geografia do Oeste de Santa Catarina. In: **Estudos de Geografia Agrária do Oeste Catarinense**. Rosa Salette Alba (org.). Chapecó, Editora Argos, 2008
- _____. VILELA, A. L.; SANTOS, J. P.; OTSUSCHI, C.; MAIA, Claudio Machado. Dinâmica populacional no oeste catarinense: indicadores de crescimento populacional dos maiores municípios. In: Marlon Brant; Ederson Nascimento. (Org.). **Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem**. 1. ed. São Carlos SP: Pedro e João, 2015, v., p. 41-69.
- AMAB. **Associação e Memória da Aéropostale no Brasil**. Disponível em: <<https://amab-zeperry.com/>> Acesso em: 29 de junho de 2019
- ANAC, Agência Nacional da Aviação Civil. **Dados Estatísticos**. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/arquivos/dados-estatisticos.csv>> Acesso em: 02/01/2020
- _____, Agência Nacional da Aviação Civil. **Liberdades do Ar**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/6liberdades-do-ar-1> Acesso em: 15/06/2019. Publicado em: 28/02/2016.
- ANDERSON, DOLE A. **Aviação comercial brasileira**. João Pessoa, Editora Universitária / UFPB, 1979
- AREDES, Airton. **Transporte aéreo no Brasil: dinâmica dos fluxos turísticos por voos regulares, charter e fretamentos domésticos de passageiros/** Airton Aredes - Tese de Doutorado. Presidente Prudente - UNESP, 2012

ARROYO, Monica. Redes e circulação no uso e controle do território. In: **território e circulação: A dinâmica contraditória da globalização**. Mônica Arroyo. Rita de Cássia Ariza da Cruz (orgs). São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografias, 2015

AVC. **Auto Viação Chapecó**. Disponível em: <<http://www.avchap.com.br/site/horarios/>>
Acesso em: 15/12/2019

AVIAÇÃO COMERCIAL. Disponível em: <<https://www.aviacaocomercial.net/>> acesso em: 30/03/2020

AZUL. **Azul inicia venda de passagens a partir de R\$ 123,90* ou 5.000 pontos ** para voos em Jaguaruna**. Disponível em: <<https://www.voeazul.com.br/imprensa/releases/azul-inicia-venda-de-passagens-a-partir-de-r-12390-ou-5000-pontos-para-voos-em-jaguaruna-1383359212007>> Data: 26/09/2016a Acesso em: 05/01/2020

BARAT, Josef. **Globalização, logística e transporte aéreo**/ Josef Barat – São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2012.

BAGANHA, José Tomáz. **Introdução ao direito aéreo internacional (1ª parte)**. Administração, n. 34, vol. IIX, 1996-4.º Disponível em: <https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004082> Acesso em: 03/04/2019. p.913-924>

BASTOS, José Messias. Dinâmica socioespacial das redes de lojas em Santa Catarina. In: Armen Mamigonian. (Org.). **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social** (Série Livros Geográficos). 1ªed. Florianópolis (SC): GCN/CFH/UFSC, 2011, v., 419-442

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento. **Estudo de análise de impacto regulatório dos acordos de serviços aéreos do Brasil** / Rodrigo Ayres Padilha; Daniel Ramos Longo; Caio Marcello Monteiro Vianna; Talita Armborst; Esa Pekka Tapani Horttanainen; Reinaldo Fioravanti; Ancor Suarez Aleman; Carolina Lembo; Eduardo Café; Karisa Ribeiro, Rodrigo Cruvinel, Victor Gomes e Silva. p. cm. — (Monografia do BID; 514), 2017

BIELSCHOWSKY, P. & CUSTÓDIO, M. C. (2011). **A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro**. Revista Eletrônica Novo Enfoque, 13, 13, 72-93.

BRASIL. **Plano aeroviário nacional 2018-2038: Objetivos, estratégias e investimentos para o desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro**. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/AVIACAO_CIVIL/PAN/PAN2018_ebook.pdf>

Acesso em: 02/12/2019

CAÇADOR. Prefeitura de Caçador. **Assinada a liberação de recursos para o recurso para o aeroporto e nova ponte para linha bugre.** Disponível em: <<https://www.cacador.sc.gov.br/noticias/index/ver/codMapaItem/19365/codNoticia/587221>>

Acesso em: 25 de dezembro de 2019

CAMILO PEREIRA, Ana Paula.. **Asas da centralidade em céus conhecidos: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro.** São Paulo: AnnaBlume, 2016, 334 p

_____. **Ponte-aérea Rio de Janeiro-São Paulo no contexto da megarregião: a dinâmica da fluidez aérea seletiva no território brasileiro.** Boletim Goiano de Geografia, v. 39, p. 1-21, 2019a.

_____. **Concentração e centralização do capital: as estratégias territoriais no setor de transporte aéreo brasileiro.** In: Márcio Rogério Silveira; Nelson Fernandes Felipe Junior. (Org.). Circulação, transportes e logística no Brasil. 1ed. Florianópolis: Insular, 2019b, v. p. 141-160.

_____.; SILVEIRA, M. R. . Integração territorial, interações espaciais e desenvolvimento regional: aportes para a discussão sobre o setor aéreo. In: 12º Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL), 2009, Montevideo/Uruguai. Anais do 12º Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL), 2009.

CASTILHOECIA. **Empresa Castilho & Cia.** Disponível em: <https://lh.castilhoecia.com.br/desc_noticia/castilhocia.html> Acesso em: 20/12/2019

CASTRO, Fernando Linhares de. **Processo homologatório do Aeroporto Regional Sul - SBJA.** Trabalho de conclusão de curso. Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL. Palhoça, 2016

CHEPTULIN, Alexandre. **A dialética materialista.** São Paulo: Alfa-ômega, 1982

CHOLLEY, André. **Observações sobre alguns pontos de vista geográficos.** In. Boletim Geográfico. Ano XXII, n. 179 e 180. Rio de Janeiro: IBGE, 1964

CLAC. **Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.** Disponível em: <<http://clacsec.lima.icao.int/>> Acesso em: 03 de abril de 2019

COCCO, Rodrigo. **O transporte público e Mobilidade Urbana. Contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis – SC.** Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia. UFSC. Florianópolis 2016.

_____. SILVEIRA, Márcio Rogério. Interação espacial. In: **Glossário de Geografia Humana e Econômica.** Eliseu Savério Spósito (org). São Paulo, Editora UNESP, 2017

COELHO, Andutsa Aline. **Um Estudo Geográfico Do Transporte Aéreo No Brasil.** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina UFSC. Florianópolis, 2012

CONSÓRCIO FÊNIX. **Consórcio Fênix** Disponível em: <<https://www.consorciofenix.com.br/horarios>>. Acesso em: 07/01/2020

CONSÓRCIO IQS ENGENHARIA & PJJ MALUCELLI ARQUITETURA. **Programa de Investimentos em Logística (PIL).** Estudo de Viabilidade Técnica. Aeroporto de Caçador – SBCE. Caçador – SC. Revisão 02. 26 fev. 2014a.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações Espaciais. In: CASTRO, I; G. P. C; CORRÊA, R.L. (Org). **Explorações geográficas: percursos no fim do século.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318

_____. **Região e organização espacial.** 3. ed. Editora Ática S.A. – São Paulo, 1990

DAC. **Departamento de Aviação Civil.** IV Plano de desenvolvimento do sistema de aviação civil. Ministério da Aeronáutica, Brasil, 1997.

DECEA, Departamento de Controle do espaço Aéreo. **Controle do Espaço Aéreo:** concepção operacional ATM nacional. Ministério da Defesa, 2011. Disponível em: <https://publicacoes.decea.gov.br/download.cfm?d=4788> Acesso em: 17/02/2020

DERRUAU, Max. **Geografia Humana II.** Lisboa: Editorial Presença, 1973

DIAS, Leila. C. Os sentidos da rede: nota para discussão. In: DIAS, L. C; SILVEIRA, R. L. L. (Orgs). **Redes, sociedades e territórios.** Rio Grande do Sul: EDUNISC, 2005, p. 11-28

ELY, Janete. **Impactos dos investimentos em infraestruturas de Transportes em Santa Catarina** / Dissertação de Mestrado. Janete Ely; orientador, Marcio Rogério Silveira, 2017.

ESPÍNDOLA, Carlos José. **As Agroindústrias no Brasil: o caso Sadia.** Chapecó: Grifos, 1999
_____. **A incorporação das duas macro-formações socio espaciais do sul do Brasil.** In: XII Coloquio internacional de geocritica, 2012, Bogotá. XII Coloquio internacional de geocritica, 2012. v. 1. p. 1-17.

- FAY, Claudia M. Oliveira, G. Guimarães. **Por que as empresas aéreas quebram? O caso da Varig**. In: VIII Congresso Brasileiro de História Econômica e 9ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2009, Campinas. VIII Congresso Brasileiro de História Econômica e 9ª Conferência Internacional de História de Empresas. Campinas, 2009.
- FERREIRA, Josué Catharino. **Inovação, mercado e estratégias concorrenciais na aviação comercial brasileira**. Tese de Doutorado - Universidade Federal do ABC, Santo André, 2018
_____. **Um breve histórico da aviação comercial brasileira**. 2017.
- FLUGEL, Amélia Podolan. **Tropeirismo: Castro - Paraná nº 2 - Museu do Tropeiro**, 2008
- FONTANA, Omar. **Depoimento “Transbrasil”**. Revista de Administração, VI. 21(1) – janeiro/março/1986. Disponível em: <http://200.232.30.99/download.asp?file=2101003.pdf>
Acesso em: 17/02/2020
- FUJITA, Camila. Dinâmica Urbana e Regional No Oeste Catarinense: Uma Análise do Papel de Chapecó e Outras Cinco Cidades Influentes na Rede Urbana. In: BRANDT, Marlon; NASCIMENTO, Ederson. (Org.). Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem. 1ed.São Carlos: Pedro e João, 2015, v. 1, p. 50-60.
- GOULARTI FILHO, Alcides. **Portos, ferrovias e Navegação em Santa Catarina**. EDUFSC, 2016.
- HOTRAN-SIROS. HOTRAN-Horário de Transporte. Disponível em: <<https://sistemas.anac.gov.br/sas/registros/registros/registros.csv>>. Acesso em: 14/01/2020
- IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/> Acesso em: 30/03/2020
- INFRAACEA, Infraacea Aeroportos. Disponível em: <<https://infraceea.com.br/aeroporto-de-lages-sc/#>> Acesso em: 03/02/2020
- INFRAERO. **Relatório Anual de 2018**. Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/media/677261/relatorio_anual_2018.pdf> Acesso em: 23/01/2020. Brasília, maio de 2019
- ISOPPO, Keity K.V. Verbetes: Competição/Concorrência/Competitividade. IN: **Circulação, Transporte e Logística no estado de Santa Catarina** / Márcio Rogério Silveira (org.). Florianópolis: Editora Insular, 2016
- JABBOUR, Elias; DANTAS, Alexis. **Brasil: considerações sobre a dinâmica recente**. Revista Geosul, v.31. Florianópolis, 2016

JETPHOTOS.NET. Disponível em: <www.jetphotos.net> Acesso em: 09/01/2020

KESCHNER, Bruna Natali de Castro. **Espaços (semi)públicos de sociabilidade juvenil em Chapecó**. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal da Fronteira Sul, *campus Chapecó*, 2017.

LA BLACHE, Paul Vidal de. **Princípios de Geografia Humana**. Lisboa, Edições Cosmos, 1954

LABTRANS. **Metodologia do relatório regional**. Objeto 1 - Apoio ao planejamento do sistema aeroportuário do país – Fase 2 – Sistematização de informações de demanda por serviços aeroportuários. LABTRANS-UFSC, Florianópolis, 2016a

_____. **Relatório Regional Região Aeroviária 6 – Chapecó**. Objeto 1 - Apoio ao planejamento do sistema aeroportuário do país – Fase 2 – Sistematização de informações de demanda por serviços aeroportuários. LABTRANS-UFSC, Florianópolis, 2016b

_____. **Relatório Regional Região Aeroviária 5 – Criciúma**. Objeto 1 - Apoio ao planejamento do sistema aeroportuário do país – Fase 2 – Sistematização de informações de demanda por serviços aeroportuários. LABTRANS-UFSC, Florianópolis, 2016c

_____. **Relatório Regional Região Aeroviária 7 – Florianópolis**. Objeto 1 - Apoio ao planejamento do sistema aeroportuário do país – Fase 2 – Sistematização de informações de demanda por serviços aeroportuários. LABTRANS-UFSC, Florianópolis, 2016d

_____. **Planejamento da infraestrutura aeroportuária aeroporto de Caçador (SBCD)**. Objeto 1 – Apoio ao planejamento do sistema aeroportuário do país – Fase 5 – Planejamento da infraestrutura. LABTRANS-UFSC, Florianópolis, 2017a

_____. **Planejamento da infraestrutura aeroportuária aeroporto de Forquilha (SBCM)**. Objeto 1 – Apoio ao planejamento do sistema aeroportuário do país – Fase 5 – Planejamento da infraestrutura. LABTRANS-UFSC, Florianópolis, 2017b

LACERDA, Sander Magalhães e PASIN, Jorge Antonio Bozoti. **A Reestruturação do Setor Aéreo e as Alternativas de Políticas para a Aviação no Brasil**. Revista do BNDES, V. 10, n. 19. 2003

LEMO, João H. Z. **Papéis urbanos e transporte rodoviário interestadual de passageiros: interações e diferenças em Chapecó e São Miguel do Oeste**. Trabalho de conclusão de curso. Universidade Federal da Fronteira Sul. Chapecó, 2019

- LENZ, Sylvia E. **Aviação civil em tempos de guerra: o Sindicato Condor (1927-1942)**. Revista Brasileira de História Militar, v. 3, p. 3-18, 2012.
- MAMIGONIAN, Armen. **Vida regional em Santa Catarina**. São Paulo, n. 2, p. 35-39, 1966.
- _____. **Kondratieff, ciclos médios e organização do espaço**. Revista Geosul (UFSC), Florianópolis, v. 28, n.14, 1999
- _____. **Indústria de Santa Catarina**. In: Santa Catarina: Sociedade e Natureza. Florianópolis, 2000. (CNPQ).
- _____. **A Indústria de Santa Catarina: dinamismo e estrangulamento**. In: Armen Mamigonian. (Org.). Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social (Série Livros Geográficos). 1ªed. Florianópolis (SC): GCN/CFH/UFSC, 2011, v., p. 73-120
- MARX, Karl. **O Capital: Crítica da economia política** / Karl Marx; apresentação de Jacob Gorender; coordenação e revisão de Paul Singer: tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe – São Paulo: Abril Cultural, 1984 (Volume I)
- _____. **O Capital: Crítica da economia política**. 13ªed. Tradução: Reginaldo Sant'Anna. Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2011a (Volume III)
- _____. **Grundrisse**. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2011b
- MONTEIRO, Carlos Augusto Figueredo. **Clima da Região Sul**. Geografia Regional do Brasil – Grande Região Sul.: 1963, V., p.117-169
- MONTEIRO, Cristiano. **A dinâmica política das reformas para o mercado na aviação comercial brasileira (1990-2002)**. Tese de Doutorado em Sociologia, Rio de Janeiro: Ppgsa/Ifcs/Ufrj, 2004.
- _____. **A Varig e o Brasil entre o desenvolvimento nacional e a competitividade global**. Revista Civitas, Porto Alegre, V.7, n. 1 p. 35-58, jan-jun, 2007
- MOTTER, Crislaine. **A cidade de Chapecó e suas centralidades: uma análise a partir dos subcentros e eixo comercial**. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Uberlândia, 2016
- OCDE. **Manual de Oslo**. Disponível em: <http://www.finep.gov.br/images/a-finep/biblioteca/manual_de_oslo.pdf> Acesso em: 12 de junho de 2019
- OLIVEIRA, Bruno Martins de. **Transporte Aéreo de Passageiros no Brasil: uma análise dos impactos da regulação sobre o desempenho das empresas**. Trabalho de Conclusão de Curso. UNICAMP, Campinas-SP, 2011

OLIVEIRA, A. V. M. Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas. São Paulo: Pezco, 2009

PAC. **Programa de Aceleração do Desenvolvimento**. Disponível em: <www.pac.gov.br> Acesso em: 21/10/2019

PAESC. **Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina**. Ministério da Aeronáutica – Departamento da Aviação Civil. 1989

PINI, Giuseppe. La Géographie des Transports. In: BAILLY, A. S. **Les concepts de la géographie humaine**. Masson: Paris Milan Barcelone, 1995, p. 139-144.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. **Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes**. Geosul (UFSC), Florianópolis - SC, v. 18, n.n. 35, p. 99-129, 2003.

_____. **A Geografia e as bases da formação nacional brasileira**. Alcance (UNIVALI), Itajaí: Editora da UNIVALI, v. 03, p. 30-37, 1998.

_____. A Gênese da Formação Social Brasileira. In: Manuel Correa de Andrade. (Org.). **O Mundo que o Português Criou**. Recife: CNPq/FJN, 1998, v., p. 87-116.

_____. Santa Catarina no contexto da Formação Socioespacial do Brasil Meridional: do período colonial ao início do século XX. In: Armen Mamigonian. (Org.). **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social** (Série Livros Geográficos). 1. ed. Florianópolis (SC): GCN/CFH/UFSC, 2011a, v., p. 13-30.

_____. **Expansão Urbana e Turismo no Litoral de Santa Catarina: o caso das microrregiões de Itajaí e Florianópolis**. Interações (UCDB), v. 12, p. 101-111, 2011b.

PEREIRA, Aldo. **Breve História da Aviação Comercial Brasileira**. Rio de Janeiro – Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987

PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. Aspectos da População e da Imigração no Estado de Santa Catarina. In: **Aspectos Geográficos de Santa Catarina**. Florianópolis: FCC Ed./Ed. UFSC, 1991. p. 254 -267.

PLANESPOTTER. Disponível em: <<https://www.planespotters.net/>> Acesso em: 12 de junho de 2019

PORTER, Michael. **Estratégia Competitiva: técnicas para análise de indústrias e concorrência**. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1986

- PREFEITURA DE VIDEIRA
<<https://www.videira.sc.gov.br/cms/pagina/ver/codMapaItem/79070>> acesso em 06/01/2020
- QUINTILHANO, Diogo. **Transporte aéreo de cargas em Santa Catarina: desenvolvimento e perspectivas**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2014
- REZENDE, Sergio Uchoa. Transporte Aéreo. In: **A integração dos Transportes no Estado de Santa Catarina**. Org. Ayeso Campos. 1968
- RANGEL, Ignácio. **Dualidade básica da economia brasileira**. Rio de Janeiro: ISEB, 1999
- _____. **Economia: Milagre e Anti-Milagre**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.
- _____. **A história da dualidade brasileira**. Revista de Economia Política. Vol. 1, nº4, outubro-dezembro, 1981
- REPÚBLICA. **Aeroporto Adolpho Konder**. Florianópolis, 29 jul. 1928, p. 15. Disponível em Hemeroteca Digital Biblioteca Nacional. Acesso em: 29/06/2019
- RODRIGUES, Lucas Azeredo. **A gênese da configuração territorial do aeroporto municipal de Chapecó**. Trabalho de conclusão de curso. Universidade Federal da Fronteira Sul. Chapecó, 2017
- _____. BRANDT, Marlon. **Sadia S.A./Transbrasil: do Oeste catarinense para o mundo**. In: SEPE-UFFS, 2017, Chapecó. Anais do SEPE, 2017
- _____.; _____. Formação e dinâmica da aviação comercial em Chapecó (1940-1990). In: NASCIMENTO, E.; VILLELA, A.L.V.; MAIA, C.M. (Org.). **Território e Sociedade - Novos estudos de Chapecó e Região**. 1. ed. Mauritius: Novas Edições Acadêmicas, 2018
- ROSENBERG, Nathan. **Por dentro da caixa-preta: tecnologia e economia**. Campinas: UNICAMP, 2006. 430p.
- _____. FRISCHTAK, **Cláudio R. Inovação tecnológica e ciclos de kontratiev**. Pesq. Plan. Econ. – Rio de Janeiro, p.675 – 706, dez, 1983
- SAC-PR, Secretaria de Aviação Civil. **Programa de Investimentos em Logística (PIL)**. Estudo de Viabilidade Técnica. Aeroporto de Forquilha, SBCM. Forquilha – SC, 2014a.
- _____. Secretaria de Aviação Civil. **Edital de Chamamento Público de Estudos Nº1 1/2025/SAC-PR**. Aeroporto Internacional Hercílio Luz, Florianópolis-SC. Relatório 2. Estudos de Engenharias e Afins. Dezembro, 2015

SALADINO, A.. **O fechamento da Panair do Brasil e a ascensão da VARIG**. Cantareira (UFF), v. 3, p. 1-20, 2005.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2017.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2014.

_____. **Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoria e como Método**. Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, n. 54, p. 81-100, jun. 1977.

_____. **Por uma geografia nova: Da Crítica da geografia a uma Geografia Crítica** / 6. ed., 2. reimpr. - São Paulo. Edusp, 2012.

_____. **Da totalidade ao Lugar** / Milton Santos. – 1. ed., 3. reimpr. - São Paulo: EDUSP, 2014

_____.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SARAIVA, Lineu C.; OLIVEIRA NETO, Alvaro N. de; VENNA, Eduardo Ribeiro; AMARAL JR, Flávio B. do; BERNSMÜLLER, Martin; MORAES, Rodrigo E. de; **Cronologia da Aviação Comercial Brasileira 1897 – 2017**. 1ªed. Rio Claro-SP, Ed. Do autor, 2017

SCHUMPETER, Joseph A. **Teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico**; introdução de Rubens Vaz da Costa; tradução de Maria Sílvia Possas. - São Paulo: Abril Cultural, 1997

SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949.

SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções e evoluções logísticas. In: SILVEIRA, M. R; LAMOSO, L. P; MOURÃO, P. F. C. **Questões Nacionais e Regionais do Território Brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p. 13-42.

_____. **Desenvolvimento Econômico e Transporte Ferroviário: Abordagem para Santa Catarina**. 1. ed. Ourinhos: [s.n.], 2006. 207p

_____. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção epistemológica e perspectivas. In: Silveira, M. R. (Org.). **Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas**. 1ed. São Paulo: Outras Expressões, pp. 21- 67. 2011.

_____. Verbetes: Logística In: Silveira, M. R. (Org.). **Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas**. 1ed. São Paulo: Outras Expressões, pp. 21- 67. 2011.

_____. Verbetes: Logística de Estado e Logística Corporativa. In: Silveira, M. R. (Org.). **Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas**. 1ed. São Paulo: Outras Expressões, pp. 21- 67. 2011.

_____. Transporte e logística em Santa Catarina: tipologia e topologia dos principais espaços de circulação e desenvolvimento. IN:**Circulação, transportes e logística em Santa Catarina**. 1. ed. Florianópolis: Insular, 2016. v. 1. 440p

_____. **Transporte e a logística frente à reestruturação econômica no Brasil**. Mercator (Fortaleza. Online), v. 17, p. 1-20, 2018.

_____. Circulação, transporte e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil. In: **Circulação, Transporte e Logística no Brasil**. Márcio Rogério Silveira e Nelson Fernandes Felipe Júnior (orgs). Florianópolis: Insular, 2019

_____. QUINTILHANO, Diogo. **Os efeitos das concessões aeroportuárias no Brasil entre os anos de 2012 a 2018**. GEOSUL (UFSC), v. 34, p. 87-112, 2019.

STELLA BARROS. **Grupo Águia**. Disponível em: <<https://www.stellabarros.com.br/grupo-aguia/>> Acesso em: 01/02/2020

SOUZA, Joel José de. **Gênese e evolução da indústria de laticínios do Oeste de Santa Catarina**. Dissertação de Mestrado em Geografia. Florianópolis: UFSC, 2009

STRAUSS, D.. **Formação da Aviação Comercial no Brasil: constituição empresarial e a centralidade do Estado (1927-1975)**. OBSERVATORIO DE LA ECONOMÍA LATINOAMERICANA, v. 2, p. 1, 2018.

TEIXEIRA, Sergio Henrique Oliveira. **Corporate planning and airport concession in Brazil**. mercator (FORTALEZA. ONLINE), v. 17, p. 1-15, 2018.

TIMETABLE IMAGES. **Airline Timetable Images**. Disponível em: <<https://www.timetableimages.com/>> Acesso em: 09/01/2020

WOLFFENBÜTTEL, Andréa. **O que é? – Dumping**. Disponível em: <http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2090:catid=28&Itemid=23> Acesso em: 09/02/2020

WOOD, Ellen M. **O Império do capital**. Rio de Janeiro: Boitempo, 2014

VIEIRA, Maria Graciana Espellet de Deus. Notas sobre a gênese das formações socioespaciais do Planalto catarinense. In: Armen Mamigonian. (Org.). **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social** (Série Livros Geográficos). 1. ed. Florianópolis (SC): GCN/CFH/UFSC, 2011, v., p. 31-48.

_____; NAPOLEÃO, Fábio; ROCHA, Isa de Oliveira. **Contribuição ao estudo da rede urbana de Santa Catarina - Brasil**. In: 14 EGAL - Encuentro de Geógrafos de América Latina: 'Reencuentro de Saberes Territoriales Latinoamericanos', 2013, Lima, Perú. Anales do 14 EGAL, 2013.

VINHOLES, Thiago. Revista Airway. **O que mudou na aviação após o 11 de setembro** <<https://www.airway.com.br/o-que-mudou-na-aviacao-apos-o-11-de-setembro/>> Acesso em 12/01/2020

ZURICH AIRPORT. Disponível em: <<https://www.zurich-airport.com/>> Acesso em 20/01/2020

Entrevistas

CANDORIN, Natália D. A. (Analista de Manutenção). Floripa Airport. Aeroporto Internacional Hercílio Luz. [out. 2019]. Entrevistadores: Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas - GEDRI. Florianópolis, 2019. 1 arquivo. Mp3 (72 min).

CASTRO, Fernando L. de. (Gerenciamento de Segurança Operacional). RDL Aeroportos. Aeroporto de Jaguaruna Humberto G. Bertoluzzi [dez. 2019]. Entrevistador: Márcio Rogério Silveira, Rafael Felácio e Lucas Azeredo Rodrigues. Jaguaruna, 2019. 1 arquivo. Mp4 (176 min.).

FERRAZ, Diego. (Gabinete do Prefeito) Entrevista realizada na Prefeitura de Chapecó [ago. 2018]. Entrevistador: Lucas Azeredo Rodrigues. Chapecó, 2018. 1 arquivo. Mp3 (44 min).

FREITAS, Ana Carla Mafra de. (Assessora de Imprensa) Entrevista realizada no Aeroporto de Navegantes [dez. 2019]. Entrevistador: Márcio Rogério Silveira, Rafael Felácio e Lucas Azeredo Rodrigues. Navegantes, 2019. 1 arquivo. mp4 (159 min).

GARCIA, Ellen. (Analista de Marketing e Responsabilidade Social). Portonave S/A – Terminais Portuários de Navegantes. [dez. 2019]. Entrevistadores: Curso de Geografia –

Universidade Federal de Santa Catarina – Disciplina de Comércio e Serviços. Navegantes, 2019. 1 arquivo. Mp3 (97min).

LOCHER, Simon. (Diretor de Relações Institucionais). Floripa Airport. Aeroporto Internacional Hercílio Luz. [out. 2019]. Entrevistadores: Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas - GEDRI. Florianópolis, 2019. 1 arquivo. Mp3 (72 min).

MAGNA, Maira. (Especialista de Eventos e Entretenimento). Floripa Airport. Aeroporto Internacional Hercílio Luz. [out. 2019]. Entrevistadores: Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas - GEDRI. Florianópolis, 2019. 1 arquivo. Mp3 (72 min).

MELLO, Jailson R. (Superintendente do Aeroporto de Navegantes). Entrevista realizada no Aeroporto de Navegantes [dez. 2019]. Entrevistador: Márcio Rogério Silveira, Rafael Felácio e Lucas Azeredo Rodrigues. Navegantes, 2019. 1 arquivo. mp4 (159 min).

REIS, Jasmine. (Coordenadora de Projetos). Floripa Airport. Aeroporto Internacional Hercílio Luz. [out. 2019]. Entrevistadores: Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas - GEDRI. Florianópolis, 2019. 1 arquivo. Mp3 (72 min).

Legislações Consultadas

BRASIL. Constituição (1946). Decreto nº 21713, de 27 de outubro de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Constituição (1946). Decreto-lei nº 9793, de 6 de julho de 1946. Estabelece normas para a concessão de linhas regulares de navegação aérea e dá outras providências. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De19793.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Constituição (1969). Decreto nº 65144, de 12 de julho de 1969. Institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível

em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-65144-12-setembro-1969-406373-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Constituição (1973). Decreto nº 72898, de 9 de outubro de 1973. Regulamenta a concessão ou autorização de serviço aéreo de transporte regular e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-72898-9-outubro-1973-421611-norma-pe.html>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Decreto nº 76590, de 11 de novembro de 1975. Dispõe sobre os Sistemas Integrados de Transportes Aéreo Regional e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-76590-11-novembro-1975-425248-norma-pe.html>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

DAC. Portaria nº 318/SLP, de 4 de outubro de 1989. Dispõe sobre a flexibilização de tarifas aéreas domésticas de passageiros. Brasília, DF. Disponível em: <<https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/PD1989-0318.PDF>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Decreto nº 99179, de 15 de março de 1990. Institui o Programa Federal de Desregulamentação. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D99179.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

DAC. Portaria nº 196/DGAC, de 27 de junho de 1991. Considerando o compromisso assumido junto à Indústria para a finalização do processo de implantação da nova estrutura de preços da indústria de transporte aéreo doméstico, decorrente dos estudos realizados pelas empresas aéreas e devidamente avaliados no âmbito deste Departamento e pela área econômica do governo, resolve:. Brasília, DF, Disponível em: <<https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/PD1991-0196.PDF>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Lei nº 8399, de 7 de janeiro de 1992. Texto para impressão 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, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8399.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020

DAC. Portaria nº 158/SPL, de 06 de abril de 1993. Estabelece os critérios da liberação monitorada das tarifas aéreas domésticas. Brasília, DF. Disponível em: <<https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/PD1993-0158.PDF>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

DAC. Portaria nº 1213, de 16 de agosto de 2001. Estabelece as regras de funcionamento do sistema de tarifas aéreas domésticas. Brasília, DF. Disponível em: <<https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/PD2001-1213.PDF>>. Acesso em: 10 fev. 2020

BRASIL. Lei nº 8987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18987cons.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

DAC. Portaria nº 070, de 11 de fevereiro de 1999. Estabelece as condições para operações em Código Compartilhado. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/portarias-1999/portaria-no-70-de-11-02-1999/@@display-file/arquivo_norma/port070DGAC.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Decreto nº 3045, de 5 de maio de 1999. Promulga o Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, celebrado em Fortaleza, em 17 de dezembro de 1996. Brasília, DF. Disponível em: <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/111390/decreto-3045-99>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Lei nº 11079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Lei nº 11182, de 27 de setembro de 2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

ANAC. Resolução nº 016, de 27 de fevereiro de 2008. Altera os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2008/resolucao-no-016-de-27-02-2008/@@display-file/arquivo_norma/RA2008_0016.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2020.

ANAC. Resolução nº 83, de 22 de abril de 2009. Altera a política tarifária para voos internacionais com origem no Brasil. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2009/resolucao-no-083-de-22-04-2009/@@display-file/arquivo_norma/RA2009-0083.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2020.

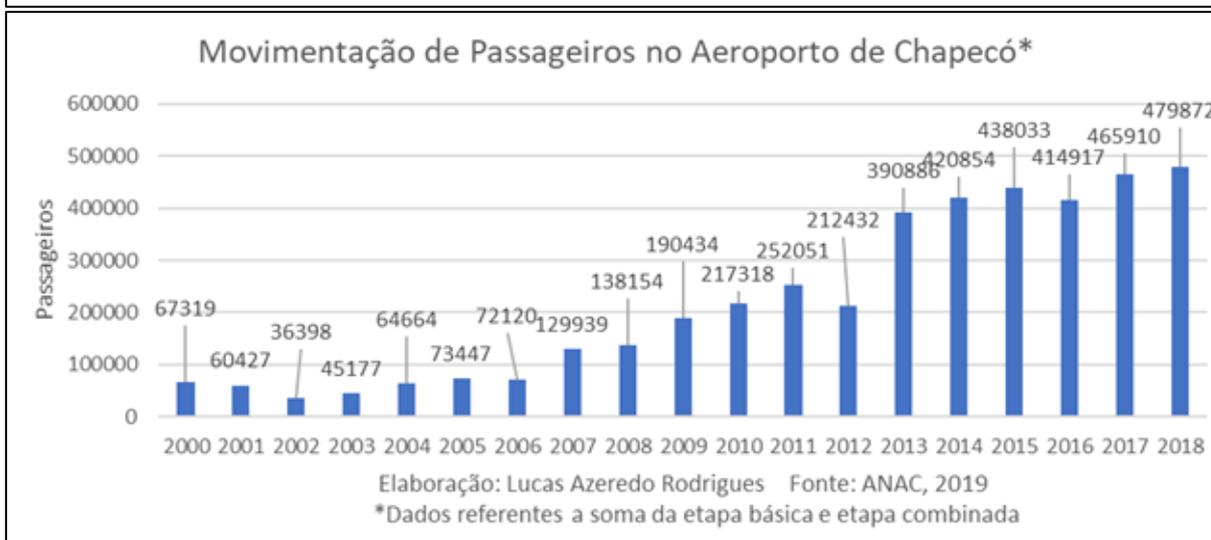
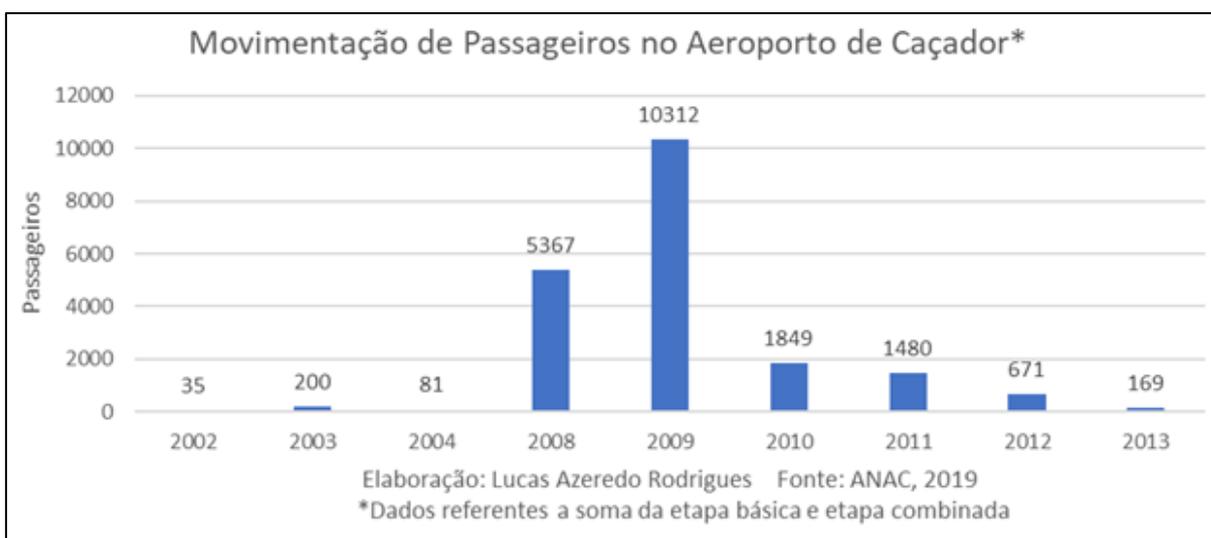
ANAC. Resolução nº 140, de 9 de março de 2010. Regulamenta o registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-140-de-09-03-2010/@@display-file/arquivo_norma/RA2010-0140%20-%20Compilada%20at%C3%A9%20RA2016-0400.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2020.

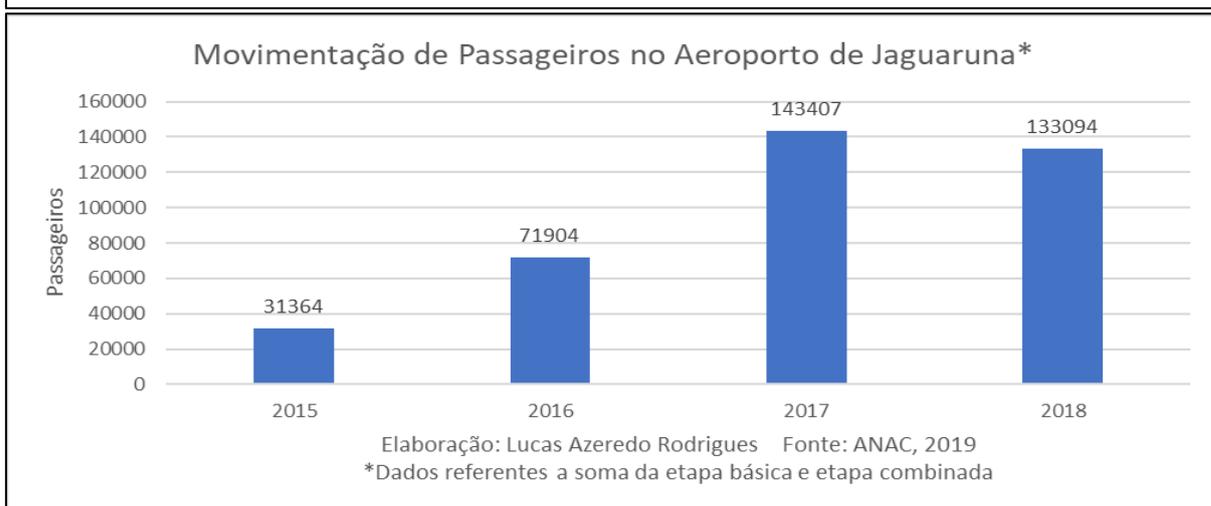
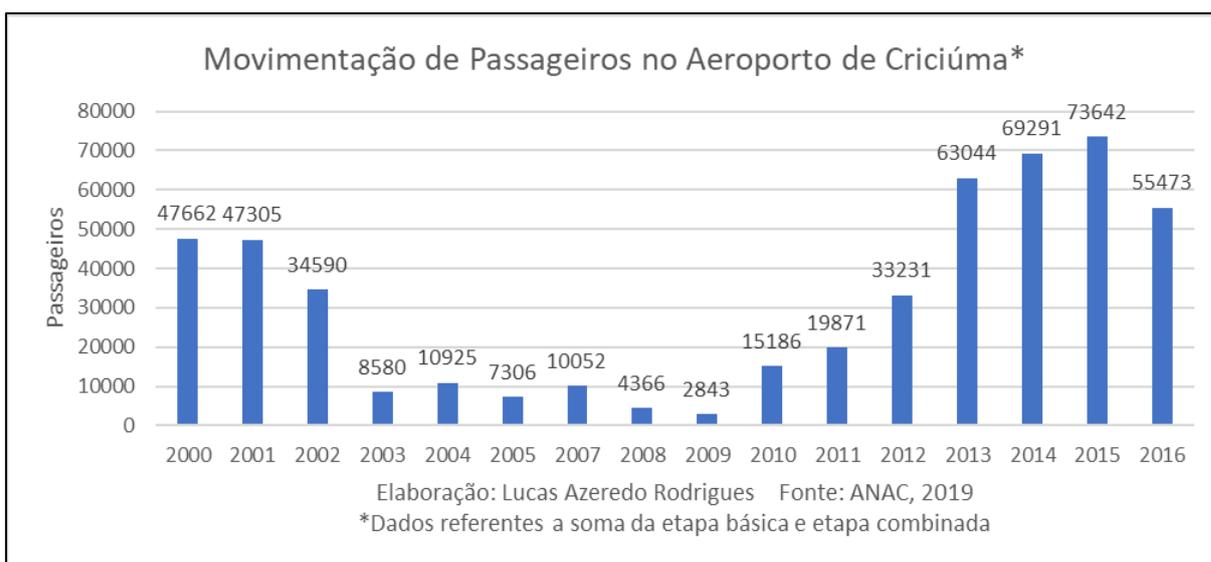
BRASIL. Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011. Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo.. . Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Mpv/527.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

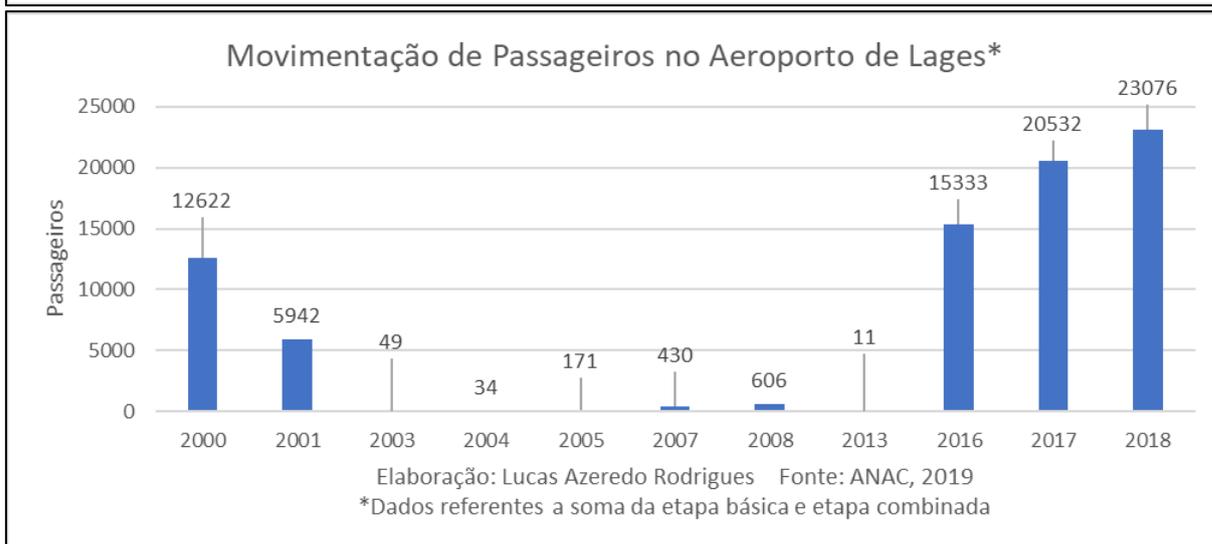
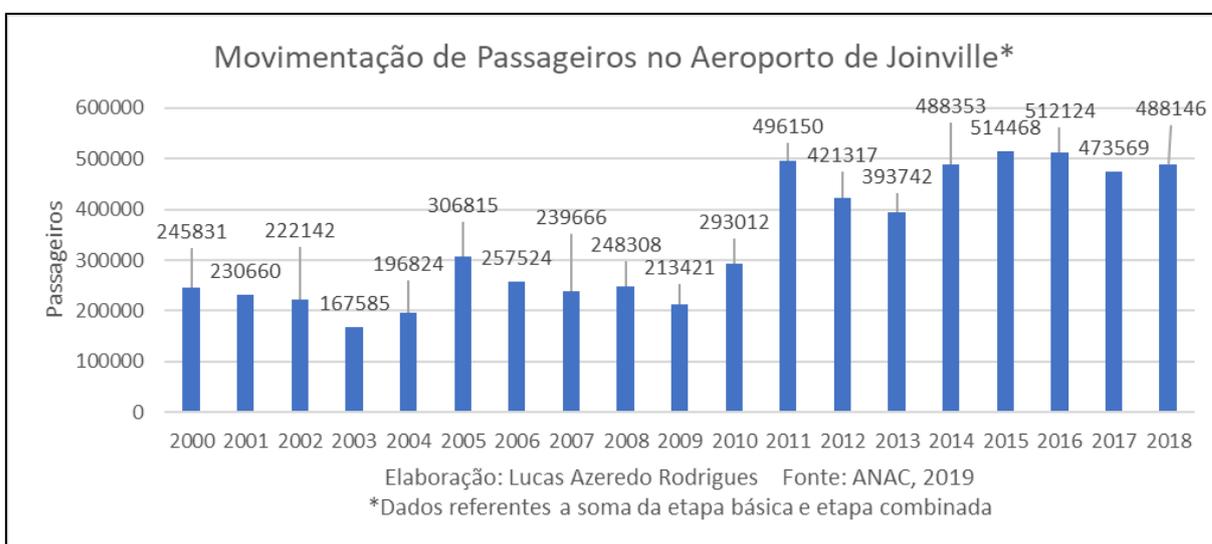
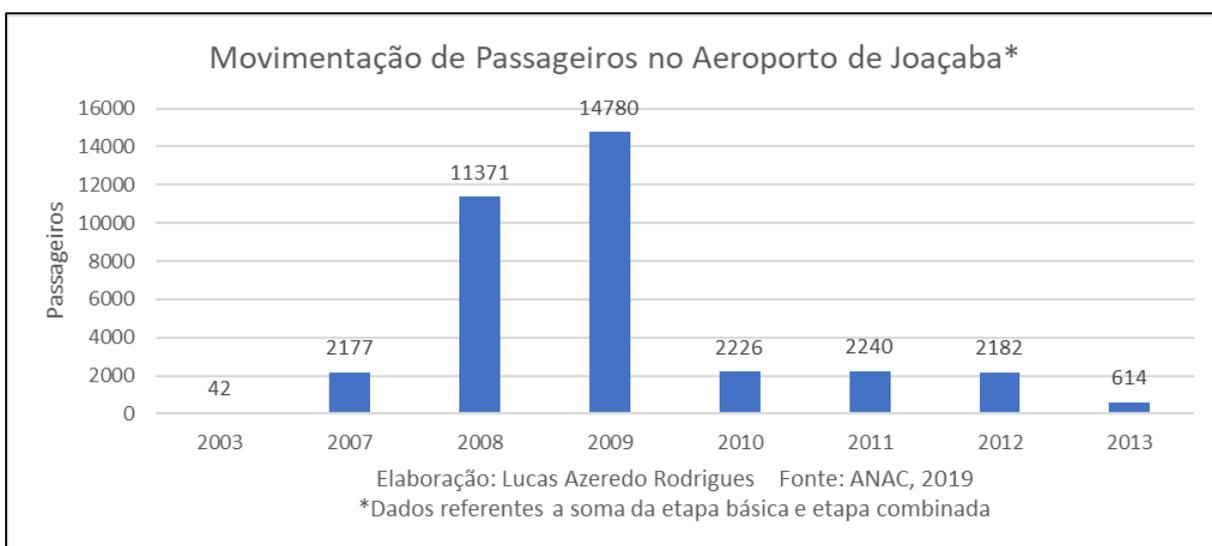
BRASIL. Lei nº 13842, de 17 de junho de 2019. Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica). Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Lei/L13842.htm>. Acesso em: 17 jun. 2019.

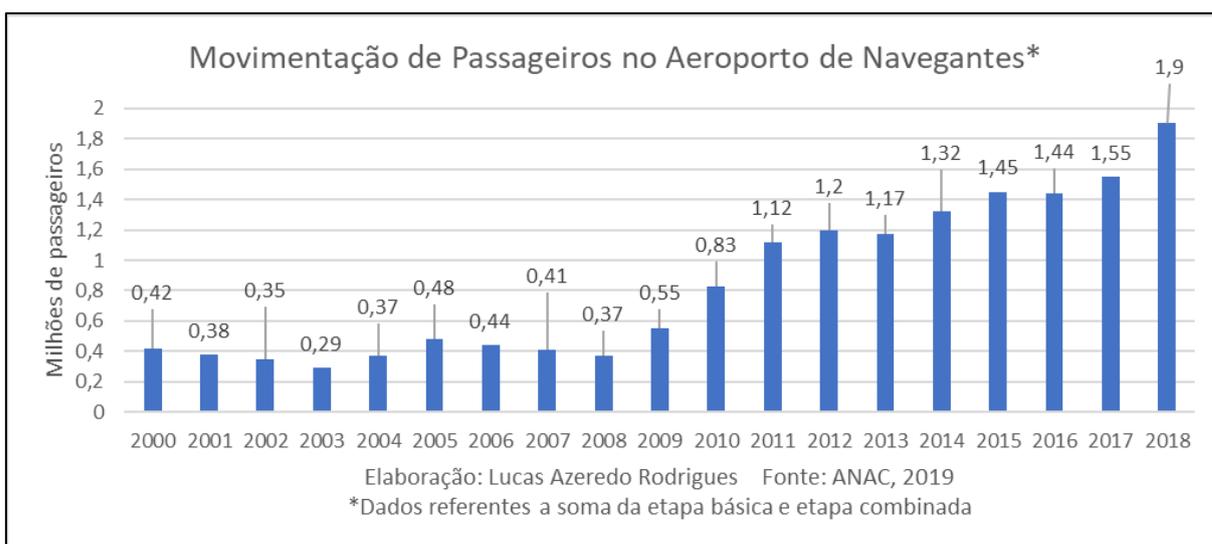
BRASIL. Portaria nº 3506, de 11 de novembro de 2019. Estabelece os procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular, exceto as de táxi aéreo. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-3.506-de-11-de-novembro-de-2019-227905655>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

ANEXOS







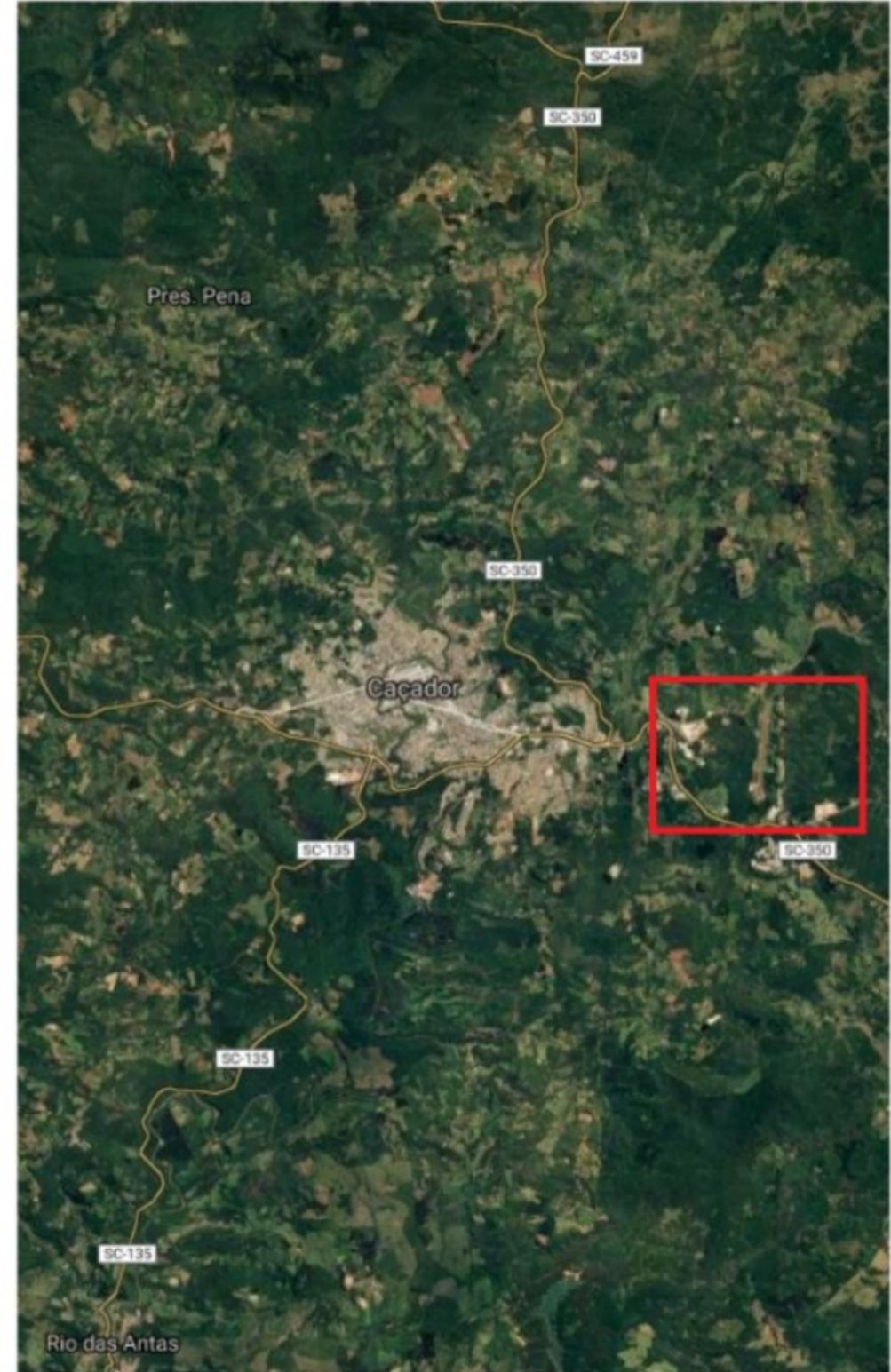




Brasil



Santa Catarina - Mesorregião do Oeste Catarinense - Caçador



Localização do Aeroporto de Caçador

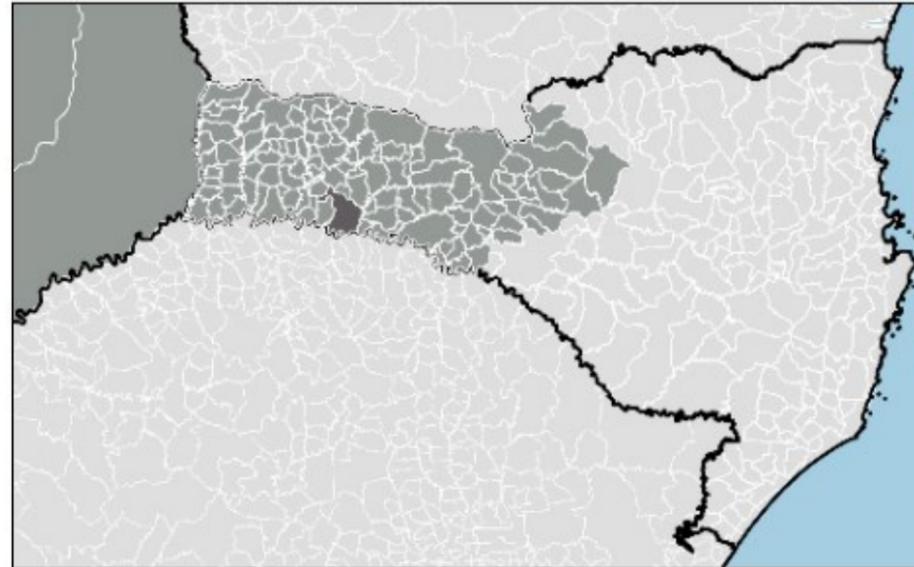
Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
Base Cartográfica: IBGE, 2017
Imagem de Satélite: Google, 2019
Data: Outubro de 2019
QGIS 3.14
HCMGIS

- Legenda
- Limites Estaduais
 - Mesorregião do Oeste Catarinense
 - Caçador





Brasil



Santa Catarina - Mesorregião do Oeste Catarinense - Chapecó



Localização do Aeroporto de Chapecó

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
 Base Cartográfica: IBGE, 2017
 Imagem de Satélite: Google, 2019
 Data: Outubro de 2019
 QGIS 3.14
 HCMGIS

Legenda

-  Limites Estaduais
-  Mesorregião do Oeste Catarinense
-  Chapecó

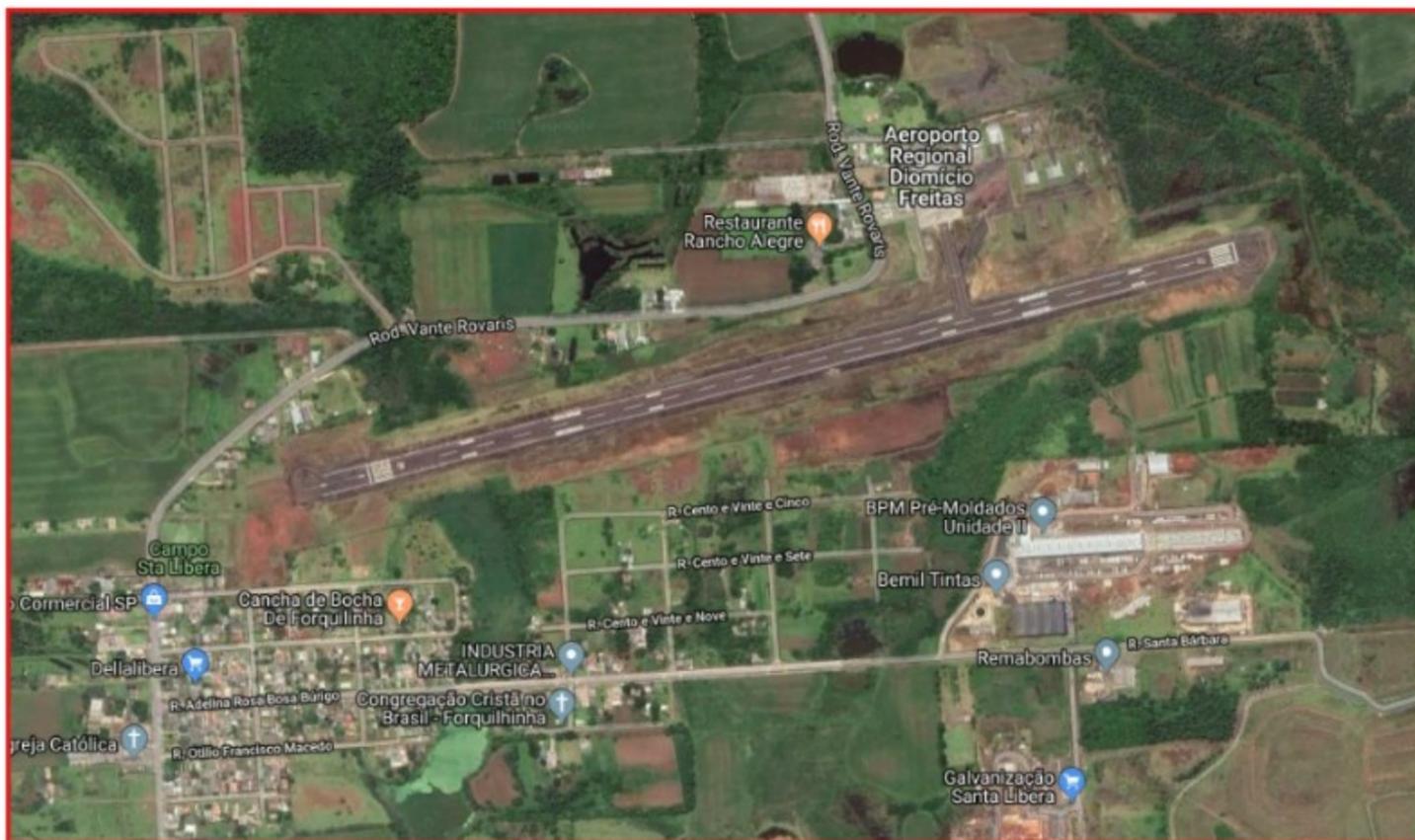
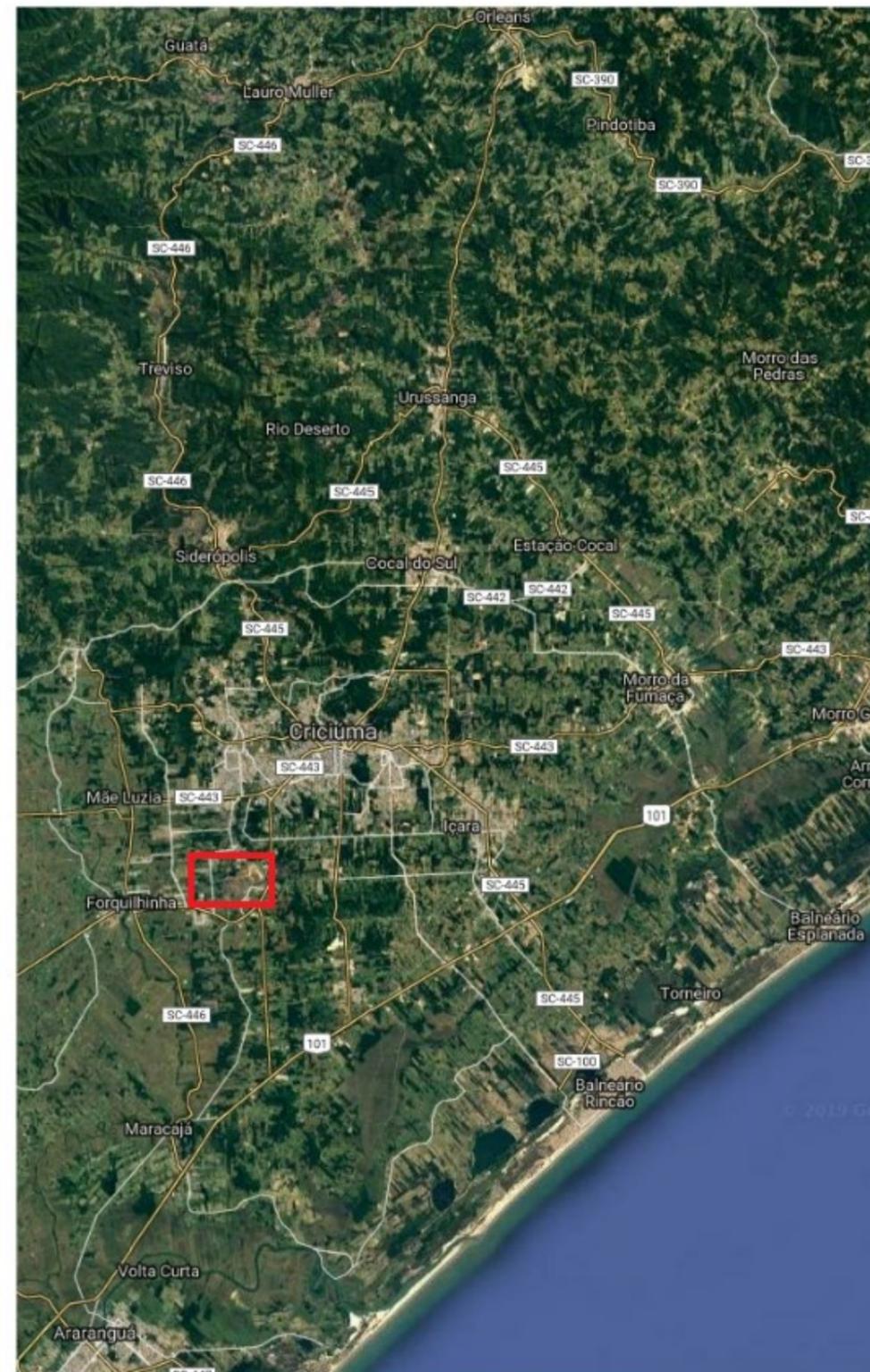




Brasil



Santa Catarina - Mesorregião do Sul Catarinense -Forquilha



Localização do Aeroporto Regional Domênico Freitas

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
 Base Cartográfica: IBGE, 2017
 Imagem de Satélite: Google, 2019
 Data: Outubro de 2019
 QGIS 3.14
 HCMGIS

- Legenda
- Limites Estaduais
 - Mesorregião do Sul Catarinense
 - Forquilha





Brasil



Santa Catarina - Mesorregião da Grande Florianópolis - Florianópolis



Localização do Aeroporto Internacional de Florianópolis

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
 Base Cartográfica: IBGE, 2017
 Imagem de Satélite: Google, 2019
 Data: Outubro de 2019
 QGIS 3.14
 HCMGIS

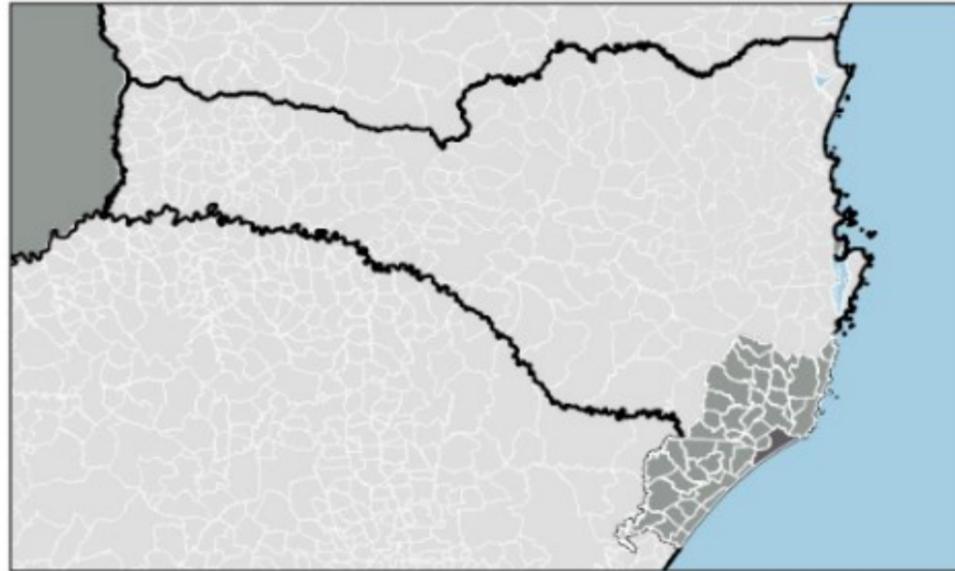
Legenda

-  Limites Estaduais
-  Microrregião de Florianópolis
-  Florianópolis





Brasil



Santa Catarina - Mesorregião do Sul Catarinense - Jaguaruna



Localização do Aeroporto Regional Sul Humberto Guizzo Bortoluzzi

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
Base Cartográfica: IBGE, 2017
Imagem de Satélite: Google, 2019
Data: Outubro de 2019
QGIS 3.14
HCMGIS

- Legenda
- Limites Estaduais
 - Mesorregião do Sul Catarinense
 - Jaguaruna

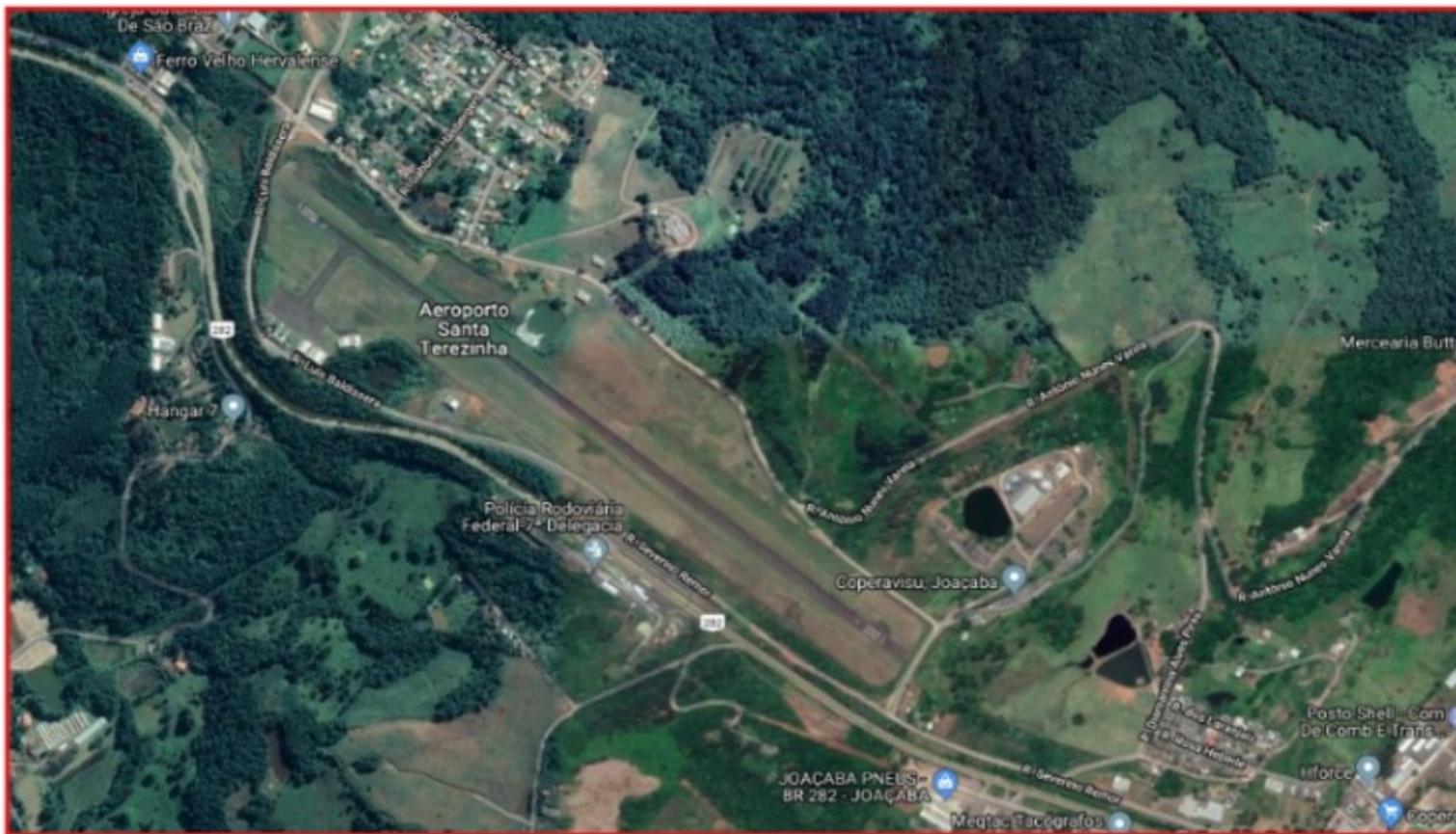




Brasil



Santa Catarina - Mesorregião do Oeste Catarinense - Joaçaba



Localização do Aeroporto de Joaçaba

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
 Base Cartográfica: IBGE, 2017
 Imagem de Satélite: Google, 2019
 Data: Outubro de 2019
 QGIS 3.14
 HCMGIS

Legenda

- Limites Estaduais
- Mesorregião do Oeste Catarinense
- Joaçaba





Brasil



Santa Catarina - Mesorregião do Norte Catarinense -Joinville



Localização do Aeroporto Joinville

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
 Base Cartográfica: IBGE, 2017
 Imagem de Satélite: Google, 2019
 Data: Outubro de 2019
 QGIS 3.14
 HCMGIS

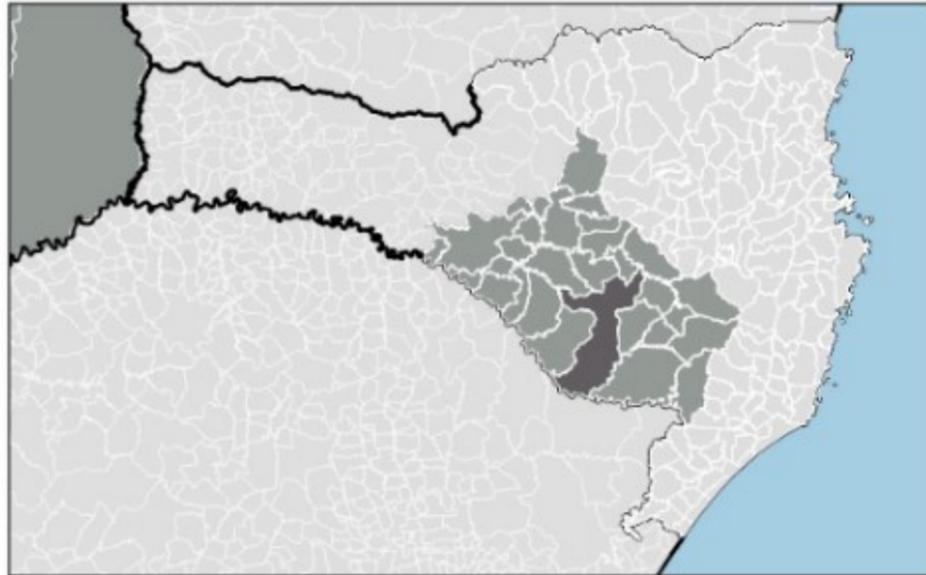
Legenda

- Limites Estaduais
- Mesorregião do Norte Catarinense
- Joinville

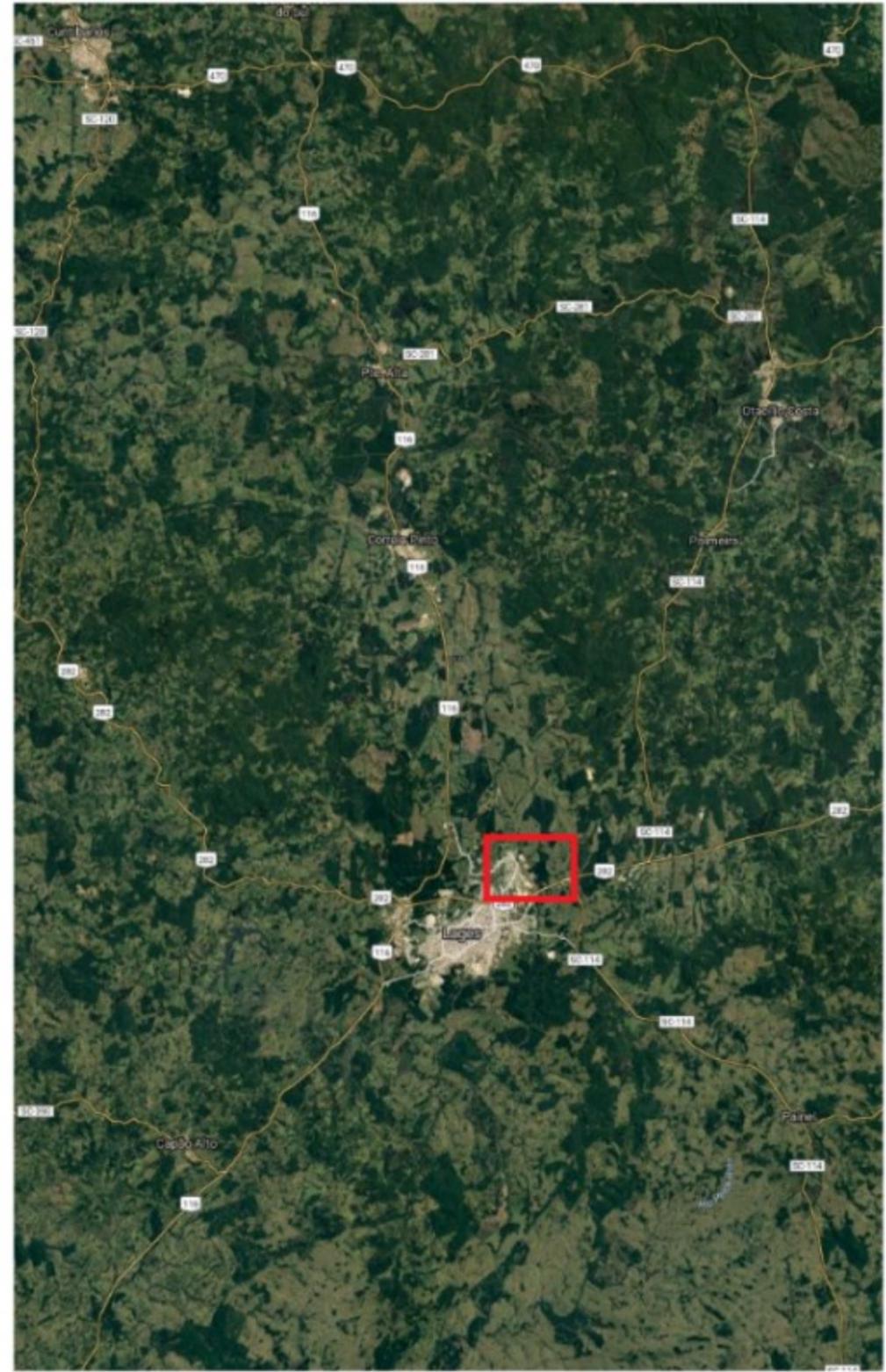




Brasil



Santa Catarina - Mesorregião Serrana de Santa Catarina - Lages



Localização do Aeroporto de Lages

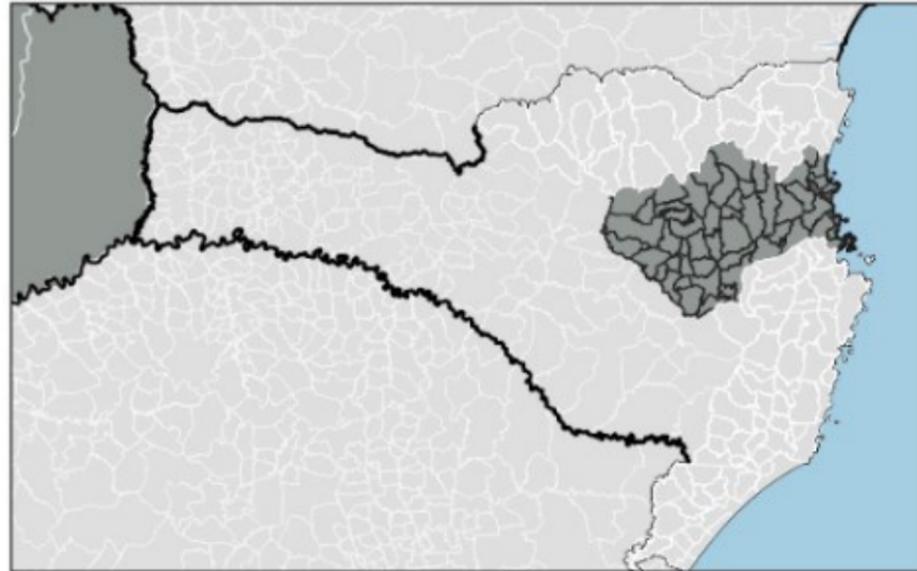
Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
Base Cartográfica: IBGE, 2017
Imagem de Satélite: Google, 2019
Data: Outubro de 2019
QGIS 3.14
HCMGIS

- Legenda
- Limites Estaduais
 - Mesorregião Serrana de Santa Catarina
 - Lages

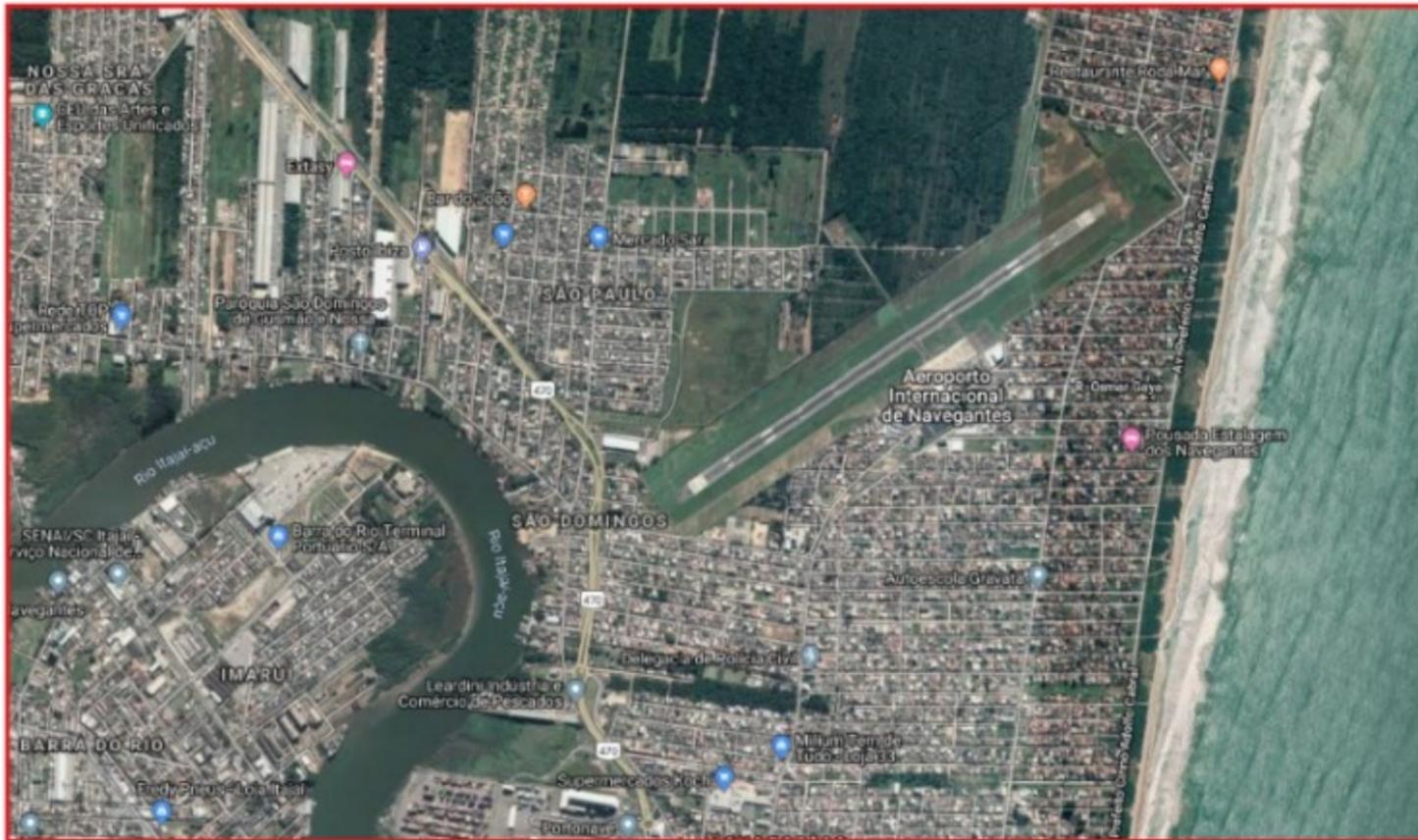




Brasil



Santa Catarina - Mesorregião Vale do Itajaí - Navegantes



Localização do Aeroporto Internacional de Navegantes

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
Base Cartográfica: IBGE, 2017
Imagem de Satélite: Google, 2019
Data: Outubro de 2019
QGIS 3.14
HCMGIS

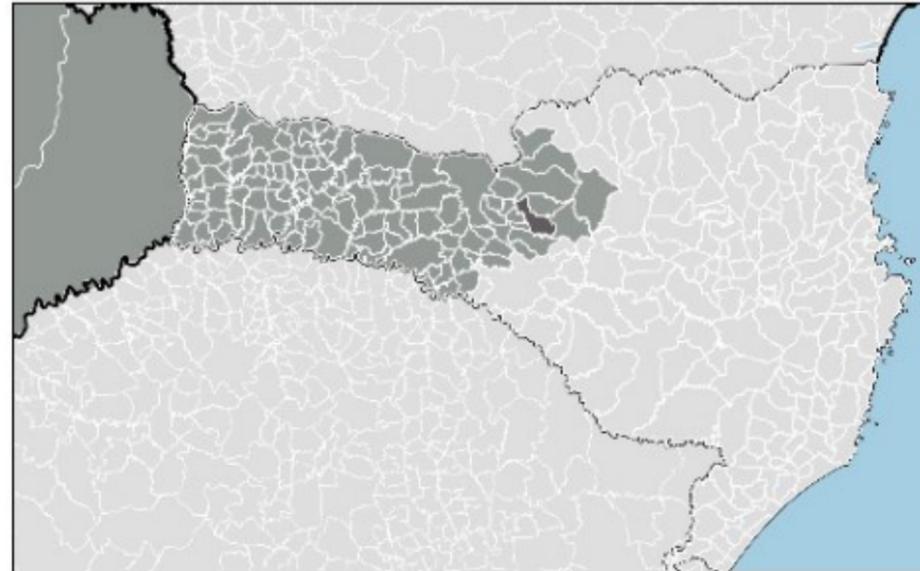
Legenda

-  Limites Estaduais
-  Mesorregião do Vale do Itajaí
-  Navegantes





Brasil



Santa Catarina - Mesorregião do Oeste Catarinense - Videira



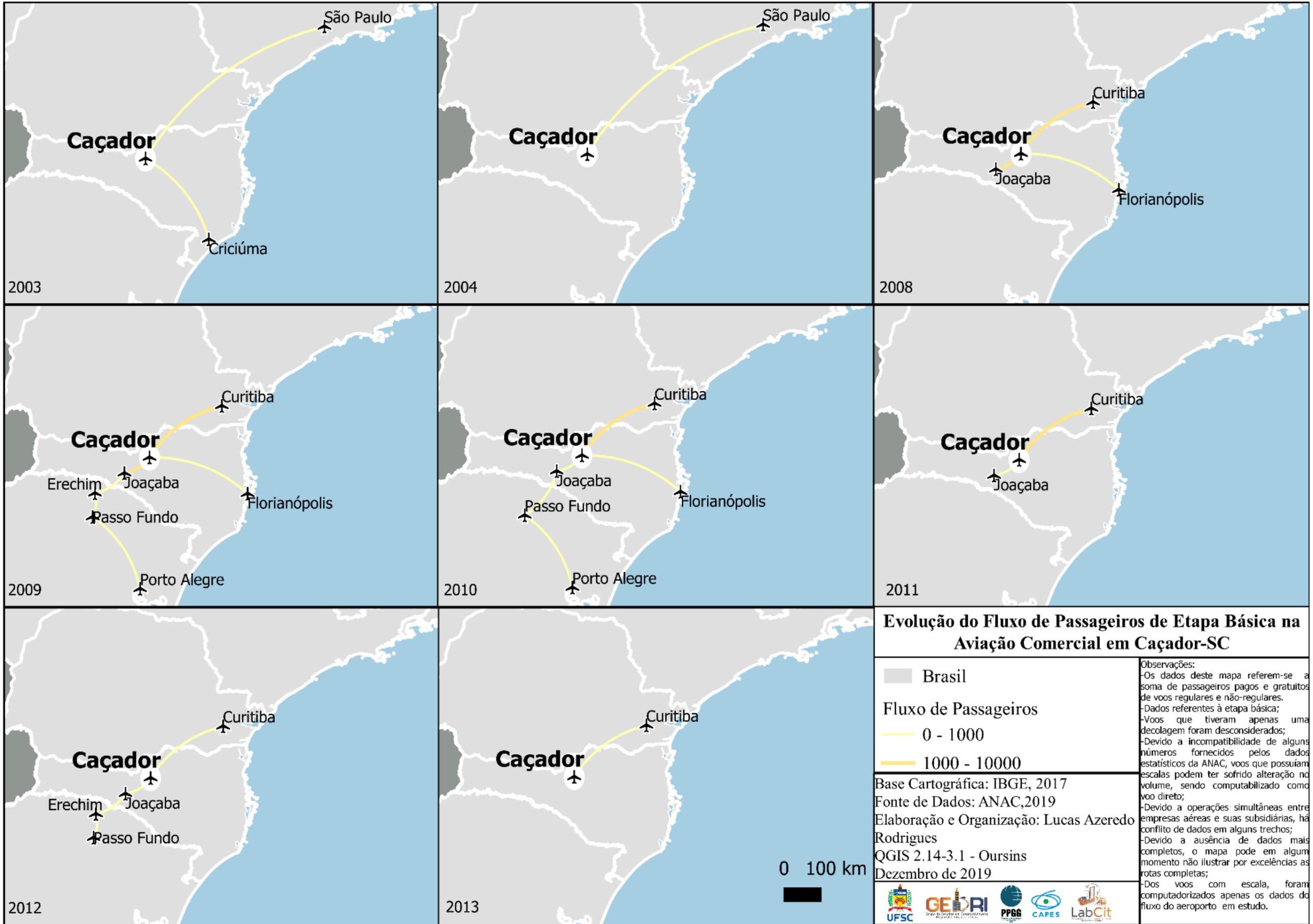
Localização do Aeroporto de Videira

Elaboração: Lucas Azeredo Rodrigues
 Base Cartográfica: IBGE, 2017
 Imagem de Satélite: Google, 2019
 Data: Outubro de 2019
 QGIS 3.14
 HCMGIS

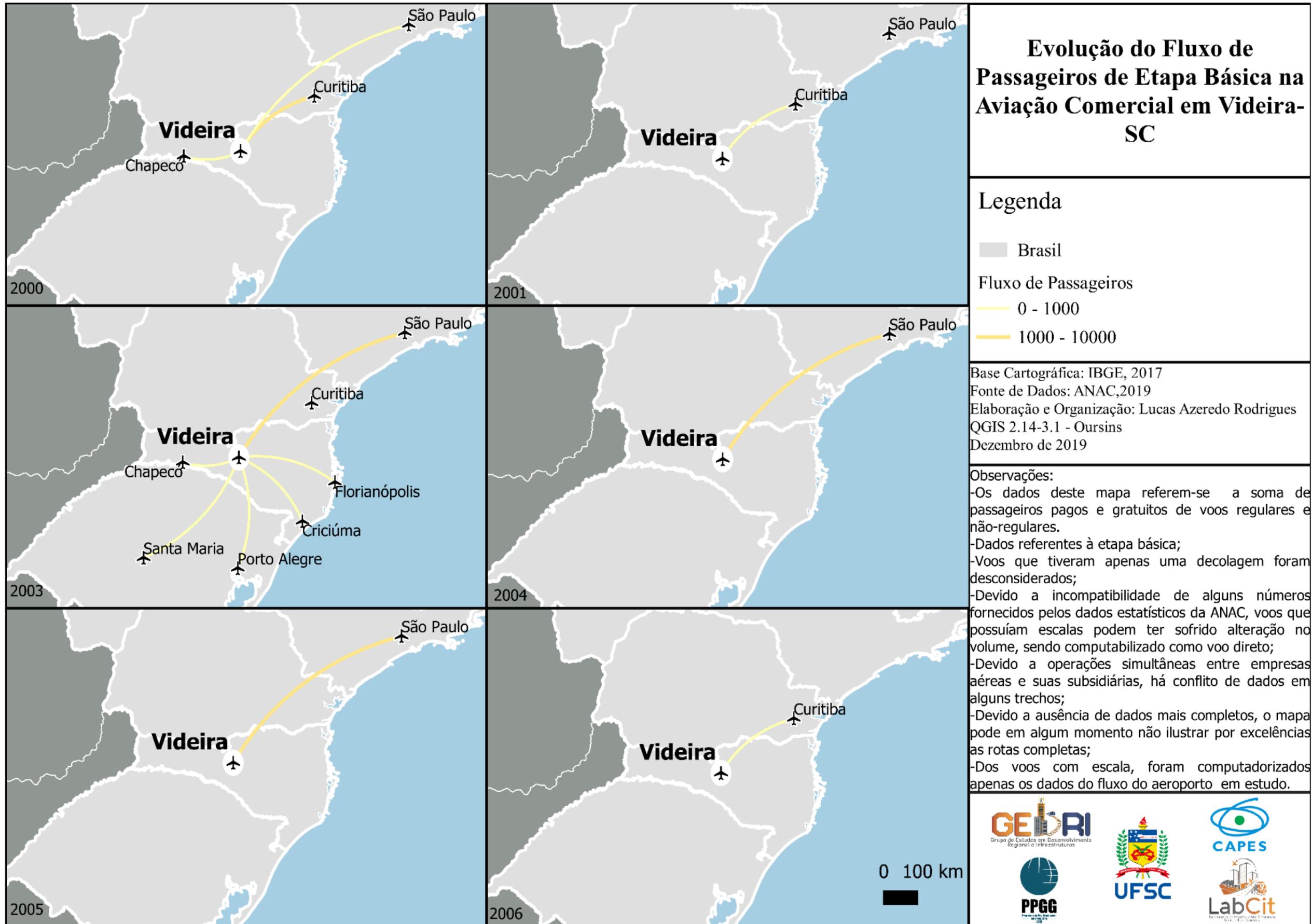
Legenda

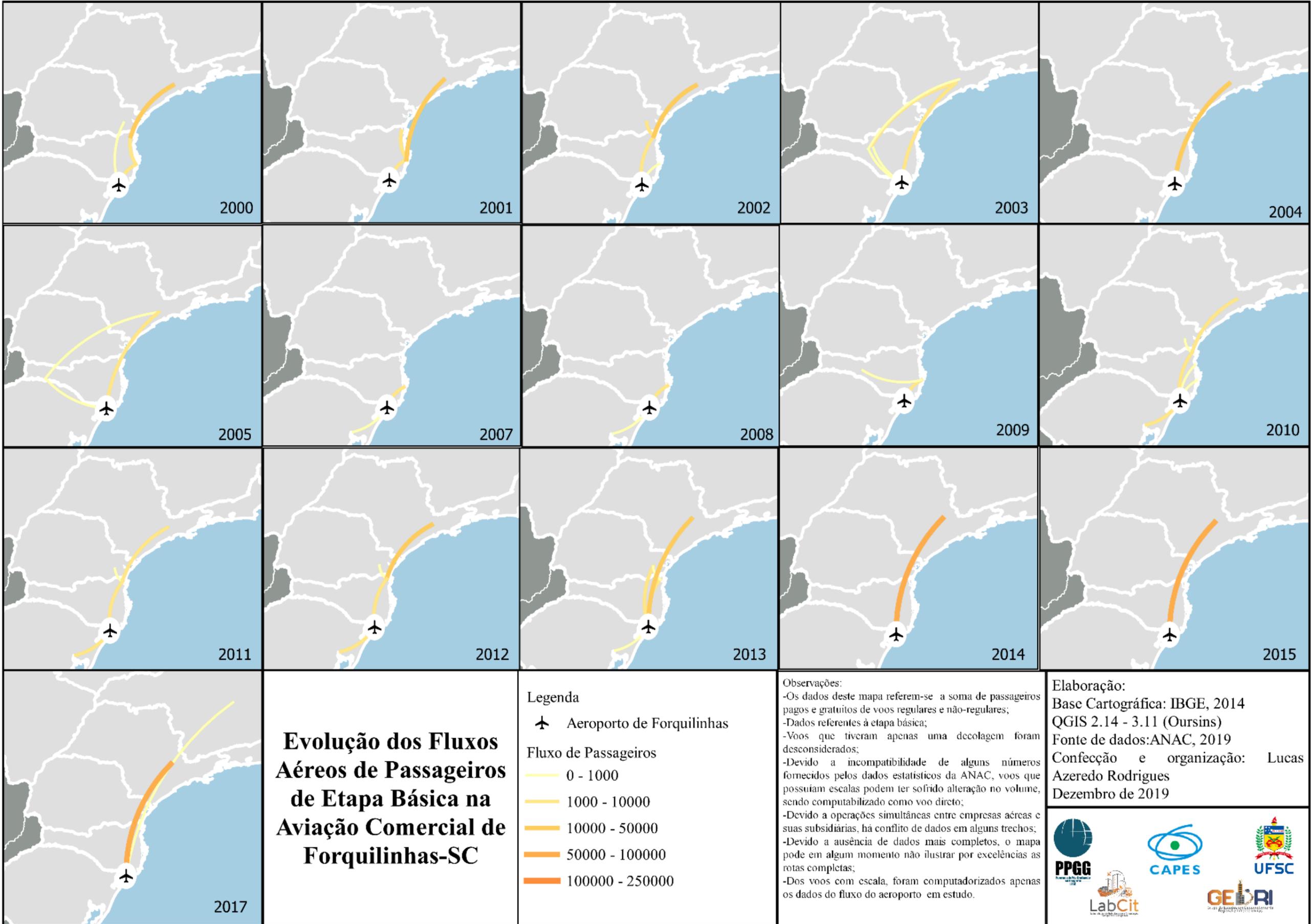
- Limites Estaduais
- Mesorregião do Oeste Catarinense
- Videira



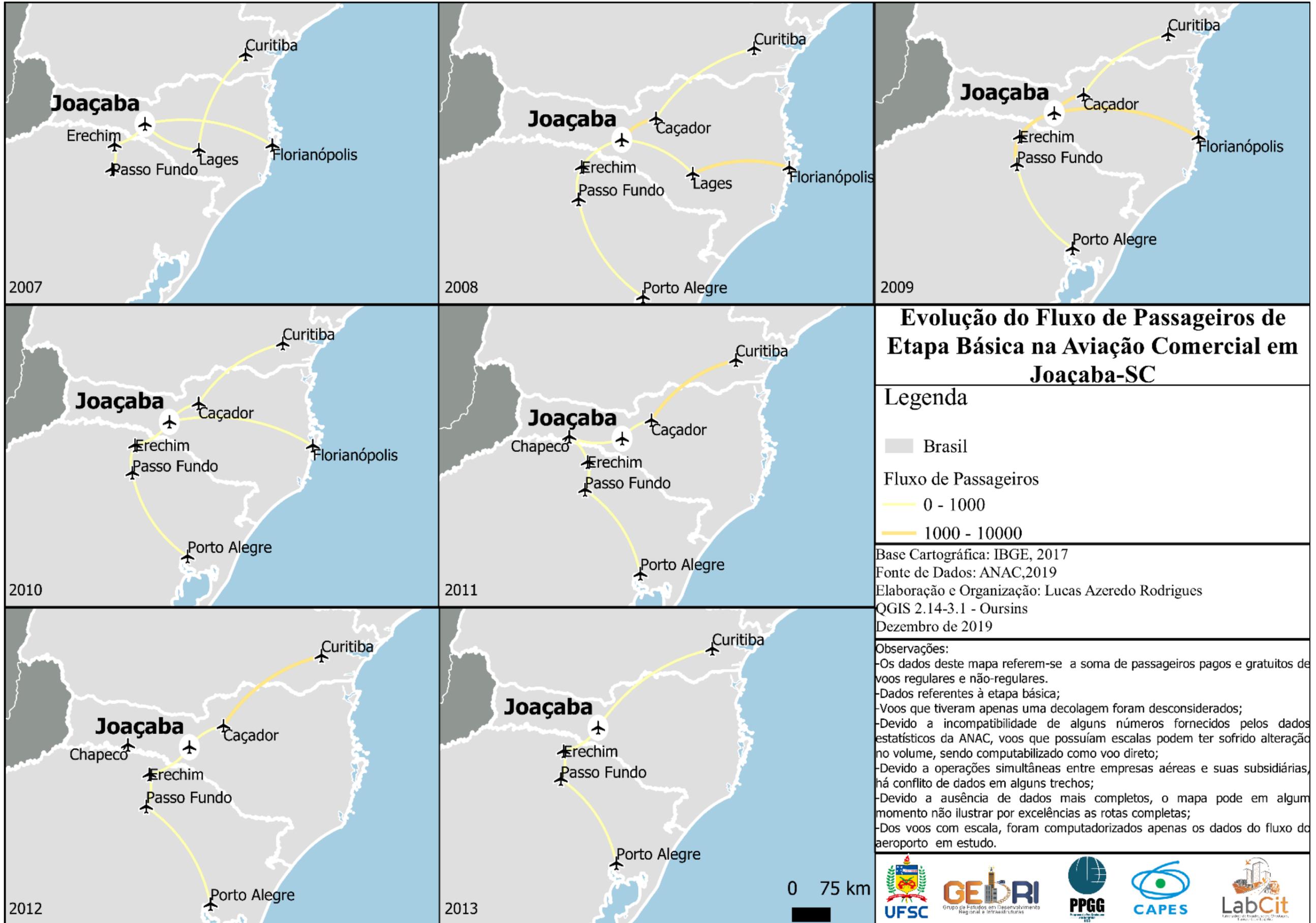


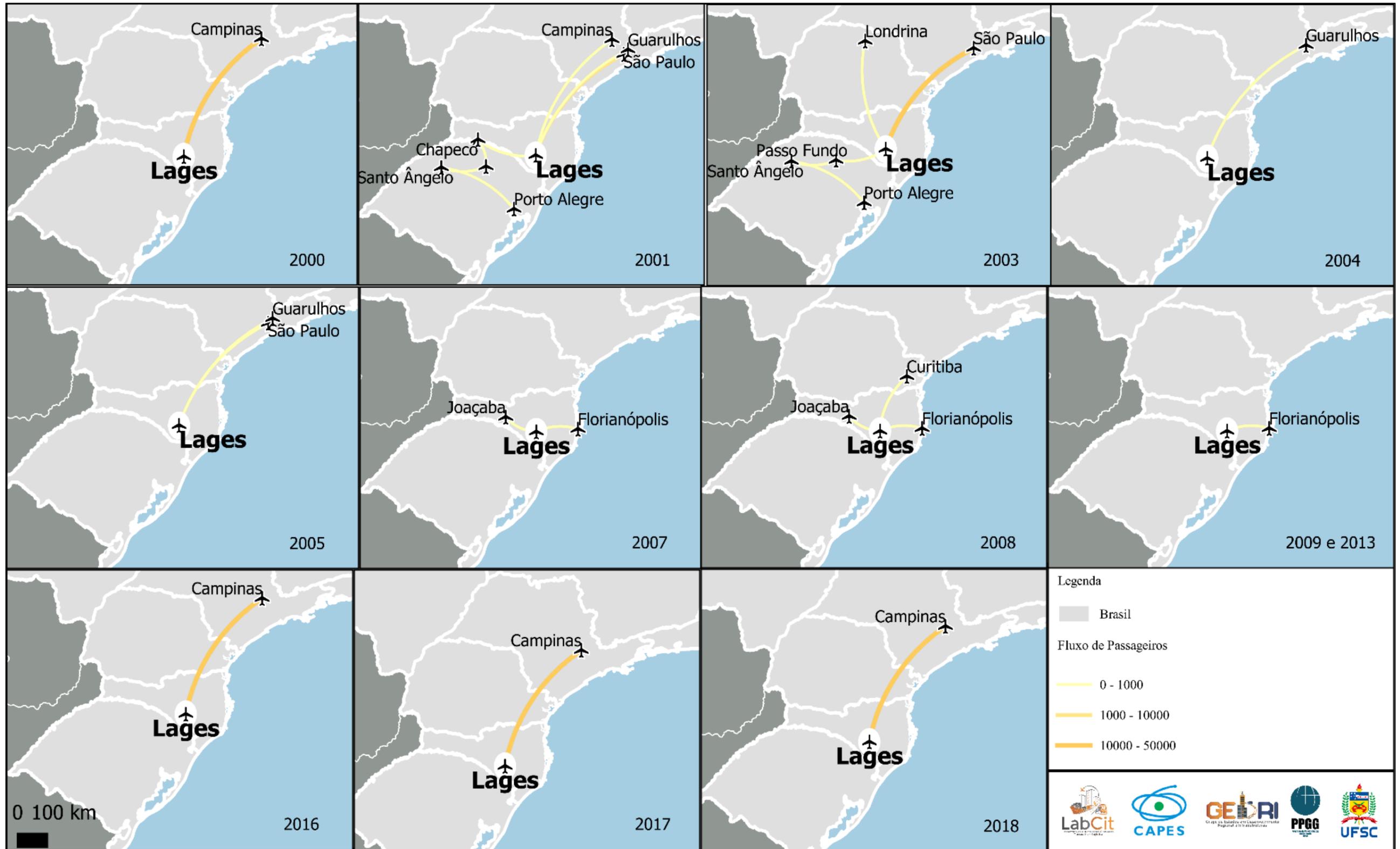






**Evolução dos Fluxos
 Aéreos de Passageiros
 de Etapa Básica na
 Aviação Comercial de
 Forquilha-SC**





Evolução do Fluxo de Passageiros de Etapa Básica na Aviação Comercial em Lages-SC

Base Cartográfica: IBGE, 2017
 Fonte de Dados: ANAC, 2019
 Elaboração e Organização: Lucas Azeredo Rodrigues
 QGIS 2.14-3.1 - Oursins
 Dezembro de 2019

Observações:
 -Os dados deste mapa referem-se a soma de passageiros pagos e gratuitos de voos regulares e não-regulares;
 -Dados referentes à etapa básica;
 -Voos que tiveram apenas uma decolagem foram desconsiderados;
 -Devido a incompatibilidade de alguns números fornecidos pelos dados estatísticos da ANAC, voos que possuíam escalas podem ter sofrido alteração no volume, sendo computabilizado como voo direto;
 -Devido a operações simultâneas entre empresas aéreas e suas subsidiárias, há conflito de dados em alguns trechos;
 -Devido a ausência de dados mais completos, o mapa pode em algum momento não ilustrar por excelências as rotas completas;
 -Dos voos com escala, foram computadorizados apenas os dados do fluxo do aeroporto em estudo.

