

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

ANDUTSA ALINE COELHO

**UM ESTUDO GEOGRÁFICO DO TRANSPORTE AÉREO NO
BRASIL**

**Florianópolis
2012**

ANDUTSA ALINE COELHO

**UM ESTUDO GEOGRÁFICO DO TRANSPORTE AÉREO NO
BRASIL**

Dissertação submetida ao
Programa de Pós Graduação em
Geografia da Universidade Federal
de Santa Catarina para a obtenção
do Grau de Mestre em Geografia
Orientador: Prof. Dr. José Messias
Bastos.

**Florianópolis
2012**

Aos meus pais, Nelson e Aladir pelo exemplo de persistência e por acreditarem em mim.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por ter me dado coragem e determinação.

Aos meus pais, Nelson e Aladir, por todo amor, paciência e apoio incondicional para que eu não desistisse e seguisse na busca pelos meus sonhos.

Ao Gabriel, por compreender a importância dessa conquista e por me motivar a enfrentar os desafios.

Ao meu orientador, Professor Dr. José Messias Bastos, pela paciência e apoio durante o desenvolvimento deste trabalho.

Às Professoras Dra. Isa de Oliveira Rocha e Dra. Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira, pela presença nas bancas de qualificação e defesa.

Aos professores do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina que contribuíram para minha formação

Aos amigos que conquistei durante o curso.

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

(Alberto Santos Dumont)

RESUMO

Esta dissertação tem por objetivo analisar o transporte aéreo brasileiro no período de 1920-2012 e verificar a dinâmica econômica e social do setor. Para este estudo foi utilizado a ótica da Geografia Econômica seguindo os pressupostos teóricos de Ignácio Rangel e Armem Mamigonian. A Teoria da Formação Sócio-Espacial de Milton Santos está presente na pesquisa como método de análise que contempla aspectos históricos, políticos, sociais e econômicos. A análise observou um cenário de rígido controle do Estado e apresentava uma restrita quantidade de passageiros com acesso à via aérea. A desregulamentação, iniciada no final dos anos 1980 favoreceu a entrada de novas empresas, assim surgiram novas opções de viagens que contemplou uma nova classe econômica beneficiada pelo aumento do poder aquisitivo. Empresas com novas estratégias conquistaram passageiros, em contrapartida, companhias tradicionais perderam força com a pressão da competição. Nesse processo, o poder militar da aeronáutica foi reduzido e uma nova proposta governamental e social, com o apoio da população, impulsionou o controle civil sobre o mercado aéreo. O governo, pressionado pela nova realidade, buscou alternativas para organização da estrutura aérea que favorecesse a nova realidade. Em Santa Catarina, apesar da restrita infraestrutura a movimentação dos aeroportos, segue a tendência nacional e o crescimento é notável. O presente estudo mostrou que o aumento da demanda, consequência de uma nova realidade social e econômica do país, impulsionou o surgimento de um cenário que enfraqueceu o rígido controle do Estado. Diferentes empresas tiveram acesso a este mercado e com o surgimento de outras rotas partindo do Brasil, as relações com o exterior foram ampliadas. Diante disso, o resultado foi uma nova postura do governo, criando a Agência Reguladora e dando abertura para empresas privadas administrarem aeroportos. Esse estudo mostrou que o aumento da demanda, consequência de uma realidade social e econômica do país, impulsionou o surgimento de um novo cenário, que enfraqueceu o rígido controle do Estado, novas empresas tiveram acesso a este mercado, as relações com o exterior foram ampliadas com o surgimento de novas rotas alcançadas pelas empresas aéreas a partir do Brasil. Diante disso, o resultado foi uma nova postura do governo com a criação da Agência Reguladora e a abertura de concessão para empresas privadas administrarem aeroportos.

Palavras-chave: Transporte aéreo, desenvolvimento, aeroportos, Estado, companhias aéreas, Brasil.

ABSTRACT

This dissertation aims to analyze the Brazilian aircraft transportation in the period 1920-2012 and to verify the dynamic economic and social sector. For this study we used the perspective of economic geography following the theoretical assumptions of Ignacio Rangel and Armem Mamigonian. The Teoria da Formação Sócio-Espacial of Milton Santos is present in the research as a method of analysis that includes historical, political, social and economic. The study noted a scenario of rigid State control, which had a limited amount of passengers with access to the airway. Deregulation, begun in the late 1980s favored the entry of new companies, and emergence of new travel options that included a new economic class benefited by the increased purchasing power. Companies with new strategies gained passengers, however traditional companies lost power with the pressure of competition. In this process, the military aeronautics was reduced and a new proposal with the government and social support of the people drove the civilian control of the airline market. The government pushed for a new reality sought alternatives to the organization of the aerial structure that favored the new reality. In Santa Catarina, despite the limited infrastructure of airports handling follows the national trend and the growth is remarkable. This study showed that the increase in demand, a consequence of social and economic reality of the country prompted the emergence of a new scenario that has weakened the rigid state control, new businesses have access to this market, the foreign relations were extended with the emergence of new routes achieved by airlines from Brazil. Thus, the result was a new attitude of the government with the creation of the Regulatory Agency and the opening of concession to private companies manage airports

Keywords: Air transportation, development, airports, State, airlines companies, Brazil.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: O batizado do Avião Getúlio Vargas	30
Figura 2: O batizado do avião José Marti.....	31
Figura 3: Aeronave da Gol.....	53
Figura 4: Marca VARIG com nova pintura.....	53
Figura 5: Rotas da Azul, em 2009.....	55
Figura 6: Rotas da Azul, em 2010.....	55
Figura 7: Rotas da Azul, em 2011.....	56
Figura 8: Aeronaves da Oceanair.....	57
Figura 9: Aeronaves da Oceanair.....	57
Figura 10: Rotas da Avianca em 2007.....	58
Figura 11: Rotas da Avianca em 2011.....	58
Figura 12: Atuais rotas da Avianca.....	59
Figura 13: Rotas Webjet 2005.....	61
Figura 14: Rotas Webjet.....	62
Figura 15: Ligação Ponto a ponto.....	85
Figura 16: Ligações Hub-and-Spoke.....	85
Figura 17: Variação anual de passageiros transportados para o exterior	92
Figura 18: Margem Bruta das empresas aéreas.....	93
Figura 19: Margem Líquida das companhias aéreas.....	93
Figura 20: Participação das empresas aéreas no mercado brasileiro.....	94
Figura 21: Composição das receitas.....	95
Figura 22: Evolução anual da participação de mercado por empresas em operações domésticas – 2002 e 2010.....	96
Figura 23: Evolução anual do <i>Yield</i> Tarifa Aérea e da Tarifa Aérea Média – 2002 a 2010.....	97
Figura 24: Faturamento anual das empresas aérea.....	98
Figura 25: Evolução do Número de Funcionários por Categoria.....	99
Figura 26: Empregados por aeronave.....	100
Figura 27: Refinarias Produtoras de Querosene de Aviação no País ..	101
Figura 28: Estrutura da Aviação do Brasil.....	104
Figura 29: Unidade Faria Lima.....	109
Figura 30: Relação PIB e passageiros na aviação brasileira.....	110
Figura 31: Quantidade de localidades atendidas por empresas.....	114

Figura 32: Número de decolagens por natureza da operação, nos 10 aeroportos mais movimentados – 2010.....	116
Figura 33: Número de decolagens por natureza de operação nos aeroportos brasileiros, 2011	117
Figura 34: <i>Operações</i> aeroportuárias 1998-2008.....	119
Figura 35: Evolução da movimentação dos aeroportos	121
Figura 36: Total de passageiros pagos transportados por aeroporto – 2002 a 2010.....	122
Figura 37: Passageiros pagos transportados por aeroporto – Ano 2010	123
Figura 38: Planta Baixa Aeroporto de Guarulhos	125
Figura 39: Aeroporto de Guarulhos/SP.....	125
Figura 40: Aeroporto de Congonhas – movimentação interna	126
Figura 41: Terminal de Passageiros – Piso Térreo – Aeroporto de Congonhas.	127
Figura 42: Aeroporto de Congonhas- planta baixa	128
Figura 43: Aeroporto Internacional de Brasília - Juscelino Kubitschek – planta baixa	129
Figura 44: Aeroporto de Brasília	130
Figura 45: Aeroporto Santos Dumont – RJ.....	131
Figura 46: Planta baixa – Aeroporto Santos Dumont	132
Figura 47: Aeroporto Internacional de Belém/ Val-de-Cans/Júlio Cezar Ribeiro	133
Figura 48: Aeroporto Internacional de Miami – Estados Unidos	134
Figura 49: Aeroporto Internacional de Londres – Inglaterra	135
Figura 50: Aeroporto Internacional Narita – Tóquio – Japão	135
Figura 51: Aeroporto Charles de Gaulle	136
Figura 52: Cargas Transportadas para o Exterior.....	140
Figura 53: Terminais de Carga – TECA – INFRAERO	141
Figura 54: Ranking movimentação de cargas	142
Figura 55: Passageiros Transportados para o exterior	145
Figura 56: Chegada de Passageiros no Brasil	146
Figura 57: Hubs espalhados pelo mundo	150
Figura 58: Aeroclube de Santa Catarina	153

Figura 59: Modais de transporte utilizados nas exportações de Santa Catarina	158
Figura 60: Modais de transporte utilizados nas importações de Santa Catarina	159
Figura 61: Terminal de Passageiros do Aeroporto Hercílio Luz	161

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: As empresas regionais e as regiões atendidas.	64
Quadro 2: decretos e Portarias de interesse no período de 1989-1992..	71
Quadro 3: Decretos e Portarias de interesse no período 1998-2000.....	73
Quadro 4: Aquisições das empresas	78
Quadro 5: Produto movimentado via aérea	139
Quadro 6: Empresas aéreas pelo mundo.	150

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Evolução da quantidade de passageiros	91
Tabela 2: Movimentação de passageiros nos aeroportos operados pela Infraero em Santa Catarina – 2005-2010 – Passageiros Voos Domésticos.....	156
Tabela 3: Movimentação de passageiros nos aeroportos operados pela INFRAERO em Santa Catarina, de 2005 a 2010 – PASSAGEIROS VOOS internacionais.....	157
Tabela 4: Movimentação de passageiros em Santa Catarina.....	160

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABETAR – Associação Brasileira do Transporte Aéreo Regional
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico
CEPAL – Comissão Econômica para América Latina e o Caribe
CIP – Conselho Interministerial de Preços
CONAC – Conselho de Aviação Civil
CTA – Centro Tecnológico da Aeronáutica
DAC – Departamento de Aviação Civil
DAL – Deutsche Aero Lloyd
DASP – Departamento Administrativo do Serviço Público
DTA – Divisão dos Transporte Aéreos do Governo de Angola
EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.
FIESC – Federação das Indústrias de Santa Catarina
FSCS – Full Service Carriers
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
INSS – Instituto Nacional do Seguro Social
ITA – Instituto Tecnológico da Aeronáutica
LCCS – Low Cost Carriers
NOAR – Nordeste Aviação Regional Linhas Aéreas
PETROBRAS – Petróleo Brasileiro S/A
PIB – Produto Interno Bruto
TABA – Transporte Aéreos Regionais da Bacia Amazônica
TAM – Transportes Aéreos Marília
TECA- Terminal de Cargas
TRIP – Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista
SITAR – Sistema Integrado do Transporte Aéreo Regional
VARIG – Viação Aérea Rio Grandense
VASP – Viação Aérea São Paulo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	25
2 HISTÓRICO DO TRANSPORTE AÉREO	37
2.1 TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL.....	37
2.1.1 As Empresas Nacionais	44
2.1.1.1 <i>A gênese e os primeiros anos.</i>	44
2.1.1.2 <i>Após Segunda Guerra Mundial.</i>	46
2.1.1.3 <i>A aviação e a crise da década de 1970.</i>	48
2.2 AS EMPRESAS AÉREAS: ANSEIOS, DESENVOLVIMENTO E CRISES	49
2.2.1 TAM	49
2.2.2 GOL Linhas Aéreas	51
2.2.3 AVIANCA	56
2.2.4 TRIP (Transporte Aéreos Regionais do Interior Paulista).....	59
2.2.5 WEBJET	60
2.2.6 Aviação Regional	62
2.3 AS EMPRESAS REGIONAIS	63
2.3.1 TABA.....	64
2.3.2 Nordeste	65
2.3.3 Rio-Sul.....	66
2.3.4 TAM	67
2.3.5 VOTEC – Brasil Central	68
2.4 MARCOS TEÓRICOS E O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO	69
2.4.1 Marcos Teóricos da Regulação	69
2.4.2 As etapas da regulação da aviação.....	70
2.5 AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC).....	75
2.6 AS COMPANHIAS AÉREAS E SUAS CONQUISTAS	77
2.7 CONCLUSÃO.....	79
3 FUNCIONAMENTO GEOECONÔMICO.....	81
3.1 AS EMPRESAS, O GERENCIAMENTO E SUAS ESTRATÉGIAS DE MERCADO.....	81
3.1.1 Os Programas de fidelidade.....	81
3.1.2 Reservas Computadorizadas (SRC)	82
3.1.3 Code-Share (Compartilhamento do voo)	82
3.1.4 Low-cost/low-fare (baixo custo/baixa tarifa)	83
3.1.5 Precificação das passagens	84
3.1.6 Escolha dos aeroportos e malha de rotas	85
3.2 EMPRESAS NACIONAIS E REGIONAIS: A DINÂMICA E A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO.....	86

3.3 PRODUTIVIDADE	90
3.4 FATURAMENTO	94
3.5 FUNCIONÁRIOS	98
3.6 O QUEROSE DE AVIAÇÃO – QAV	100
3.7 A ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DA AVIAÇÃO NO BRASIL E O ATUAL DESTAQUE DA INFRAERO	102
3.8 A EMBRAER.....	105
3.9 O PIB E A AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA	109
3.10 CONCLUSÃO	110
4 ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO.....	113
4.1 O FLUXO DE PASSAGEIROS: TURISMO, NEGÓCIOS E FAMÍLIAS.....	113
4.2 OS AEROPORTOS MAIS MOVIMENTADOS DO PAÍS	115
4.3 OS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO PAÍS	117
4.3.1 O Aeroporto de Guarulhos.....	124
4.3.2 O Aeroporto de Congonhas/SP	126
4.3.3 Aeroporto de Brasília – Juscelino Kubtschek.	128
4.3.4 Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro.....	130
4.3.5 Aeroporto de Belém	132
4.4 A COPA DO MUNDO NO BRASIL	133
4.5 O TRANSPORTE AÉREO E AS CARGAS	137
4.6 AS EMPRESAS E O CAPITAL INTERNACIONAL	142
4.7 AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS	144
4.8 A AVIAÇÃO NO MUNDO	147
4.8.1 Aeroporto no Mundo	150
4.9 A AVIAÇÃO EM SANTA CATARINA	151
4.10 CONCLUSÃO	161
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	163
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	165
ANEXOS.....	173
Anexo 1: Entrevista – Funcionários Empresas Aéreas.....	174
Anexo 2: Entrevista com Ex-funcionários de empresas aéreas.....	175
Anexo 3: Entrevista com funcionários da aeronáutica	176

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo analisar o transporte aéreo na perspectiva teórica de Ignácio Rangel e verificar a dinâmica social e econômica do setor. Também irá descrever a estrutura e a evolução na visão da geografia econômica, verificando assim, o funcionamento e as estratégias empresariais no mercado comercial do transporte aéreo e no cenário político nacional. E por fim, caracterizar a composição desse tipo de transporte, analisando então o dinamismo e os problemas, tanto na sua forma organizativa como na infraestrutura necessária para o seu desenvolvimento no período de 1920 a 2012.

A metodologia da pesquisa está concentrada na coleta e análise de material bibliográfico, coleta de dados quantitativos, análise da legislação que regula a dinâmica do transporte aéreo, material disponível em sítios de grupos de discussão sobre o assunto abordado no trabalho e entrevistas com funcionários e ex-funcionários das empresas do setor.

Primeiramente, constituiu-se referencial teórico metodológico o paradigma da Formação Sócio- Espacial, o qual enfatiza as questões espaciais, proposta por Milton Santos em seu texto publicado em 1978: “Sociedade e Espaço: A formação social como teoria e como método”, no qual se insere uma análise localizada em uma condição histórica e geográfica bem estruturada e ainda remonta a Marx e o aponta como o precursor da noção do uso da referida categoria.

Foi realizada uma revisão bibliográfica, na qual se apresenta a evolução do setor aéreo brasileiro, a concentração espacial dos aeroportos, o processo histórico e o contexto atual. Também foi realizado levantamento de dados sobre a evolução da demanda e a política de preços adotada pelas companhias aéreas. Para tanto, foram utilizados artigos científicos, dissertações, teses, informações retiradas de periódicos e legislações, sobretudo da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

No resgate histórico dos principais acontecimentos relacionados à expansão da aviação civil, as entrevistas tiveram a intenção de avaliar a realidade do setor, suas implicações e insuficiência e foi do tipo qualitativo, transcrição das entrevistas e análise dos textos. Para o resgate dos principais acontecimentos históricos que impulsionaram a expansão da aviação civil no Brasil, sobretudo na década de 1950, analisar as articulações políticas e os desdobramentos sociais foi utilizado a obra de Fernando Morais: Chatô: o rei do Brasil (1946).

Para a compreensão da distribuição da malha aeroportuária foi abordada a Teoria das Localidades Centrais de Christaller (1933), que, de acordo com Bonetti (1968), enfatiza pioneiramente a estrutura hierárquica dos centros urbanos: somente aqueles centros do nível superior do quadro urbano têm condições de oferecer esses serviços para a população. Também foi utilizada a Teoria das Combinações Geográficas de Cholley, para compreender como elementos naturais e humanos determinam o meio social, além das ideias de Rangel (2005), que analisa a formação histórica do Brasil, sua dinâmica e análise dos ciclos de *Kondratieff*.

É imprescindível destacar que o setor de transporte aéreo é um dos mais importantes da economia nacional, pois apresenta participação significativa em vários setores do país. Para compreender a estrutura e o sentido do transporte aéreo brasileiro é necessário partir da classificação de Rangel (2005), que divide a economia em dois setores: O setor I, ou infraestrutura, produção de bens e serviços de produção; e o setor II que produz bens e serviços de consumo.

O interesse em estudar o sistema de transporte aéreo do Brasil, vai muito além de sua extensão. Está contido em uma dinâmica de desenvolvimento econômico e social. Ao longo da história do país é possível analisar o processo industrial e o progresso, que proporcionou a migração do campo para a cidade. Houve a distribuição da população, melhores condições de trabalho e produção, distribuição da riqueza social e seu modo de apropriação, o conhecimento da quantidade e qualidade do capital necessário ao processo produtivo e a técnica da produção. “O processo de desenvolvimento é alcançado quando uma ampla divisão social do trabalho e o suprimento de mão-de-obra para as novas indústrias passam a acontecer em função do aumento da produtividade do trabalho”. (RANGEL, 2005, p. 223).

Mais do que isso, a necessidade de intercâmbio com outros países no quarto Kondratieff que convergiu para a expansão industrial e o crescimento econômico do Brasil, impulsionou o transporte aéreo e este passou a ser um meio de transporte muito requisitado, tornando-se um importante setor da economia que culminou com o surgimento de inúmeras empresas de capital nacional e estrangeiro e cada vez mais tem estreitado as vias de comunicação entre as regiões.

Conforme Anderson (1979), o papel do transporte aéreo brasileiro pode ser examinado no contexto do “milagre econômico” brasileiro, um dos mais bem sucedidos esforços nacionais do período pós-guerra. O país passou por inúmeras transformações desde 1927, ano do voo inaugural da primeira de empresa de aviação civil. De um mercado

incipiente da década de 1920, no qual a constituição de empresas aéreas era livre e a regulação praticamente inexistente emergiram empresas como a Cruzeiro do Sul, a Varig e a Transbrasil, na década de 1950.

O período caracterizado como a Segunda Revolução Industrial para os transportes pode ser expresso na fase A do 4º Kondratiev. Segundo Palhares e Espírito Santo Jr. (2001), desde o final da década de 1940, com o efetivo amadurecimento e crescimento da indústria de transporte aéreo, o trânsito mundial de pessoas e cargas via aéreo experimenta um notável crescimento. O aumento do volume destas movimentações tem sido impulsionado pelos contínuos processos de estreitamento das relações comerciais entre os países, de forma mais notável, por intermédio da internacionalização da produção de bens e serviços. O país passou, ao longo de décadas, a ter um setor com empresas de porte e com marco regulatório definido, contando em 2005 com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

É ainda importante destacar a relevância do transporte aéreo nas operações do sistema econômico, pois os serviços que produz são absorvidos, praticamente por todas as unidades produtivas. Sua história passa por vários setores da economia nacional. Neste trabalho poderá ser verificada a evolução do transporte aéreo no Brasil, as conquistas e problemas neste setor, que enfrenta um cenário de concorrência e algumas dificuldades competitivas no mercado.

É também indispensável destacar a relevância do transporte aéreo doméstico, que representa aspectos indiscutíveis para o desenvolvimento econômico do Brasil. Além disso, será tratada a aviação comercial regular de transportes de passageiros no Brasil. O transporte aéreo faz parte do setor terciário e envolve as atividades que têm a função de propiciar o transporte de passageiros e de cargas por meio de aeronaves. Essas atividades envolvem os serviços da tripulação, comissários, de manutenção, revisão de aeronaves, peças, vendas de passagens, apoio aos passageiros e à carga nos aeroportos, auxílio à navegação aérea, abastecimento de combustíveis e investimento em aeroportos.

Também se analisa que, para o bom funcionamento, o transporte aéreo necessita de estruturas terrestres sólidas. Conforme Moura (1992), a conquista do ar tem por fundamento a conquista de uma bem aparelhada estrutura terrestre de navegação, o que compreende não apenas o sistema aeroportuário, mas também as instalações e serviços de infraestrutura aeronáutica. O transporte aéreo pode ser caracterizado como elemento essencial no intercâmbio de passageiros e locomoção de mercadorias, configura-se vinculado estritamente ao processo de criação, organização administrativa, exploração comercial e

gerenciamento de aeroportos. Os aeroportos não são apenas uma das principais infraestruturas provedoras de acesso entre cidades. Além de ser a principal porta do turismo, um negócio que vem cada vez mais impactando a economia, também se destaca a importância dos aeroportos na geração de empregos e renda de forma direta ou indireta.

É possível compreender a atual estrutura da indústria de transporte aéreo civil no Brasil, para isso se faz necessário, neste primeiro momento, repensar o contexto histórico e geográfico ao longo de algumas décadas, procurando responder as seguintes questões: Quais são os momentos ao longo do processo histórico que foram determinantes para o surgimento e desenvolvimento do setor? Como o transporte aéreo no Brasil está estruturado, tanto do ponto de vista econômico quanto espacial? Quais as estruturas que dinamizam a esfera do transporte aéreo atualmente?

O espaço reproduz a totalidade social, pois as transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas, as quais são interdependentes. Reproduz no interior da totalidade na medida em que evolui em função do modo de produção e de seus momentos sucessivos. O mesmo influencia na evolução de outras estruturas e por isso é indispensável enfatizar que se torna um componente fundamental da totalidade social. Por isso, a categoria da Formação Sócio Espacial transgride o conceito de expressão econômica da história e abrange a totalidade da vida social.

Nessa perspectiva, é que devem ser contextualizados alguns aspectos fundamentais que marcaram a história política, social econômica do transporte aéreo no país. Entre as décadas de 1930 e 1940, a campanha dos Associados promovida pelo jornalista Assis de Chateaubriand promoveu uma nova configuração no transporte aéreo brasileiro. Ao longo de dez anos a campanha conquistou uma quantidade significativa de aeronaves “entre dois mil e três mil aparelhos” (MORAIS, 1946, p. 392). Intitulada “Dê Asas à juventude”, inspirada em uma conversa do jornalista com o ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, consistia no batismo de aviões que haviam sido doados por representantes do pacto político do poder da época. O objetivo era o treinamento de pilotos em aeroclubes que se multiplicavam por centenas de cidades no interior do Brasil.

O plano executado baseava-se na troca de interesses políticos e econômicos. A ideia inicial foi solicitar a banqueiros, comerciantes, industriais e cafeicultores a doação de um avião de treinamento. Aos Associados cabia cobrir de elogios o doador e os aviões seriam batizados com um nome ilustre. Cada batismo seria uma cerimônia

pública, champanhe, banda de músicas e discursos. “O rico que se recusasse a contribuir entrava para a temida lista negra dos inimigos de Chateaubriand”. (MORAIS, 1946, p. 394).

Tal qual o otimismo de Salgado Filho e Chateaubriand o plano obteve o retorno esperado. No dia 22 de março de 1941, no aeroporto da Ponta do Calabouço foi realizada a solenidade do primeiro avião. Um *Piper Cub* foi doado por Samuel Ribeiro para o aeroclube de Pelotas, Rio Grande do Sul. A cobertura da cerimônia ocorreu de acordo com o combinado e, de tal modo, no dia seguinte apareceu o segundo avião. Othon Linch Bezerra de Melo doou um monomotor que se chamou Duque de Caxias, destinado ao aeroclube de Caxias, também no Rio Grande do Sul. Seguido de intensas comemorações, o terceiro avião foi doado pelo industrial Manuel Ferreira Guimarães, presidente de Associação Comercial do Rio de Janeiro, que enviou a Chateaubriand um cheque para pagar a fatura do avião Tiradentes para o aeroporto de São José do Rio Preto, São Paulo. Outras aeronaves que seguiram batizadas foram Júlio Mesquita, o Capitão O’Reilly, o Guia Lopes e o Antônio Mostardeiro Filho.

A cerimônia de entrega das aeronaves acontecia de forma padronizada: com os portões do Calabouço abertos ao público e aos convidados, o doador fazia um discurso. Depois falava um representante da família do homenageado com o nome do avião. Em seguida era a vez do ministro Salgado Filho e depois o padrinho ou a madrinha jogava champanhe na hélice do avião e os garçons engravatados serviam a bebida em taças aos presentes. A campanha de aviação obteve muito destaque no país, exemplo disso é que até 1944 havia no Brasil seiscentos aviões, enquanto na Inglaterra havia quinhentos aviões de treinamento para pilotos civis. Na figura 1, o batizado do avião Getúlio Vargas, representa uma cerimônia da campanha de aviação que homenageou o presidente.

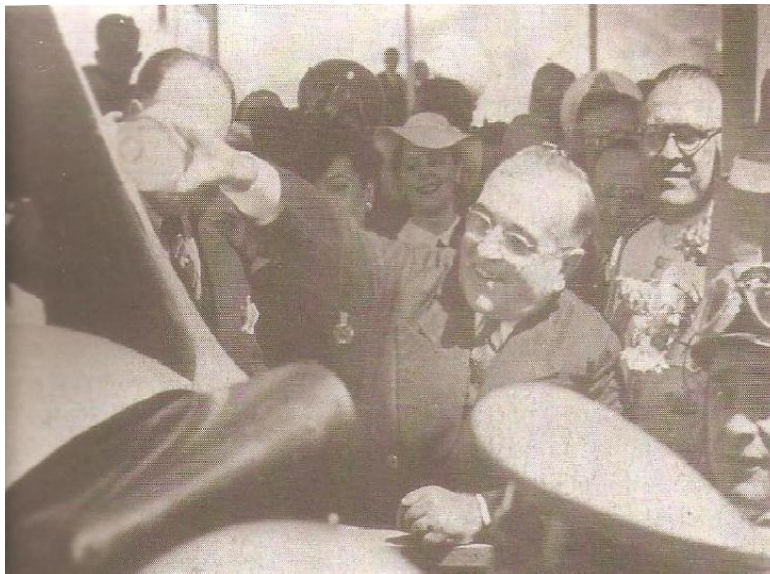


Figura 1: O batizado do Avião Getúlio Vargas

Fonte: Moraes, 1946.

Na figura 2, observa-se mais um batizado de aviões da campanha que crescia em todo o Brasil. No batizado do avião José Martí, podemos ver fardado do coronel Faria Lima e o ditador de Cuba, Fulgêncio Batista, jogando champanhe nas hélices do avião.



Figura 2: O batizado do avião José Martí

Fonte: Morais, 1946.

Chateaubriand enxergava os aviões de forma filosófica, não apenas um meio de transporte e por isso afirmava:

um libertador que arrebatava-nos das miseráveis contingências terrenas para fazer-nos viver o que é eterno. Sua velocidade parece-nos indicar uma contradição com a paisagem repousante e tranqüila que nos envolve. “Dentro de um vólvo de desses, capturamos nosso próprio eu, e na sua companhia saímos em um estirão voluptuoso pelo universo afora, tal a beatitude em que nos dissolve um vôo pelo espaço”. (MORAIS, 1946, p. 392).

É importante destacar que o plano de Chateaubriand foi ao encontro do desejo de integração nascente no Brasil e a conquista do interior do território nacional. O Brasil da década de 1930 procurava orientar-se no novo cenário político econômico que surgiu. Com uma nova configuração e a ascendente industrialização fazia-se necessário,

para avançar para o interior, via meios de transporte que favorecessem a ligação das regiões brasileiras.

O Brasil da década de 1930 enfrentou dificuldades econômicas em consequência da crise desencadeada em 1929 com o *crack* da Bolsa de Nova Iorque, mas essa conjuntura foi relativamente favorável por causa do obstáculo às importações. “Não havia disponibilidade em divisas para adquirir no exterior as manufaturas necessárias à satisfação da demanda interna, apesar da retração desta última por efeito da crise”. (PRADO JR., 1978). O país passava por mudanças com o fim da Velha República, a crise mundial, a eclosão de revoltas militares, a exemplo da Coluna Prestes e o visível aumento da população urbana.

O período em questão corresponde à fase B do terceiro Kondratiev, o qual, segundo Rangel (2005), impôs uma forma nova e superior de substituição de importações, isto é, a industrialização surgida da segunda dualidade, um novo pacto para que fosse exercida a hegemonia política e assim foi favorecida a industrialização do país. O resultado acabado dessa aliança foi a figura de Getúlio Vargas, um estancieiro aclamado pai da industrialização, líder da Revolução de 1930.

O Presidente Vargas foi um grande incentivador e entusiasta para alavancar o transporte aéreo pelo país. O presidente ordenou a construção de um aeroporto em Porto Seguro para concretizar um projeto de Assis, uma expedição aérea com sessenta aviões que voaram do Rio de Janeiro em direção a Porto Seguro para comemorar o aniversário do descobrimento do Brasil. Depois de duas escalas para reabastecimento, uma em Vitória e outra em Caravelas, no litoral baiano, os aviões chegaram a seu destino.

Outro momento que se destaca na odisséia da aviação nacional, trata-se da jornada aérea internacional promovida pelos Associados, com destino a Montevideú, no Uruguai. Antes da partida, os pilotos tratados pela imprensa como “os intrépidos navegadores aéreos”, foram recebidos no Palácio do Catete pelo presidente Getúlio Vargas. Em cada cidade onde escalavam havia uma festa com banda de música, discursos e homenagens aos aventureiros do ar. Antes de chegarem à capital uruguaia, os 25 aviões fizeram evolução sobre o Prata e despejaram pétalas de rosas.

O triunfo da aviação atingido no Brasil, o qual favoreceu o surgimento de inúmeros aeroclubes e a promessa de facilidade de comunicação com o interior do Brasil, não durou por muitas décadas. A configuração política e econômica que delineou o Brasil nas décadas

seguintes dificultou o processo de expansão aérea e a tendência foi um desenho espacial centralizado e de complicado acesso.

Outro elemento importante para análise da indústria aérea trata-se do conceito da Teoria de Christaller (1933). As ideias desse autor merecem destaque quanto à centralidade dos aeroportos, os quais, muitas vezes, apresentando uma importante estrutura comercial e alguns deles eleitos como centralizadores na rede de distribuição de passageiros para diversas regiões.

Bonetti (1968) destacou o princípio de homogeneidade, proposta por Christaller em 1933. Essa teoria inviabiliza frente à formação do espaço brasileiro devido ao seu processo de histórico de desenvolvimento. Durante a elaboração do conceito da Teoria das Localidades Centrais, Christaller (1933) procurou delinear a dinâmica das cidades, principalmente no Sul da Alemanha, a partir de estudos de influência das cidades e sua polarização. Sua proposta está ligada a hierarquia entre os centros urbanos quanto ao tamanho delas, o número e a distância entre as localidades.

A Teoria de Christaller sugere que para fins de delimitação entre cidade e campo não é suficiente o confronto. O autor distingue três tipos de povoamento: 1) Cidade: sede do comércio, da administração e de atividades industriais menores; 2) Campo: sentido de ocupação agrícola e 3) Núcleo industrial: proporcionalmente mais notável quanto aos efeitos de povoamento com alguma autonomia. Nessa perspectiva, as ocupações devem seguir o conceito de localidades centrais. Essa teoria está ligada a um sistema geral de povoamento, um determinado modo de distribuição de povoamento urbano distribuído de modo uniforme e em pontos e distancia uniformes. Cada simples componente liga-se com outros componentes e com um sistema de seu complexo. Compreender as localidades centrais é importante para o desenvolvimento das vias de comunicação e transporte, pois o sistema de localidades não é estático, rígido e imutável, mas é traduzido em uma dinâmica acentuada sobre uma rede, onde existirá uma cidade em que haverá a oferta de um número superior de bens e serviços. Contudo, essa conclusão do Christaller vale para o capitalismo concorrencial. No caso brasileiro, com sua industrialização oligopolista constituída de uma estrutura anterior predominantemente rural, alguns centros metropolitanos concentram a vida de relações (macrocefalia urbana) provocando certo esvaziamento das cidades menores, sobretudo os centros locais. (BONETTI, 1968).

A história brasileira é única e também reflexo da relação de aspectos físicos e humanos no tempo e no espaço, determinadas

historicamente, definidos como “as combinações geográficas” de Cholley (1964). Trata-se de um modo de desvendar o caráter geográfico e desvendar-se contribui para criar, no próprio local em que se produz, um meio particular que sirva de quadro às manifestações da vida, particularmente àquelas que exprimem as atividades dos grupos humanos. É por isso que Mamigonian (2003), explica a análise dos elementos das combinações de Cholley, as observações de sua vitalidade fornecem à geografia o seu método, o qual define a geografia em oposição a outras ciências. Essa necessidade está presente na geografia desde os seus primórdios, e é indispensável para explicar a formação do território brasileiro e sua distribuição, que favorece a constituição de vias de acesso, sobretudo no interior, a partir do processo de industrialização e a conquista de mercado consumidor.

Segundo Vieira e Pereira (1996), esse modelo propõe a utilização do conceito de formação social como base para pensar a sociedade e introduzir a noção espacial. Essa perspectiva leva a produção geográfica manifestada por Marx – múltiplas determinações – a relação entre os elementos naturais e humanos, o que permite compreender a realidade em um universo mais amplo. A relação determinada com a natureza é condicionada pela forma da sociedade e vice-versa. A identidade entre homem e natureza aparece de modo a indicar que a relação dos homens com a natureza, além da consciência da necessidade de estabelecer relações com os indivíduos que o circundam, é o começo da consciência de que o homem vive em sociedade.

Rangel (2005), ainda afirma que se faz necessário combinar as peças da cultura importada, mas não apenas para realizar uma coletânea, mas tendo em vista a dualidade básica de nossa sociedade e de nossa economia. O que resulta em um edifício original e único. O aparecimento de uma economia nacional no interior, de um capital mercantil, foi uma considerável inovação que implicou alterar a estrutura da economia brasileira. Esse foi o futuro do mercado brasileiro, que apenas se definiria com o aparecimento da indústria e do comércio interno, à medida que esse capital mercantil deixasse de servir apenas às relações com o mundo exterior e passasse a se tornar possível uma crescente divisão interna do trabalho. A economia deixa então, de ter uma relação com o exterior e assume uma postura de mercado nacional. Aspectos tais como as dificuldades cambiais, deixaram de serem responsabilidades do produtor e a figura do Estado fortificou-se cada vez mais.

Um aspecto importante a ser analisado a respeito da infraestrutura aeroportuária brasileira está contido em Santos e Silveira (2002).

Segundo os autores, foi a partir da década de 1970 que foram construídos aeroportos expressivos no território brasileiro, como o de Guarulhos, em São Paulo e Tancredo Neves, em Belo Horizonte. Pelos critérios de classificação da Infraero são levados em consideração a infraestrutura física ou operacional e a estrutura administrativa. Conforme esses critérios, a região Sudeste concentra os maiores aeroportos e as regiões Sul, Norte e Nordeste possuem aeroportos de menor capacidade para operar passageiros e cargas. Embora nos últimos anos tenha havido algumas mudanças estruturais e políticas na distribuição aeroportuária, ainda existem algumas insuficiências que serão tratadas ao longo deste trabalho.

Nesse sentido, alguns aspectos devem ser assinalados: a aviação comercial é a base do transporte aéreo moderno e divide-se em transporte aéreo regular e não regular. Os transportes regulares são os responsáveis pela maior parte das operações de transporte aéreo no país. Para fins de melhor compreender o tema abordado, este trabalho está dividido em alguns capítulos específicos.

O segundo capítulo aborda o histórico da aviação: A gênese na Alemanha, assinalada por algumas implicações política e econômica. A aviação no Brasil, períodos entre guerras e posterior aos conflitos. O contexto das empresas no seu surgimento, fatores políticos e econômicos que culminaram com a ascensão e crise das companhias. Os planos de governo, o que pensaram o modal aeroviário. Os aspectos regulatórios, seu processo histórico a transição e os principais marcos de mudança. As empresas regionais, a criação, fatos relevantes e a distribuição dos serviços no espaço nacional. O Departamento de Aviação Civil e a transição para a Agência Nacional de Aviação Civil.

O terceiro capítulo vai detalhar o funcionamento geoeconômico; as empresas nacionais e regionais; a produtividade; o faturamento; os funcionários; a estratégia das empresas, a elevação da quantidade e passageiros; o gerenciamento e a infraestrutura; o impacto de políticas econômicas para a expansão do setor; o investimento nos aeroportos; o abastecimento das aeronaves; as cargas transportadas; e por fim, a atuação da A Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A (EMBRAER).

Já no quarto capítulo, será apresentada a organização do espaço aéreo brasileiro; a distribuição do espaço das empresas nacionais e regionais; a distribuição, pousos e decolagens; o uso do espaço aeroportuário. Também será exibida a comparação entre os principais aeroportos do país, sua relevância e deficiências; a análise de planta baixa dos aeroportos pelo mundo; o transporte de passageiros e cargas para exterior, além das principais empresas aéreas presentes no mundo.

E para concluir, no último capítulo se encontrarão as considerações finais sobre o trabalho.

2 HISTÓRICO DO TRANSPORTE AÉREO

O Conde Ferdinand von Zeppelin, alemão de nascimento, foi inventor do dirigível rígido, “conforme patente datada de 1895” (PEREIRA, 1987, p. 17). O Conde destinava seu projeto ao transporte de passageiros, correio e carga. Nos desenhos esboçados entre os anos de 1892 e 1893 já contava com características tais como: estrutura de metal leve, distribuição de gás em câmaras independentes e motores colocados em gôndolas separadas.

Em 1899 Zeppelin começou a construção do *der Luftschiffahrt*. No dia 2 de julho de 1900 o LZ.1 realizou seu primeiro voo, o qual transportou cinco pessoas e durou vinte minutos. Em 16 de outubro de 1909 foi fundada a primeira empresa de transporte aéreo comercial da história, a DELAG – Deutsche Luftschiffahrts AG. No dia 22 de junho de 1910 entra em serviço o dirigível para passageiros com cabine para 24 ocupantes. O ambiente desafiador para superar o atraso econômico e político levou a Alemanha a partir na frente de inúmeros setores, como foi o caso do transporte aéreo.

A DELAG foi a primeira empresa do mundo a se dedicar ao transporte sistemático de passageiros. Até o início da Primeira Guerra Mundial havia sido transportado mais de 33 mil passageiros. Durante o conflito, os dirigíveis foram empregados em atividades bélicas e a DELAG deixou de existir. Com o fim da guerra, a *Luftschiffbau Zeppelin* voltou a construir dirigíveis para a aviação comercial e esse era o novo capítulo da história da aviação comercial.

Em 1918, a derrota da Alemanha e de seus aliados provocou grandes transformações no campo político, econômico e social. Começou a operar então, a empresa D.L.R, que além de serviços de correio aéreo na rota Berlim-Weimar, inaugurou o primeiro tráfego aeropostal regular do mundo.

Em 1919, a fábrica de aviões Junkers iniciou o serviço aéreo ligando Desau a Weimar. O correio estatal alemão instruiu todas as agências para que aceitassem remessas aéreas.

2.1 TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL

Com o fim da Primeira Guerra, o transporte aéreo ganhou intensidade no mundo inteiro. Muitas rotas domésticas foram espalhadas na Europa e nos Estados Unidos. De acordo com Anderson (1979), isso foi facilitado devido ao desenvolvimento da tecnologia aeronáutica e as

facilidades de fabricação de aeronaves ocorridas durante a guerra - processo semelhante aconteceu depois da Segunda Guerra.

Na América Latina, uma das primeiras empresas que se destacou começou na Colômbia, em 1920 e no Brasil, a primeira empresa começou no ano de 1927. Ambas eram organizações alemãs, o que era comum até 1927, quando a companhia francesa *Compagnie Générale d'Enterprises Aéronautiques* começou a operar.

Com o advento da Segunda Guerra surge uma nova configuração aeronáutica: restritos pelos aliados nas suas atividades aeronáutica na Europa, a Alemanha patrocinou operações locais organizadas como companhias nacionais na América Latina, o que assegurou um tratamento mais simpático dos países latinos. A companhia de propriedade alemã incorporada no Brasil, a Sindicato Condor tornou-se a base de operações alemã em todo o continente latino americano. A Condor iniciou uma linha do Rio de Janeiro a Porto Alegre em 1927, com uma extensão de 160 milhas para o Rio Grande, que foi transferida para uma companhia recém organizada, a VARIG.

Aliado a esses acontecimentos, no período seguinte, Mamigonian (2005), afirma que, o choque comercial 1929-1930 (estrangulamento cambial) desempenhou um papel automático de estímulo à substituição às importações espontâneas, um relevante fato que proporcionou o movimento a favor da industrialização no país. Ocasionalmente por isso, uma preocupação com a infraestrutura para interligar o território e uma organização política. Como é o caso do que aconteceu em 22 de abril de 1932, pelo governo Getúlio Vargas a criação do Departamento de Aviação Civil (DAC), subordinado ao Ministério da Aviação e Obras públicas. É importante destacar que durante o Estado Novo, foi criado o Departamento de Aeronáutica Civil, para superintender e orientar a aeronáutica civil em todo país. Antes de 1931, existia apenas uma incipiente aeronáutica civil no país. Desde então, houve incremento na navegação aérea, que abrangeu todo o território nacional, constituindo um dos mais importantes elementos do sistema de viação do país.

De acordo com Schwartzman (1982), foram constituídas empresas de navegação aérea, estrangeiras e nacionais, que entraram a operar sob o controle do governo, de tal modo que se estabeleceram linhas de intercomunicação dos diferentes pontos do território nacional, assim como linhas de ligação do país com todas as nações americanas. Os esforços seriam voltados para o aumento do número de linhas de comunicação para o interior do território nacional.

Já neste momento foram construídos em toda a extensão do território nacional aeroportos adequados às mais modernas necessidades

da navegação aérea da época, destacando-se o Aeroporto Santos Dumont, o qual se estende por uma vasta área conquistada ao mar, e o aeroporto Bartolomeu de Gusmão, no então Distrito Federal (RJ); além dos aeroportos, construíram-se campos de pouso em todo o país.

A preocupação governamental com a aviação civil surgiu alguns anos antes, em 1920, quando havia sido criada a Inspetoria Federal da Viação Marítima e Fluvial, com atribuições referentes à navegação e indústria aeronáutica em épocas de expansão. A década de 1930 foi abundante em movimentos sociais e políticos que defendiam a unificação do poder aéreo e a criação de uma Força Aérea independente. Por isso, em 20 de janeiro de 1941, também pelo presidente Vargas, foi criado o Ministério da Aeronáutica, “incorporando todo o acervo material e humano das extintas Aviação Naval e Aviação Militar, bem como o Departamento de Aviação Civil.” (MALAGUTTI, 2001, p. 3).

Em 1927 já havia sido autorizada a exploração de duas empresas estrangeiras, a realizarem cabotagem: a alemã CONDOR SYNDIKAT e a francesa AÉROPOSTALE, visando unicamente o atendimento ao usuário e a integração do território. Em 10 de junho do mesmo ano a VARIG obteve concessão para operar. No ano seguinte a SINDICATO CONDOR (esta resultante da nacionalização da CONDORSYNDIKAT) passou a operar com equipamentos da empresa alemã nacionalizada. No final dos anos 1930, o nome da empresa foi alterado para Serviços Aéreos Condor e em 1943 passou a se chamar Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, “durante a Segunda Guerra Mundial, em decorrência de restrições governamentais ao seu nome resultante da empresa alemã”. (MALAGUTTI, 2001, p. 4).

Em 1930, surgiu a Panair do Brasil, subsidiária da Pan Americana, operada por pilotos norte-americanos até 1938. Após a Revolução de 1932, em São Paulo, foi fundada por um grupo de 72 empresários a VASP, a qual passou a operar a partir de 31 de março de 1934.

A ascensão aérea no Brasil ocorreu verdadeiramente entre o final dos anos de 1940 e o começo da década de 1960. A quantidade de aeronaves utilizadas durante a Segunda Guerra Mundial gerou a elevação da oferta e proporcionou o aumento da frota brasileira. Nesse período foram criadas empresas importantes, como afirma Malagutti (2001): a NAB – Navegação Aérea Brasileira em 1939; Aerovias Brasil em 1942; LAP – Linhas Aéreas Paulistas em 1943; VASD – Viação Aérea Santos Dumont em 1944; LAB – Linhas Aéreas Brasileira em 1945; Viação Aérea Gaúcha e a Real Transporte Aéreos em 1976; a TABA – Transportes Aéreos Bandeirantes, a Transportes Aéreos

Nacional e o Lóide Aéreo Nacional em 1947; a Paraense Transportes Aéreos em 1952 e a Transbrasil em 1954.

Porém ocorreu um desequilíbrio no mercado, de acordo com Malagutti (2001), o excesso de oferta que se estabeleceu em relação à demanda então existente, culminou por tornar antieconômicos os vôos por elas realizados. O mercado da época, com dimensões reduzidas, não foi suficiente para manter uma estrutura com um número expressivo e as empresas enfraqueceram, algumas faliram e outras foram absorvidas por outras ou se fundiram.

Nesse sentido, houve uma necessidade de pensar e planejar o Brasil em termos econômicos e a sua infraestrutura para que o desenvolvimento acontecesse. Segundo Faro e Silva (2002), durante a Segunda Guerra Mundial ocorreram as primeiras tentativas de planejamentos econômicos no Brasil. Os exemplos dos primeiros esforços são o Plano Quinquenal de Obras e Reaparelhamento da Defesa Nacional em 1942; o Plano Salte (saúde alimentação transporte e energia) elaborados durante os anos 1946 e 1947, cujas origens podem ser atribuídas às ideias desenvolvidas por técnicos do Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP). Além desses, também podem ser mencionados o conjunto de recomendações das chamadas Missão Cooke, de 1943, e a Missão *Abink*, de 1948.

O fundamental foi o trabalho elaborado pela Comissão Mista para o Desenvolvimento Brasil – Estados Unidos, estabelecida em dezembro de 1949. Sua principal contribuição foi a elaboração do conceito de pontos de estrangulamento como elemento para a identificação de áreas prioritárias do desenvolvimento, interrompida de forma repentina. Em 1953, a comissão lançou o que foi a base instrumental para a criação do BNDE.

Fiel ao seu mote de campanha, “50 anos (de progresso) em cinco” de Juscelino Kubitchek, logo após sua posse, instituiu-se o Conselho de Desenvolvimento, constituído como órgão central de planejamento de caráter permanente no Brasil. O referido conselho elaborou um conjunto de 30 objetivos específicos, distribuídos em cinco setores, denominado Programa de Metas. Divididos entre os setores de Energia, Transportes, Alimentação, Indústrias de Base e Educação, contribuíram significativamente para reflexões quanto ao desenvolvimento do país.

No setor de transportes, Meta 12, referia-se aos transportes aeroviários: renovação da frota aérea comercial com a compra de 42 aviões. A execução do plano estava baseada na adoção de uma tarifa aduaneira efetivamente protecionista, complementada com um sistema cambial que subsidiava tanto a importação de bens de capital como de

insumos básicos, e que atraía investimento direto por parte do capital estrangeiro. Contando com uma política monetária e fiscal abertamente expansionista, o Programa de Metas pode ser considerado como uma diretriz deliberada da industrialização. Apesar dos esforços, o plano de metas não atingiu 100% do que intencionava, mas serviu como um forte impulso para o planejamento econômico e, sobretudo de infraestrutura. O resultado do transporte aéreo ficou em 31% da meta, com a aquisição de apenas 13 unidades da frota aérea, distante dos portos que chegaram a 56% da meta e com o reaparelhamento das ferrovias com 76% da meta.

Na década de 1960, a aviação brasileira passava por uma intensa crise econômica causada por fatores:

Baixa rentabilidade do transporte aéreo provocada pela concorrência excessiva, a necessidade de novos investimentos para renovação da frota, visando á substituição das aeronaves do pós-guerra, cuja manutenção tornava-se difícil e cuja baixa disponibilidade prejudicava a regularidade dos serviços; as alterações na política econômica do país, que retirou das empresas aérea o benefício do uso do dólar preferencial para as importações, etc. (MALAGUTTI, 2001, p. 5).

Para superar a crise, as empresas e o governo juntaram-se para estudar mudanças políticas que se adaptassem a nova realidade e dessem continuidade aos serviços de Transporte Aéreo, mesmo que o número de empresas fosse reduzido e o governo tivesse que exercer controle rígido sobre elas. Ao longo da década de 1960 foram feitas três reuniões denominadas Conferências Nacionais de Aviação Comercial (CONAC), respectivamente em 1961, 1963 e 1968. As conclusões chegadas nessas conferências conduziram a uma política de estímulos à associação de empresas, com o objetivo de reduzir a exploração do transporte internacional e nacional. É o início do regime de competição controlada com a intervenção pesada do Governo nas decisões administrativas, escolha de linhas, reequipamento da frota e o estabelecimento do preço das passagens. Essa foi a segunda fase da evolução da política governamental para setor o que se estendeu até a década de 1980, quando começaram operar aviões turbo-hélices e jatos da aviação civil brasileira.

No início da década de 1970, havia apenas quatro empresas aéreas em operação no Brasil. Segundo Lopes (2005), estudos de

demanda realizados pelo DAC concluíram que havia espaço para somente três empresas, assim foi incentivada a fusão da VASP com a Cruzeiro que estava com dificuldade financeiras, mas as negociações não foram efetivadas. Desse modo a Cruzeiro anunciou a venda do seu controle acionário para a VARIG, e assim a mesma passava a ter mais de 50% do mercado nacional e os monopólios das linhas internacionais.

A partir de 1975, foram introduzidas aeronaves mais modernas e de maior porte, as empresas foram obrigadas mudar as linhas, optando por operar apenas em cidades de expressão econômica mais significativa. As cidades de interior, com aeroportos precariamente equipados, que serviam apenas aviões de pequeno porte, passaram a não dispor mais do serviço. Assim é que, “de um total de 335 cidades servidas por linhas aéreas em 1958, somente 92 continuavam a dispor do serviço em 1975”. (MALAGUTTI, 2001, p. 5). Por esse motivo o Ministério da Aeronáutica decidiu criar a modalidade de empresa aérea regional, para que as cidades do interior também pudessem ser atendidas. No entanto, de acordo com a política de competição controlada, apenas algumas empresas foram criadas e somente para determinadas regiões. Para que se operasse nas cinco regiões foram criadas, em 1976, as empresas NORDESTE para atender os estados do Nordeste, uma parte do Maranhão e do Espírito Santo e grande parte de Minas Gerais; RIO-SUL para os Estados do Sul, Rio de Janeiro, parte do Espírito Santo e o litoral de São Paulo; TABA para os Estados da Amazônia, parte Oeste do Pará e Norte do Mato Grosso; TAM para os Estados do Mato Grosso do Sul, parte do Mato Grosso e São Paulo e VOTEC para os Estados de Tocantins e Goiás, Distrito Federal e parte do Pará, Minas Gerais e Mato Grosso.

A queda do muro de Berlim no final dos anos 1980, com o aprofundamento da crise mundial iniciada em 1973, inaugurou uma nova fase econômica pelo mundo. O pensamento liberal predominou e de modo geral, os governos reduziram o seu controle sobre as economias de seus países para a condução de forças de mercado livres.

O Ministério da Aeronáutica, em 1989, por meio da DAC, optou por uma política de flexibilização tarifária. Com base nessa política foi abandonado o regime de fixação de preços das passagens aéreas e estabelecida uma faixa de variação em torno do valor fixado pela DAC, correspondente à tarifa básica. “As empresas tiveram permissão a conceder descontos de até 50% sobre um preço de referência ou elevar em 32%”. (LOPES, 2005, p. 15).

Em novembro de 1991 foi realizado a V CONAC, que buscou uma definição clara de uma política articulada às tendências

liberalizantes em diversos países do mundo. Com os resultados da conferência, o Ministério da Aeronáutica estabeleceu diretrizes para orientar a ação do órgão regulador, o DAC, para que gradualmente fosse reduzida a regulação existente. As medidas de flexibilização determinadas pela DAC “trouxeram mais liberdade para as companhias aéreas fixarem suas tarifas e explorarem novas rotas, também facilitou a entrada de novas empresas no mercado, comparada a situação existente até o fim da década de 80”. (GUETERRES, 2002, p. 21).

Como consequência dessa nova política foi implementado o sistema de liberação monitorada das tarifas aéreas domésticas, o mercado foi aberto para novas empresas, tanto para transporte regular quanto de transporte não - regular, regionais e cargueiras. Também foi aceito pelo V CONAC a introdução de bandas tarifárias, importante para o processo de flexibilização da regulamentação do transporte aéreo. E em função disso a procura por investimentos no setor cresceu significativamente.

Entre 1995 e 2005, observa-se o aumento significativo do número de empresas em operação e o número de localidade que passaram a ser servidas pelo transporte aéreo regular. Medidas de flexibilização foram adotadas em 1997 e 1998 através de portarias importantes. Entre 1999 e 2001 o DAC continuou com mudanças no mercado para reduzir o controle sobre a questão tarifária. Vigoraria uma nova classificação para linhas aéreas regulares domésticas de passageiros, com fins de tarifação: (a) linhas liberadas – submetidas ao regime de liberdade tarifária; (b) linhas controladas – submetida ao regime de liberdade tarifária controlada. O Brasil teve dois pontos importantes, como afirma Lopes (2005): a facilidade de entrada de novas empresas regulares e o fortalecimento das empresas regionais. O mercado não passou a ser muito competitivo em decorrência dos grupos de empresas que se formariam. Para atender interesses comuns, a VARIG, a Rio Sul, a Cruzeiro e a Nordeste se agruparam. Outro bloco é constituído pela TAM, Brasil Central, Helisul, Itapemirim-Regional e TAM Meridionais. A Transbrasil manteve-se como subsidiária da Interbrasil.

Em 2001 iniciou a operação da Gol linha aéreas, a primeira empresa regular com passagens de preços significativamente reduzidos, até 40% mais baixas do que as empresas tradicionais. Essa política deve-se a fatores como a padronização da frota, o que reduz os investimentos na manutenção de peças e equipamentos, terceirização de serviços de venda de passagem e apoio de pista, simplificação de serviços de bordo. Nesse sentido, a demanda elevou-se e a infraestrutura para o setor tornou-se insuficiente, o que culminou com a criação da Agência

Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2005 e uma nova regulamentação foi divulgada juntamente com reestruturações de ordem política e econômicas.

2.1.1 As Empresas Nacionais

2.1.1.1 A gênese e os primeiros anos.

Em 28 de junho de 1927, o Diário Oficial, número 152, da República Federal dos Estados Unidos do Brasil publicou em seus “actos” do Poder Executivo do Decreto 17.832 de 10 de junho de 1927, concedendo permissão à Sociedade *Anonyma* Empresa de Viação Aérea Rio-Grandense para estabelecer tráfego aéreo em pontos do território nacional. Estava esclarecido no parágrafo único e assinado pelo presidente Washigton Luiz P. de Sousa e pelo ministro Victor Konder:

A presente autorização é concedida sem monopólio ou privilégio de espécie alguma, sem ônus para a União sendo observadas as condições estabelecidas no regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aérea aprovados pelo decreto 16. 983 de 28 de julho de 1925 e demais disposições já estabelecidas ou que vierem a vigorar sobre o assumpto.

O imigrante alemão, Otto Ernst Meyer assinou em 07 de maio de 1927 o certificado que declarou a VARIG a primeira companhia aérea do Brasil. Meyer também contratou Ruben Martin Berta, o primeiro brasileiro empregado em empresa aérea.

Nesse mesmo decreto foi permitido o tráfego aéreo no litoral do Estado de Santa Catarina e em todo o território do Rio Grande do Sul, caso houvesse permissão da República Oriental do Uruguai suas linhas poderiam ser estendidas até a cidade de Montevidéu. Somente a Sindicato Condor, contemplada pelo Decreto n°. 18.075, de 28 de janeiro de 1929, estava autorizada a voar por todo o Brasil.

Nos anos seguintes a VARIG passou por algumas dificuldades de ordem estrutural e financeira. A Condor propôs fusão com a VARIG e passou a controlar a empresa. Na década de 1930, a crise foi agravada devido a Revolução que partiu do estado rio grandense, a empresa solicita ajuda ao Governo do Estado e é atendida, o que foi descrito no

relato de Adroaldo Mesquita da Costa no Boletim Informativo do Museu da Varig:

A Varig desenvolvia suas atividades rotineiras de uma empresa aérea pioneira até o ano de 1930, quando iniciaram os movimentos revolucionários em nosso Estado. Em 24 de abril de 1930, quando Oswaldo Aranha se encontrava à frente da Secretaria do Interior do Rio Grande do Sul e preparava a Revolução deflagrada a 3 de outubro, firmou contrato com a Varig em nome do Estado gaúcho. (PEREIRA, 1987, p. 5).

Posteriormente a VARIG retoma suas atividades e moderniza gradualmente sua frota, mesmo dependente da frota de aviões estrangeira, sobretudo a alemã.

A VASP iniciou suas atividades em 1933, com dois aviões de fabricação britânica, Monospars. A mesma começou com voos de São Paulo para Ribeirão Preto, Uberaba, Rio Preto e São Carlos. Na fundação a empresa contava com 400 contos e 42 acionistas, homens de negócios de São Paulo, que posteriormente passaram a maioria de suas ações para o governo e ao Banco do Estado de São Paulo.

Com a contribuição de poderosos acionista a VASP cresceu continuamente nos anos seguintes. Adquiriu aeronaves com os Junkers e os DC-3 e acrescentou rotas de voos para o Rio de Janeiro, Curitiba, Porto Alegre e Florianópolis.

A Segunda Guerra estreitou ainda mais os laços aeronáuticos entre o Brasil e os Estados Unidos. Um fato que merece destaque nesse período é a nacionalização do Sindicato Condor, tornando-se Cruzeiro do Sul. Aos poucos a influência exercida sobre a VARIG e a VASP diminui e o equipamento alemão foi gradualmente substituído.

O crescente sentimento nacionalista neste período no país afastou o antigo piloto alemão combatente da Primeira Guerra Mundial, que 14 anos antes havia fundado a VARIG. Ruben Berta tornou-se o presidente e, nos anos seguintes, a mais importante figura na aviação comercial brasileira.

Durante a Segunda Guerra a manutenção dos aviões estava difícil, pois empresas como a Varig e Vasp compravam aviões de fábricas alemãs e enfrentavam o problema para reposição para peças. “Apesar de receber dois outros Junkers Ju 52/3m no começo de 1941, um deles vindo da Alemanha em navio que rompeu o bloqueio aliado, a

VASP começou a enfrentar sérias dificuldades, apesar de algumas peças serem fabricadas pela indústria paulista e pela própria VASP” (PEREIRA, 1987, p. 187).

Com o fim do conflito mundial, por outro lado, a oferta da quantidade de aeronaves elevou-se, o que permitiu a modernização da frota das principais empresas do Brasil e o surgimento de vários aeroclubes pelo interior do país. Nessa ocasião Ruben Berta, que havia perdido espaço no mercado e ocupava o quarto lugar, decidiu projetar a sua empresa. “Sem aviso prévio, numa jogada que surpreendeu a todo mundo, Ruben Berta decidiu renovar a frota obsoleta com *surplus* de guerra”. (SONINO, 1995, p. 18).

2.1.1.2 Após Segunda Guerra Mundial

Em 3 de agosto de 1955 foi concedida a autorização para Transbrasil operar. Omar Fontana, filho de fundador da empresa, Atílio Fontana, resolveu colaborar com a empresa da família. Sendo piloto-aviador construiu, em Concórdia (SC), um campo de pouso que permitiria o transporte de um Douglas DC-3 até o mercado consumidor em São Paulo. O primeiro voo ocorreu em 16 de abril de 1956 com uma linha modesta: Joaçaba, Videira, Florianópolis, São Paulo. Pouco tempo depois seguiram outras linhas: De Joaçaba para Londrina e Bauru para Ribeirão Preto. No ano seguinte se juntava às empresas que pousavam em Brasília.

No mesmo ano uma crise eclodiu na Panair. Alguns detalhes foram relatados ao jornalista Samuel Wainer por Erik de Carvalho:

Em 1955 a Panair se vê envolvida numa explosiva greve que, embora iniciada sob pretexto fútil, paralisou praticamente toda a companhia. A Panair, embora tivesse aberto seu capital à subscrição brasileira em 1943, conserva sempre suas ligações com a Pan American, de quem era uma espécie de subsidiária. Paulo Sampaio, então presidente da Panair e dos mais estimados líderes da aviação comercial do País, foi alijado da presidência. Um novo grupo assumiu a direção. Eu fui me desgostando de tudo isso. Pedi minha demissão da companhia. (SONINO, 1995, p. 27).

No ano de 1957 a Sadia associou-se à REAL, que dominava as linhas do Brasil Central, mas que em Santa Catarina, só tinha escala em

Florianópolis. Linneu Gomes, presidente da REAL, recebeu 50% das ações da Sadia e Omar Fontana passou a participar da diretoria da REAL, ocasião que possibilitou a experiência na operação em escala nacional.

A Sadia mudou sua sede para São Paulo e mesmo mantendo seu nome de origem integrou-se ao grupo que era liderado pelo REAL. O acordo possibilitou expandir suas linhas para o Rio de Janeiro e Porto Alegre. A associação durou apenas quatro anos, pois em 1961 o império de Linneu Gomes sofreu uma queda, devido a dificuldades financeiras provocadas, sobretudo, pela expansão de rotas internacionais, e Omar Fontana comprou os 50% que vendera anteriormente.

Em 1961, a Panair foi praticamente entregue ao Grupo Miranda e Mario Simonsen, que se dedicava até então à exportação de café, aos seguros e às comunicações. As mudanças provocaram um processo de deterioração financeira que atingiu os serviços da empresa.

Em janeiro de 1963 o governo federal criou a Rede de Integração Nacional (RIN) da qual resultou um novo sistema de subsídios que permitiria a associação das duas empresas, o que possibilitou a Omar Fontana assumir o controle da Transporte Aéreos Salvador (TAS), com base na capital do Estado da Bahia. Inicialmente a Sadia compreendia escalas em 54 localidades, além disso, recebeu autorização para explorar a linha Rio-Salvador. A RIN foi criada para apoiar linhas que eram de interesse nacional e não lucrativas. Cada linha podia ser operada apenas por uma companhia.

A criação da Rede foi uma das consequências das conferências de Petrópolis¹ e do Hotel Glória². O tráfego aéreo estava em processo decadente desde 1960 e as receitas tinham sido, segundo Sonino (1995, p. 29), 44,8% inferiores aos gastos. A tendência negativa do setor teve a duração de 10 anos, sendo que apenas após a III Conferência³, a recuperação tornou-se evidente.

Em 1963 os sindicatos dos trabalhadores na aviação civil lançaram uma campanha pela criação da Aerobrás, empresa estatal que

¹ Encontro promovido pelo conselho de ministros em Petrópolis entre companhias e representantes do governo em 1961. O objetivo era discutir a crise e chegar a um acordo sobre as recomendações do governo. A conclusão seria uma injeção maciça no subsídio federal

² Realizada no Rio de Janeiro em 1963. Os representantes do governo foram convidados como observadores ao invés de participantes. Nesse encontro foi enfatizado aumento nas tarifas para reduzir diferenças entre despesas e receitas.

³ Realizada em 1968, o país encontrava-se em um novo contexto histórico e econômico a indústria mostrava sinais de recuperação financeira, um nível inferior de subsídios e nova configuração na distribuição de mercados após a falência da Panair do Brasil e a concessão de suas linhas européias para a Varig.

teria o controle de todas as empresas de transporte aéreo comercial. Seria uma solução viável, segundo os trabalhadores, para os graves problemas que assolavam a aviação comercial brasileira. Alguns empresários chegaram a acreditar na criação da Aerobrás, entre eles está Marcílio Gibson Jacques, dono a Lóide Aéreo e a VARIG ficou preocupada, pois com a criação da Aerobrás, muito provavelmente a Varig deixaria de existir.

A expansão das linhas da Varig depois da incorporação das linhas da Panair do Brasil foi modesta. Em primeiro de novembro de 1966 começa a escala em Zurique e em 1968, a de Copenhague.

2.1.1.3 A aviação e a crise da década de 1970.

A década de 1970 apresentou um período muito lucrativo para a indústria de transporte aéreo. De acordo com Anderson (1979), esse foi o resultado da concentração do serviço nas linhas tronco, com novos equipamentos a jato projetados para aquele tipo de serviço. Depois do abandono do programa RIN, em 1972, somente os mercados mais pobres permaneceram e a maioria deles servida pelas duas empresas de transportes mais fracas, a Cruzeiro do Sul e a Transbrasil. Nesse momento, as companhias não dispunham de aviões que podiam operar em pistas curtas e não pavimentadas. Substituíram os jatos sob exigência dos aeroportos, o abandono foi inevitável. Dessa forma, companhias de táxis aéreos penetraram nestes vazios e formaram um terceiro nível na indústria de aviação comercial.

O período de prosperidade foi interrompido pela crise de petróleo do Oriente Médio em 1973. Os lucros da indústria, segundo Anderson (1979), aumentaram de 9% em 1972 para 11% em 1973 e caíram para 6% em 1974.

Em 1971 a Sadia já passava por uma intensa crise e então o governo federal sugeriu a fusão com a VASP, que também sofria déficits crescentes, mas o acordo não foi concretizado. No ano seguinte o governador de São Paulo, Laudo Netel, ordenou a criação de linhas que ligassem a capital paulista a várias cidades do interior do Estado.

Nesse período o governo federal negou a autorização de importação de aeronaves de fabricação norte-americana e a VASP e a Transbrasil foram compelidas a comprar o Bandeirante.

No ano de 1975 a Transbrasil, antiga Sadia, e a Cruzeiro do Sul enfrentavam dificuldade econômicas e financeiras ainda mais intensas. Nesse momento a Transbrasil apresentou um plano de fusão das duas

empresas e pediu auxílio ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), o qual foi recusado.

A empresa de Ruben Berta, no mesmo ano, apelou para o Ministro da Fazenda e expondo a realidade da Cruzeiro e, após ponderar o interesse público quanto a importância do serviço da empresa, conseguiu do Banco do Brasil “um empréstimo de 256 milhões de cruzeiros, que seria amortizado em 12 anos, estando a dívida isenta de correção monetária” (PEREIRA, 1987, p. 222). A VARIG, por muitos anos, esteve em um patamar de destaque entre as companhias aéreas brasileiras, a opinião de entrevistados, ex-funcionários da Varig, convergem no sentido que estar presente no quadro de funcionários da empresa oferecia uma posição de *status* na sociedade, além do salário acima da média, condições de trabalhos apreciáveis e apoio para aposentados como no caso a Fundação Rubem Berta, era um diferencial da empresa.

A mudança de administração da Cruzeiro do Sul para VARIG possibilitou uma nova distribuição na participação de mercado doméstico e a Transbrasil foi a maior beneficiada.

2.2 AS EMPRESAS AÉREAS: ANSEIOS, DESENVOLVIMENTO E CRISES

2.2.1 TAM

Na década de 1960 dez pilotos de monomotores que faziam o transporte de cargas e de passageiros entre os Estados do Paraná, São Paulo e Mato Grosso fundaram a Táxi Aéreo Marília. Em 1967, após seis anos do início da empresa, o empresário Orlando Ometto adquire a empresa e muda o perfil ao transportar exclusivamente malotes.

No começo dos anos 1970, o comandante Rolim Amaro passa a ser sócio da empresa como 33% das ações, um ano após, em 1972 adquire metade das ações e assume a direção da empresa. A companhia cresce e em 1976 surge a TAM- Transportes Aéreos Regionais, que dá origem ao que hoje conhecemos como TAM Linhas Aéreas. Nessa época, Rolim que detinha 67% do capital da nova empresa, que atendia o interior de São Paulo, Paraná e Mato Grosso.

A década de 1980 é marcada por um período de expansão. A chegada do Fokker-27, substituindo os aviões bimotores. Em 1981, a TAM comemora a marca de um milhão de passageiros transportados. (TAM VIRTUAL, 2010). Em 1986 a empresa expandiu com a compra

da companhia aérea Votec, com essa aquisição foi possível estender suas atividades pra as regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil.

É somente em 1996 que a TAM inicia suas operações para todo o território nacional. Esse evento coincide com o que Oliveira (2009) chama de “Política de Flexibilização da Aviação Comercial”. O processo de políticas liberalizantes na indústria de aviação comercial brasileira começou, como citado anteriormente, no final dos anos 1980, já não fazia mais sentido os monopólios vigentes desde o SITAR⁴. A entrada de novas companhias aéreas foi estimulada. Outra medida adotada foi a introdução de preços de referência com novas bandas tarifárias e a competição de preços passou a estar presente no mercado aéreo brasileiro.

Em 2000, a TAM apresentou um significativo crescimento, mas em 2001, com a trágica morte do comandante Rolim e o impacto do atentado terrorista de 11 de setembro daquele ano, nos Estados Unidos, deu-se início a uma recessão econômica na aviação internacional.

No período de 2003 e 2005 foi anunciada a pretensão da fusão entre TAM e a VARIG. O acordo de compartilhamento de aeronave, conhecido também como *code share* (compartilhamento de código de voo), reservava-se um determinado número de assentos em uma aeronave para que a aliada utilizasse, em troca de disponibilidade de assentos nos aviões da aliada. Entretanto, o acordo durou pouco tempo e a fusão não foi realizada. A concentração de mercado elevadíssima nessas duas empresas impediu a continuidade do acordo.

Em 2004, Marco Antonio Bologna, ex-vice-presidente financeiro ocupa a presidência da companhia e novos investimentos são realizados na melhoria do serviço e disponibilidade de horário, como no caso de voos noturnos, com tarifas reduzidas. Em 2006 e 2007 a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), apresentou dados em que destacou-se a TAM como a principal companhia aérea brasileira a operar para o mercado internacional.

Assim, nota-se que apesar do surgimento da TAM na década de 1960, a mesma enfrentou desafios para conquistar seu patamar atual. Durante trinta anos, dominaram o mercado aéreo a VARIG, VASP e TRANSBRAZIL. Após as reestruturações políticas do início da década de 1990 e a abertura comercial brasileira, é que a TAM passou a competir com igual força de mercado com as outras empresas do mercado nacional. Os funcionários da TAM entrevistados, elogiaram o

⁴ Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional

atual desempenho da empresa, bem como o crescimento, as conquistas e o tratamento com os funcionários.

2.2.2 GOL Linhas Aéreas

A companhia surgiu em agosto de 2000 e iniciou suas operações em janeiro de 2001. Pertence ao grupo Áurea, que é constituído por 38 empresas dirigidas pelo empresário Constantino de Oliveira Junior, herdeiro do império formado por seu pai Nenê Constantino. O qual fez fortuna por mais de 50 anos com o transporte urbano.

A GOL Linhas Aéreas surgiu no mercado brasileiro em um momento de importante reestruturação política no mercado aéreo. Lançou no Brasil a estratégia *Low cost, Low fare* (baixo custo, baixa tarifa), a qual visou a redução de custos com a simplificação dos serviços. A empresa focou a terceirização, retirou o fogão das aeronaves e assim ganhou mais espaço para colocar mais assentos. Passou a trabalhar com menos tripulantes nas aeronaves, ocasionando a simplificação do serviço de bordo e começou a venda do tíquete eletrônico via internet e telefone. Além disso, as aeronaves passam a voar a uma altitude maior e ficam menos tempo no solo, dessa forma, conseguem realizar mais voos por dia. Com todas essas mudanças, houve uma considerável redução no preço das tarifas aéreas. É a partir de então que passou a ser utilizada a prática de gerenciamento de receitas (*yield management*), na qual as empresas oferecem diferentes tarifas, de acordo com a disponibilidade no momento da compra ou da reserva. Essas estratégias da GOL ocasionaram um custo muito menor do que das concorrentes. Enquanto um Boeing 737-800 da VARIG transportava 157 passageiros, a mesma aeronave na GOL transportava 187 passageiros.

Em novembro de 2001 a empresa conseguiu autorização para operar no aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, na ponte-aérea Rio-São Paulo. No primeiro dia de operações, no dia 17 de março de 2002, a Gol realizou “24 voos diários ligando o trecho”. (FOLHA UOL, 2002).

As estratégias de mercado da GOL conquistaram os passageiros das grandes companhias, pois apresentou no seu início um preço 50% menor que das outras grandes companhias. Apesar do serviço de bordo não ser sofisticado, as aeronaves são modernas, pois a frota de Boeing 737-700 e 737-800 só foi usada antes da GOL pela VARIG. Após sete meses de operação a GOL chegou a marca de um milhão de passageiros.

Com um ano de funcionamento a empresa voava para 17 destinos nacionais e já encomendava novas aeronaves. Com quatro anos de funcionamento começou então sua rota internacional. A primeira foi Guarulhos/SP - Buenos Aires com quatro voos diários por dia. A cada ano a empresa cresceu exponencialmente e obteve lucros cada vez maiores. Em 2004 foi considerada a quarta companhia mais lucrativa do mundo.

Em 2005 se expandiu internacionalmente com voos para Santa Cruz de la Sierra e Assunção. Nesse mesmo ano a empresa passou a VARIG no mercado nacional chegando a segunda maior empresa do país.

Em 2007 com a ambição de se tornar a maior empresa do país e expandir suas rotas internacionais, anunciou a compra da VARIG, a negociação durou meses e a operadora da marca da VARIG custou US\$ 320 milhões. (GAMEZ, 2007, p. 86). Essa aquisição garantiu para a Gol espaços disputadíssimos nos aeroportos, além da abertura das linhas internacionais de longo curso. O primeiro voo intercontinental foi São Paulo- Paris- Roma. Depois para México, Londres e Madrid. Porém, o plano não saiu como o esperado. A VARIG amargou péssimas taxas de ocupação em seus voos, tanto os nacionais como os internacionais. Além disso, o preço do combustível aumentou estrondosamente e a GOL ficou no vermelho pela primeira vez. Em 2008, a VARIG recuou e reduziu os voos intercontinentais apenas para Paris e Madrid, mas a mesma continuava com ocupações abaixo de 50%. Em poucas semanas os voos intercontinentais foram encerrados.

A VARIG foi fundida com a GOL, na tentativa de reduzir os custos que tinham aumentado vertiginosamente com a compra da VARIG. Na realidade, a GOL foi absorvida pela VARIG, pois esta possuía vários benefícios fiscais. No final de 2007, a GOL lançou a classe “*Confort*”, que é uma classe econômica diferenciada, o passageiro paga mais e conta com alguns diferenciais no atendimento: sala VIP, maior acúmulo de milhas e serviço de bordo diferenciado. Está presente nos voos que restou com a marca VARIG: para Buenos Aires, Bogotá, Caracas, e Santiago.

O plano de recuperação, em 2009, estava focado no programa *smiles*, herdados da VARIG, no qual se fechou acordos com a *Air France*, *KLM* e *American Airlines* e se realizou várias promoções. Com isso, a ocupação das aeronaves melhorou e voltou a ameaçar sua principal concorrente no mercado nacional, a TAM.

Em 2010, a GOL estava com algumas aeronaves ociosas, por isso a companhia passou a fretar voos e assim reduziu o prejuízo. Voltou a

investir em voos internacionais, dessa vez com voos para o Caribe. Ilhas como Aruba, Punta Cana e Bridgetown começaram receber voos com a marca VARIG.

Em fevereiro de 2011, pela primeira vez a empresa ultrapassou a TAM no mercado nacional, mas perdeu a liderança no mês seguinte. Em setembro, a companhia buscou mais uma inovação e lançou a “GOL no Ar”, um portal de entretenimento: filmes, músicas, notícia, jogos, etc.) que podem ser acessados por telefones celulares, *laptops e tablets* à bordo da aeronave da companhia. Na figura 3 pode ser observada uma aeronaves utilizada pela GOL linhas aéreas e na figura 4, observa-se uma aeronave, da marca VARIG, com a nova pintura, rosa dos ventos alaranjada.



Figura 3: Aeronave da Gol
Fonte: www.voegol.com.br



Figura 4: Marca VARIG com nova pintura
Fonte: www.portalbrasil.net

A Azul Linhas Aéreas iniciou suas operações em dezembro de 2008. Criada pelo empresário americano David Neeleman, fundador de duas mais lucrativas empresas aéreas da América do Norte, *Jetblue* nos Estados Unidos e a *Webjet* no Canadá. Essas empresas destacam-se no mercado de seus países por seguirem o conceito baixo custo, baixo preço.

O investidor segue a mesma estratégia de baixo custo em suas operações no Brasil, além disso, salienta uma aproximação com Brasil, na calda das aeronaves está estampada a bandeira brasileira. Outro aspecto que demonstra isso são as aeronaves da empresa, que são fabricadas no Brasil pela Embraer, a justificativa é a de padronizar as aeronaves da companhia. Desde o início buscou-se uma identidade com o país, pois a escolha do nome da empresa foi conduzida por uma campanha de alcance nacional por meio de votação pública.

Segundo a legislação da ANAC estrangeiros não podem deter mais de vinte por cento do capital das empresas aéreas nacionais, mas Neeleman contornou limitações legais no Brasil, por ser cidadão americano e brasileiro. De acordo com Oliveira (2009), a empresa caracterizou-se por marcar um novo modelo de transporte aéreo no país. Seguiu um modelo de negócio que pretendia investir na diferenciação do produto, com vantagem competitiva, malha de voos que aposta na ligação direta entre mercados e preços que respeitam as flutuações na cotação do preço do petróleo.

Uma novidade da Azul são as telas individuais em cada assento (comum apenas em voos internacionais), a empresa promete que em breve os passageiros poderão assistir à televisão ao vivo a bordo das aeronaves. A empresa também inovou no serviço de bordo, dispensou o carrinho e os passageiros podem se servir o quanto quiserem com os alimentos disponíveis em uma cesta.

A empresa enfrentou dificuldades na sua entrada no mercado, pois a concessão de slots dos aeroportos já estava garantida para as empresas estabilizadas. Assim, a companhia tem seu *Hub* principal no Aeroporto Viracopos, em Campinas. A princípio realizou rotas inicialmente para Salvador e Porto Alegre, em seguida foi aumentando sua malha aérea, chegando a Recife, Fortaleza, Navegantes e Manaus.

Em maio de 2009 a empresa ultrapassou a Webjet e tornou-se a terceira maior companhia aérea do país, atrás apenas da Gol e da Tam. Em setembro do mesmo ano, a companhia foi ultrapassada pela Webjet, indo assim, para a quarta posição. Em julho de 2010, a Azul passou a Webjet e se consolidou como a terceira maior companhia do mercado aéreo nacional.

Na figura 5, observa-se as rotas da Azul no ano 2009, que demonstram a dificuldade naquele momento de conquistar *slots* nos aeroportos. Na figuras 6 e 7 nota-se que as rotas aumentaram coincidindo com o crescimento de demanda do setor.



Figura 5: Rotas da Azul, em 2009

Fonte: www.voeazul.com



Figura 6: Rotas da Azul, em 2010

Fonte: www.voeazul.com

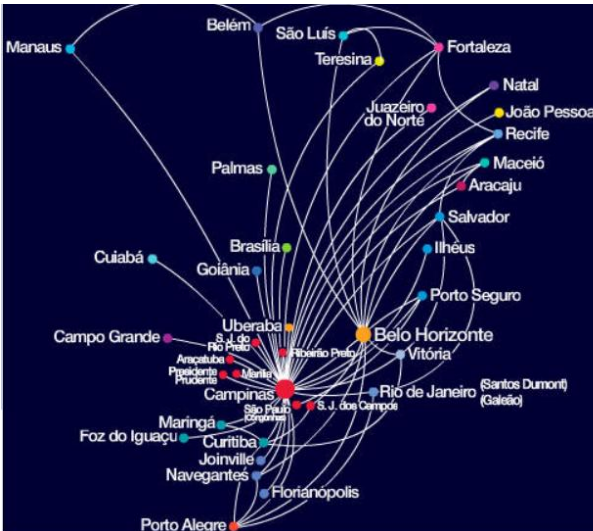


Figura 7: Rotas da Azul, em 2011

Fonte: www.voeazul.com

2.2.3 AVIANCA

Fundada em 1998 por German Efromovich, nascido na Bolívia e naturalizado brasileiro. A empresa iniciou suas atividades como taxi-aéreo com a denominação Oceanair, quando atendia executivos da indústria petrolífera de Macaé e Campos dos Goytacazes, aproveitando o crescimento da região petrolífera.

Em 2001, a companhia iniciou o processo para se tornar uma empresa regional regular e negociou aeronaves com a Rio Sul. Em março de 2002, com autorização do DAC, a Oceanair fez o primeiro voo regular entre Rio de Janeiro, Campos e Macaé. As primeiras aeronaves foram três BEM-120, que eram da Rio Sul. Com a crise enfrentada pela Varig, a Rio Sul (que era subsidiária) começou a reduzir as rotas e o número de cidades atendidas. Com essa situação, a Oceanair começou a voar para as cidades que a Rio Sul deixou de servir. Em 2003, recebeu ainda mais aeronaves e inaugurou várias novas rotas, justamente as rotas abandonadas pela Rio Sul.

Em 2004, a empresa já atendia mais de trinta cidades e se destacava pela pintura chamativa das aeronaves, como pode ser observado nas figuras 8 e 9



Figura 8: Aeronaves da Oceanair

Fonte: www.portalbrasil.com



Figura 9: Aeronaves da Oceanair

Fonte: www.portalbrasil.com

Em 2006, a companhia adquiriu seu primeiro jato e mudou os planos, abandonou as rotas regionais e focou nas rotas para o público executivo, além de assinar um acordo de *code-share* com a BRA. Em 2007, iniciou voos para o México e almeja mais rotas internacionais, como pode ser verificado na figura 10. Nesse mesmo ano, a BRA paralisou as operações. A Avianca assumiu então, os voos e incorporou aeronaves, ocupando a posição de terceira maior companhia aérea do país. No ano de 2008, a companhia recuou devido à baixa ocupação dos

assentos dos voos internacionais. Desistiu de operá-los e também reformulou rotas e frotas, como pode ser observado na figura 11, rotas da Avianca em 2011.



Figura 10: Rotas da Avianca em 2007
Fonte: <http://www.avianca.com>



Figura 11: Rotas da Avianca em 2011
Fonte: <http://www.avianca.com>

A Avianca é a companhia aérea mais antiga da América e a segunda mais antiga do mundo. Em abril de 2010, a Oceanair passou a se chamar Avianca, pois as duas pertenciam ao grupo Sinergy, de German Effromovich, o grupo está presente em vários ramos de mercado. Além da aviação, está no ramo petrolífero, na construção de plataformas e exploração do petróleo no Brasil, Equador e Colômbia. Está também no mercado da telefonia, gás central, hidrelétricas e construção naval. Na figura 12 é possível verificar as atuais rotas da Avianca.



Figura 12: Atuais rotas da Avianca
Fonte: www.avianca.com

2.2.4 TRIP (Transporte Aéreos Regionais do Interior Paulista)

Fundada por José Mario Capriolli, herdeiro de uma família que explora transporte rodoviário há 70 anos no interior de São Paulo, focou seus negócios em um nicho abandonado. Em 1998, Capriolli comprou dois aviões turboélices de trinta lugares. No início explorou linhas no estado de São Paulo e o trecho Fernando de Noronha-Natal. Depois começou explorar as regiões Norte e Centro-Oeste, interligava rotas como Ji-Paraná-Vilhena, em Rondônia, e Eirunepé-Coari, no Amazonas. “Nessas cidades, encontrou uma clientela carente e fiel, disposta, em

troca de comodidade de ser atendida pelo ar, a lhe pagar bem mais do que o cobrado por viagens aéreas nas rotas entre capitais.” (DUBAI; BORSATO, 2007).

No período em que houve a expansão da companhia, a Trip disputava a liderança do mercado regional com a TAF, RICO e com a TOTAL. Em 2005 a empresa recebeu autorização da ANAC para operar na região Norte do Brasil, as cidades atendidas foram Barcelos, Carauari, Coari, Eirunépe, Fonte Boa, Humaitá, Lábrea, Manaus, Porto Velho, Santa Isabel do Rio Negro, São Gabriel da Cachoeira, São Paulo de Olivença, Tabatinga e Tefé. Em seguida passou a realizar a rota Curitiba- Cascavel, Campo Grande e Ponta Porã.

Desde 2006 a TRIP está associada igualmente com o Grupo Águia Branca, um conglomerado logístico de Cariacica, ES, sendo o capital social e o comando da companhia dividido em parte iguais.

No final de 2007, foi anunciada a fusão com a TOTAL. As duas unidas formaram a maior regional da América do Sul. A empresa é a maior companhia aérea regional da América do Sul, é parceira da Tam (code-share) desde 2004. “Este acordo oferece ao passageiro a vantagem de comprar passagens das duas empresas em um único bilhete, fazendo somente o despacho da bagagem.” (ZANETTE; ZANETTE JR., 2009).

No ano de 2009 a companhia ampliou a frota e a malha, tornando-se a maior regional da América do Sul e a companhia que mais tem destino no Brasil. No início de 2011 a TAM anunciou a intenção de comprar 31% da TRIP para que seja um braço forte regional da LANTAM.

2.2.5 WEBJET

A empresa foi fundada no ano de 2004 por cinco executivos do mercado financeiro e começou a operar em 2005 com apenas um avião. O objetivo é atuar no segmento de baixa tarifa. O início dos voos apresentou a rota: Rio de Janeiro, Brasília, Guarulhos, Porto Alegre. A empresa tentou repetir o sucesso da GOL, com a estratégia Low cost, Low Fare, mas poucas semanas depois foi sufocada pelas concorrentes, TAM, GOL e VARIG, que abaixaram os preços das passagens em voos que operavam nos mesmos horários e rotas operados da Webjet, é a prática de Dumping⁵

⁵ Prática comercial em que as empresas vendem os produtos a preços baixos que muitas vezes não são suficientes para pagar os custos, o objetivo é quebrar um concorrente menor.

Em 2005 a empresa paralisou suas operações com a finalidade de reestruturação. Em 2006 foram substituídos dois sócios da fase anterior, as atividades regressaram com mais uma aeronave à frota. Em 2007, o Grupo CVC Participações S.A. (Maior operadora de turismo do Brasil) passou a ser acionista da empresa e por isso a Webjet passou a ser mais evidente e direcionada. A CVC passou a fretar as aeronaves da companhia, o que garantiam excelentes ocupações. Em 2008 chegou à quarta posição no mercado nacional, ultrapassando a Oceanair. Com a CVC no comando, a empresa cresce a passos largos, chegou a terceira posição, mas perdeu posição para a Azul.

Em 2010, controlada pelo Grupo GJP Participações, adotaram uma forma definitiva no conceito, baixo custo, baixo preço. Algumas transformações ocorreram, a configuração das aeronaves passou de 136 para 148 assentos, além da implementação do serviço de vendas de bebidas e comidas a bordo e a assinatura Linhas Aéreas Econômicas.

Atualmente a companhia opera em dez cidades: Rio de Janeiro (Santos Dumont e Galeão), Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Natal, Porto Alegre, Recife, Salvador, São Paulo, Ribeirão Preto, Navegantes e Foz do Iguaçu. De acordo com Zanette e Zanette Jr. (2009), a empresa não pretende ampliar o número de cidades servidas, mas sim, o número de frequências diárias operadas. Nas figuras 13 e 14 pode-se analisar a evolução das rotas no ano 2005 e ano 2011.



Figura 13: Rotas Webjet 2005
Fonte: <http://www.webjet.com.br>

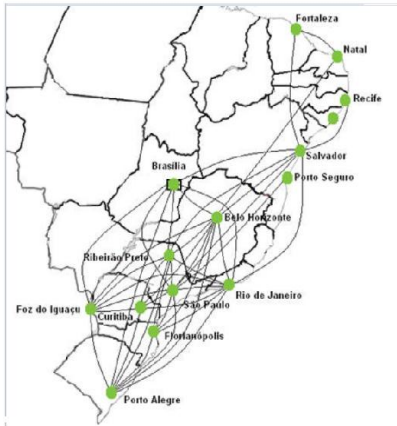


Figura 14: Rotas Webjet

Fonte: <http://www.webjet.com.br>

2.2.6 Aviação Regional

a) *Correio Aéreo Militar*

Na Primeira Guerra Mundial, a Europa criou o correio aéreo e como nos Estados Unidos, realizaram voos, nos quais transportavam mala postal e tripulantes militares em aviões. No Brasil, os civis anteciparam-se aos militares, pois os franceses da Aéropostale, os alemães da Condor e os estadunidenses da Nyrba foram os primeiros na prestação do serviço postal aéreo brasileiro.

Após a revolução de 1930, foram inaugurados os serviços de Correio Militar idealizados por oficiais da aviação do exército. De acordo com Pereira (1987), os aviões franceses mais antigos foram substituídos por norte-americanos mais modernos e os oficiais formados a partir de 1927 estavam treinados e mais preparados do que os antecessores para conduzir aviões.

O correio aéreo pretendia treinar tripulações para voos longos, além de servir localidades do interior, ainda não escaladas pelos aviões comerciais que voavam apenas no litoral. Em 1931 foi criada a primeira unidade da Aviação Militar: Grupo Misto de Aviação. Os militares estavam entusiasmados, mas os aviões eram escassos.

Após inúmeros treinamentos em São Paulo e Rio de Janeiro surgiu a necessidade de seguir mais para o interior. Em 19 de outubro de 1931 foi realizado o primeiro voo que ligava o Rio de Janeiro à capital

de Goiás. “A população correria em massa ao campo de aviação improvisado [...]. O povo se comprimia nos lados da pista (...). Por sorte, pela habilidade do piloto ou por milagre (o bispo estava no palanque) o avião parou a poucos metros”. (PEREIRA, 1987, p. 241). E assim foi instalada a segunda linha do CAM.

Novas rotas precisavam ser abertas, mas a dificuldade de campos de pouso e a falta de apoio radiotelegráfico dificultavam o processo. Ao longo da década de 1930, inúmeras rotas foram abertas pelo interior do país. Os aviões do CAM não se limitavam a transportar mala postal, faziam ainda voos extraordinários para prestar serviços às populações do interior que precisavam de transporte urgente. “Qualquer cidadão que precisasse viajar em avião do CAM bastava apresentar-se ao piloto que, se houvesse lugar disponível, tinha autoridade para atender ao pedido”. (PEREIRA, 1987, p. 243).

2.3 AS EMPRESAS REGIONAIS

O clima de abandono das cidades do interior levou o Ministério da Aeronáutica a encomendar um estudo, tendo em vista a inserção da aviação regional. Através do Decreto nº76.590 foi criado os Sistemas Integrados Aéreos Regionais – os SITAR-, constituídos de linhas e serviços aéreos para atender localidades de médio e baixo potencial de tráfego. O país foi dividido em cinco áreas homogêneas de tráfego, cada uma formando um SITAR. Foram estabelecidas cinco empresas aéreas regionais, uma para cada região em regime de exclusividade, conforme é mostrado no quadro 1, as empresas regionais e as regiões atendidas.

Empresa Aérea Regional	Área homogênea de tráfego
Nordeste Linhas Aéreas Regionais S.A.	Região Nordeste e parte dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo*
Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais S.A.	Região Sul e parte dos estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo
TABA Transportes Aéreos da Bacia Amazônica S.A.	Região Norte
TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	Atual estado do Mato Grosso do Sul, parte dos estados do Mato Grosso e de São Paulo**
VOTEC Serviços Aéreos Regionais S.A.	Estado de Goiás, parte dos estados do Pará e do Maranhão, o Triângulo Mineiro e o Distrito Federal***

* Com ligações dessas localidades para São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte.

** Com ligações dessas localidades para São Paulo e Rio de Janeiro.

*** Com ligações dessas localidades para o Rio de Janeiro.

Quadro 1: As empresas regionais e as regiões atendidas.

Fonte: DAC, apud, Gomes, et al. 2002.

2.3.1 TABA⁶

A TABA (Transportes Aéreos Regionais da Bacia Amazônica SA), fundada em meados da década de 1970, pelo Coronel Marcílio Gibson Jacque, quando o governo federal instituiu o SITAR (Sistemas Integrados do Transporte Aéreo Regional). Gibson havia sido acionista da companhia Lóide Aéreo Nacional e da Nota Norte Táxi Aéreo.

A TABA foi a primeira regional a entrar em funcionamento. Era responsável pela Região Norte-Oeste nos estados do Acre, Amazonas, Amapá, Rondônia, Roraima e uma parte do Pará. Nos primeiros anos de operação a empresa contava com cinco aeronaves, o que foi aumentando com os anos. Em 1984, segundo o site aviação do Brasil, contava com

⁶ Fontes: Pereira, 1987.

http://www.aviacaobrasil.com.br/aviacaobrasil/empresas_detalle.php?cbo_categoria=4&id_tb_empresas=173

http://www.jetsite.com.br/2008_v35/Companhias.aspx

vinte aeronaves. Em 1988, comprou mais aeronaves e transportou 179 mil passageiros.

Em 1990, o Plano Collor exigiu que as empresas reduzissem os investimentos, a TABA não aderiu à recomendação e comprou novas aeronaves para incrementar sua frota. Na segunda metade da década de 1990, a TABA entrou em crise, perdeu aeronaves, fez algumas tentativas de recuperação através de acordos com outras companhias, como a Air Vias, para utilizar seus dois Boeing 727-200. O último ano de operação da empresa foi o de 1999.

2.3.2 Nordeste⁷

A Nordeste Linhas Aéreas Regionais SA. foi criada pela SITAR para, inicialmente, operar na região Leste-Nordeste. Cobria integralmente os seguintes estados: Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Sergipe e Bahia e uma parte dos estados do Maranhão, Minas Gerais e Espírito Santo. A empresa foi fundada pela TRANSBRAZIL, em associação com a VOTEC e o Governo do Estado da Bahia.

Após alguns conflitos entre os acionistas e divergências políticas, a Nordeste continuou suas operações e a ampliação da frota. Em 1995 a Rio-Sul assumiu o controle da Nordeste. Nos anos seguintes houve a reestruturação da empresa, o que ocasionou o aumento do número de passageiros e começou a atuar em cidades do Norte do país. Em 1999, segundo a Aviação Brasil, a Nordeste atingiu 32 cidades com dois Boeing 737-500, 3 Fokker 50 e 6 EMB-120. Inaugurou rotas em Recife, Aracaju, Maceió, Salvador e Vitória. No ano 2000 passou a atender Goiânia, João Pessoa, Natal, Palmas, Uberaba e Uberlândia.

Em 2001 assumiu características de empresa nacional e passou a competir com a Varig, Rio-Sul, Vasp, Tam e Gol pelo mercado doméstico de passageiros. Em 2003 a VARIG, absorveu as operações da

Fontes: Pereira, 1987.

http://www.aviacaobrasil.com.br/aviacaobrasil/empresas_detalle.php?cbo_categoria=4&id_tb_empresas=164

http://www.jetsite.com.br/2008_v35/Companhias.aspx

⁷ Fontes: Lobos, 1996.

www.tam.com.br

http://www.aviacaobrasil.com.br/aviacaobrasil/empresas_detalle.php?cbo_categoria=4&id_tb_empresas=173

http://www.jetsite.com.br/2008_v35/Companhias.aspx

http://economia.estadao.com.br/noticias/not_32582.htm

Nordeste e Rio-Sul. Com o fim da VARIG, a empresa passou por vários problemas financeiros, levando a uma profunda crise. Em 2006 a Nordeste encerrou definitivamente suas operações.

2.3.3 Rio-Sul⁸

A Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais SA. foi fundada em 1976 para atuar na região sul, delimitada pelo SITAR. Esta área compreendia os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Rio de Janeiro, além de uma parte dos estados de São Paulo e do Espírito Santo. Seus acionistas eram: a VARIG, Atlântica Boa Vista, Companhia Nacional de Seguros Sul-América, Companhia de Seguros e Banco Bradesco. Com a venda da parte da Sul-América para a Fundação Rubem Berta, que controlava a VARIG, e para a Cruzeiro do Sul, empresa aérea também sob o controle da Fundação, o Grupo Varig aumentou sua participação no controle da empresa regional.

A empresa, no início, foi beneficiada pela sua parceria com a VARIG, maior empresa aérea da época, que possuía uma frota variada. A ligação com a VARIG, inicialmente, favoreceu o rápido crescimento da empresa. Já que conseguiu vantagens competitivas importantes, quando comparada com outras empresas regionais. Por exemplo, era permitido operar nos principais aeroportos do país, o que implicava em uma maior fatia do mercado, além disso, conseguia cobrar tarifas mais elevadas. Essa ligação acabou trazendo prejuízos em poucos anos, devido à crise enfrentada pela Varig. Assim como a Nordeste, a Rio Sul teve sua administração e operação fundidas à da VARIG e ficou sem sua independência. A partir disso, sua trajetória foi semelhante a da antiga rival de aviação regional, com suas aeronaves, rotas e funcionários repassados para sua controladora. Encerrando então, suas operações em 2006.

⁸ Fontes: Pereira, 1987

http://www.aviacaobrasil.com.br/aviacaobrasil/empresas_detalle.php?cbo_categoria=4&id_tb_empresas=164

http://www.jetsite.com.br/2008_v35/Companhias.aspx

2.3.4 TAM⁹

Fundada por um grupo de pilotos, cada qual com seu avião. As operações ocorriam nos estados de São Paulo, Paraná e Mato Grosso na época incluíam Mato Grosso do Sul.

Depois de alguns anos, a companhia foi adquirida pelo empresário Orlando Ometto, que não era do ramo e por isso enfrentou muitas dificuldades para administrar a empresa. No começo da década de 1970, Ometto associou-se a Rolim Amaro, ex-piloto da TAM, dono da Araguaia Táxi Aéreo (empresa da região Norte do país).

Com o surgimento da aviação regional no país e, 1975, a TAM deixou de ser apenas uma empresa de táxi aéreo para atuar neste novo mercado. Ometto e Amaro passaram a ter como sócia a VASP, que adquiriu 1/3 da nova empresa.

A companhia voltava a ter como rota os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, interior de São Paulo e norte do Paraná. Sua frota inicial era composta por EMB-110 (Bandeirante). No início da década de 1980, porém, a primeira aeronave da fabricante Fokker da Holanda, um Fokker F-27, entrou em operação. Com isso a TAM passou a realizar operações nos principais aeroportos do país (Congonhas, Santos Dumont e Pampulha).

No ano de 1986, a TAM comprou a VOTEC, empresa que operava no centro-norte do país. A área de atuação crescia cada vez mais.

Ao longo da década a TAM cresceu cada vez mais com modernas aeronaves, como o Fokker 100, por muito tempo foi a principal aeronave e um dos símbolos da empresa. Este momento coincidiu com o fim do SITAR e a TAM passou a competir diretamente com grandes empresas nacionais. Nos últimos anos desta década, duas pequenas empresas foram compradas, a Itapemirim Transportes Aéreos Regionais e Helisul Linhas Aéreas. A empresa passou também a operar rotas internacionais. Acidentes com o Fokker 100 mancharam a imagem do avião, mas a empresa não sofreu muitas perdas. Renovou a frota e encomendou aeronaves da Airbus, inovação no mercado aéreo brasileiro.

⁹ Fontes: Lobos, 1996.

www.tam.com.br

http://www.aviacaobrasil.com.br/aviacaobrasil/empresas_detalle.php?cbo_categoria=4&id_tb_empresas=173

http://www.jetsite.com.br/2008_v35/Companhias.aspx

http://economia.estadao.com.br/noticias/not_32582.htm

No começo da década de 2000, a crise que as concorrentes enfrentaram propiciou que a TAM ficasse entre as principais empresas aéreas do Brasil, tanto com passageiros domésticos quanto internacionais. Em 2010, a TAM anunciou fusão com a chilena LAN Airlines, com o intuito de formar a maior companhia aérea da América do Sul, LATAM.

2.3.5 VOTEC – Brasil Central¹⁰

A VOTEC Serviços Aéreos Regionais originou-se da antiga VOTEC Táxi Aéreo S.A. em 1976, para atuar na região centro-norte do país. A área compreendia o estado de Goiás, que incluía Tocantins, e uma parte dos estados do Pará, Maranhão e Meus Gerais.

A empresa desenvolveu-se rapidamente. Além da aviação regional, a VOTEC também prestava serviços para a Petrobrás, realizava operações com helicópteros especializados. No início da década de 1980, a empresa operou com aeronaves EMB-110 (Bandeirante), Fokker F-27, Douglas DC-3 e Britten Norman Islander e ainda 32 helicópteros de grande porte.

Entretanto, em pouco tempo, problemas internos atrapalharam a empresa, que teve a frota reduzida. Com dez anos de operação a VOTEC encerrou suas atividades, sendo a primeira empresa criada pelo SITAR a deixar de atuar. A TAM, em 1986, aproveitou a oportunidade e comprou a empresa, mudando seu nome para Brasil Central.

A partir dessas mudanças, a empresa aumentou sua frota e a quantidade de cidades atendidas, aumentou sua abrangência na região norte do país e passou operar também em cidades como o Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba.

Durante alguns anos a TAM utilizou o registro e os códigos do Brasil Central para solicitar rotas e frequências separadas. Os voos, porém, eram realizados em aeronaves “emprestadas” da empresa controladora. Em 1996, a Brasil Central foi formalmente integrada à TAM, fato que transformou esta empresa na quarta maior companhia da época. Em 2003 a Brasil Central deixou oficialmente de existir.

¹⁰ Fontes: PEREIRA, 1987.

http://www.aviacaobrasil.com.br/aviacaobrasil/empresas_detalle.php?cbo_categoria=4&id_tb_empresas=113

http://www.aviacaobrasil.com.br/aviacaobrasil/empresas_detalle.php?cbo_categoria=4&id_tb_empresas=203

http://www.aviacaobrasil.com.br/aviacaobrasil/empresas_detalle.php?cbo_categoria=4&id_tb_empresas=203

http://www.jetsite.com.br/2008_v35/Companhias.aspx

2.4 MARCOS TEÓRICOS E O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO

O desenvolvimento do transporte aéreo aconteceu em um período de significativas mudanças do poder internacional. Antes do final da Segunda Guerra, a aviação brasileira encontrou formas de inserção da nova ordem nascente. Segundo Fay (2002), após receberem apoio dos estados, as empresas do transporte aéreo encontraram uma forma jurídica para respeitar os direitos de soberania e paralelamente, regular e proteger o setor da competição em excesso.

Na época em que o transporte aéreo foi implantado, a situação internacional convergia para uma disputa entre potências para a implantação de uma nova ordem mundial. A Segunda Guerra proporcionou uma nova visão sobre o uso do avião, pois levaram ao redor do mundo a bandeira de seus Estados nacionais e aprimoraram as relações culturais e comerciais com as outras nações. “O avião, ao reduzir as distâncias entre os continentes, acelerou a circulação de riquezas e promoveu maior intercâmbio de ideias e culturas”. (FAY, 2002, p. 124). A aviação passou a ser vista pelo seu potencial estratégico na defesa, observação e ataque, além disso, passou a representar um risco e uma necessidade para os países: defender a soberania do seu espaço aéreo e garantir a segurança dos passageiros. Apoiados pelas nações foram criados regulamentos que possibilitaram o desenvolvimento das companhias.

2.4.1 Marcos Teóricos da Regulação

Nas últimas quatro décadas o setor de transporte aéreo brasileiro passou por dois marcos regulatórios principais, de acordo com Salgado (2008), a introdução da regulação estrita (a era da competição controlada), entre o final dos anos 1960 e início da década de 1970, e a Política de Flexibilização da Aviação Comercial (a era do “livre mercado”), introduzida no início da década de 1990.

É importante destacar que, como salienta Mamigonian (2005), a fase depressiva (1920 – 1948) do 3º Kondratieff e a contração do comércio mundial após 1929 estimulou políticas protecionistas e keynesianas. Esse contexto influenciou vários setores do Brasil e a aviação foi um desses casos que enfrentou regulação por parte do governo.

O primeiro marco regulatório surgiu da necessidade de estudar diretrizes para a política de aviação civil, que visava combater a baixa

rentabilidade do transporte aéreo, provocada pela concorrência excessiva. Por isso, foram realizados os já citados CONAC, no qual o modelo inicial de regulação previa: a) estímulo à concentração de empresas; b) controle de entrada; c) definição de linhas; e d) controle tarifário estrito. Assim, por força do **Decreto n.º. 72.898 de 09 de outubro de 1973**. O DAC impôs uma proibição à entrada de novas empresas no setor doméstico, Também, as empresas aéreas existentes (Cruzeiro, VARIG, Transbrasil e VASP) receberam certificados de concessão válidos por 15 anos. E a Varig recebeu o direito de exclusividade para as ligações internacionais.

2.4.2 As etapas da regulação da aviação

Analisando a regulação no setor aéreo é possível dividi-lo em dois períodos distintos ao longo da história:

a) Período de competição estrita (1960 – 1986): Durante esse período havia primeiramente quatro e depois três companhias aéreas no país, além de cinco regionais. Então, foi estabelecido o SITAR, com o objetivo de estabelecer uma Política Industrial para o transporte aéreo regional, já que na década de 1960 a realidade da aviação civil era de forte crise. Pelo Decreto n.º. 76.590, foi criada a modalidade de Empresa Aérea Regional. Nessa época o *lobby* era uma prática comum e comprometia a regularidade dos serviços. Para sistematizar as negociações entre empresas aéreas e o órgão regulador (DAC), foram criados os CONAC, os quais concluíram que havia a necessidade de estimular a fusão de empresas, para reduzir a um número máximo de duas na exploração do transporte internacional e três no transporte doméstico.

b) Era de Livre mercado (1987 – 2011): O final dos anos de 1980 é caracterizado pela busca da estabilização econômica, o que enfraqueceu a regulação, pois os gestores econômicos concentravam suas forças no controle dos preços das tarifas. Nesse período, duas políticas governamentais tiveram impacto no transporte aéreo: a) medidas de desvalorização da taxa de câmbio, a qual visava o aumento da rentabilidade das atividades voltadas para a exportação; e b) interferências na precificação setorial de atividades voltadas para o mercado interno, nesse caso, os setores voltados para o mercado doméstico, entre eles, o setor aéreo que teve sua rentabilidade impactada pela defasagem dos reajustes de tarifas impostas pelo Conselho

Interministerial de Preços (CIP) ¹¹. No período houve o desgaste por parte das políticas industriais vigentes e também pela forte intervenção nas políticas de reajustes tarifários, levando a preços reais artificialmente baixos, que causaram prejuízos às companhias aéreas. No quadro 2 pode ser observado um conjunto de decretos e portarias desse período:

1989	1. Revogado o Decreto Nº. 72.898 de 1973
1990	2. Decreto Nº. 99.179 de 15 de Março 3. Marcou o início do processo de flexibilização do transporte aéreo brasileiro com a instituição do Programa Federal de Desregulamentação. 4. com a instituição do Programa Federal de Desregulamentação. 5. Decreto 99.255 de 15 de Novembro 6. Traçou novas diretrizes sobre a atuação das empresas. Ficou abolido o caráter eminentemente regional das empresas. Elas passavam a ter o direito de atuar em todo o território nacional.
1991	8. Portaria N°566/91 9. Transferiu o poder de determinar tarifas aéreas do Ministério da Economia, 10. Fazenda e Planejamento para o DAC que, novamente de posse desse controle, 11. reformulou a estrutura tarifária (consolidada pela Portaria N°196/DGAC de 12. (27/06/1991).
1992	13. Portaria Nº. 75/GM5 de 06/02/92 14. Estabeleceu a “liberação monitorada” das tarifas domésticas, ficando o DAC 15. responsável por “fiscalizar e controlar as tarifas cobradas”. 16. Portarias do dia 15 de setembro de 1992 17. 686/GM5 18. Regulamenta os pedidos de autorização para funcionamento jurídico e 19. autorização ou concessão para exploração dos serviços aéreos públicos. 20. 687/GM5 21. Reestrutura o sistema de transporte aéreo regular e dá outras providências. 22. Cria o conceito de “Linhas Aéreas Especiais”. 23. 688/GM5 24. Regulamenta e estabelece as Linhas Aéreas Especiais e dá outras 25. providências 26. 689/GM5 27. Dispõe sobre os serviços da Ponte-Aérea Rio - São Paulo, comentando e 28. Definindo sobre as particularidades desta ligação. 29. 690/GM5 30. Fixa o coeficiente do adicional tarifário e disciplina a cobrança, o 31. Recolhimento e a aplicação do produto da sua arrecadação

Quadro 2: decretos e Portarias de interesse no período de 1989-1992

Fonte: Lopes, 2005.

A década de 1990 é caracterizada pela flexibilização da aviação comercial. Essa política teve início em 1992, no governo Collor, com o

¹¹ Órgão de monitoramento e intervenção econômica dos mercados com a finalidade de controlar as pressões inflacionárias.

“Programa Federal de Desregulamentação” e seguiu por três rodadas distintas. A primeira rodada foi efetivada em 1991 na V CONAC, a partir da qual, os monopólios regionais vigentes desde o SITAR foram abolidos. E a entrada de novas operadoras passou a ser estimulada. Outra medida importante foi a introdução de preços referência com novas bandas tarifárias, e, por isso, a competição por preço passou a ser encorajada. As bandas tarifárias eram concebidas como instrumentos temporários para intensificar a rivalidade de preços. Os preços eram indexados, dado que, as tarifas de referência em torno das quais os preços podiam flutuar, eram controladas e sujeitas a políticas de reajustes periódicos.

É importante destacar Rangel (2005), quando afirma sobre as contradições do liberalismo. Para o autor, o liberalismo econômico, em suas origens, foi fruto e expressão da atitude de impotência do homem diante do drama do qual ele próprio era ator. Entregue a si mesma, a sociedade estava provocando transformações que resultavam em aumento da produtividade, em enriquecimento e, portanto, em aumento do poder da nação. Uma intervenção levada a efeito pelo Estado conservador, não teria outro sentido senão a paralisação do desenvolvimento. A intenção dos liberalistas era impedir que a sociedade freasse o desenvolvimento econômico. Na esfera do processo liberalizante da aviação comercial brasileira a abertura política e econômica do setor geraram algumas contradições e o Estado precisou mostrar-se novamente presente nos anos 2000.

No final dos anos de 1990, as autoridades de aviação removeram dois dispositivos de controle da competição: a) as bandas tarifárias; b) exclusividade de direito das regiões operarem as linhas aéreas especiais. Após a mudança no regime cambial para livre flutuação, em 1999, ocorreu uma significativa desvalorização do dólar o que levou a suspensão das tarifas promocionais, porque os preços elevaram-se em vários setores da economia e o governo precisou limitar os preços das companhias. Esse fato enfraqueceu a capacidade estratégica das firmas, as quais dependiam novamente do DAC. No quadro 3 pode ser verificado um conjunto de Decretos e Portarias desse período:

1998	Portaria 05/GM5, de 09/01/1998 Estabelece as Linhas Especiais e dá outras providências. Portaria N°701/DGAC, de 30/12/1998 Estabelece os critérios da liberação das tarifas aéreas domésticas. Permitiu que as empresas aéreas estabelecessem suas tarifas em função da classe dos serviços prestados e de conformidade com seus índices tarifários líquidos. As empresas deveriam submeter ao DAC, para fins de aprovação e registro, os seus índices tarifários.
2000	Portaria No 569/GC5, de 05/09/2000 Estabelece novos procedimentos para o Sistema de Transporte Aéreo Regular e dá outras providências

Quadro 3: Decretos e Portarias de interesse no período 1998-2000

Fonte: Lopes, 2005.

Em 2001, foi estabelecido um acordo entre o DAC e a Secretaria de Acompanhamento econômico (SEAE) para remover os mecanismos de regulação econômica que ainda persistiam. Isso coincidiu com a flexibilização dos processos de entrada de novas firmas e com pedidos de novas linhas aéreas, frequências de voos e aviões. Um fato importante foi a **Portaria n°. 672/ DGAC, de 16/04/2001** que estabeleceu as regras de funcionamento do sistema de tarifas aéreas domésticas e criou uma nova classificação para linhas aéreas regulares domésticas de passageiros para fins de tarifas diferenciadas. Esse processo culminou com a entrada da Gol linhas aéreas no mercado.

c) A partir de 2003, o regulador voltou a interferir no mercado, em resposta à crise financeira de grandes companhias aéreas do país (TAM e Varig). Foi uma fase onde pedidos de importação de novas aeronaves, novas linhas e entrada de novas companhias aéreas precisaram ser revistos, configurando situação semelhante a do período de regulação estrita, porém sem a interferência na precificação das companhias aéreas. Desde 2001, o que se observa é uma completa liberdade de tarifas por parte das companhias aéreas. O uso intensivo das práticas de *yield management* passou a ser constante. Esse sistema

permite às empresas oferecer diferentes tarifas e gerenciar a disponibilidade delas aos clientes no momento da compra ou reserva. Esse amplo portfólio de oferta de tarifas contrasta com o período regulatório, onde apenas uma tarifa era praticada por todas as companhias aéreas nacionais no mesmo trecho.

Em 2003, de acordo com Oliveira (2009), o processo de flexibilização da regulação econômica do setor sofreu forte inflexão, provocada pela crise gerencial e financeira porque passou a Varig, que não conseguiu suportar o impacto continuado da depreciação cambial sobre sua estrutura de custos. Foi o início da “re-regulação” do setor aéreo. Nesse período, as autoridades passaram a responder a pedidos de importação de aeronaves, entrada de novas companhias e a concessão de novas linhas aéreas, demonstrando a ausência de regras transparentes de regulação. Voltava a ser exigidos estudos de viabilidade econômica prévia, configurando-se uma situação semelhante ao período regulatório típico, de controle de oferta. Em paralelo, percorria o trâmite processual no Poder Legislativo, projeto de lei visando a criação da ANAC. Seguindo os mesmos princípios das leis que criaram outras agências regulatórias. Essa lei consagrou conceitos de mercado, como o regime de liberdade tarifária e livre mobilidade, prevendo ao mesmo tempo a atuação regulatória da agência para garantir a compatibilização entre a atuação das empresas e a adequada prestação de serviços aos usuários. Em 2006, entrou em vigor a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), uma nova configuração legal para o setor aéreo entrou em vigor.

Atualmente, os principais dispositivos legais referentes ao arcabouço regulatório do transporte aéreo podem ser encontrados, tanto na Carta Magna brasileira, como no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), e na Lei da ANAC (Lei 11.182 de 27 de setembro de 2005). A Constituição Federal, em seu Art.21¹², inciso XII, estabelece que compete à União :

“XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: (...) c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária (...)”

O Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu artigo 175, dispõe sobre o transporte aéreo regular, subconjunto dos serviços aéreos públicos, estabelecendo que os mesmos sejam explorados por regime de concessão ou autorização:

¹² Artigo que elenca a competência da União.

Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.

§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (artigos 1º, § 1º; 203 a 213).

§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos artigos 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular. (SALGADO, 2008, p. 95).

2.5 AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC)

A ANAC é uma Agência Reguladora criada pela Lei nº. 11.182 de 27 de setembro de 2005, como autarquia de caráter autônomo. É uma organização do Estado e está vinculada ao Ministério da Defesa, com a finalidade de regular a aviação civil brasileira. Substituiu o DAC, órgão de natureza militar, o qual era subordinado ao Ministério da Aeronáutica.

A transição entre o DAC e a ANAC aconteceu de modo gradual, por meio do trabalho conjunto entre o Comando da Aeronáutica e a diretoria da ANAC. No novo modelo de gestão, foi adotada uma administração compartilhada dos diversos segmentos que compõe o Sistema Nacional de Aviação Civil, coordenados pelo Ministério da Defesa.

Enquanto vigorou o DAC a gestão era centralizada e controlada pelo Ministério da Aeronáutica. Este era responsável pelos segmentos apontados por Barat (2007):

- Controle do espaço aéreo e proteção de voo (DECEA);
- Infraestrutura aeroportuária (INFRAERO, DAESP e demais administradoras);

- Regulação da aviação civil, por meio da fiscalização e controle (DAC);
- Navegação aérea internacional (CERNAI);
- Prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos (CENIPA);
- Homologação de aeronaves e componentes da indústria aeronáutica nacional (IFI, CTA);
- Elaboração de estudos e pesquisas relacionados à aviação civil (IAC).

Após a criação do Ministério da Defesa, todos os segmentos citados anteriormente ficaram sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica (exceto a INFRAERO, Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP) e administradoras vinculadas aos estados ou municípios), mantendo seu caráter centralizado.

A criação da ANAC favoreceu uma forma descentralizada e autônoma de gestão, correspondentes à legislação de Agências Reguladoras. Entretanto, tanto o controle do espaço aéreo, quanto a prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos, permaneceu sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica. A infraestrutura dos aeroportos ficou sob a responsabilidade da INFRAERO.

A lei nº. 11.182, Art. 2º, diz que cabe à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. A nova realidade implicou na responsabilidade da ANAC pela regulação da aviação civil por meio da fiscalização e controle dos serviços aéreos, observados os termos dos acordos internacionais, a homologação de aeronaves e componentes da indústria aeronáutica nacional e a elaboração de estudos e pesquisas relacionados à aviação civil.

Barat (2007) afirma que a criação da ANAC representou a culminação de um longo processo de modernização e busca de contemporaneidade do processo de regulação. Desde a V CONAC em 1992, apesar de avanços e recuos, ocorreu a flexibilização da regulação no sentido de propiciar maior liberdade tarifárias, facilidades a entrada de novas empresas no mercado, maior liberdade de operação de rotas, ambiente mais competitivo e surgimento de operações de baixo custo.

Do ponto de vista de órgão do Estado, a ANAC protagonizou objetivos de longo prazo, contidos em uma sequência de políticas públicas e diretrizes de caráter estratégico que lembram o antigo Ministério da Aeronáutica.

2.6 AS COMPANHIAS AÉREAS E SUAS CONQUISTAS

A liberdade conquistada pelas empresas nos últimos anos permitiu com que houvesse a possibilidade de fusões e incorporações entre os grupos, apesar do controle do Estado sobre o mecanismo das empresas, ocorre casos de concentração de capital em poucos grupos, que acabam controlando o mercado aéreo do país.

No quadro 4, na aquisição das empresas, pode-se notar que compras e incorporações já aconteciam na década de 1940, como é o caso da Aerovias, que se destacou na incorporação de cinco empresas. Atualmente existem grupos de escopo que investem em aviação devido ao aumento de passageiros, dando origem a um novo perfil de exploração aérea. É o caso do Grupo Sinergy, que se destaca no ramo petrolífero, mas também está muito bem sucedido primeiramente com a Oceanair e em seguida com a Avianca.

Comprador	Sede	Empresa incorporada	Sede da incorporada	Ano de incorporação	Valor da Aquisição
Real Aerovias	São Paulo/SP	Linhas Aéreas Wright	-	1948	-
Real Aerovias	São Paulo/SP	Linhas Aéreas Natal	-	1950	-
Real Aerovias	São Paulo/SP	Aerovias Brasil	-	1954	-
Real Aerovias	São Paulo/SP	Transporte Aéreo Nacional	-	1956	-
Real Aerovias	São Paulo/SP	50% da Sadia	Concórdia/SC	1957	-
VARIG	São Paulo/SP	Panair	-	1968	-
VARIG	São Paulo/SP	Real Aerovias	-	1961	-
VARIG	Porto Alegre/RS	Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul	-	1975	-
TAM	Marília/SP	VOTEC	-	1986	-
TAM	Marília/SP	BR CENTRAL	-	1993	-
TAM	Marília/SP	80% LAPSA	Paraguai	1993	-
TAM	Marília/SP	Itapemirim Transporte aéreos regionais		1998	-
TAM	Marília/SP	HELISUL	Foz do Iguaçu	1998	-
TAM	Marília/SP	Incorporação TAM Meridional, TAM express, TAM regional	Marília/SP	2000	-
TAM	Marília/SP	Pantanal	Campo Grande/MS	2009	R\$ 13 milhões
TAM	Marília/SP	Absorção da LAN pela TAM	Chile	2010	-
CVC		WEBJET	Rio de Janeiro/RJ	2007	R\$ 45 milhões
GOL	São Paulo/SP	VARIG	Porto Alegre/RS	2007	US\$ 275 milhões
GOL	São Paulo/SP	WEBJET	Rio de Janeiro/RJ	2011	R\$ 96 milhões
TRIP	Campinas/SP	TOTAL	Belo Horizonte/MG	2007	-
Grupo Águia Branca	Cariacica/ES	50% TRIP	Campinas/SP	2007	-
Grupo Sinergy (Oceanair)	São Paulo/SP	AVIANCA	Colômbia	2004	-

Quadro 4: Aquisições das empresas

Fonte: Adaptado de ANAC, www.portalbrasil.com

2.7 CONCLUSÃO

Analisar o transporte aéreo no Brasil, na atualidade, ou a qualquer tempo, pressupõe a compreensão do seu processo histórico e como se insere na perspectiva do espaço, da sociedade e da economia. Após a Primeira Guerra, o transporte aéreo foi intensificado pelo mundo todo, as rotas antes concentradas na Alemanha espalharam-se pela Europa, Estados Unidos e América Latina.

No final da década de 1920, empresas estrangeiras foram autorizadas a explorar rotas no país, nesse período surge a nacional VARIG e a subsidiária norte americana, Panair do Brasil. O contexto histórico da década de 1930, com o Estado Novo e a nascente industrialização marcou uma época de esforços para a integração do território nacional e a diminuição de barreiras espaciais, por isso o transporte aéreo ganhou destaque no período.

Após a Segunda Guerra, houve uma demasiada oferta de aeronaves que impulsionou o desenvolvimento do transporte aéreo no país, foram construídos aeroclubes para formar pilotos incentivados pelo projeto “Dê asas à juventude”. Esse âmbito ocasionou uma crise nos anos de 1960, que levou a uma preocupação com o controle da regulação do setor.

Os anos seguintes coincidiram com a presença de governos militares no poder o que favoreceu que a estrutura permanecesse sem efetivas mudanças por trinta anos. A evolução política transformou a aviação. O fim da ditadura e o início da abertura comercial brasileira ocasionaram importantes mudanças políticas, sociais e econômicas, ocasionando a gradual desregulação do domínio político na esfera das empresas de aviação.

Novas empresas entraram no mercado, a competição tornou-se acirrada e as consequências foram os novos modelos de atendimento ao cliente, que diminuiu os custos, as passagens tornaram-se mais acessíveis para o consumidor e a demanda cresceu. Nesse cenário ainda, o governo reduziu o poder militar na aviação com a extinção do DAC e amplos poderes regimentais foram dados a Agência Nacional Reguladora com caráter civil.

3 FUNCIONAMENTO GEOECONÔMICO

Hoje em dia existe uma realidade diferente de algumas décadas atrás na indústria aérea, o que proporciona cada vez mais autonomia para o setor, como qualquer conjunto de empresas que compõe a nossa economia. Algo que deve ser preservado é a função do Estado em manter o controle das empresas, para que seja mantido o comprometimento com os interesses da nação.

Cabe ao Estado a função de manter o controle e a vigilância por motivos de interesses nacionais em termos de segurança e coordenação, bem como de verificações de ordem técnica e potencialidades comerciais. (MOURA, 1992, p. 51).

Neste capítulo está exposto o modo como a aviação brasileira está organizada econômica e socialmente. A postura das empresas frente às ações estatais e a distribuição espacial das companhias.

3.1 AS EMPRESAS, O GERENCIAMENTO E SUAS ESTRATÉGIAS DE MERCADO

No atual patamar de organização da indústria aérea brasileira é possível constatar que a presença do Estado traz muitos benefícios, pois as empresas apresentam uma disposição competitiva dentro dos limites e da fiscalização da agência reguladora. Assim, ao logo dessa seção serão discutidos aspectos gerenciais, as estratégias de mercado a fim de compreender como é a dinâmica empresarial desse setor.

3.1.1 Os Programas de fidelidade¹³

Os programas de fidelidade foram criados para incentivar os consumidores a se manterem fiéis à mesma companhia. Sem esses programas, a escolha da empresa para transportar o passageiro em um determinado trajeto estaria baseada em fatores como preço, serviço ou disponibilidade. O princípio é fornecer algumas vantagens que permita o cliente escolher a companhia, mesmo que exista um concorrente com tarifas mais vantajosas ou com serviço mais sofisticado.

¹³ Fontes: Spinatto, 2007 e Coelho, 2003.

Os programas desenvolvidos podem favorecer duas esferas: clientes ou agente de viagens. Para os clientes os programas concedem um bônus, em forma de pontos ou milhas. Os bônus podem ser trocados por diversos benefícios.

Alguns passageiros, sobretudo os que viajam a negócios, não pagam pelas passagens. Mesmo quando uma passagem é paga pela empresa, os benefícios do programa convergem para o viajante.

Como os programas de fidelidade premiam passageiros frequentes, existem maneiras parecidas que premia agentes de viagens pela maior venda de bilhetes uma determinada empresa aérea. Os funcionários de agências de viagens aumentam suas comissões à medida que alcançam metas ambiciosas de vendas para companhias que patrocinam o programa.

É muito comum a companhia aérea realizar parcerias com bancos ou entidades fornecedoras de cartões de crédito. É um mecanismo que acumula pontos nas compras a prazo e possibilita a troca desses pontos na redução parcial ou total da tarifa do transporte aéreo.

3.1.2 Reservas Computadorizadas (SRC)

Trata-se de uma inovação estadunidense que se espalhou pelo mundo. O sistema liga as empresas aéreas, às agências de viagens por meio da *internet*. Torna-se possível às agências e os próprios usuários pesquisarem voos disponíveis para um determinado destino, as tarifas mais vantajosas, horários de voos e escalas.

Essa estratégia de vendas chegou ao Brasil juntos com as de empresas baixo custo/baixo preço. A Gol Linhas Aéreas, pioneira deste modelo no país, introduziu o sistema de reservas para manter o padrão, para reduzir as tarifas na medida em que representa uma grande economia.

3.1.3 Code-Share (Compartilhamento do voo)

O *code-share* é um acordo de cooperação por meio do qual há disponibilização recíproca de assentos entre duas ou mais empresas aéreas.

É uma prática comercial e operacional comumente utilizada por grandes empresas aéreas pelo mundo afora, e se refere ao fato de que um voo operado por uma companhia aérea será comercializado

com se fosse um voo de uma ou mais empresas. (OLIVEIRA, 2009, p. 186).

Reserva-se um determinado número de assentos em um avião para que a aliada utilize, em troca da disponibilidade de assentos do avião da aliada.

Para Palhares (2002), existem impactos negativos e positivos de alianças para os consumidores. Os positivos decorrem de uma maior extensão da quilometragem das rotas à disposição dos consumidores, de ganho de escala da operação das empresas, maiores opções de conexões sem precisar novos check-in's, e de maior capacidade de enfrentar requisitos tecnológicos. Os impactos negativos estão no fato de que as alianças nacionais e internacionais podem inibir os efeitos da concorrência impostos pela desregulamentação. Isso porque, as empresas podem monopolizar o mercado e controlarem os preços praticados.

Um exemplo disso é evidenciado no *Code-share* Varig-TAM em 2003, mencionado na seção 2.2.1 O acordo foi criado em um momento de dificuldade financeira para as duas empresa, advindas da entrada da GOL e da crise que se seguiu ao 11 de setembro de 2001. A parceria proporcionou ganhos, ambas as companhias reduziram seus custos operacionais. Apesar de pouca duração do acordo, Oliveira (2009), afirma que no momento posterior o cenário foi de fortes processos competitivos e guerra de preços que estimularam fortemente a demanda.

3.1.4 Low-cost/low-fare (baixo custo/baixa tarifa)

O surgimento das *Low Cost Carriers* (LCCs), “Voos de Custo Baixo” ou também chamados *Low Cost, Low Fare*, “Custo Baixo, Preço Baixo”, inaugurou uma nova dinâmica no mercado antes monopolizado pelas *Full Service Carriers* (FSCs) “Vôos com Serviço Completo”. As LCCs apareceram com a desregulamentação do setor de transporte aéreo, como já foi visto anteriormente, a década de 1970, nos Estados Unido se traduz como um dos acontecimentos mais marcantes do transporte aéreo mundial nas últimas décadas. “Com expressivas taxas de crescimento e preços consideravelmente mais baixos que os então vigentes, as companhias aéreas baseadas nesse modelo de negócio acabaram por popularizar consideravelmente o transporte aéreo como meio de transporte em diversos países ou blocos de países”. (OLIVEIRA, 2009, p. 63). A empresa pioneira no sistema “Low Cost, Low Fare”, foi a norte-americana *Southwest Airline*. As características

do paradigma representado pelo modelo de negócio dessa empresa são as seguintes, elencadas por Oliveira (2009): voos com rotas densas, com etapas curtas e configuração de rede ponto-a-ponto sem transferências ou conexões, com ênfase no uso intensivo de aeronave; estratégia agressiva de precificação; pioneirismo na ênfase no *e-ticketing* (bilhetes emitidos eletronicamente), ênfase nas vendas pelo *website* próprio, sem recurso a agentes de viagem ou *sites* de terceiros; radical simplificação do serviço de bordo, sem perder a atenciosidade; padronização da frota de aeronaves, em geral configuradas como única classe; e uso de aeroportos secundários menos congestionados. Este conceito rapidamente expandiu-se por outras regiões, atingindo o mercado brasileiro.

No Brasil, esse sistema chegou com a GOL, em um período que marcou a aviação nacional. Com uma estrutura de custos reduzidos, serviços de bordo e atendimento de passageiros mais simples do que as empresas que estavam no mercado até então, os brasileiros contaram com tarifas menores e houve a expansão da demanda.

Outro motivo para a conquista de maior espaço da GOL, foi que o DAC concedeu *slots* (pedidos de aterrisagem/decolagem) em rotas de maior movimento, competindo com as demais empresas, mas com custos reduzidos. A GOL aproveitou a oferta abundante de funcionários experientes provenientes a VASP e Transbrasil. A mesma não apresentava dívidas, como a VASP e a Transbrasil que entraram em falência e possuíam elevadas dívidas com a INFRAERO, com taxas aeroportuárias, com a PETROBRÁS e INSS, o que também foi um fator positivo para reduzir o preço das passagens.

3.1.5 Precificação das passagens

Existem dois modelos de empresas aéreas para fins de preços das passagens. Há aquelas que investem em um bom atendimento, logística eficiente e excelente serviço de bordo e outras que estão interessadas em conter o preço das tarifas. De acordo com Rodrigues (2007), uma empresa que se enquadra na primeira descrição é a TAM. A companhia oferece, para cada itinerário de viagem, cinco tarifas diferentes (*promo, light, flex, Max e top*). Cada tarifa possui suas vantagens, sempre de acordo com o montante pago. Quanto maior a tarifa escolhida, maiores as vantagens. Estas vão desde maior reembolso, em caso de desistência, à maior mobilidade para mudança de horário e data.

Já a GOL oferece tarifas reduzidas, com poucas vantagens para os clientes. Os preços das tarifas também variam entre os períodos de alta e baixa estação e quanto à antecedência da aquisição. Quanto maior o período entre a compra e a viagem, menor o preço. Ainda há casos de promoções repentinas, como passagens que custam R\$ 50,00 a ida e a volta por R\$ 1,00.

3.1.6 Escolha dos aeroportos e malha de rotas

O *hub-and-spoke* é o sistema de tráfego de linhas aéreas que concentra chegadas e saídas de aviões em uma base principal, oferecendo voos com conexão aos passageiros. É muito rentável para as companhias, porém inconveniente para os passageiros. Quando as empresas aéreas escolhem uma determinada cidade para ser o centro da distribuição dos seus voos, obriga os passageiros mudarem de avião no aeroporto selecionado como “*hub*” no caminho de seus destinos finais.

Na figura 15, observa-se a estratégia ponto a ponto, nessas rotas as ligações ocorrem somente entre dois pontos, não há integração entre os demais pontos. A figura 16 representa a estratégia *hub-and-spoke*, todos os pontos estão integrados por um ponto central, no caso da figura, o G

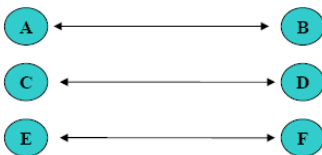


Figura 15: Ligação Ponto a ponto
Fonte: Soutelino, 2006.

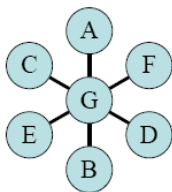


Figura 16: Ligações Hub-and-Spoke
Fonte: Soutelino, 2006.

O *hub-and-spoke*, segundo a classificação de Freitas e Lessa (2000), é um dos principais desenhos da malha de uma companhia aérea. A concepção dessa estratégia é muito vantajosa para uma empresa aérea, na medida em que esta consegue operar serviços com mais frequências entre os aeroportos. A única vantagem apresentada aos passageiros é o acesso a um sistema de tráfego com partidas diversas e ampla frequência para diversos destinos.

Este sistema é fundamental para as empresas que tem o intuito de diminuir os custos que os voos com rotas diretas geravam. “O objetivo é diminuir os custo operacionais das firmas.” (SILVA, 2008, p. 16). Cada assento do avião representa uma parte do custo total do voo. Cada um deles ocupado faz a firma diminuir o preço do assento, no qual a firma só consegue pagar seus custos, mas a partir dele começa a auferir lucros. Assim, reunir várias pessoas de diferentes localidades em um mesmo voo faz com que as aeronaves fiquem com menos capacidade ociosa e conseqüentemente diminui o preço da passagem. “Esse sistema permite aumentar a frequência de voos, além de atender aeroportos cujo volume de tráfego para qualquer outra cidade seria insuficiente para justificar o serviço ponto-a-ponto.” (SALGADO; GUIMARÃES, 2003, p. 4).

3.2 EMPRESAS NACIONAIS E REGIONAIS: A DINÂMICA E A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO

Diferente de décadas anteriores, o transporte aéreo no Brasil não está em um sistema rígido que controla a quantidade de empresas no mercado. O modelo de regulação pelo qual as empresas eram regidas no passado evoluiu e atualmente há uma nova configuração (houve investimentos governamentais na ampliação da infraestrutura do país). Constata-se que na realidade social e política atual há espaço para muitas empresas que podem chegar a cada vez mais lugares e ampliar a demanda.

Em função da gestão pública com intensa restrição ao mercado, as empresas aéreas enfrentaram gradativas dificuldades nas últimas décadas, que culminaram em uma centralização de aeroportos e as rotas menos movimentadas foram suprimidas. O que se verificou foram estratégias de empresas que com o objetivo de maximizar o uso de assentos nas aeronaves criaram estratégias para fins de otimização econômica das empresas, mas que dificultaram o acesso dos passageiros. Essa realidade abriu espaço para o surgimento de pequenas empresas de transporte aéreo regional.

As características e funções principais das empresas de voos regionais é ligar cidades do interior dos estados com as capitais e utilizar aviões de pequeno porte que podem ter de dez a 50 lugares. A aviação regional possui um papel muito importante na vida econômica e social de um país. No Brasil o desenvolvimento da aviação regional poderia estar mais avançado. Segundo Associação Brasileira de Transporte Aéreo Regional (ABETAR), através do transporte aéreo regional poderiam ser obtidos potenciais econômicos para estimular o desenvolvimento local. A seguir estão detalhadas as principais empresas de aviação regional da atualidade, as regiões atendidas e a principais rotas.

a) ABAETÉ

A Abaeté linhas aéreas pertence ao grupo baiano Abaeté, um dos maiores proprietários de taxi-aéreos do Nordeste Brasileiro. A empresa nasceu de um braço do Aerotáxi Abaeté, fundada em 1979 em Salvador. Criada em 1995, opera voos regionais a partir do Aeroporto Internacional Deputado José Eduardo Magalhães, na capital da Bahia para o interior.

Segundo Zanette e Zanette Jr. (2009), em quatorze anos de história a Abaeté não expandiu seus serviços. O departamento de linhas aéreas regionais está ligado diretamente à divisão de táxi aéreo da empresa. Apesar de a frota contar com quase 40 aeronaves, a Abaeté Táxi Aéreo apresenta 80% de sua receita proveniente do transporte de cargas.

b) AIR MINAS

A Air Minas iniciou suas operações em 2006 com a rota Belo Horizonte-Divinópolis-Varginha-São Paulo. A empresa é controlada pelo Grupo H&P, dono da Braspress, é a quarta maior companhia aérea regional brasileira. Atualmente, a Air Minas opera apenas em dois estados brasileiros: Minas Gerais e São Paulo. As cidades servidas por ela são: Belo Horizonte, Uberlândia, Uberaba, Ipatinga, no estado mineiro.

c) CRUISER

A empresa paranaense Cruiser Linhas Aéreas nasceu em 2001, cinco anos após a fundação da Cruiser Táxi Aéreo. A empresa operou

voos regulares para outras cidades do Paraná e também para Santa Catarina. Mas, a partir de 2002, transferiu sua base de operações para o aeroporto de Cuiabá no estado de Mato Grosso. Dessa forma, os voos saem da capital para o interior mato-grossense, para as cidades Juara, Juína e Aripuanã.

A empresa conta com uma parceria com a Gol Linhas Aérea, com a finalidade de distribuir passageiros em seus voos e oferecer serviços em cidades onde a Gol opera. A companhia foi homologada pelo DAC em 2004, como empresa de transporte regional regular e em breve almeja operar nas cidades do Mato Grosso como Sinop e Lucas do Rio Verde, com a incorporação de mais um EMB-100 Bandeirante.

d) META

A Meta Linhas Aéreas foi fundada em 1998 pelo Comandante Francisco A. Mesquita depois de quase 20 anos operando como Mesquita Táxi Aéreo. Segundo Zanette e Zanette Jr. (2009) é a única companhia aérea regional brasileira a operar voos para o exterior. A partir de Boa Vista, no Estado de Roraima, a empresa voa para Altamira, Belém, Itaituba, Monte Dourado, Oriximiná e Santarém, no estado do Pará e também opera no exterior, Georgetown na Guiana, e Paramaribo, no Suriname.

e) NHT

É controlada pelo *holding* JMT Administração de Participações, atua no mercado aéreo regional do Sul do Brasil desde 2006. O objetivo da empresa é ligar as capitais do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná além de algumas cidades do interior. A companhia voa para Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas, Santa Maria, Uruguaiana, Santa Rosa, Santo Ângelo, Erechim e Passo Fundo, no Rio Grande do Sul; Curitiba e Guarapuava, no Paraná; e Florianópolis, Chapecó, Criciúma, Caçador e Joaçaba, em Santa Catarina.

f) NOAR

A NOAR (Nordeste Aviação Regional Linhas Aéreas) é uma nova empresa aérea brasileira. Foi autorizada pela ANAC em 2009. O Objetivo inicial da companhia seria voar para cidades nordestinas onde as pequenas e grandes empresas não operam voos regulares com, no

máximo, 400 km de distância. A empresa voa para Aracaju, Caruaru, João Pessoa, Maceió, Mossoró, Natal, Paulo Afonso e Recife.

g) PANTANAL

A empresa começou operar em 1991 quando atendia as cidades de Cuiabá, Rondonópolis, Campo Grande, Ponta Porã, Dourados, Presidente Prudente, Lins e Foz do Iguaçu. Estas cidades anteriormente eram operadas pela TAM Regional, a qual através de seu Presidente, Rolim Amaro, abriu mão das linhas para iniciar o projeto de desenvolvimento de pequenas empresas regionais. Sem o empenho de Rolim Amaro e Marcos Sampaio Ferreira, dono da empresa que era um taxia aéreo, a Pantanal não teria começado.

É a única empresa aérea regional a operar voos no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, a Pantanal liga a capital a seis cidades e três estados: Araçatuba, Bauru, Marília e Presidente Prudente em São Paulo, Juiz de Fora, em Minas Gerais, e Maringá, no Paraná.

h) PASSAREDO

A Passaredo iniciou seus voos em 1995. A empresa está sediada em Ribeirão Preto, a 314 km de São Paulo. É a segunda maior companhia aérea regional do Brasil. Atende 17 cidades, situadas nos estados da Bahia, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná, Rondônia e São Paulo. A empresa possui um acordo com a TAM, por meio de conexões nos principais hubs nas cidades de São Paulo, Brasília, Salvador e Curitiba para destinos em que a TAM não opera.

i) RICO

A Rico Linhas Aéreas opera voos regionais desde 1996 em Manaus. Surgiu após a fusão das empresas Rondônia Táxi Aéreo e Rondônia Indústria e Comércio. Segundo dados da ANAC, a companhia tem apenas 0,01% de participação no mercado doméstico. Parte do aeroporto Eduardo Gomes, às segundas, quartas e sextas-feiras, o único Bandeirante da Rico voa para Manaus, Manicoré, Maués e Borba, e às terças, quartas e sextas-feiras para Coari.

j) SETE

A Sete Linhas Aéreas foi fundada em 1976 pelo Comandante Rolim Amaro, ex-presidente da TAM Linhas Aéreas. Em 1980 o controle da empresa foi adquirido pelo Comandante Luiz Villela. Em 1995 a empresa construiu um hangar no Aeroporto de Goiânia e em 1998 passou a prestar serviços aeromédicos.

Atualmente esta sediada no aeroporto Santa Genoveva, em Goiânia. Opera voos para Brasília, Distrito Federal, Minaçu, Goiás, Gurupi, Tocantins, São Felix do Araguaia e Confresa, em Mato Grosso. De Belém, parte para Marabá, Carajás, Ourilândia do Norte, São Felix do Xingu, Redenção, Conceição do Araguaia e Santana do Araguaia, todos no estado do Pará; e de Marabá para Ourilândia do Norte e São Felix do Xingu também no estado do Pará, além de Imperatriz e Balsas, ambas no Maranhão. Desde o ano 2000 oferece transporte de cargas, o Sete Express.

k) SOL

A SOL Linhas Aéreas é uma nova empresas aérea regional. Seu principal investidor é Marcos Solano Vale, proprietário de empresas de comunicação no interior paranaense. Até o momento a empresa opera apenas em Cascavel e Curitiba.

l) TEAM

A Team Linhas Aérea iniciou suas operações em maio de 2001 no Rio de Janeiro. É a única companhia aérea regional com sede no Rio de Janeiro. Seus principais destinos são a partir de seu hub, Aeroporto Internacional Santos Dumont, para Macaé, Campos, Búzios, Cabo Frio, São José dos Campos, e Vitória.

3.3 PRODUTIVIDADE

Os últimos anos podem ser expressos com mudanças característica no modo de vida da população Brasileira. O poder aquisitivo cresceu significativamente e transformou a estrutura da sociedade. O turismo foi um setor marcado fortemente pela diversidade de serviço que disponibiliza e o montante financeiro que movimenta. Essa constatação pode ser verificada no âmbito das transformações por

que passa o processo de produção quando a economia se desenvolve. É o que Rangel (2005), chama de transferência da mão-de-obra empregada em diferentes patamares econômicos ou ainda o reajustamento intersetorial como condição para o desenvolvimento.

Na tabela 1, verifica-se a evolução na quantidade de passageiros entre a primeira década dos anos 2000. Mudanças no âmbito econômico e institucional do país são os fatores chaves que determinaram o aumento da quantidade de passageiros. A criação da Agência Reguladora e políticas que flexibilizaram a regulação da aviação contribuíram para esse crescimento significativo. Outro ponto a ser considerado trata-se do aumento das viagens internas no Brasil. Em quase uma década, a quantidade de passageiros aumentou praticamente 80%, esse fator é uma realidade que implica não somente no serviço, como aumento de aquisição de aeronaves ou contratação de tripulantes, mas em toda a esfera que movimenta direta e indiretamente a estrutura desse mercado.

Tabela 1: Evolução da quantidade de passageiros

Anos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Passageiros domésticos (milhões)	31,1	31,5	28,9	31,7	38,6	42,9	45,9	49,6	58,1	65,8
Passageiros Internacionais (milhões)	21,3	20,7	20,6	20,4	23,5	6,2	4,8	9,3	9,5	20,5
Total	52,4	52,2	49,5	52,1	62,1	59,1	60,7	68,9	77,6	86,3

Fonte: Anuário da ANAC 2001-2010.

Além disso, pode ser observada na figura 17, a variação anual de passageiros transportados para o exterior, o aumento de viagens internacionais pode não ter sido significativo tal qual o de voos domésticos, mas é possível analisar um aumento para destinos no continente Americano, como a Argentina e os Estados Unidos. Viagens para Europa também cresceram em níveis menores. O interesse por viagens para o exterior está ligado a vários fatores, tais como a desvalorização da moeda estrangeira que favorece o câmbio à moeda brasileira, além disso, pode ser destacada uma elevação significativa,

nas últimas décadas, do poder aquisitivo da população e também da política fiscal que contempla a expansão do crédito.

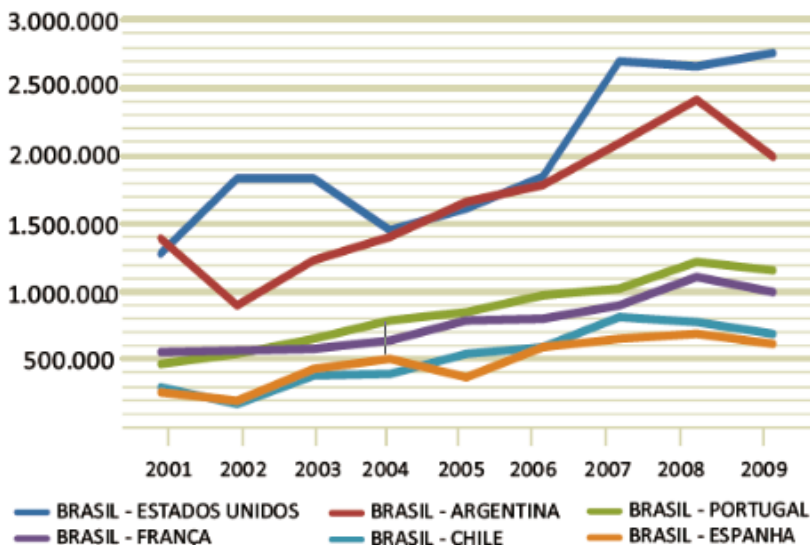


Figura 17: Variação anual de passageiros transportados para o exterior
Fonte: ANAC, 2010.

Na figura 18, é possível verificar uma comparação entre a margem de lucro das maiores empresas brasileira nos anos de 2009 e 2010. Os indicadores de rentabilidade indicam quanto da receita uma empresa conseguiu transformar em lucro.

A Margem Bruta é utilizada para analisar a eficiência do uso dos recursos utilizados na operação pela empresa. Quanto mais alto este indicador, mais favorável à empresa.

As companhias que já estão no mercado há algum tempo mantiveram as taxas semelhantes entre os dois anos. Já as empresas que ainda buscam se afirmar no mercado apresentaram crescimento pertinente, é o caso da AZUL e WEBJET.

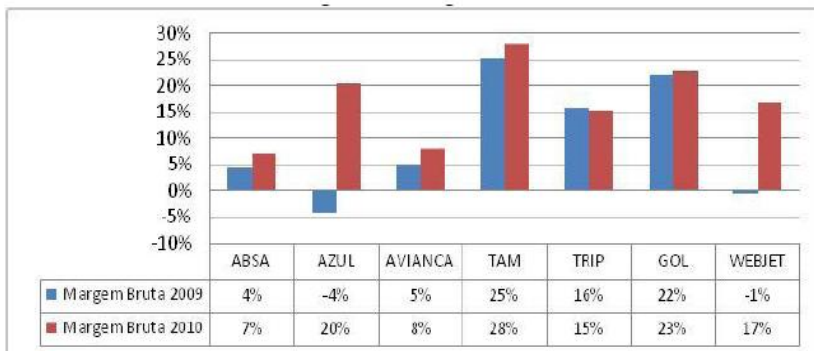


Figura 18: Margem Bruta das empresas aéreas

Fonte: ANAC, 2010.

Nessa perspectiva analisamos também na figura 19. A Margem líquida, na qual indica a porcentagem da Receita Líquida que excedeu todos os custos, despesas, impostos, contribuições e participações. Novamente a maior margem entre os dois anos foram das companhias que estão há mais tempo no mercado, TAM, GOL e TRIP. As novatas, AZUL e WEBJET tiveram índices baixos. A ABSA e a Avianca, embora com índices positivos na análise da margem bruta, fracassaram na margem líquida.

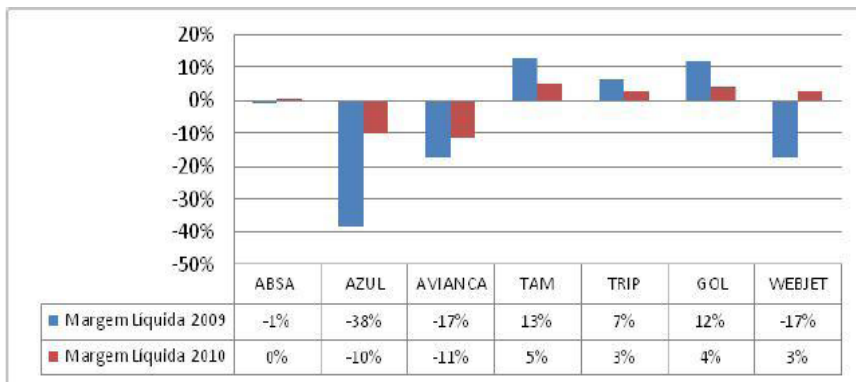


Figura 19: Margem Líquida das companhias aéreas.

Fonte: ANAC, 2010.

3.4 FATURAMENTO

Durante três décadas o país passou por uma estrita política regulatória no setor de aviação civil. Prevalcia um oligopólio formado por três empresas para atender a demanda nacional: a Varig, grande beneficiária dessa política, como foi mencionado no capítulo 2, a Vasp e a Transbrasil. Nos anos de 1990 essa condição começou a mudar e novas empresas tiveram a possibilidade de participar do mercado, antigas empresas saíram de cena e uma nova configuração de companhias aéreas surgiu.

Algo que deve ser considerado sobre a demanda do mercado de aviação é a proporcionalidade entre PIB e a renda no quanto o setor mostra-se sensível a essa relação. Assim, estratégias de operações e de gerenciamento aplicado por novas empresas favorecem o fortalecimento das companhias. Nessa perspectiva analisa-se na figura 20 a participação das empresas no mercado aéreo comercial brasileiro. É nitidamente observado que a TAM e a Gol/Varig juntas representam mais de 80% de participação. A Azul, Webjet, Avianca e a Trip disputam os 20% restantes do *market share* e todas elas estão no ambiente competitivo imantado em uma esfera organizada pelo Estado.

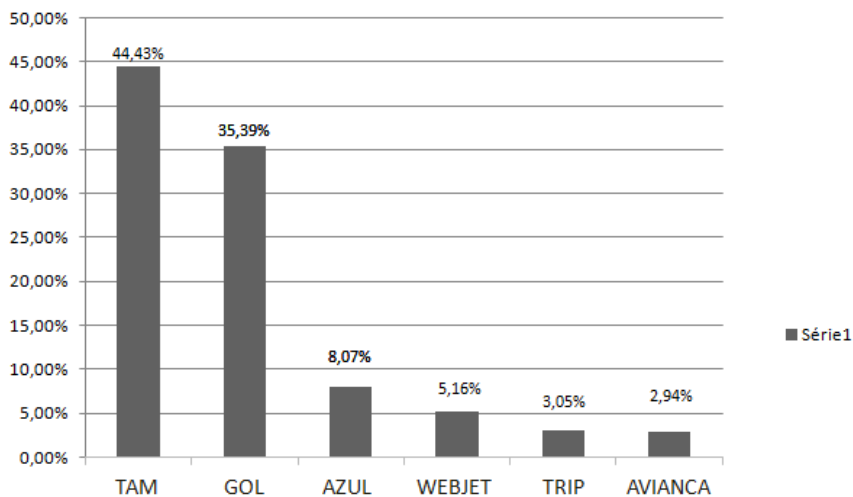


Figura 20: Participação das empresas aéreas no mercado brasileiro.
Fontes: Adaptado de: ANAC, 2011.

A composição das receitas foi feita a partir dos Relatórios Operacionais enviados pelas empresas de transporte aéreo regular. Como pode ser ressaltado na figura 21, na composição das receitas as empresas aéreas, o transporte de passageiros compõe aproximadamente 85% das receitas das empresas de transporte aéreo regular. O transporte de cargas apresenta-se na figura com 8% do total. Segundo funcionários do setor de cargas das empresas esse é um setor muito lucrativo e com tendência a crescer.

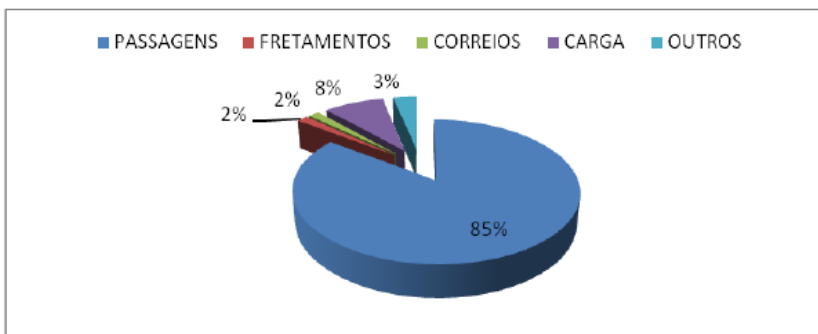


Figura 21: Composição das receitas
Fonte: ANAC, 2011.

Na figura 22, observa-se a evolução anual da participação de mercado das empresas em operações doméstica entre os anos de 2002 e 2010. Apesar de momentos de diminuição do número de passageiros, a demanda apresenta-se crescente durante a maior parte do tempo, sobretudo entre as empresas que estão há mais tempo explorando o mercado.

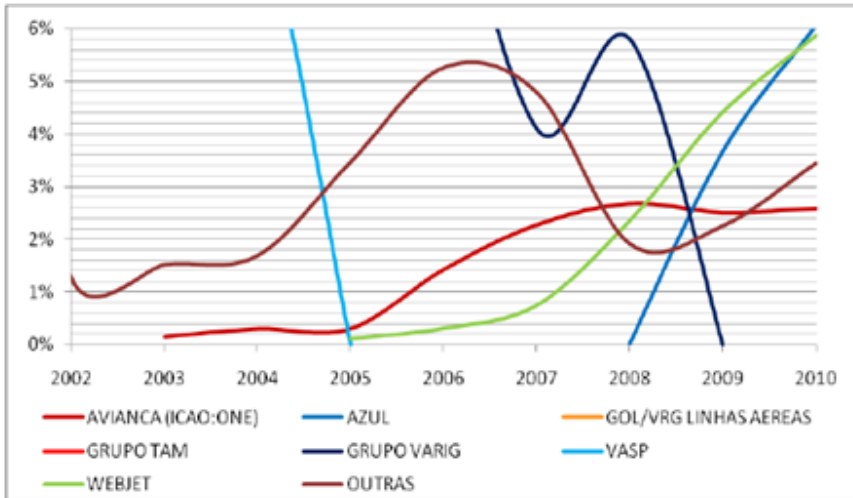


Figura 22: Evolução anual da participação de mercado por empresas em operações domésticas – 2002 e 2010

Fonte ANAC, 2011.

Na figura 23 é possível perceber a evolução anual do valor das tarifas aérea. Desde 2005, o valor das tarifas vem apresentando queda. O que se deve a vários fatores: aumento da concorrência entre as companhias, elevada quantidade de passageiros e aumento do poder aquisitivo da população. Essa realidade altera a configuração na utilização da escolha do modal para viagens. Uma pesquisa realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) mostrou que no ano de 2010, os brasileiros realizaram 67 milhões de viagens em ônibus, diante do recorde de quase 66 milhões de tíquetes vendidos pelas companhias aérea e este número cresceu em 2011. A expectativa é que as empresas de ônibus se concentrarão no transporte de distâncias de até 500 quilômetros.

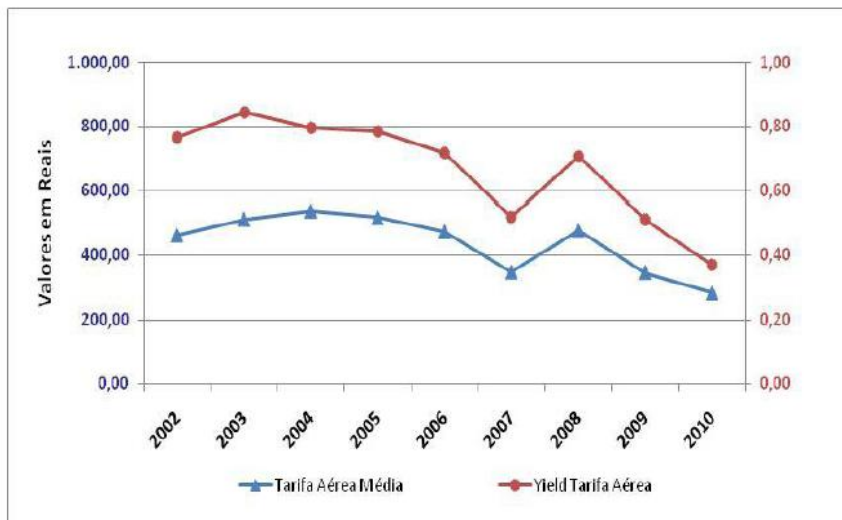


Figura 23: Evolução anual do *Yield* Tarifa Aérea e da Tarifa Aérea Média – 2002 a 2010

Fonte: ANAC, 2010.

Na figura 24, verifica-se o faturamento anual das empresas aéreas e a relação entre tráfego doméstico e tráfego internacional. Apesar de quedas e elevações ao longo da década 2000, o faturamento parece crescente, em sintonia com o aumento do PIB e a renda per capita da população. É importante também mencionar que a extensão do território brasileiro e a necessidade cada vez maior de vias de comunicação mais eficientes contribuíram para essa realidade exposta do gráfico.

A elevação da quantidade de passageiros para o transporte aéreo brasileiro nas últimas décadas impulsionou uma reestruturação do modelo comercial no Brasil. A entrada de novas empresas proporcionou transformações no perfil dos usuários. Até o começo dos anos 2000, as empresas de transporte aéreo comercial ofereciam um tratamento e um serviço de bordo com um padrão de qualidade elevado, isso refletia no preço da passagem e dificultava a utilização dos serviços por pessoas de menor poder aquisitivo. Com as medidas de flexibilização da regulação na aviação brasileira, foi possível que empresas conhecidas por “baixo custo, baixo preço” criassem um modelo inédito de serviço de bordo simplificado e a novidade de aquisição de passagens aérea via *internet*, ocasionou uma redução de custos que se refletiu no preço dos tíquetes

no país e permitiu que uma maior quantidade de pessoas tivesse a possibilidade de escolher viajar via aérea.

A opção por tarifas reduzidas proporcionou o aumento do número de passageiros e conseqüentemente as empresas elevaram suas vendas, provocando o aumento do faturamento. Na figura 24, podem ser analisados alguns períodos de forte elevação no faturamento das empresas, apesar de alguns períodos negativos, sobretudo, como tráfego doméstico, as companhias tiveram seus lucros favoráveis o que vem se elevando no últimos anos. O tráfego internacional apresentou um pico elevado em 2004 em seguida caiu, mas manteve-se constante.

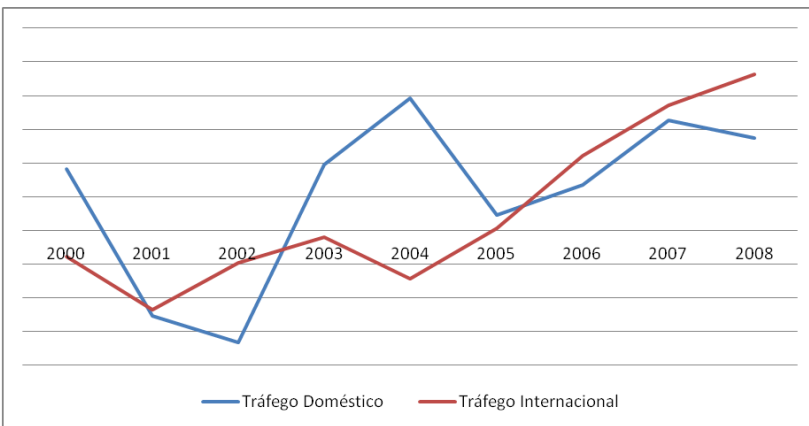


Figura 24: Faturamento anual das empresas aérea

Fonte: Adaptado de: ANAC, 2009.

3.5 FUNCIONÁRIOS

A expressão triunfal do capitalismo seria uma elevação dos lucros e uma redução dos custos. A elasticidade da demanda e o contexto da mais-valia favorece a flutuação da quantidade de funcionários empregados na empresa de aviação. Se for comparada a figura 24 a figura 25, evolução do Número de Funcionários por categoria, é possível visualizar que o faturamento das empresas não acompanha a contratação de funcionários ao longo dos últimos anos, apesar das transformações que o setor vem passando por causa do aumento da quantidade de passageiros a quantidade de funcionários não acompanhou a tendência.

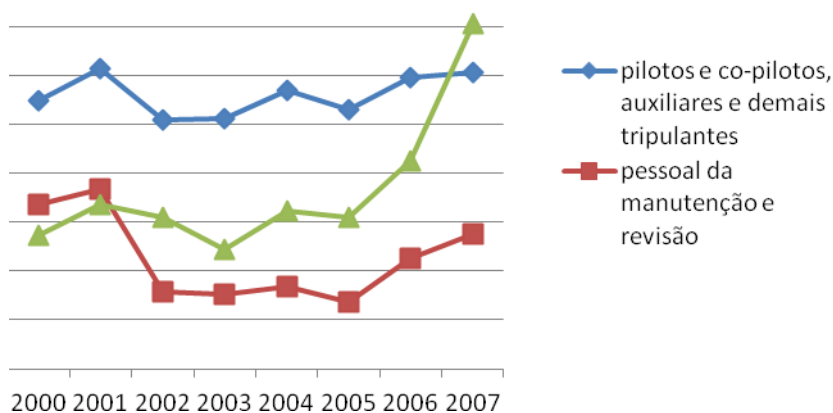


Figura 25: Evolução do Número de Funcionários por Categoria
 Fonte: Adaptado de: ANAC, 2009.

Nessa perspectiva, observa-se, como demonstrado na figura 26, claramente a comparação entre os anos 2009 e 2010 quanto ao número de empregados por aeronave, mais funcionário a bordo significa uma melhoria no serviço de bordo, por isso algumas empresas utilizaram o recurso humano como melhoria no atendimento aos passageiros em voo. Em entrevista, ex-funcionários da Transbrasil, Cruzeiro do Sul e Varig afirmaram que nas décadas de 1980 e 1990, o tratamento dado aos passageiros aéreos contava com mais qualidade e eficiência, se comparado à realidade atual, em que o usuário tem mais autonomia para compra da passagem e conta com menos conforto a bordo, pois houve uma expressiva diminuição no quadro de funcionários das companhias aéreas, a qual foi justificada com a queda do preço das tarifas.

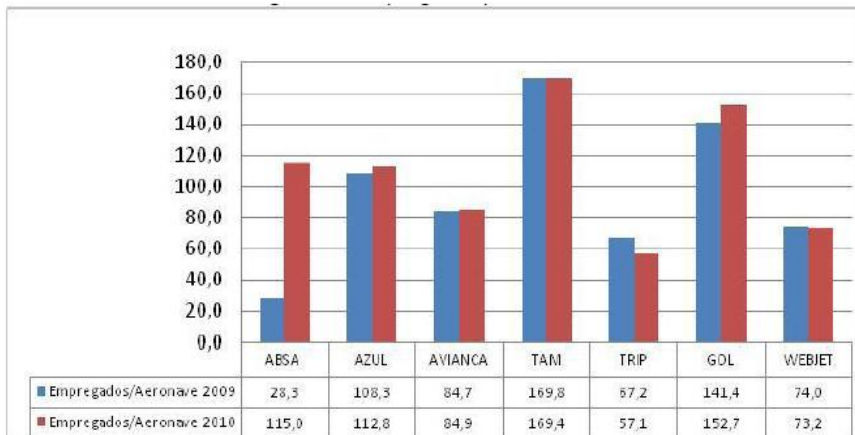


Figura 26: Empregados por aeronave

Fonte: ANAC, 2011.

3.6 O QUEROSE DE AVIAÇÃO – QAV

A elevação dos preços dos insumos foi citada de forma recorrente pelos funcionários das companhias aéreas, como o fator fundamental no acréscimo de custos, e por consequência, na perda da competitividade no repasse dos preços. É um caso de como os custos logísticos influenciam na competitividade das empresas e no bem-estar dos consumidores. De acordo com Ferreira, Griebeler e Fregnani (2007), o combustível representa uma parcela significativa dos custos das companhias de aviação e os reajustes afetam, sobretudo, as companhias de pequeno porte. O consumo de combustível representa o segundo maior componente dos custos diretos operacionais das empresas aéreas, atrás apenas dos custos de mão de obra. Estima-se que a participação do consumo de combustível esteja entre 20% a 40% dos custos diretos operacionais totais nas empresas aéreas.

Os centros de distribuição são poucos, mal distribuídos o que acaba agravando os impactos dos aumentos de preços, provocando variações no custo desse insumo principalmente nas empresas de aviação regional.

Os centros de distribuição do combustível no país existem em número pequeno e são localizados de forma muito concentrada ao longo do território nacional.



Figura 27: Refinarias Produtoras de Querosene de Aviação no País
 Fonte: Adaptado de: Petrobrás, 2011.

O refino de petróleo é constituído por uma série de operações de beneficiamento, às quais o petróleo bruto é submetido para assim, produzir produtos específicos. Portanto, refinar petróleo é separar as frações desejadas, processá-las em produtos vendáveis. A primeira refinaria de petróleo construída no Brasil foi a Destilaria Riograndense de Petróleo, em Uruguaiana (RS), que entrou em operação em 1932, não estando mais em atividade. Atualmente no Brasil existem onze refinarias de petróleo. Como podem ser vistas na figura 27, são distribuídas da seguinte forma: Região Norte: REMAN – Manaus (Amazona). Na Região Nordeste: RLAM – São Francisco do Conde (Bahia), RPCC – Refinaria Potiguar Clara Camarão – Guamaré (Rio Grande do Norte). Na Região Sudeste: REGAP – Betim (Minas Gerais), REPLAN – Paulínia (São Paulo), REVAP- São José dos Campos (São Paulo), RPBC – Cubatão (São Paulo), RECAP – Mauá (São Paulo), REDUC –

Duque de Caxias (Rio de Janeiro). Na Região Sul: REPAR - Araucária (Paraná) e REFAP – Canoas (Rio Grande do Sul).

3.7 A ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DA AVIAÇÃO NO BRASIL E O ATUAL DESTAQUE DA INFRAERO

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, INFRAERO, foi fundada em 12 de dezembro de 1972, pela Lei nº 5862. Trata-se de uma empresa pública federal de administração indireta, vinculada a Secretaria de Aviação Civil. É a estatal responsável pela administração de 66 aeroportos, 69 Grupamentos de Navegação Aérea e 51 unidades Técnicas de Aeronavegação e 34 terminais de logística de carga. Está sediada em Brasília e presente em todos os estados do país.

Os aeroportos administrados pela INFRAERO concentram aproximadamente 97% do movimento do transporte aéreo regular do Brasil. Isso equivale a 2,6 milhões de pousos e decolagens de aeronaves nacionais e estrangeiras, transportando cerca de 155,3 milhões de passageiros por ano.

A INFRAERO não está no topo do organograma apresentado na figura 28, que detalha a estrutura administrativa da aviação do Brasil. Ela está abaixo de órgãos superiores como a ANAC e a Secretaria de aviação civil, mas o seu destaque tem estado presente devido às pressões para ampliação aeroportuária, que conta com uma demanda crescente de usuários. A especulação sobre a iminente copa de 2014 e a concentração de turistas para as cidades sede dos jogos é um forte fator, porém não determinante. A ANAC espera que a Copa do Mundo deva movimentar 2,8 milhões de embarques e desembarques, um volume considerado pequeno ante o movimento anual de 128 milhões registrados hoje no Brasil.

A ANAC e a Infraero estão vinculadas ao ministério da defesa, órgão do governo Federal incumbido de exercer a direção superior das Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica. Esse órgão trouxe mudanças para administração das forças armadas no Brasil que eram subordinados aos seus respectivos Ministérios, a exemplo do ministério da Aeronáutica que era expressivamente militar. De acordo com entrevista feita a Rogério Figueiredo, militar da reserva da aeronáutica, essa mudança de ministério militar para civil ocasionou grandes perdas para os militares, o espaço de poder político e administrativo das forças armadas foi reduzido, a aplicação de recursos nessas áreas foi minimizada e os

salários diminuíram estrondosamente. Segundo o organograma da figura 28, o Comando da Aeronáutica (órgão militar) está abaixo de várias esferas civis, o que demonstra o que o entrevistado destacou.

Merece destaque a Secretaria de Aviação Civil, criada como Medida Provisória Número 527 de 18 de março de 2011, que promete supervisionar políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil e infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil em articulação com o Ministério da Defesa. Também promete elaborar estudos e pesquisas sobre a aviação civil, elaborar e formular planejamentos e transferir para estados, Distrito Federal e Municípios a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos direta ou indiretamente.

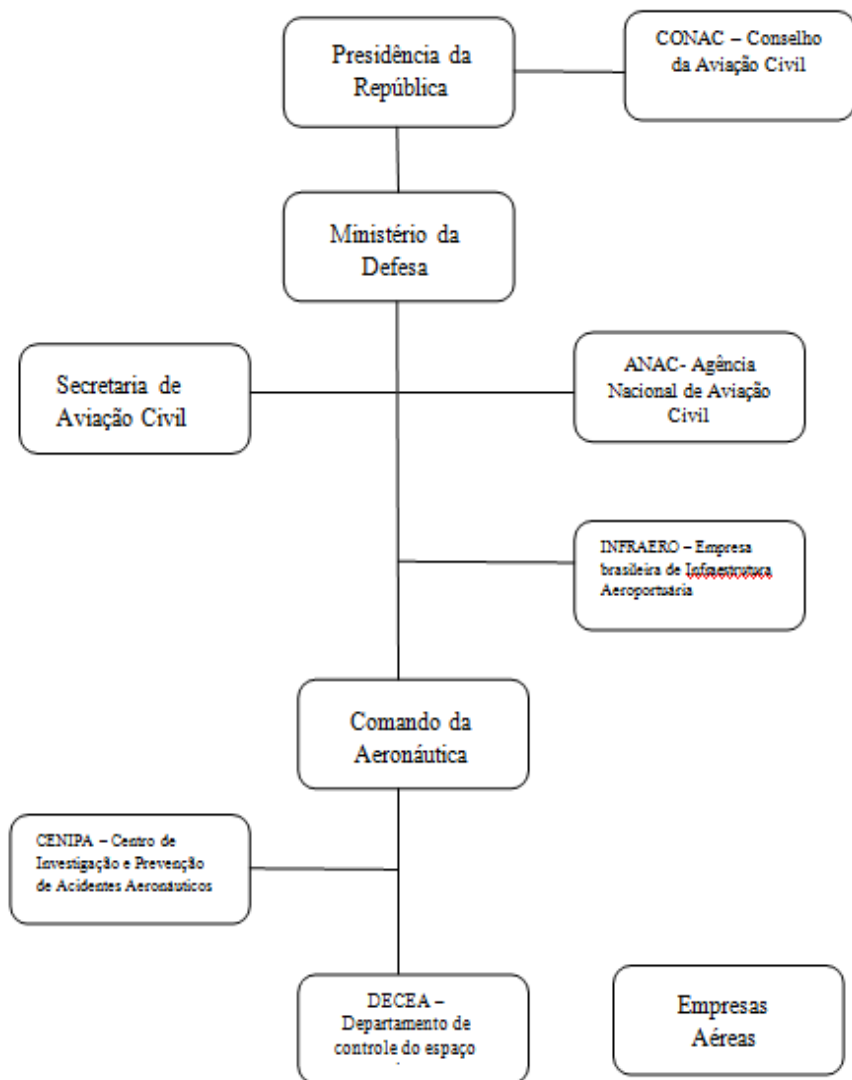


Figura 28: Estrutura da Aviação do Brasil
 Fonte: Adaptado de: ANAC, 2011.

3.8 A EMBRAER

A Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER) foi criada em 19 de agosto de 1969 pelo Decreto-Lei nº 770. Em sua fundação era considerada uma sociedade de economia mista de capital aberto (controlada pela União e vinculada ao Ministério da Aeronáutica), o objetivo seria implantar a indústria aeronáutica no país. A intenção inicial era que a empresa atuasse como montadora final de aviões a partir de projetos desenvolvidos no Brasil.

Segundo Pereira (2007), as atividades da empresa tiveram início em janeiro de 1970, com 150 funcionários provenientes do Centro Tecnológico da Aeronáutica – CTA. Desde a sua fundação contou com forte apoio governamental por meio de incentivos fiscais e compras diretas. O capital inicial subscrito pela União foi de US\$ 11,5 milhões. O governo concedeu um amplo terreno de 1.150.000 m² em São José dos Campos, nas proximidades das instalações do CTA. Nesse período passou a vigorar uma lei que permitia dedução no imposto de renda de empresas sediadas no país que adquirissem ações da EMBRAER.

A fundação da EMBRAER é fruto da gestão do governo Costa e Silva que proporcionou novos rumos ao desenvolvimento nacional. Segundo Santos e Silveira (2002), o governo militar de 1964 pode ser considerado como um passo novo para a internacionalização da economia brasileira. A influência explícita da guerra fria e os acordos assinados para tornar mais segura a entrada de capitais no país. É um período de importante crescimento econômico, embora fosse caracterizado pela forte concentração de renda, continuando neste caminho até 1970.

O começo da década de 1970 foi marcado pela hegemonia “linha dura” militar com o governo Médice, o qual deu início a implantação do I plano Nacional de Desenvolvimento, que tinha a intenção de tornar o Brasil desenvolvido no espaço de uma geração. Nessa época o governo efetuou encomendas no valor de US\$ 600 milhões, que corresponderiam a oito anos de atividade da empresa. Em termos de formação de recursos humanos e capacitação tecnológica, destaca-se o apoio ao Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA) e do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA). Pretendia-se atingir nichos de mercado no segmento de aeronaves de médio porte. A área de capacitação da empresa buscou parceiros estrangeiros para obter, mediante licenciamento, consultoria ou acordos de transferência de tecnologia, para complementação dos conhecimentos desenvolvidos internamente.

Os governos ditatoriais do Brasil entre as décadas 1960 e 1980, do século XX, caracterizam-se por uma orientação muito particular das ações do governo, nos quais políticas próprias foram direcionadas para conduzir e planejar o território.

Na perspectiva de consolidação de estratégias para tornar o país a referida “potência”, seria importante equipar o território com os objetos técnicos modernos que interessavam tanto à consolidação de uma economia forte e de relevância no contexto internacional, quanto garantir a segurança do país no contexto geopolítico da guerra fria, o que se tornou possível através do desenvolvimento dos setores estratégicos, como a indústria aeronáutica e de armamentos. O período caracteriza-se pela instalação da chamada Doutrina de Segurança Nacional¹⁴, a qual se baseava, entre outros fatores, na fundação de empresas estatais que funcionavam como empresas ancoras, dando apoio ao funcionamento da economia, e também pela realização de obras de engenharia que renovam o sistema de circulação e comunicação no território, buscando assim, uma maior integração.

Uma das empresas fundadas nesse período foi a Embraer. Uma importante exigência governamental seria que o Estado fosse detentor de 51% das ações, subordinadas ao Ministério da Aeronáutica. A empresa estava inserida no projeto de modernidade orientado pelos militares, participando de forma direta de suas três principais estratégias descritas anteriormente. A base para o seu know-how de partida está no ITA – Instituto Tecnológico da Aeronáutica, e o CTA – Centro Tecnológico Aeroespacial, dois polos de excelência em aeronáutica, ambos situados em São José dos Campos – SP.

A criação da Embraer seria um importante instrumento para a integração do território nacional, devido tanto à grandeza do território quanto a escassa rede de circulação e rodovias e ferrovias. O transporte aéreo civil oferecia a possibilidade de movimento rápido entre diferentes pontos do território e seria interessante para o país possuir uma empresa estatal que detivesse esse tipo de produção. No início a Embraer dedicou-se à produção de aeronaves simples, que se adaptavam às necessidades do mercado nacional e às condições do país.

¹⁴ “O golpe e a manutenção do regime militar de 1964 estão inscritos na Doutrina de Segurança Nacional, originária dos Estados Unidos. Criada na época da guerra fria, nascida do antagonismo Leste-Oeste, a Doutrina de Segurança Nacional fornece intrinsecamente a estrutura necessária à instalação e à manutenção de um Estado forte ou de uma determinada ordem social. [...] Objetivamente, a Doutrina de Segurança Nacional é a manifestação de uma ideologia que repousa sobre uma concepção de guerra permanente e total entre o comunismo e os países ocidentais” (BORGES, 2003, p. 24).

Como segurança para que a empresa iniciasse suas operações com êxito, foi oferecida como reserva de mercado, a garantia de aquisição de aeronaves por parte do Estado.

[...] que aliada ao poder de compra do Estado na aquisição de aeronaves, viabilizou a produção da Embraer durante os oito primeiros anos de existência, e posteriormente, mediante novas encomendas, possibilitou cobrir grande parte dos custos de desenvolvimento: a produção do Bandeirante começou com a aquisição pelo Ministério da Aeronáutica de 80 aeronaves e posteriormente de mais 200 unidades para transporte militar, sendo que as primeiras exportações só foram ocorrer em 1975 (DIEESE, 1988, p. 140).

Para que a empresa acumulasse capital e garantisse êxito desde o início de suas operações, o governo criou outra medida protecionista, um esquema de arrecadação em que pessoas jurídicas poderiam investir anualmente até 1% do imposto de renda em ações da empresa, deduzindo tal quantia do pagamento de IRPJ (Decreto-Lei nº. 770.8/69). Foi a forma que o governo encontrou para capitalizar a empresa mediante investimentos privados, além de incentivos fiscais que resultaram na isenção de pagamento de tributos variados.

O governo militar, não por acaso, se transformou no maior cliente da empresa, tornando-se responsável por grande parcela da produção, intimamente relacionada aos usos para a segurança nacional e atividades de planejamento. (PEREIRA, 2007, p. 110).

A Embraer destacou-se pelo desenvolvimento de uma política e parcerias com empresas estrangeiras do setor no repasse de tecnologias importantes para a consolidação da indústria aeronáutica brasileira.

Entretanto, a forma como a empresa estruturava-se e o amparo concedido pelo governo desde sua criação, foi um impedimento à sua competitividade naquele setor no momento da redemocratização do país e esgotamento de políticas que fomentavam o projeto de modernidade pensado nos governos militares.

Depois de anos de crescimento nas décadas 1970 e 1980, a Embraer começou a conhecer os primeiros sinais de crise, quando ocorreram cancelamentos de compras por clientes estadunidenses. A recessão que assolou a economia mundial nos anos de 1970, prolongou-se nos anos de 1980 com uma série de transformações técnicas e econômicas que induziram várias reformulações das estratégias de produção industrial, e a Embraer começa a conhecer as primeiras situações de não sustentação de seu processo de produção, o que culminaria em uma série de mudanças de organização em suas atividades. Avanços tecnológicos foram que permitiram repensar os processos produtivos mais modernos. Os processos de produção e de distribuição foram renovados, como também a lógica de acumulação de capital, que se encontrava em processo de internacionalização.

A época em que a criação da Embraer foi encorajada pelo governo federal foi concomitante com o período em que valores como a detenção de tecnologias militares era um fator importante e determinante para que o país possuísse soberania nacional e destaque no contexto da guerra fria.

No ano de 1994, a Embraer mostrava-se inviável no nível econômico. A indústria aeronáutica é um dos ramos que mais necessita investimentos pesados e requer gastos que a circunstância política governamental não estava disposta a arcar. Além disso, a crise instalada levou a privatização da empresa. Atualmente a empresa é a quarta maior produtora de aviões do mundo e a principal detentora de jatos regionais. Possui seis unidades de produção no Brasil, duas na China, três nos Estados Unidos, duas na França, duas em Portugal e uma em Singapura. Na figura 29 é possível verificar a unidade da Embraer, a primeira unidade de produção, Faria Lima em São José dos Campos – SP.



Figura 29: Unidade Faria Lima.

Fonte: www.embraer.com

3.9 O PIB E A AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA

O mercado de aviação é reconhecido por ter uma demanda elástica em relação à renda. O que quer dizer que uma mudança proporcional na renda provoca uma mudança na demanda. Por isso, esta vem a ser muito sensível quanto às mudanças do Produto Interno Bruto (PIB).

No caso de elevação do PIB, a demanda por bilhetes aéreos aumenta mais que proporcionalmente ao aumento do PIB, o mesmo acontece quando ocorre a diminuição deste. O setor de transporte aéreo é caracterizado por uma significativa sensibilidade na economia: “quando PIB e renda per capita crescem, a demanda por transporte aéreo aumenta, e quando o PIB cai, a demanda é contraída.” (RODRIGUES, 2007, p. 53). Além disso, esse setor é caracterizado por um elevado grau de competição, acarretando baixas taxas de lucratividade e rentabilidade.

Na figura 30, observa-se o que foi exposto acima, o crescimento do PIB e a elevação do número de passageiros na última década no Brasil. O gráfico demonstra um expressivo crescimento do PIB, o qual se deu entre os anos 2001 e 2010 3,6% ao ano, segundo fonte do IBGE. Na última década o crescimento per capita foi de 2,4% ao ano, o que refletiu diretamente na venda de passagens aéreas.

A aplicação de políticas fiscais e cambiais é fundamental para compreender a elevação dos passageiros do transporte aéreo. A diminuição das barreiras de entrada das empresas aéreas no mercado proporcionou uma elevada competição entre as empresas. Entre os anos 1998 e 2008, nos quais houve uma redução de 23% do preço das passagens, teve como decorrência a triplicação do número de passageiros. A queda da hegemonia da VARIG e a gradativa diminuição do controle estatal sobre o setor permitiu o aparecimento de outras empresas, embora haja a concentração de voos entre duas grandes empresas.

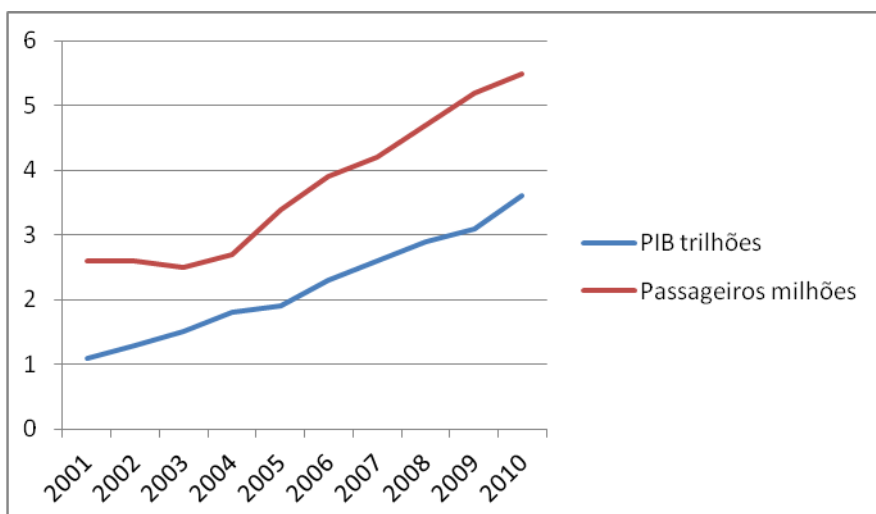


Figura 30: Relação PIB e passageiros na aviação brasileira

Fonte: Adaptado de: IBGE, 2011.

3.10 CONCLUSÃO

O estagnado modelo aeroviário nacional passou por uma notável transformação nos últimos anos. Deixou de ser um transporte somente para classes abastadas, que contava com um sofisticado sistema de atendimento ao cliente, para ser algo de formato mais simples e acessível. Ocorreram muitas transformações, novas empresas com estratégias inovadoras chegaram ao mercado e romperam as barreiras impostas pelas empresas tradicionais, tudo isso concomitante ao processo de flexibilização Estatal para o setor aéreo.

A esfera foi favorecida não somente pela redução dos custos e dos preços, mas também pelo aumento do número de passageiros por causa de políticas econômicas governamentais, que expandiram o crédito e outras políticas fiscais, abrangendo classes sociais que não contavam com acesso ao transporte aéreo.

Com essa nova perspectiva, a infraestrutura para os aeroportos e acesso a estes foi insuficiente. A Infraero passa por dificuldades para administrar os aeroportos, conciliar a malha aeroportuária do país que sofre pela falta de investimentos. Já as empresas regionais mantêm um importante papel na integração nacional. Além disso, empresas entrantes no mercado exploram o eixo regional, pois inserem rotas em cidades distantes dos “hubs” e contam com mercado fiel que favorece a expansão da companhia.

Dessa forma, pode-se notar que o aspecto geoeconômico apresentou importante crescimento na última década. Novos passageiros passaram a utilizar esse tipo de transporte, a competição foi ampliada e novas empresas puderam entrar no mercado. Entretanto, os investimentos do governo não acompanharam o crescimento e um planejamento se faz necessário.

4 ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO

Na análise da organização do espaço é preciso verificar todos os elementos que envolvem sua dinâmica: a história, a cultura, o meio natural, a economia, a tecnologia entre outros. De acordo com Mamigonian (2005), a organização do espaço no capitalismo depende das revoluções industriais, das revoluções nos transportes, mas, sobretudo de reestruturações econômicas e espaciais que ocorrem em períodos depressivos.

Nesses aspectos também podem ser observadas convergências no setor aéreo brasileiro. A sua dinâmica está em sintonia com a história política, social e econômica do país. A diversidade natural do território brasileiro foi um constante desafio a ser superado pelos protagonistas a cada período, assim como as divergências políticas e o jogo de interesses. Além disso, os contrastes econômicos nas diferentes regiões repercutiram na atual caracterização do alcance do transporte aéreo no país. A análise da organização do espaço aéreo brasileiro contempla a localização dos principais aeroportos, o comércio, as escolas de pilotos e tripulantes, a produção de equipamentos, a estrutura dos estabelecimentos e a relação com viagens internacionais, que serão verificadas neste capítulo.

4.1 O FLUXO DE PASSAGEIROS: TURISMO, NEGÓCIOS E FAMÍLIAS

Na figura 31, observa-se a quantidade de localidades atendidas pelas respectivas empresas aéreas. A TAM, sendo a maior do ranking de *market share* apontado na seção 3.4 atende quase a metade das localidades que a TRIP, sendo a quinta colocada no ranking. Isso acontece, sobretudo, devido às barreiras comerciais existentes no mercado aéreo. As companhias já consolidadas no mercado dominaram os espaços de pouso e decolagens dos principais aeroportos do país, o que durante muito tempo ocasionou uma centralização dos aeroportos, principalmente da região Sul e Sudeste. Essa condição está ligada a rigidez com que foi tratado esse mercado durante trinta anos, com intensos regimes de controle por parte do governo.

NOME DA EMPRESA	NÚMERO DE LOCALIDADES ATENDIDAS
TRIP	78
GOL/VRG LINHAS AEREAS	49
TAM	44
AZUL	24
AVIANCA (ICAO:ONE)	19
PASSAREDO	19
SETE LINHAS AÉREAS	17
PANTANAL	17
WEBJET	14
NHT	14
VARIG LOG	7
TOTAL	6
META	6
RIO LINHAS AÉREAS	6
NOAR	5
AIR MINAS	5
ABSA	5
TEAM	4
PUMA AIR	3
ABAETÉ	3
MASTER TOP	3
MEGA	2
SOL	2
RICO	1

Figura 31: Quantidade de localidades atendidas por empresas
 Fonte: ANAC, 2010.

As mudanças que aconteceram no transporte aéreo na última década permitiram um novo perfil de passageiros para as companhias, ocasionou que regiões carentes desse tipo de transporte se tornassem clientes fiéis das empresas que passaram a atender essas regiões. O que

explica o motivo pelo qual a TRIP chega a 77 localidades atendidas e muitas delas são cidades distantes dos chamados grandes centros urbanos do país, como é o caso de Ji Paraná/RO, Dourados/MS, Tefé/AM, etc.

Rangel (2005) admite que entre uma economia desenvolvida e uma economia não desenvolvida, para o autor, a primeira é rica, pois dispõe de mais recursos para a satisfação de seus membros e a segunda é o contrário. Então a primeira tem alta renda per capita e a segunda baixa renda per capita. Por isso que as transformações sociais e econômicas em várias esferas da economia possibilitaram a integração. As estratégias das empresas, nas quais são focados um determinado público, os voos são realizados com aeronaves de menor porte e horários concentrados, são apenas uma consequência das transformações que ocorreram na sociedade brasileira na última década. E por isso, deve ser enfatizado que a produção da riqueza não é algo puramente social, mas fruto do relacionamento que há entre a sociedade e a natureza.

A disponibilidade de recursos naturais e a disposição para determinada produção, aliados a políticas públicas que investem em infraestrutura e no incentivo à indústria, favorecem o crescimento de diversos setores econômicos e um deles é o transporte aéreo.

4.2 OS AEROPORTOS MAIS MOVIMENTADOS DO PAÍS

Segundo fonte da ANAC (2010), os dez aeroportos mais movimentados do país são: Aeroporto Internacional de Guarulhos – Cumbica/SP, Aeroporto Internacional de Congonhas- São Paulo/SP – Congonhas, Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek, Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/RJ- Galeão – Antônio Carlos Jobim, Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Santos Dumont, Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães, Aeroporto Internacional de Belo Horizonte – Tancredo Neves, Aeroporto Internacional de Curitiba- Tancredo Neves, Aeroporto Internacional de Porto Alegre- Salgado Filho e Aeroporto Internacional Viracopos – Campinas/SP.

A figura 32 apresenta uma comparação de voo por natureza de operação para os principais aeroportos brasileiros. Na figura é possível verificar que o aeroporto de Guarulhos possui a maior quantidade de voos domésticos e internacionais. Essa realidade deve-se à importância desse complexo aeroportuário que, de acordo com os dados Infraero (2010), foram 285,6 milhões de embarques e desembarques pelos

terminais de passageiros, através de 3,6 milhões de operações de pousos e decolagens que transportam cerca de 8,2 milhões de toneladas de cargas.

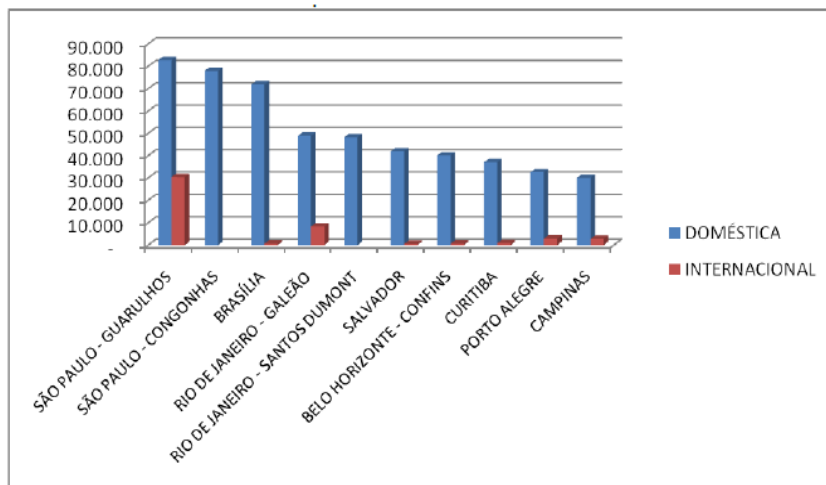


Figura 32: Número de decolagens por natureza da operação, nos 10 aeroportos mais movimentados – 2010

Fonte: ANAC, 2010.

Outro elemento de destaque na referida figura é a pequena quantidade de decolagens em operações internacionais, comparadas às operações domésticas nos aeroportos mencionados. Na figura 33 é demonstrada a realidade brasileira no setor aéreo, mais de 90% dos voos remunerados são realizados para atender o mercado doméstico.

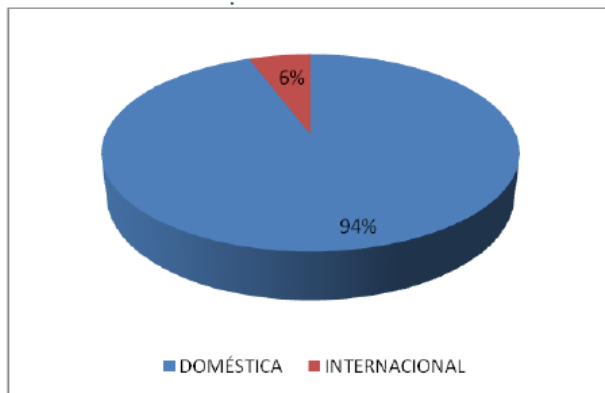


Figura 33: Número de decolagens por natureza de operação nos aeroportos brasileiros, 2011

Fonte: ANAC, 2011.

4.3 OS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO PAÍS

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), há uma definição quanto aos aeródromos. O aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Os aeródromos podem ser classificados em civis (quando destinados ao uso de aeronaves civis) e militares (quando destinados ao uso de aeronaves militares). (BRASIL, 1986).

Também são subdivididos em públicos, quando constituem patrimônios autônomos, enquanto mantidas sua destinação específica pela União. Propriedades vizinhas aos aeródromos públicos estão sujeitas a restrições especiais em relação ao plano básico de zona de proteção de aeródromos e ao plano de zoneamento de ruídos. São abertos ao tráfego através do processo de homologação.

Os privados somente podem ser utilizados com a permissão de seu proprietário, sendo vedada sua exploração comercial – o proprietário não pode sujeitar os usuários de seu aeródromo ao pagamento de tarifas. Os aeródromos privados não têm zona de proteção garantida, podendo estar sujeitos a restrições operacionais motivadas por novas instalações ou construções no seu entorno. São abertos ao tráfego através de processo de registro e podem ser fechados a qualquer tempo pelo proprietário ou pela Autoridade de Aviação Civil. Aeroportos são aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e

cargas. Já os helipontos, são os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros. Heliportos são os helipontos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Por isso é importante salientar que a presença de um aeroporto é de fundamental importância para uma região. Não apenas para a cidade em que está localizado, mas para todo o entorno, pois permite a integração com as localidades mais afastadas e traz desenvolvimento e progresso urbano para toda região atendida pelo aeroporto. Essa perspectiva remonta a Teoria das Localidades Centrais descrita na introdução desse trabalho, a qual afirma que simples componentes ligam-se a outros e constituem um sistema complexo.

Burle (2003) considera o aeroporto como uma ferramenta de grande porte que eleva o número de turistas atraídos para uma determinada região, tanto a lazer quanto a negócios. Outra possibilidade é a de criação de comércio com outras regiões e países, além disso, atrai investimentos para a região. Essa realidade gera uma movimentação significativa na economia local, com o aumento na rede hoteleira, de bares e restaurantes, o que ocasiona a formação de empregos diretos e, sobretudo, indiretos.

Com relação ao sistema aeroportuário brasileiro, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) administra 67 principais aeroportos brasileiros, 69 grupamentos de navegação aérea e 51 unidades técnicas de aeronavegação, além de 34 terminais de logística de carga. Estes aeroportos concentram aproximadamente 97% do movimento do transporte aéreo regular.

A INFRAERO é uma estatal, que exerce um papel fundamental no sistema aeroportuário brasileiro, investindo em aeroportos deficitários e de menor movimento do interior, o que dificilmente seria realizado por uma empresa privada. Essa postura é importante, tendo em vista que os aeroportos do interior têm uma relevância estratégica para o desenvolvimento regional e a integração nacional. No entanto, a INFRAERO não tem condições financeiras nem operacionais para fazer os investimentos necessários para atender ao rápido crescimento do movimento nos aeroportos.

Diante da significativa quantidade de aeroportos espalhados pelo país é indispensável realizar uma análise da dinâmica desses importantes instrumentos na modernidade. A figura 34 apresenta a malha aeroportuária brasileira no período entre 1998 e 2008. É representado o mapa do Brasil e a localização dos aeroportos que tiveram movimentação com voos regulares no período.

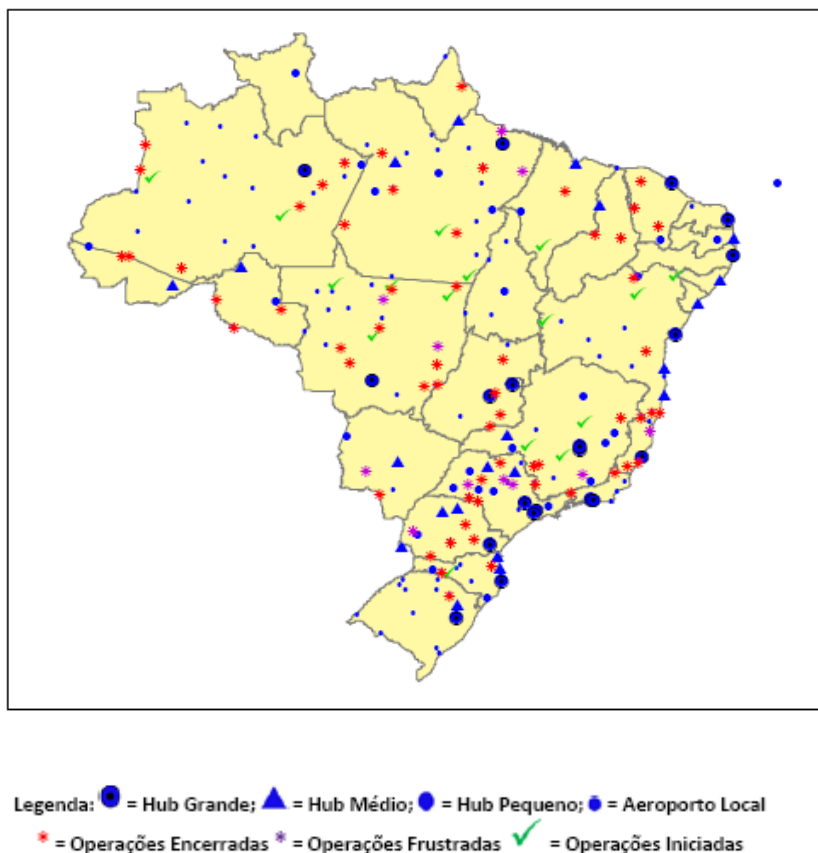


Figura 34: Operações aeroportuárias 1998-2008
 Fonte: Oliveira e Silva, 2008.

Para a análise, Oliveira e Silva (2008) padronizaram a classificação dos aeroportos, com as definições “hub grande”, “hub médio” e “hub pequeno” adotada pela *Federal Aviation Administration* (FAA) dos Estados Unidos. Segundo essa classificação, para um aeroporto ser considerado “hub grande”, ele deve movimentar mais de 1% dos embarques e desembarques de passageiros de um país. Os aeroportos “hubs médios” são aqueles que movimentam entre 0,25% e 1% do total de passageiros e os “hubs pequenos” são aqueles que movimentam entre 0,05% e 0,25%. Abaixo dos 0,25% de participação

da movimentação de passageiros no total do sistema aéreo, o aeroporto é considerado “não-hub”.

É possível perceber, por meio da figura 35, a queda de cobertura aérea no país no período entre os anos de 1998 e 2008. De fato, houve encerramento de operações em todas as regiões do Brasil, e ainda em número superior ao número de operações iniciadas.

Muito importante, sobretudo para o contexto de inserção nacional, são os aeroportos regionais. Estes apresentam tráfego predominantemente doméstico e regular, cujo papel econômico é fundamental para a movimentação de pessoas, bens e serviços, interna e externamente à região onde estão localizados. Existem aeroportos que são considerados centrais na medida em que favorecem a ligação aérea entre as regiões. No Brasil, segundo a classificação de Palhares e Espírito Santo Jr. (2001), os aeroportos inseridos nessa categoria são: Santos Dumont – RJ, Congonhas- SP e Pampulha- MG, Brasília, Salvador, Porto Alegre, Recife e Belém.

Essa centralização induz a uma estratégia das empresas aéreas na atualidade, já citada na seção 3.1.6, o *hub-and-spoke*. Esse sistema de tráfego de linhas aéreas concentra chegadas e saídas de aviões em uma base principal, oferecendo voos com conexão aos passageiros. É muito rentável para as companhias, porém inconveniente para os passageiros. Quando as empresas aéreas escolhem uma determinada cidade para ser o centro da distribuição dos seus voos, obriga os passageiros a mudarem de avião no aeroporto selecionado como “*hub*”, no caminho de seus destinos finais.

Com exceção do Aeroporto de Congonhas/SP, que apresentou redução da quantidade de passageiros no período, os demais apresentaram aumento. Na figura 35, observa-se a evolução da movimentação dos aeroportos, sendo que o que mais cresceu nos últimos anos foi o Aeroporto de Guarulhos/SP.

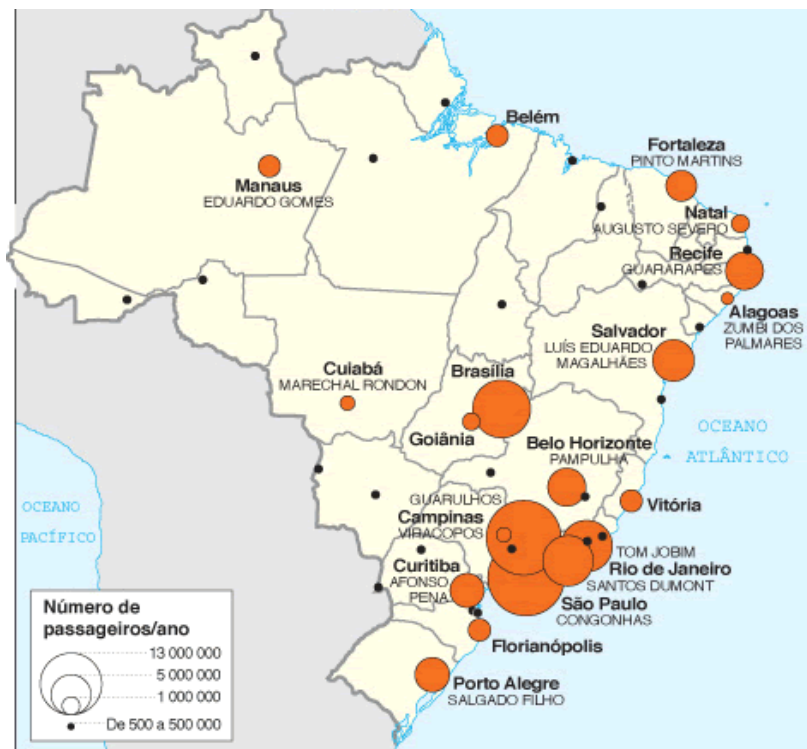


Figura 35: Evolução da movimentação dos aeroportos
 Fonte: INFRAERO, 2011.

Na figura 36, verifica-se a quantidade de passageiros pagos transportados por aeroportos entre os anos de 2002 e 2010. O aeroporto que mais se destacou no período foi Guarulhos/SP que passou a operar alguns voos que operavam em Congonhas/SP. De modo geral, a quantidade de passageiros transportados foi crescente nos aeroportos de mais movimentação do país.

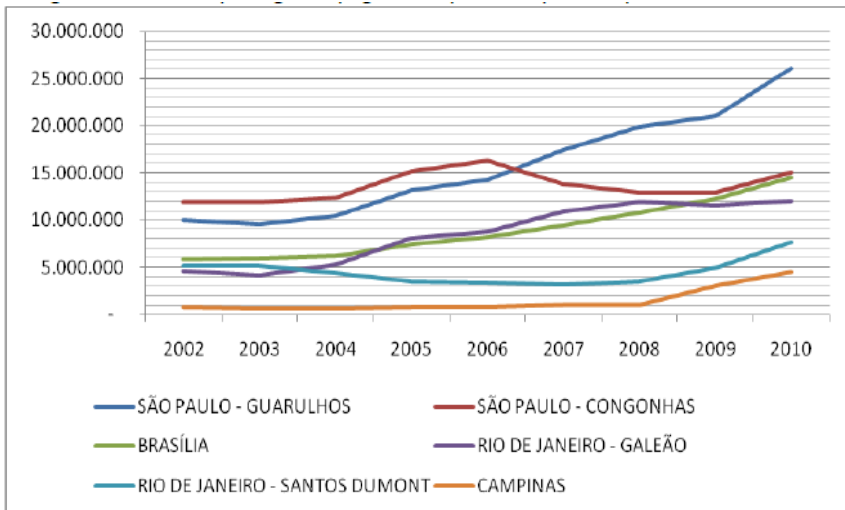


Figura 36: Total de passageiros pagos transportados por aeroporto – 2002 a 2010
 Fonte: ANAC, 2011.

A figura 37 representa o total de passageiros transportado, somando-se embarcados e desembarcados, além da participação das empresas nos aeroportos brasileiros com movimentação maior do que 100 mil passageiros com origem ou destino nos mesmos estes. Foram considerados os passageiros pagos nos voos remunerados das empresas brasileiras e estrangeiras no ano de 2010.

A análise da figura permite perceber que há uma concentração nos pousos e decolagens nos aeroportos das regiões Sudeste e Sul e uma expressiva movimentação do litoral do país em detrimento do interior, no qual nota-se uma inexpressiva movimentação, além de um tímido crescimento nos aeroportos do interior do país.

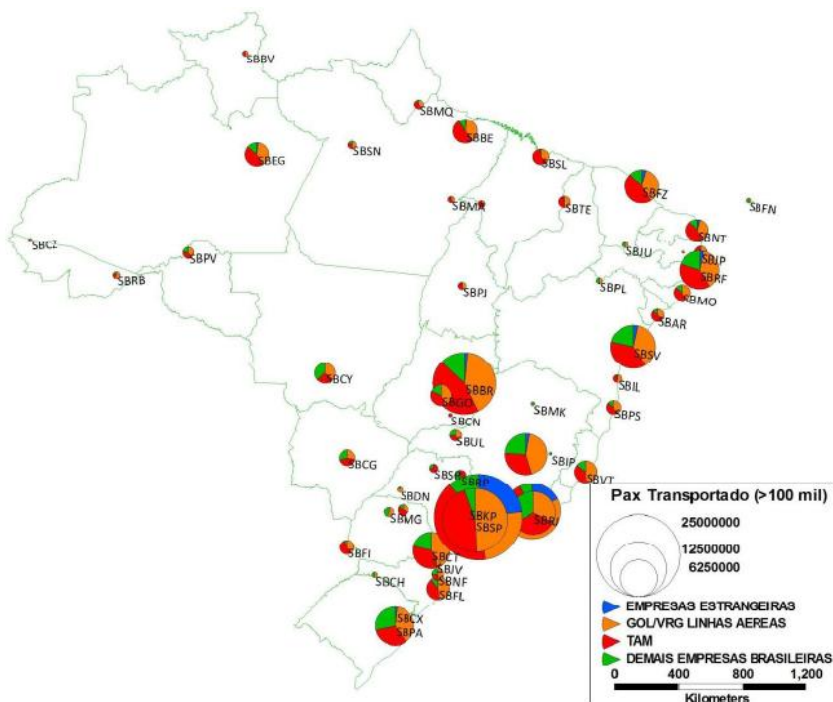


Figura 37: Passageiros pagos transportados por aeroporto – Ano 2010
 Fonte: ANAC, 2011.

Nas figuras a seguir podem-se verificar as plantas baixa de alguns aeroportos que se destacam no Brasil e no mundo. Os aeroportos não são apenas os portões de acesso da entrada e saída de países e conexões entre cidades. Eles desempenham um importante papel social e econômico, o qual é dividido por Palhares e Espírito Santo Jr. (2001), em dois tipos de impacto dessa natureza. 1) Direta e indiretamente as atividades aeroportuárias geram postos de trabalho, receitas, impostos e diversos investimentos. 2) Como facilitadores de outras inúmeras atividades econômicas, os aeroportos contribuem de forma decisiva para o desenvolvimento regional e nacional.

Na esfera regional, a presença e o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária tem um significado de destacada importância para a geração de empregos, renda e impostos para região que está inserido.

Para uma abordagem moderna relativa aos impactos econômicos dos aeroportos tem-se procurado associar as atividades aeroportuárias

com geração de emprego, receitas e investimentos que são decorrentes destas atividades.

Dessa forma, os aeroportos geram impactos econômicos nas regiões em que estão situados. Como por exemplo, o emprego, a renda e outros benefícios gerados por aqueles que trabalham diretamente nos aeroportos, ou que diretamente contribuem nas atividades aeroportuárias. São empregos, aumento da renda, lucros e receitas de tarifas e impostos, totalmente ou em grande parte relacionados com a operação do aeroporto e nas aéreas ao redor.

Quando se verifica a organização interna da estrutura dos aeroportos fica nítido que não são apenas espaços para o acesso de aeronaves. Trata-se de um complexo comercial que permite vivência social e de lazer. A condição de um aeroporto ser internacional permite a experiência de intercâmbios com passageiros de diferentes culturas, gostos e, em alguns casos, privilégios cambiais com suas moedas para aquisição de produtos com marcas conhecidas e produtos com alto valor agregado. Além disso, os aeroportos contam com lojas de aluguel de automóveis, estacionamentos privados, serviços de câmbio, bancos 24 horas e serviços de táxi.

4.3.1 O Aeroporto de Guarulhos

Segundo projeções da ANAC e INFRAERO, o aeroporto de Guarulhos, que em 2011 recebeu 29,9 milhões de passageiros, em 2014 receberá 38,9 milhões.

Os aeroportos de Guarulhos, Campinas (Viracopos) e Brasília tiveram a administração concedida à iniciativa privada em leilões realizados no início de fevereiro de 2012.

Na figura 38, pode-se observar a planta baixa do Aeroporto de Guarulhos/SP e na figura 39 a foto do mesmo Aeroporto, que é o mais movimentado do país. Nas ilustrações é possível perceber sua dimensão. Possui uma área total de 13.7 m² (Infraero, 2011). De Guarulhos partem e chegam voos procedentes e com destinos de 27 países e 153 cidades nacionais e estrangeiras. Para atender aos usuários do aeroporto, a rede comercial dos terminais de passageiros é formada por 198 pontos comerciais. É neste aeroporto que se encontra o maior terminal de logística da América do Sul, com área de 9,8 mil metros quadrados, onde estão disponibilizadas dezesseis câmaras frigoríficas, com capacidade de 7,6 mil metros cúbicos, além de equipamentos de moderna tecnologia.



Figura 38: Planta Baixa Aeroporto de Guarulhos
 Fonte: <http://www.aeroporto guarulhos.net>



Figura 39: Aeroporto de Guarulhos/SP
 Fonte: www.infraero.gov.br

4.3.2 O Aeroporto de Congonhas/SP

A movimentação interna do Aeroporto de Congonhas pode ser analisada na figura 40 e nas figuras 41 e 42 sua planta baixa. Possui três andares, com lojas que podem ser observadas na figura abaixo, no segundo andar portões de embarque e no primeiro andar encontra-se restaurantes, além do espaço do check-in e o estacionamento.

Esse aeroporto é sede de 38 das 100 maiores empresas privadas de capital nacional. É fundamental no desenvolvimento do país, pois liga importantes centros de negócio. Está localizado em uma região privilegiada de São Paulo, a integração do aeroporto à malha viária se consagra pela passagem subterrânea sob a Avenida Washington Luis, para acesso exclusivo ao aeroporto.



Figura 40: Aeroporto de Congonhas – movimentação interna

Foto: autora.

Este Aeroporto é sede de grandes empresas aéreas do país, como a Gol e TAM. Segundo entrevista feitas nas companhias, e na sede das empresas que são adquiridos os equipamentos para manutenção das aeronaves. “Os equipamentos são comprados em São Paulo e enviados para os demais aeroportos, em seguida o componente gasto volta para a sede”. (funcionário TAM). Por isso que, do ponto de vista econômico, todo aeroporto depende da rede à qual ele pertence. Segundo Silva

(1991), a infraestrutura aeroportuária deve levar em consideração as ações das diversas variáveis inerentes ao tráfego na rede: tipos de equipamentos, natureza dos intercâmbios, como o turismo, os negócios, a aviação geral, o tráfego regular, a carga, o correio, etc. O tráfego regular pode ser influenciado pelos problemas de regulamentação do serviço concedido ou autorizado, climáticos e pelo meio-ambiente, os quais, ao imporem algumas restrições operacionais, produzem efeitos sobre outras variáveis da rede. São todos esses elementos articulados que farão com que haja a eficiência no transporte aéreo.

Nas figuras 41 e 42, tem-se a planta baixa do Aeroporto de Congonhas, a qual conta com uma variada rede de comércios, restaurantes, serviços de limpeza, manutenção e segurança, muito importantes para a cidade de São Paulo, onde o aeroporto pode ser um centro de compras com praça de alimentação, pois apresenta lojas com produtos reconhecidos e atendimento de qualidade. Essa realidade proporciona impactos no emprego e na renda, além de benefícios que são gerados por aqueles que trabalham diretamente no aeroporto ou contribuem para atividades aeroportuárias.

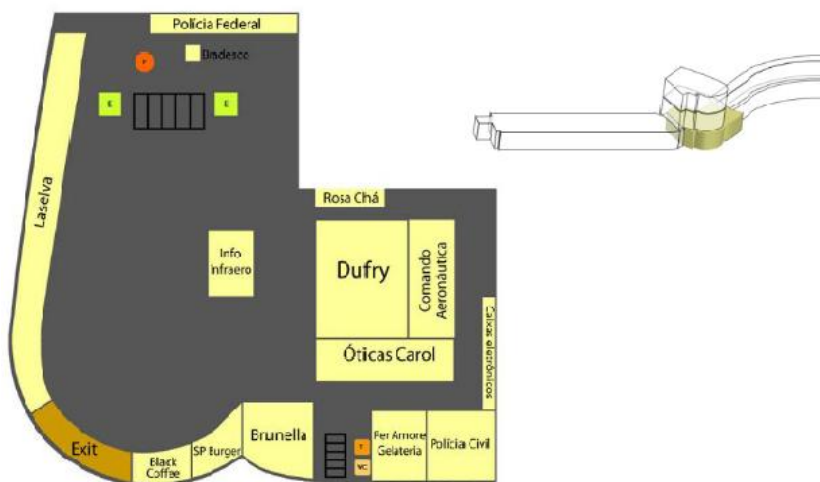


Figura 41: Terminal de Passageiros – Piso Térreo – Aeroporto de Congonhas.
Fonte: <http://www.aeroportocongonhas.net/>

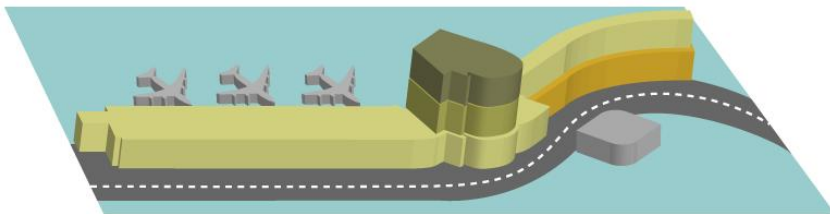


Figura 42: Aeroporto de Congonhas- planta baixa

Fonte: <http://www.aeroportocongonhas.net/>

3.3.3 Aeroporto de Brasília – Juscelino Kubtschek.

A criação de Brasília mostrou o empenho de uma equipe liderada por Oscar Niemeyer e pelo Presidente Juscelino Kubtschek para realizar uma obra que representasse a expressão e cultura brasileira, não apenas na arquitetura, com sua forma moderna e original de nenhuma influência estrangeira. Mais do que isso, a importância de Brasília para a interiorização da ocupação do território brasileiro.

De acordo com Cardozo (2008), Brasília oferece um exemplo de cidade nova, construída de um súbito, que não começou em torno de um burgo, ou castelo feudal, ou de uma catedral, ou ainda de uma praça de mercado; em torno de um pouso ou peregrinação ou para conquista do outro. Surgiu em um “deserto” pelos meios únicos e modernos, adequados a seu desenvolvimento. O surgimento de Brasília pode-se dizer que surgiu às margens do aeroporto, por ser uma das primeiras obras reais de sua origem.

O primeiro aeroporto de Brasília, Vera Cruz, foi construído em 1955, pelo então ex-governador de Goiás, Bernardo Sayão. Localizava-se, onde atualmente está a Rodoferroviária de Brasília. Era uma pista de terra batida de 2,7 mil metros de comprimento e uma estação de passageiros improvisada por um barracão de pau-a-pique coberto com folhas de buriti (INFRAERO).

As instalações do Aeroporto Vera Cruz eram provisórias. A mudança para um aeroporto definitivo era prioridade, juntamente com as obras de construção do Núcleo Residencial Pioneiro da Fazenda do Gama, onde foram erguidos o Catetinho, as instalações para o Batalhão da Guarda, e o segundo aeroporto provisório, que atendeu ao presidente e aos pioneiros na construção da nova capital.

Em novembro de 1956, quando o Catetinho estava pronto, já havia sido iniciado o desmatamento para a construção do aeroporto

permanente, que possuiria uma pista de 3,3 mil metros de comprimento. A inauguração oficial do aeroporto comercial deu-se em 03 de maio de 1957. Na figura 43, verifica-se a planta baixa do aeroporto de Brasília.

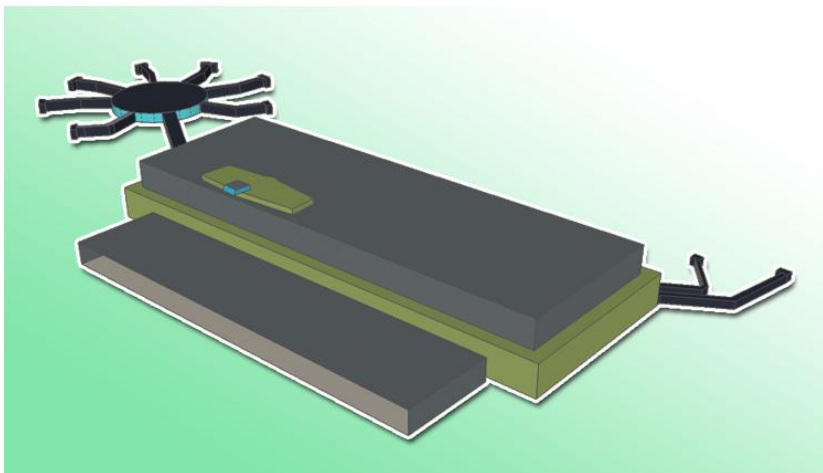


Figura 43: Aeroporto Internacional de Brasília - Juscelino Kubitschek – planta baixa

Fonte: <http://www.aeroportobrasilia.net/>

Na figura 44, pode-se ver o Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek – iluminação noturna. Considerado um dos principais aeroportos da América Latina, encontra-se geograficamente privilegiado. Recebe e distribui 400 voos por dia, além de movimentar mais de 14 milhões de passageiros por ano, para 44 destinos em todas as regiões do país. A área total do aeroporto é 28.995.153,00 m², seu estacionamento tem vagas para 1.034 veículos e outro para 40 posições de aeronaves.



Figura 44: Aeroporto de Brasília

Fonte: Infraero.

4.3.4 Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro

A década de 1930 foi caracterizada no país pelo crescimento da industrialização e desenvolvimento econômico. Rangel (2005), afirma que não é possível que haja desenvolvimento sem maquinário e energia, tampouco construção moderna sem cimento e meios de transportes pesados. Não há industrialização sem transferência de mão de obra para novas condições de vida. Por isso, nessa década surgiu a necessidade do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, possuir um aeroporto que atendesse às demandas da época. Foi construído na Ponta do Calabouço, onde amerissavam hidroaviões de rotas nacionais e internacionais. De acordo com a INFRAERO, as obras foram iniciadas em 1934, e o terrapleno, antes mesmo de ser concluído, já estava sendo utilizado. Em 1936, a área destinada a pousos e decolagens foi aberta para aparelhos de maior porte, viabilizando a inauguração do primeiro aeroporto civil do país.

O projeto elaborado para a Estação Central do Aeroporto Santos Dumont exigia a construção de caráter monumental. As obras, iniciadas em 1940, devido à recessão causada pela Segunda Guerra Mundial foram concluídas em 1947. Na década de 1970 houve investimento na infraestrutura e nos anos de 1980, já processava mais de um milhão de

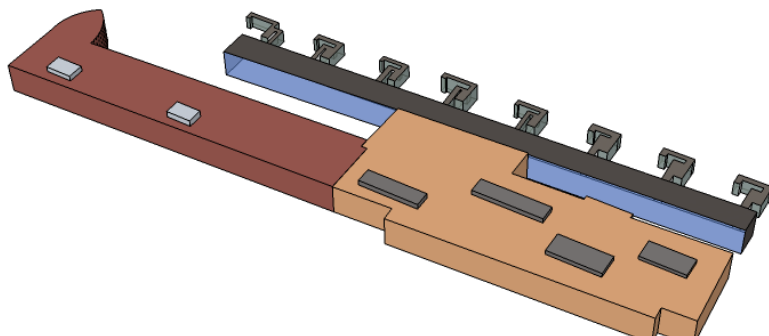
passageiros por ano. A partir de 2003, começou-se um processo de modernização, adequação e ampliação do terminal de passageiros, pátio e pistas. Atualmente está voltado para voos de curta distância, os demais voos foram remanejados para o Aeroporto Tom Jobim- RJ.

O aeroporto possui uma localização privilegiada, no centro da cidade do Rio de Janeiro, com fácil acesso às rotas turísticas. Projetado em 1938, pelos irmãos Marcelo e Milton Roberto, que ganharam um concurso nacional. É um marco da arquitetura moderna brasileira, com um duplo saguão onde se destacam painéis de Cadmo Fausto. Na figura 45, pode-se perceber o design do prédio do aeroporto e a paisagem que o cerca.



Figura 45: Aeroporto Santos Dumont – RJ
Fonte: www.infraero.gov.br

Na figura 46, tem-se a planta baixa do aeroporto Internacional Santos Dumont, com os terminais de embarque e desembarque. A área total do sítio aeroportuário é de 833.703 m², com capacidade de 8.500 passageiros por ano, estacionamento de aeronaves com 20 posições e estacionamento para 1.042 vagas de veículos.



- Terminal de Desembarque
- Terminal de Embarque

Figura 46: Planta baixa – Aeroporto Santos Dumont

Fonte: <http://www.aeroportosantosdumont.net/>

4.3.5 Aeroporto de Belém

A extensão do território brasileiro com suas particularidades naturais, sociais, históricas, espaciais e culturais imprimiu características singulares às diferentes regiões do país. As demandas de cada região e suas variações podem ser traduzidas através do perfil dos aeroportos espalhados ao longo do país. Segundo Silva (1991), a decisão de construir um aeroporto em uma região desprovida de transporte aéreo, permite que se crie um novo local, onde será explorada a demanda potencial ou não satisfeita, ou mesmo, que se crie o transporte aéreo em regiões estratégicas.

Na figura 47, observamos o Aeroporto Internacional de Belém do Pará. O fato de ser uma das principais portas de entrada do país, para o turismo na Floresta Amazônica, incentivou a aplicação de fortes investimentos estatais, desde 2001, para a modernização de sua estrutura. É uma obra imponente em meio à vastidão Amazônica, privilegiado pela Planície Amazônica e a luminosidade solar constante, pois o desenho do edifício, com planos curvos na cobertura, permite que a luz percorra toda a extensão do grande salão do terminal.

O Aeroporto Val-de-Cans, além de responsável pelo incremento do turismo na região, também é importante no escoamento da produção e captação de novos investimentos. Cumpre um importante papel na integração nacional, favorece o deslocamento das pessoas de toda região que o cerca.



Figura 47: Aeroporto Internacional de Belém/ Val-de-Cans/Júlio Cezar Ribeiro
Fonte: www.infraero.gov.br

4.4 A COPA DO MUNDO NO BRASIL

A expectativa de um evento esportivo mundial no ano 2014 trouxe ao debate nós de estrangulamento de fortes pontos da infraestrutura no país.

Os aeroportos representam um grande gargalo do Brasil, por isso ganharam apoio da mídia no último ano, que pressiona o governo em busca de soluções rápidas e eficientes para os quesitos de modernização e ampliação. Um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica (IPEA) apontou que dos treze aeroportos brasileiros que receberão investimentos para modernização e aumento da capacidade, em função da Copa do Mundo de Futebol em 2014, nove não ficarão prontos a tempo e um, com muito otimismo, será finalizado no mês em que se inicia o campeonato.

Há sinais de um grande vexame no Mundial - afinal tanto para o presidente da CBF, Ricardo

Teixeira, como para o presidente da Fifa, Joseph Blatter, sempre foi avisado que uma infraestrutura aeroportuária eficiente é fator indispensável para que a Copa no Brasil dê certo. (REVISTA VEJA, 2011, p. 1).

Segundo estudos, os aeroportos de Manaus, Fortaleza, Brasília, Guarulhos (SP), Salvador, Campinas (SP), Cuiabá, Confins (MG) e Porto Alegre não deverão estar prontos para o ano de 2014. Na seção anterior foram analisados importantes aeroportos do país, dos quais foram observadas plantas baixas e fotografias, além de aspectos históricos. Nas figuras 48, 49, 50 e 51 podem-se ver as plantas de respectivamente os aeroportos Internacional de Miami (Estados Unidos), Aeroporto Internacional de Londres – Heathrow – (Inglaterra), Aeroporto Internacional de Narita – Tóquio (Japão) e Aeroporto Internacional Charles de Gaulle – Paris (França). A estrutura interna e funcionalidade desses aeroportos são notáveis nas figuras. Outro fator importante é o que pode ser analisado no Aeroporto de Narita, em que o modal rododiferroviário foi articulado com o aeroviário, integrando vias de acesso que facilitam o fluxo de passageiros.



Figura 48: Aeroporto Internacional de Miami – Estados Unidos
 Fonte: <http://www.miami-airport.com>

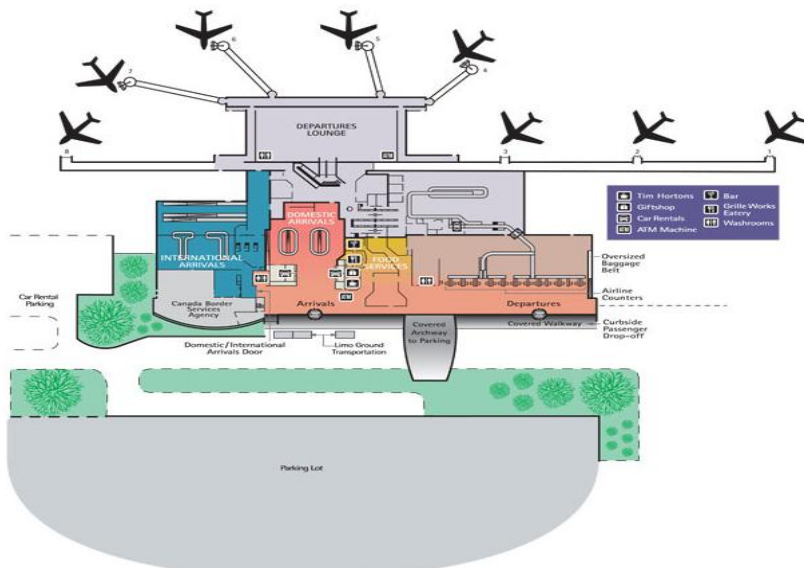


Figura 49: Aeroporto Internacional de Londres – Inglaterra
 Fonte: <http://www.londonairport.on.ca>

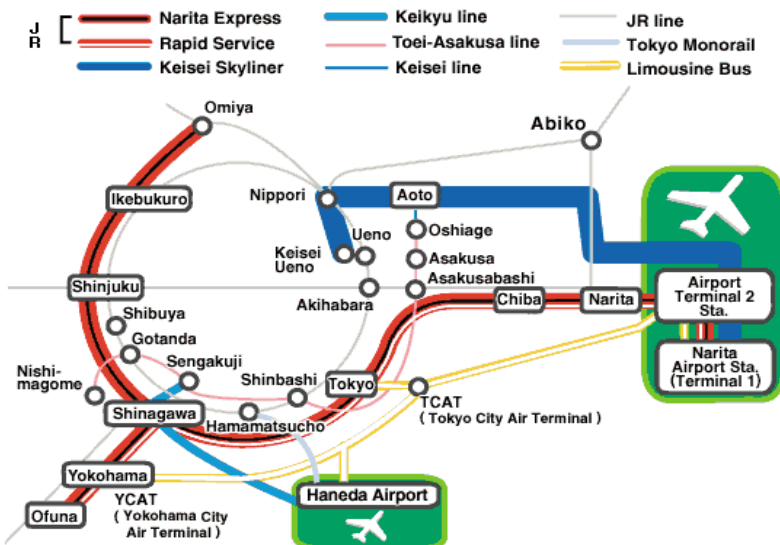


Figura 50: Aeroporto Internacional Narita – Tóquio – Japão
 Fonte: <http://www.narita-airport.jp>

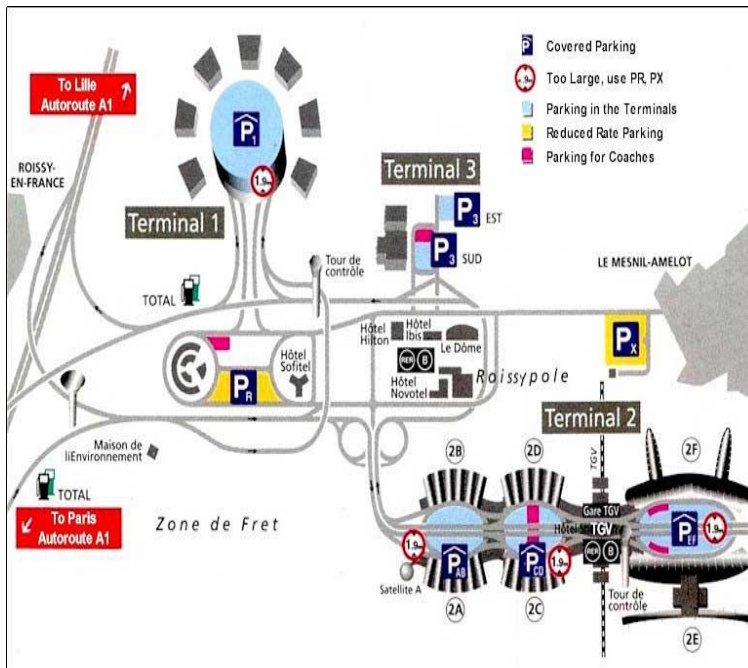


Figura 51: Aeroporto Charles de Gaulle

Fonte: <http://www.charlesdegaullearport.co.uk/>

Como alternativa para aceleração das obras nos aeroportos do Brasil, o governo federal iniciou um processo de concessão dos aeroportos. O primeiro contrato assinado foi para a construção, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (RN). “A concessão foi saudada como uma privatização do governo petista”. (JORNAL VALOR ECONÔMICO, 2011). A concessão não significa uma privatização, vem a ser uma outorga por um período longo. O consórcio vencedor terá três anos para construir os terminais e 25 anos para explorar o empreendimento. Acredita-se que a entrega do projeto à iniciativa privada irá tirá-lo da prancheta e torná-lo modelo para outras obras de infraestrutura que o governo precisa fazer, mas não conta com recursos.

Preocupado, no nível político e econômico do governo federal, quanto às obras de infraestrutura aeroportuária e a expectativa da grande demanda de turistas que estarão presentes no grande evento esportivo, o Estado vem se esforçando e realizando investimentos. A Infraero prevê investimentos de R\$ 9 bilhões em aeroportos até 2014. Além da Copa

do Mundo de 2014 e as Olimpíadas 2016, o aumento da demanda tem sido gradual. As previsões, segundo o Jornal Valor Econômico, mostra que o país terá que quase triplicar sua capacidade – atualmente em 130 milhões de passageiros por ano – para atender a uma demanda que chegará a 310 milhões de usuários até 2030.

4.5 O TRANSPORTE AÉREO E AS CARGAS

O aumento do transporte de cargas pelo modal aéreo aumentou significativamente nos últimos anos, principalmente nas exportações e importações, segmentos estes ainda dominados pelo modal marítimo. Surgiram mais companhias aéreas, com novos conceitos aliados ao uso de novas tecnologias, que promoveram um melhor desempenho no setor. Os investimentos são necessários para que a infraestrutura consiga suportar o aumento de passageiros e cargas que as estatísticas preveem para os próximos anos e, sobretudo, com o advento da Copa do Mundo de 2014.

“O transporte aéreo é menos arriscado do que o transporte marítimo¹⁵”, por essa razão, a embalagem para prevenir danos é menos importante para cargas aéreas do que marítimas. Para o aumento das importações do Brasil, principalmente de produtos de alto valor agregado (máquinas, peças, joias, etc.), o transporte aéreo vem se destacando. No quadro 05, pode-se verificar a heterogeneidade, tanto de produtos exportados quanto importados por via aérea. O transporte de produtos perecíveis via aérea são facilitados pela agilidade em que chegam ao destino final, os produtos eletrônicos, muitas vezes sensíveis, além das cargas de valor (ouro e prata) e apesar do custo de transporte mais elevado, encontram mais segurança nas aeronaves.

Em razão da heterogeneidade e da consequente diversificação da forma de tratamento e manuseio, as empresas operadoras procuram criar classificações que facilitem a padronização das rotinas utilizadas no tratamento da carga. A importância deste procedimento deve-se ao fato de que as características dos diversos itens da carga implicam na operacionalidade, concepção e tamanho dos Terminais de Carga (TECA). No quadro 5, estão listados os principais produtos de importação e exportação dos aeroportos com as maiores movimentações de cargas no país.

¹⁵ Entrevista fornecida por um funcionário da TAM no dia 27 de dezembro de 2011.

TECA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
CAMPINAS	Metalmecânico, automotivo, telecomunicações, informática, químicos, aeronáuticos, eletroeletrônicos, farmacêuticos, papéis e embalagens.	Automotivo, metalmecânico, telecomunicações, calçados, bolsas, cintos, perecíveis, farmacêuticos, informáticas, papéis e embalagens, eletroeletrônicos.
GUARULHOS	Autopeças, químico farmacêuticos, confecções (têxteis), alimentícios, eletrônicos, aeronáuticos, informática e flores.	Frutas, autopeças, eletrônicos, confecções, têxteis em geral, calçados, carnes, animais vivos, flores, acabamentos metalúrgico.
MANAUS	Componentes para celulares, componentes eletroeletrônicos, carga valor (ouro e prata), placas e circuitos impressos, componentes para televisão, componentes para CPV, Componentes câmera de vídeo e fotografia, Componentes de informática.	Celulares, disjuntores, lâminas de barbear, sintonizadores de satélite, alarme para veículo, peixe ornamental, componentes câmera de vídeo e fotografia, concentrado de refrigerante, lente de contato bruta e acabada.
GALEÃO	Material de prospecção de petróleo, químico e farmacêutico.	
GOIÂNIA	Peças e acessórios de veículos, brinquedos em geral, pisos, produtos e matérias primas para laboratórios, informática, eletrônicos.	Vestuário e Frutas.
CURITIBA	Automóveis e utilitários, partes e peças automotivas, partes e peças para caminhões e ônibus, partes e peças para equipamentos agrícolas, equipamentos eletrônicos, equipamentos de informática, partes e peças para elevadores, escadas rolantes e esteiras, materiais para a indústria cirúrgica, matéria prima para ração animal e produtos químicos.	Equipamentos eletrônicos, couro, partes e peças para caminhão e ônibus, máquina para fabricação de cigarros, máquinas para indústria siderúrgica, alimentos, máquinas e equipamentos, automóveis e utilitários, vidros de segurança, roupas.
CONFINS	Placas e componentes eletrônicos para uso em telefonia, peças em geral para fabricação de motores estacionários de combustão interna e turbinas, peças para fabricação de locomotiva, peças e componentes em geral para a fabricação de caminhões, medicamentos, peças em geral para fabricação de automóveis, componentes eletrônicos, peças em geral para uso em informática, peças e componentes eletrônicos, peças e componentes para fabricação de tratores, peças em geral para manutenção de veículos pesados.	Peças em geral para fabricação de automóveis, componentes automotivos e blocos motores, componentes eletrônicos, peças para informática, disjuntores termomagnéticos, medicamento, hidrômetro, peças semipreciosas, medidor de águas, roupa esportiva.

PORTO ALEGRE	Máquinas e equipamentos, informática, peças agrícolas, ótica.	Couro, armamento, informática, máquinas.
VITÓRIA	Eletroeletrônicos, telefonia, peças e componentes de computadores, motocicleta e celulares, medicamentos, siderúrgico e auto-forno, peças de locomotivas e tubulações, equipamentos para telecomunicação, roupas, máquinas fotográficas e filmadoras.	Mamão, produtos siderúrgicos, peixes frescos, peixes ornamentais, rochas calcárias ornamentais, móveis e armários em madeiras, sementes de aroeira, pedras, mármore e granitos.
SALVADOR	Fabricação de computadores, fabricação de pneus, indústria química e petroquímica, indústria petrolífera, metalurgia, fabricação de móveis, indústria têxtil, extração de minerais, processamento de couro, indústria automotiva.	Agrícola, couros, peças automotivas, químicos e petroquímicos, pescados, calçados, tabaco e charutos, pneus.
RECIFE	Equipamentos e reagentes para laboratórios, equipamentos hospitalares, tintas e produtos químicos, eletroeletrônicos, equipamentos e peças de reposição, equipamentos para reposição de vidros, peças industriais.	Peixes, eletroeletrônicos, tecidos, vegetais, couros, frutas, flores.
NATAL	Peças de reposição para máquinas têxteis, equipamentos de informática, equipamentos e materiais para pesquisa, peças de reposição para embarcações, explosivos, sementes de frutas, óleos e corantes, equipamentos de pesquisa geofísica.	Pescados, frutas, rosas naturais, confecções, botões, cosméticos, redes.

Quadro 5: Produto movimentado via aérea

Fonte: www.infraero.gov.br

De acordo com Ballou (1993), o transporte aéreo vem demonstrando um elevado aumento, sobretudo depois de 1960. Entre 1960 e 1982 o aumento foi de 517%. Neste tipo transporte pode ser levado praticamente todo o tipo de produto. Devendo-se observar antes os riscos, a aeronave, a tripulação, o peso e as medidas da carga.

Na figura 52, podemos observar os principais países para os quais o Brasil exporta cargas via transporte aéreo. É possível analisar que prevalece uma herança colonial com países que o Brasil estabelece relações exteriores, como é o caso de Portugal, Espanha, França, Holanda, etc. Os esforços governamentais para as relações comerciais entre as nações da América Latina refletem esse processo. Os Estados Unidos aparecem como o principal comprador dos produtos via aérea do Brasil.

CARGAS TRANSPORTADAS PARA O EXTERIOR

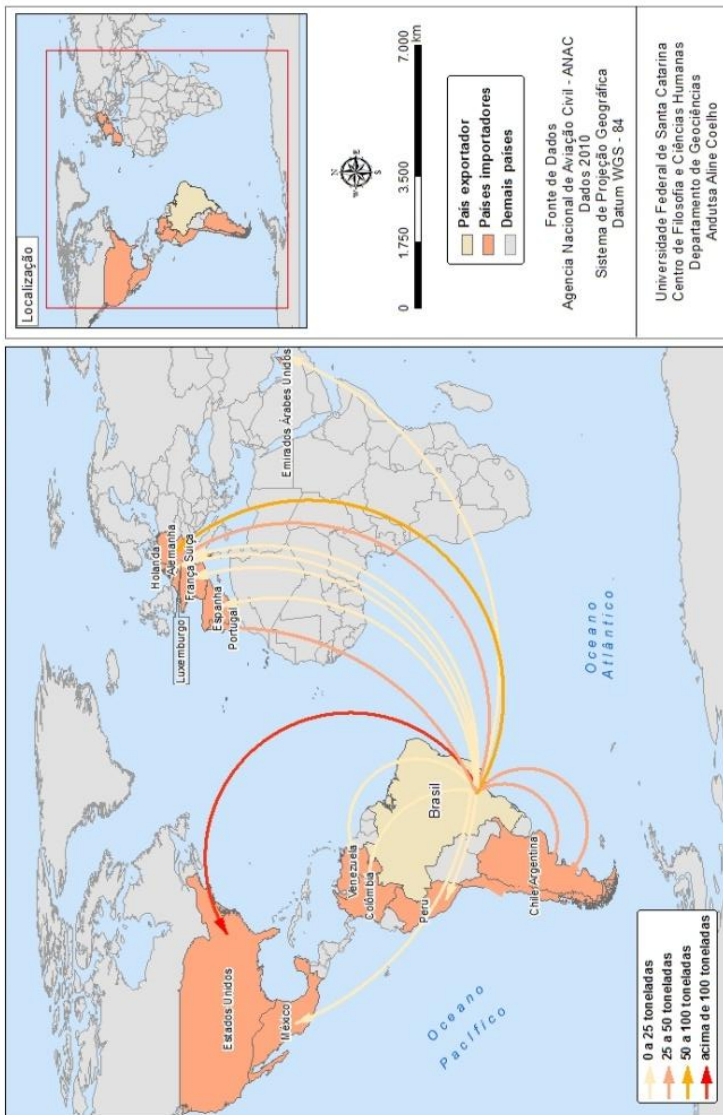


Figura 52: Cargas Transportadas para o Exterior
 Fonte: ANAC, 2010.

Na figura 53, podemos analisar os terminais de logística de cargas no país. São 34 terminais: Rede Teca da Infraero, onde são prestados os serviços de armazenagem e capatazia (movimentação) de carga importada, a ser exportada, nacional (movimentada dentro do país) e expressa (courier). Sendo que, segundo a Infraero, dos 34 Tecas da Rede, 30 operam com importação; 25, com exportação; 17 com Carga Nacional e 4 com courier. A Infraero, depositária da Receita Federal, zela pela custódia das cargas até o ato da entrega ao importador ou companhia aérea, no caso das exportações.



Figura 53: Terminais de Carga – TECA – INFRAERO

Fonte: www.infraero.gov.br

Na figura 54, é expressa a movimentação de cargas por transporte aéreo do país. A maior parte, quase metade são produtos importados. A outra parte divide-se entre exportações e carga nacional.



Figura 54: Ranking movimentação de cargas

Fonte: www.infraero.gov.br

4.6 AS EMPRESAS E O CAPITAL INTERNACIONAL

A legislação da ANAC é objetiva quanto à restrição da participação estrangeira de acionistas em de empresas aéreas brasileiras. Atualmente, um estrangeiro poderá obter o limite de vinte por cento de uma empresa aérea nacional.

Ao longo da história da aviação, pode-se notar a presença internacional na indústria aérea brasileira e algumas mudanças ocorridas. Durante muito tempo as empresas brasileiras optaram pela aquisição de aeronaves importadas, mas devido à reestruturação do sistema aéreo nacional, algumas empresas passam a investir na qualidade da fabricação feita pela Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer).

O governo brasileiro, desde os primórdios da aviação brasileira, controlou os limites da presença internacional no país. Um exemplo pode ser visto quando se tratou da autorização concedida à Condor Syndikat, no final da década de 1920: “por prazo não excedente a um ano, para estabelecer, a título precário e de experiência, o tráfego aéreo, por meio de hidroaviões, entre as cidades do Rio de Janeiro (RJ) e de

Rio Grande (RS)”. (CASTRO; LAMY, 1993, Apud CORREIA; ESPÍRITO SANTO JR. 2006).

O governo concedeu o direito à cabotagem para uma empresa estrangeira com a justificativa de estimular o estabelecimento e exploração de linhas aéreas no país, pois ainda eram inexistentes no Brasil. A autorização expiraria em um ano, por isso os executivos alemães construíram uma companhia brasileira, para continuarem atuando, e o resultado foi a criação de uma subsidiária.

Inicialmente foi criada a Sindicato Condor, que recebeu autorização em 1927 para operar entre Rio de Janeiro (RJ) e Porto Alegre (RS). Essa empresa era dependente da indústria de aeronaves alemã, com a eclosão de II Guerra Mundial em 1939, a empresa passou por algumas dificuldades. Segundo Correia e Espírito Santo Jr. (2006), a Sindicato Condor havia mantido a imagem e a administração nos moldes germânicos, sendo o representante comercial e técnico da indústria aeronáutica alemã no Brasil. O aspecto ideológico era o que mais caracterizava os elos entre a companhia e o pensamento alemão de época. Com a saída dos executivos e técnicos alemães, a companhia passou a ser dirigida por brasileiros, mais especificamente pelo Sr. José Bento Ribeiro Dantas, que assumiu a empresa em 1942. No ano seguinte, o governo brasileiro, mudou o nome da companhia para Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda., o que culminou com o surgimento de uma das mais famosas empresas aéreas brasileiras.

Mais um exemplo de capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras, trata-se de Otto Ernst Meyer, o descendente de alemães trabalhava em uma fábrica têxtil em Recife, a qual possuía muitas filiais pelo Brasil. Inúmeras dificuldades de deslocamento foram enfrentadas, fato este que o fez vislumbrar a ideia de uma companhia aérea.

Em retorno ao Rio Grande do Sul, Otto consegue apoio de empresários alemães e de descendentes, como ele. O caminho estava aberto e ainda contavam com o apoio do governador do estado, Antônio Borges de Medeiros. A então recém-criada empresa é registrada no estado do Rio Grande do Sul e reconhecida como empresa privada de capital-aberto.

A NYRBA teve início com Ralph O’Neill, ex-piloto americano da I Guerra Mundial, o qual aspirava estabelecer um serviço aéreo entre os Estados Unidos e a América do Sul. Em 1928, O’Neill é recebido pelo Presidente Washington Luís para explicar suas intenções de ligar Nova Iorque, Rio de Janeiro e Buenos Aires. Apoiado pelas autoridades brasileiras e argentinas, O’Neill volta aos Estados Unidos para buscar apoio técnico e financeiro de fabricantes de aeronaves e empresários. O

apoio é obtido de grandes nomes, com James Rand, da Remington-Rand Corporation, Reuben Fleet, da fábrica de aviões *Consolidated* e do Almirante Moffet. A escolha do nome da empresa partiu da sugestão de O'Neill, análogo aos nomes empregados pela companhias ferroviárias da época, que batizavam suas empresas ou linhas com as iniciais das cidades de origem, ou destino das localidades importantes pelas quais passavam. Assim em 1929 nascia a NYRBA (New York – Rio de Janeiro – Buenos Aires).

De acordo com a legislação vigente da época, para que a empresa norte-americana pudesse pleitear o serviço doméstico no Brasil, seria necessário formar uma subsidiária brasileira. Por isso, O'Neill organizou a NYRBA do Brasil, que recebeu autorização do governo para operar no país em janeiro de 1930. Com impacto da Grande Depressão de 1929, a NYRBA e sua subsidiária brasileira decidiram, em abril de 1930, entrar em acordo com a rival Pan American para a absorção do *holding* por esta última. Em 1930 foi o fim da NYBRA, que foi absorvida pela Pan American. Alguns meses depois, as autoridades brasileiras reconheceram a nova empresa subsidiária da Pan American, denominada Panair do Brasil. Essa medida vislumbrou um potencial no país para a configuração do mercado aéreo. “A Panair contribuiu de forma extraordinária com a integração nacional, através da construção de pistas e terminais aeroportuários e da operação de linhas na sua rede doméstica.” (Espírito Santo Jr., Correia, 2006, p.7)

É fundamental destacar que não foi apenas o capital estrangeiro o decisivo para formação das principais companhias aéreas, é preciso ressaltar ainda o crescimento da infraestrutura aeroportuária. Essas etapas aconteceram também em grandes países da América Latina, África e Ásia,

4.7 AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

No figura 55, analisa-se o mapa dos passageiros do Brasil transportados para o exterior. A maior parte das viagens internacionais realizadas no país seguem para os Estados Unidos, França e Argentina. Depois vem o Chile, em seguida Alemanha e Espanha. Países em destaque no mapa são também: Uruguai, Itália, Reino Unido, Peru e Panamá. Em menos quantidade, mas também em destaque estão Paraguai, México, e Holanda.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PARA O EXTERIOR

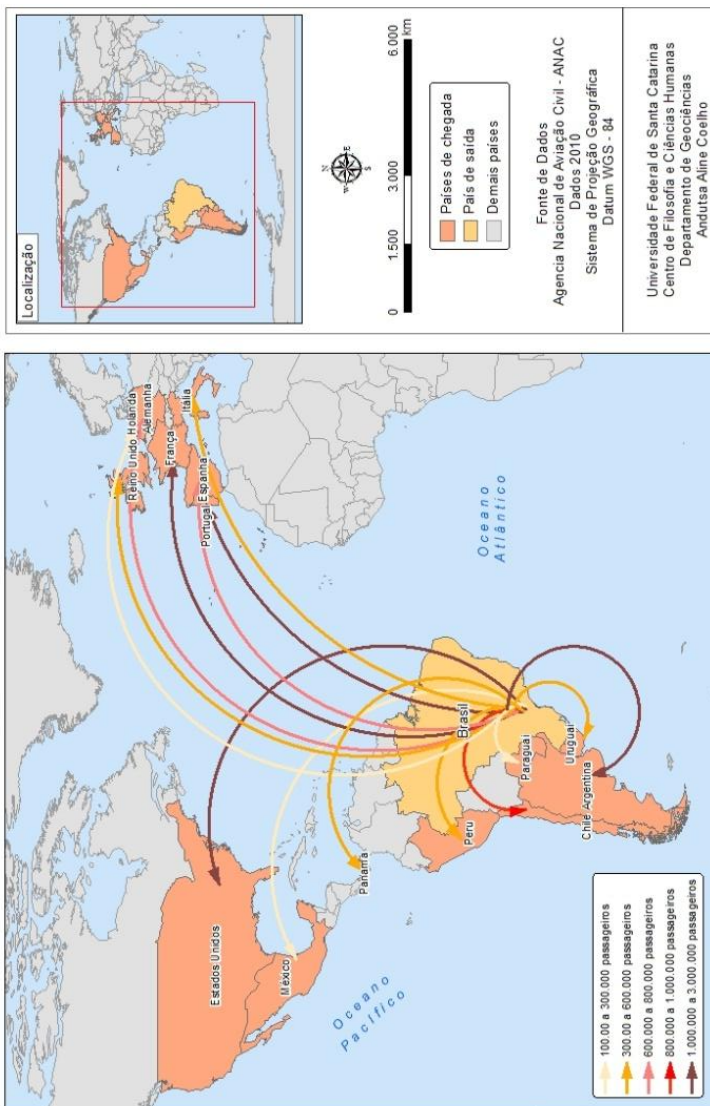


Figura 55: Passageiros Transportados para o exterior
Fonte: Adaptado de: ANAC, 2010.

Na figura 56, o mapa apresenta a chegada de passageiros ao país. Através dele é possível analisar a ordem dos continentes pelo mundo que mais visitam o Brasil, os primeiros são os europeus e os latino-americanos, depois vêm os passageiros da América do Norte e da América Central. Em terceiro lugar vem os asiáticos, em seguida os africanos e por último a Oceania.



Figura 56: Chegada de Passageiros no Brasil
Fonte: Embratur, 2010.

4.8 A AVIAÇÃO NO MUNDO

No quadro 6, é possível verificar as principais empresas internacionais que operam no Brasil. Políticas realizadas pela ANAC, na maioria das vezes, favorecem a oferta de voos e tarifas também no caso das empresas aéreas do exterior, o que favorece o aumento das linhas e o número de empresas que realiza voos para o Brasil.

Companhia aérea	Histórico
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	Fundada em 1950 pelo governo argentino. Em 2001 passou para o controle do Grupo Marsans. Em julho de 2008 foi reestatizada pelo governo de Cristina Kirchner após acumular mais de US\$ 890 milhões em dívidas.
AEROMEXICO	Fundada em 1934, sediada na Cidade do México. A partir do Aeroporto Internacional Benito Juarez, ela opera voos para Ásia, Europa, América Central, América do Sul e Estados Unidos. É a única linha aérea latina a voar para o Japão depois da suspensão das operações da VARIG para aquele país em 2005.
AEROSUR	Fundada em 1992, a companhia boliviana Aerosur está sediada em Santa Cruz de la Sierra. Faz voos internacionais desde 2002. Em 2009 entrou em operação sua primeira subsidiária, a Aerosur Paraguay, em Assunção.
AIR CANADA	Com base em Motreal, a Air Canada oferece voos regulares a charters para o transporte de passageiros e cargas em mais de 170 destinos nos cinco continentes. É a 14ª maior empresa aérea comercial do mundo.
AIR FRANCE	Fundada em 1933, a Air France, junto com a KLM (formaram a Air France KLM), forma o maior grupo de transporte aéreo da Europa.
AIR ITALY	Iniciou suas operações em 2005. Seu centro de operações está posicionado no Aeroporto de Malpensa em Milão.
ALITALIA	Fundada em 1976. É a maior empresa aérea italiana, sediada em Roma. O grupo Air France-KLM, havia desistido da compra da empresa em 2008, tornou-se o maior acionista individual da companhia ao ficar como 25% das ações em 2009. Os outros 75% estão com empresários italianos.
AMERICAN AIRLINES	Iniciou as operações como American Airways em 1929 e passou a se chamar America Airlines em 1934. Desde a compra da Northwest feita pela Delta Air Lines, a companhia aérea deixou de ser a maior do mundo em número de aeronaves. A American Airlines, a American Eagle e a American Conection servem mais de 250 cidades em 40 países, com uma média de 3400 voos diários. A frota das empresas soma mais de 900 aeronaves. A companhia aérea é membro fundadora da aliança <i>oneworld</i> , que agrega empresas aéreas do mundo todo. Juntos, os membros da aliança servem mais de 700 destinos em mais de 130 países e territórios.
AVIANCA	Fundada em 1919 por um grupo de alemães e colombianos, a Avianca é a maior companhia aérea da Colômbia e, desde 2004, a empresa faz parte do grupo empresarial brasileiro Synergy. Sua base operacional está em Bogotá.

BRITISH AIRWAYS	É a maior companhia aérea do Reino Unido e a terceira maior da Europa. Voa para mais de 140 destinos em 70 países.
CONTINENTAL AIRLINES	Fundada em 1934, está sediada em Houston, nos Estados Unidos. É a quinta maior companhia aérea do mundo. A <i>Continental Airlines</i> , <i>Continental Express</i> e <i>Continental Connection</i> , juntas operam 2800 voos diários pelas América, Europa e Ásia. Serve 135 destinos domésticos e 132 destinos internacionais.
COPA AIRLINES	Fundada em 1947, um grupo de empresário do Panamá criou a Companhia Panamenha de Aviação S.A., a Copa. Em 1998, a companhia estadunidense Continental Airlines comprou 49% das ações da panamenha, vendendo-as em 2005. Após a compra, as empresas iniciaram uma aliança estratégica que resultou em um compartilhamento de voos no benefício do programa de milhagens <i>One Pass</i> e das salas <i>vips</i> da Continental Airlines.
DELTA AIR LINES	É a maior companhia aérea do mundo. Junto com a sua subsidiária Northwest e a Delta Connection oferece voos para 376 destinos em 66 países e transporta mais de 170 milhões de passageiros por ano desde seus centros de conexões em Atlanta, Cincinnati, Detroit, Memphis, Minneapolis-St. Paul, Nova Iorque-JFK, Salt Lake City e Tóquio Narita.
EL AL	Fundada em 1948 – Israel.
EMIRATES	Iniciou suas operações em 1985, em Dubai. A empresa pertence ao Governo de Dubai.
IBERIA	Fundada em 1927, está sediada em Madri. É a maior companhia espanhola. Foi a primeira empresa aérea europeia a ligar o continente europeu à América do Sul ao iniciar operações entre Madri e Buenos Aires, na Argentina. Em 1993, adquiriu 20% da Aerolíneas Argentinas. Dois anos depois, aumentou sua participação para 85% e vendeu todas as suas ações no final da década de 1990. Parte da empresa pertence à aliança <i>onerword</i> desde 1999. Foi privatizada em 2000 e, em 2001, tornou-se totalmente privada e se consolidou como a quinta maior da Europa.
JAL	Fundada em 1951, a JAL- Japan Airlines é a maior companhia aérea japonesa, possui 204 aviões em sua frota, sendo 44 Boeing 747-400, uma das maiores do mundo, e faz parte da aliança <i>oneworld</i> .
KLM	Fundada em 1919, a KLM é a companhia aérea há mais tempo em atividades no mundo com o mesmo nome. Faz parte do grupo de transporte aéreo europeu <i>Air France-KLM</i> e é membro da aliança <i>SkyTeam</i> . Sua base operacional é no aeroporto Schiphol, em Amsterdã. Oferece serviços para 258 destinos em 110 países (com <i>Air France</i> e outros parceiros).
KOREAN AIR	Fundada em 1962 pelo governo sul-coreano, é a maior companhia aérea do país. Durante o processo de privatização, foi adquirida, em 1969, pelo grupo Hanjin. Desde 1973, a empresa opera voos internacionais para Ásia, Oceania, Europa, África, Américas do Norte e do Sul.
LAN AIRLINES	Fundada em 1929, é uma das principais empresas aéreas da América Latina. É uma <i>holding</i> formada por LAN Airlines e LAN Express (Chile), LAN Peru, LAN Equador e LAN Argentina, além da LAN Cargo e suas afiliadas. Em 2010 a LAN e a TAM sofreram processo de fusão e formaram a LATAM. O Objetivo é tornar-se a maior companhia da América do Sul.

LAN ARGENTINA	Pertence à holding LAN, formada por LAN Airlines, LAN Express, LAN Peru, LAN Ecuador e LAN Argentina, além de LAN Cargo e suas afiliadas. Ela faz parte da aliança global <i>oneworld</i> , que se estende por mais de 700 destinos, em cerca de 150 países em volta do mundo.
LAN PERU	Fundada em 1999, possui sua base de operações em Lima. Foi a primeira empresa aérea criada pelo grupo chileno para iniciar as operações com base fora do Chile. Lidera o mercado doméstico no Peru, opera em 13 destinos.
LUFHANSÁ	Fundada em 1926, em Berlim, após a fusão da Deutsche Aero Lloyd (DAL) e Junkers Luftverkehr. O primeiro nome adotado foi Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft. O nome Lufthansa só foi criado em 1933. Quando a Alemanha foi derrotada na guerra, a Lufthansa foi obrigada a suspender suas operações. A empresa foi recriada em 1953, como Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf, e em 1954 foi renomeada Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, a nova Lufthansa.
MEXICANA	Fundada em 1921 como CMTA- Companhia Mexicana de Transporte Aéreo. A Companhia Mexicana de Aviação é a segunda empresa aérea mais antiga da América Latina.
PLUNA	Fundada em 1936 no Uruguai. A empresa pertenceu a brasileira VARIG entre 1995 e 2005. Em 2007 a <i>Pluna</i> foi comprada por um novo grupo de investidores, a <i>Leadgate</i> .
SOUTH AFRICAN AIRWAYS	Fundada em 1934, é a maior companhia aérea a África. Antes da sua criação o governo da África do Sul havia assumido o ativo e o passivo da <i>Union Airways</i> , que operava como serviço de correio aéreo.
SWISS	Criada em 2002 após a fusão da <i>Crossair</i> com <i>Swissair</i> . A <i>Swiss International Air Lines</i> pertence desde 2005 ao grupo <i>Lufthansa</i> e atualmente operam em conjunto. Serve a 90 destinos em todo o mundo e partir do aeroporto de Zurique e dos aeroportos internacionais de Basileia e Genebra.
TAAG	Criada em 1938 como DTA – Divisão dos Transportes Aéreos do Governo de Angola-, a TAAG Linhas Aéreas é uma empresa estatal. Em 1973, passou a ter capital misto e mudou o nome para TAAG – Transportes Aéreos de Angola. A maioria das ações ficou nas mãos do governo de Angola, 30% pertencentes à TAP e a outra pequena com pequenos investidores. A TAAG só foi criada em 1975, após a independência do país africano de Portugal.
TACA PERU	Criada em 1999 a Taca Peru pertence 49% ao grupo de El Salvador, Taca, e 51% ao empresário Daniel Ratti que preside a empresa aérea. Ocupa o segundo lugar no mercado doméstico no Peru, atrás apenas da LAN Peru.
TACV	Fundada em 1958, a partir da transformação do Aeroclube de Cabo Verde em uma empresa pública de transportes aéreos. A TACV (Cabo Verde Airlines) contribui para o desenvolvimento da indústria de viagens de seu país. Liga Cabo Verde a cidades da Europa, África e Américas do Sul e do Norte.
TAM AIRLINES	Fundada em 1996, a TAM Airlines é a antiga TAM Mercosur e congrega todas as operações internacionais da empresa.
TAP	Criada em 1945, a principal companhia aérea portuguesa. A TAP possui em seu hub em Lisboa uma plataforma privilegiada de acesso na Europa, na encruzilhada com África, América do Norte e do Sul. A TAP conta com 62 destinos em 30 países e opera em média 1850 voos por semana.

TURKISH AIRLINES	É uma importante empresa da Turquia. Desde 2005, tem 50,9% de suas ações nas mãos de empresários e o restante sob o comando do governo turco.
UNITED AIRLINES	A companhia aérea sediada em Chicago, Estados Unidos, iniciou suas operações em 1926 quando uma de suas antecessoras, criada por Walter Varney, recebeu um contrato do governo americano para o transporte de malas postais entre Pasco, no estado de Washington, e Eiko, Nevada, Noroeste do país. O nome <i>United</i> apareceu pela primeira vez em 1929 quando a <i>Boeing Airplane</i> na <i>Transport Corporation</i> mudou sua denominação para <i>United Aircraft and Transport Corporation</i> . A divisão de transporte a empresa adotou o nome de United Airlines.
US AIRWAYS	Fundada em 1939, como All American Aviation Companhia, em Pittsburgh na Flórida, Estados Unidos. Atualmente está sediada em Tempe, na Flórida. Em 1996 passou a se chamar US Airways.

Quadro 6: Empresas aéreas pelo mundo.

Fonte: Zanette e Zanette Jr. 2009.

4.8.1 Aeroporto no Mundo

Na figura 57, *hubs* espalhados pelo mundo, fica nítida a má distribuição dos aeroportos pelo mundo. Os países que permaneceram muitas décadas com uma economia favorável e foram consideradas potência em nível econômico, além de apresentarem índices sociais que apontavam para uma boa qualidade na distribuição de renda, saúde, educação e segurança, são os que apresentam mais aeroportos (Estados Unidos e Europa).

Extensos países como a Rússia, China e Austrália apresentam poucos aeroportos. Os dois primeiros devido, sobretudo, ao contexto histórico de resistência ao capitalismo.

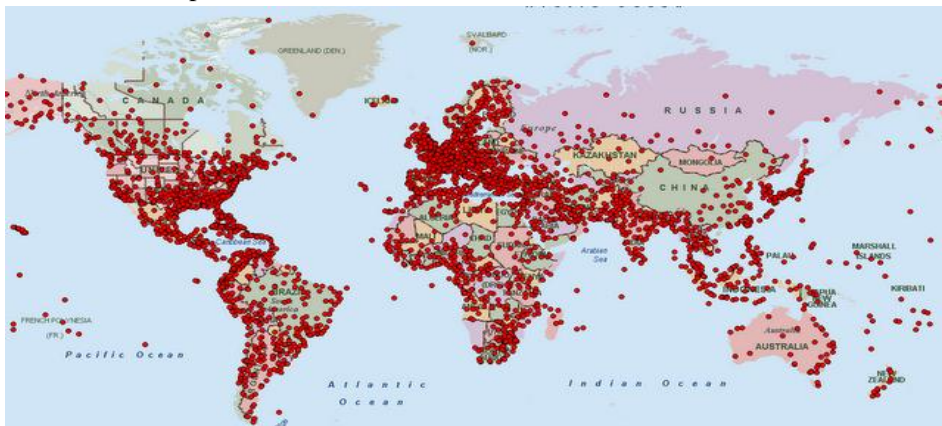


Figura 57: Hubs espalhados pelo mundo

Fonte: ANAC, 2010.

4.9 A AVIAÇÃO EM SANTA CATARINA

O início da aviação em Santa Catarina aconteceu com a construção do aeroporto Adolpho Konder, o qual pertencia a *Compagnie Générale Aéropostale* e está relacionado com o decreto federal de 1922 que estabeleceu o Sistema de Defesa Aérea do Litoral do Brasil, após a primeira guerra mundial. Em 1923 a Ilha de Santa Catarina passou a sediar a Base de Aviação Naval, atual Base Aérea, pois até então, apenas pousavam em Florianópolis hidroaviões.

De acordo com Rocha e Coelho (2009), a gênese da aviação no Sul do Brasil acompanhou a evolução do transporte no mundo. Na década de 1920 teve início uma linha de voo regular entre Europa e a América do Sul, as escalas da rota eram Rio de Janeiro – Buenos Aires.

O contexto histórico da evolução aérea no Brasil está em conformidade com Santa Catarina seu crescimento, dificuldades e conquistas. O Primeiro campo de aviação do estado foi construído em Caçador, pelo Exército Nacional. A intenção era que o espaço, situado em frente à estação de trem Rio Caçador, servisse os aeroplanos que partiam de União da Vitória/PR, nas operações de Guerra do Contestado entre os anos de 1913 e 1915. A Guerra do Contestado, em 1915, foi o primeiro cenário para o emprego militar do avião. O tenente Ricardo Kirt, primeiro piloto da aviação no Brasil, comandou um monomotor.

Na Ilha de Santa Catarina foi instalado, em 1922 o Sistema de Defesa Aérea do litoral do Brasil. No ano seguinte foram iniciadas as obras no campo da Ressacada, que abrigou o Centro de Aviação Naval do estado, pois até esse momento recebiam apenas hidroaviões.

Victor Konder, catarinense e ministro da viação no governo de Washigton Luiz, idealizou a ampliação do aeródromo de Florianópolis e o momento oportuno de transferência para área da Base Aérea, na localidade do Carianos. A mudança aconteceu alguns meses depois da amerissagem do hidroavião em 1927 que trouxe o ministro catarinense à Ilha. Quando teve início a atividade comercial no novo aeródromo, ele recebeu o nome de Aeroporto Hercílio Luz.

No final da década de 1920, o então governador de Santa Catarina, em seu relatório, defende a ampliação da aviação no estado:

Pela disposição do seu território, situação de seu sistema de comunicações terrestres e relevo do solo [sic], o Estado de Santa Catarina é dos que mais necessitam de serviço aéreo para transporte de passageiros e cargas. O governo do Estado

procurará intensificar a construção de campos de pouso capazes de servir às aeronaves do tipo comercial, Douglas DC3. (Mensagem do governador Adolpho Konder, 29/julho/1928).

Em 1927, na cidade de Blumenau foi inaugurado o planador Phoenix. O primeiro avião a aterrissar foi o “Iguaçu”, em 05 de Maio de 1932, pilotado por Joaquim Rubeck. Cogitou-se que a vinda desse avião para Blumenau era para verificar a possibilidade de abrir uma linha aérea comercial, pois havia interesse de uma companhia paulista para exploração da atividade na cidade, porém não foi consolidada.

Um episódio que merece destaque na história catarinense diz respeito à passagem do jornalista Assis Chateaubriand pelo estado, em uma aventura. Esse episódio retrata as dificuldades das viagens aéreas nas primeiras décadas do século passado. Segundo Morais (1946), o jornalista contava com uma importante influência política, por isso partiu do Rio de Janeiro, em uma chuvosa madrugada do dia 3 de outubro de 1930, para aliar-se às forças revolucionárias contrárias ao governo de Washington Luís em Porto Alegre. A duração da viagem estava prevista para oito horas, incluídas as escalas em Santos e Florianópolis, Chateaubriand estava certo de que chegaria à capital gaúcha a tempo de se juntar às tropas revolucionárias. Porém o mau tempo atmosférico impediu o andamento previsto da viagem. Os passageiros pernотaram na cidade paranaense de Paranaguá e somente no outro dia seguiram a viagem.

Os planos eram uma rápida escala em Florianópolis e, enfim, seguir ao destino final. Ao pousar no largo da Ilha de Santa Catarina, um funcionário da empresa aérea Condor subiu a bordo trazendo um telegrama para o piloto da aeronave, transmitido da sede da empresa no Rio de Janeiro. A mensagem não mencionava a revolução, mas alertava sobre uma situação difícil em Porto Alegre, sendo assim, a viagem estava cancelada. O jornalista revelou a um passageiro sobre seu envolvimento na conspiração política que havia começado em Porto Alegre há poucas horas, e que estava a caminho da capital gaúcha para se alistar como voluntário ao lado dos insurretos. Um influente industrial que seguia viagem com o jornalista manifestou sua preocupação e alertou que Santa Catarina era um dos estados mais fortemente solidários com Washington Luís, disse também que se Chateaubriand fosse descoberto ali, seria imediatamente preso. Então, o jornalista providenciou seus contatos políticos que aderiram a Aliança Liberal em Santa Catarina, como Nereu Ramos e Henrique Rupp. Sem a

possibilidade de transporte aéreo ou marítimo, Rupp alertou o jornalista sobre a posição política do governador Fúlvio Aducci a favor de Washington Luís e que as possibilidades de deslocamento naquele momento eram restritas. Chateaubriand não se convenceu, pois estava convicto de chegar ao estado gaúcho. Sendo assim, Rupp sugeriu que o jornalista fizesse um trajeto longo e sem estradas. Em um mapa, foi indicado o caminho que seria realizado a cavalo de Florianópolis a Bom Retiro, Canoas, Urupema, Painele e Monte Alegre. Quando chegasse até São Joaquim, se a situação militar estivesse mais favorável aos revolucionários, os contatos de Rupp o levariam até Vacaria. E assim, com muita destreza, foi marcada a presença dessa importante figura política na história nacional em Santa Catarina.

Em 20 de setembro 1937 foi fundado o Aeroclube de São José. O local onde ficava o campo do pouso, hoje dá lugar a Avenida Central. Até hoje o aeroclube forma pilotos, mas agora se localiza no bairro Colônia Santana. Na figura 58, podem ser observadas as instalações do chamado Aeroclube de Santa Catarina.



Figura 58: Aeroclube de Santa Catarina

Fonte: www.aeroclubessc.com.br

Fundado no dia 25 de janeiro de 1938, apenas com sua seção de planadores, o Aeroclube de Joinville recebeu sua primeira aeronave de instrução, doada pela Campanha Nacional de Aviação, em outubro de 1942, sendo em outubro de 1943 a formatura da primeira turma.

O Ministério da Aeronáutica inaugurou no ano de 1955 um terminal de passageiros, sob a administração do Departamento de Aviação Civil. Entre outras instalações, existia uma torre de controle, um pátio para aeronaves e a pista compartilhada com a Base Aérea de Florianópolis, que se mantém até os dias de hoje. Em 1974, a empresa estatal Infraero recebeu a jurisdição do Aeroporto de Florianópolis. Nos anos seguintes foram inaugurados o terminal de cargas e novo terminal de passageiros.

A distância das indústrias catarinenses do mercado consumidor (sudeste do Brasil) foi contornada em alguns casos pela utilização dos aviões para o transporte dos produtos; “a Sadia [localizada em Concórdia] e Perdigão [em Videira] puderam contar com aviões DC-3, sobra do esforço de guerra americano, usados e baratos, visando o transporte mais rápido das salamarias ao mercado paulistano, dando assim origem a Transbrasil.” (MAMIGONIAN, 1986, p. 104).

A falta de maior integração do território catarinense, entre o litoral e o planalto, decorrente da dificuldade de transpor as escarpas da Serra do Mar e Serra Geral, gerou animosidades crescentes (falta da ação do poder público estadual), que resultaram inclusive em movimentos separatistas, como o caso da proposta de criação do estado do Iguazu (em meados do século XX). Mas, por mais que a aviação tenha sido impulsionada a partir dos dois grandes conflitos bélicos mundiais, com linhas e locais atendidos que variavam conforme as políticas nacionais adotadas, o isolamento entre as regiões de Santa Catarina somente foi paulatinamente dissolvido com a propagação e melhoramento do transporte rodoviário, principalmente a partir das décadas de 1970/80, com a conclusão das rodovias federais BR 101 e BR116 de traçado norte-sul e BR 282 e BR 280 de ligação leste-oeste, além das rodovias estaduais. (PELUSO JR., 1991).

Somente em 27 de fevereiro de 1967 foi reconhecido como entidade sem fins lucrativos, através do decreto lei 205. Na época dos pioneiros, muitos não acreditaram no projeto e o Aeroclube ficou esquecido até o ano 1992, quando Assis Antonio Fianco, então presidente, juntamente com os pilotos da LLion Táxi Aéreo Ltda reativaram o Aeroclube, junto ao antigo SERAC-5. Novamente o esforço foi grande, mas pouco tempo depois o trabalho de táxi aéreo foi encerrado no município e novamente o Aeroclube passou por dificuldades, pois era preciso um número mínimo de pessoas para mantê-lo em funcionamento. Somente em 1997, quando a Prefeitura Municipal de Videira passou a administrar o aeroporto Ângelo Ponzoni, o funcionamento do aeroclube iniciou um trabalho atendendo a

comunidade local e regional. Em 2000, outro marco importante: o aeroclube recebeu a primeira aeronave da União e começou a formar alunos matriculados. Pouco tempo depois chegou a segunda aeronave, sendo que hoje o Aeroclube de Videira possui três aeronaves: um Paulistinha P56 e dois planadores, um Nhapecan e um Quero Quero-KW1. O Aeroclube de Videira é o único da região Meio-Oeste Catarinense homologado pela ANAC

Em maio de 1949 foi fundado na cidade de Joaçaba pelo prefeito Oscar da Nova, o Aeroporto Santa Terezinha. Havia uma necessidade na nascente indústria do Oeste catarinense de ampliar a logística, pois na época os meios de ligação terrestres eram precários. Uma vez que Joaçaba é centro geográfico da região sul, estando a aproximadamente 300 km em linha reta de Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba e Cascavel. Na década de 1960, havia 3 empresas (Varig, Cruzeiro (Tac / Savag), Sadia/Transbrasil), com aproximadamente 14 voos diários. A partir da melhoria das estradas, começaram a redução dos voos. Atualmente o Aeroporto que é administrado pela prefeitura do próprio município e recebe diariamente voos executivos voltados para empresas da região.

No começo da década de 1970, Hans Karl Leyendecker, Germano E. Punhagem e Hans A. Spieweck reuniram-se e decidiram fundar um Clube de Voo, a Vela em Rio do Sul. O Senhor Germano possuía um avião Cessna, mas a antiga pista de pouso estava abandonada. A princípio a ideia era fazer um clube de aviação a motor, mas a DAC não concedeu a licença porque já havia um aeroclube a menos de 100 km, em Blumenau. Assim, no dia 15 de outubro de 1973 foi lavrada a ata de fundação, com 15 sócios fundadores, nas dependências do Clube de Caça e Tiro Dias Velho. Já em maio de 1975 o Aeroclube recebeu o seu primeiro avião rebocador, um Piper PA18. Em novembro do ano seguinte, o chefe da Divisão Aerodesportiva do DAC, Sr. Julio de Magalhães, veio, pessoalmente a Rio do Sul para examinar a primeira turma de pilotos formados e verificar a escola de voo. O Aeroclube de Planadores de Rio do Sul é reconhecido como Utilidade Pública Federal, Estadual e Municipal, através da Lei 1024 de 15.05.74. Embora atualmente esteja localizado no município de Lontras, a administração do Aeroclube compete a prefeitura de Rio do Sul.

No início dos anos 1980 o estado apresentava 22 aeroportos públicos: nove com pista asfaltada (Chapecó, Concórdia, Criciúma, Florianópolis, Joaçaba, Joinville, Lages, Navegantes e Videira); seis com pista de saibro (Caçador, Curitibaanos, Dionísio Cerqueira, Imbituba, Laguna e Xanxerê); três com terra (Blumenau, Lontras/ex-Rio do Sul e

São Miguel do Oeste); um com grama (Mafra); dois com areia/sílica (São Francisco do Sul e Três Barras/ex-Canoinhas); e um com cascalho (São Joaquim). Em que pese o período de grave crise interna no início da década de 1980 (inflação mais recessão), com a eclosão das primeiras greves nas regiões de origem industrial germânica no estado (1982), os dados demonstram uso expressivo do transporte aéreo para passageiros e cargas. É importante destacar, como afirma Mamigonian (2011), que entre 1930 e 1980, a indústria catarinense viveu uma enorme expansão, quando inúmeras regiões se inseriram nos mercados nacional e internacional, realidade essa que favoreceu o aumento do transporte aéreo em Santa Catarina, que cresceu substancialmente nos anos 2000.

Na tabela 2, pode-se observar o aumento de passageiros em voos domésticos nos últimos cinco anos nos aeroportos catarinenses, sob a administração da Infraero. O crescimento é significativo e gradual e aponta para a necessidade de investimentos na ampliação, principalmente pelos esforços da administração pública para a visita de turistas ao estado. O crescimento total foi de mais de 60%.

Tabela 2: Movimentação de passageiros nos aeroportos operados pela Infraero em Santa Catarina – 2005-2010 – Passageiros Voos Domésticos.

Aeroportos	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Florianópolis	1.443.912	1.496.338	1.790.209	1.922.773	1.995.911	2.478.905
Navegantes	490.894	463.629	419.067	395.674	593.845	852.311
Joinville	309.081	256.858	234.094	244.733	208.492	289.129
Criciúma/ Forquilhinha	-	-	13.714	8.973	9.780	23.203
Total	2.243.887	2.216.825	2.457.084	2.572.153	2.808.028	3.643.548
% SC s/ Região Sul	22,0	21,0	21,1	20,4	27,0	20,8

Fonte: Adaptado de: INFRAERO.

Nesse sentido, na tabela 3, tem-se um notável crescimento na movimentação de passageiros em voos internacionais nos aeroportos operados pela INFRAERO em Santa Catarina, no período de cinco anos. Apesar do significativo crescimento, os passageiros concentraram-se no Aeroporto Hercílio Luz, que apesar da modesta infraestrutura, se sobressai aos outros três.

Tabela 3: Movimentação de passageiros nos aeroportos operados pela INFRAERO em Santa Catarina, de 2005 a 2010 – PASSAGEIROS VOOS internacionais.

Aeroportos	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Florianópolis	104.921	133.803	157.801	157.569	112.472	193.345
Navegantes	5.966	3.143	46	64	55	176
Joinville	24	46	8	29	0	32
Criciúma/ Forquilha	-	-	-	109	93	10
Total	110.911	136.992	157.855	157.771	112.620	193.563
% SC s/Região Sul	24,9	27,6	26,5	24,6	51,4	25,4

Fonte: Adaptado de: INFRAERO, 2012.

Como foi explicitado na seção 4.5, a aviação para o transporte de cargas vem crescendo nos últimos anos. Em Santa Catarina ainda é uma das menores comparada ao modal marítimo e ferroviário. Privilegiada por portos com destaque nacional, Santa Catarina realiza 87% das exportações por via marítima. Como podem ser verificadas na figura 59, as exportações via rodovias estão em torno de 10%. O aéreo, apesar do aumento, está atualmente com 3% e o ferroviário apresenta-se quase insignificante para as exportações. Segundo a Infraero, o Aeroporto Hercílio Luz é o 14º mais movimentado do país. As cargas mais movimentadas são de segmentos variados, como eletrônico, peças para montadoras, máquinas de equipamentos, materiais de pesquisa, hospitalares e óticos.

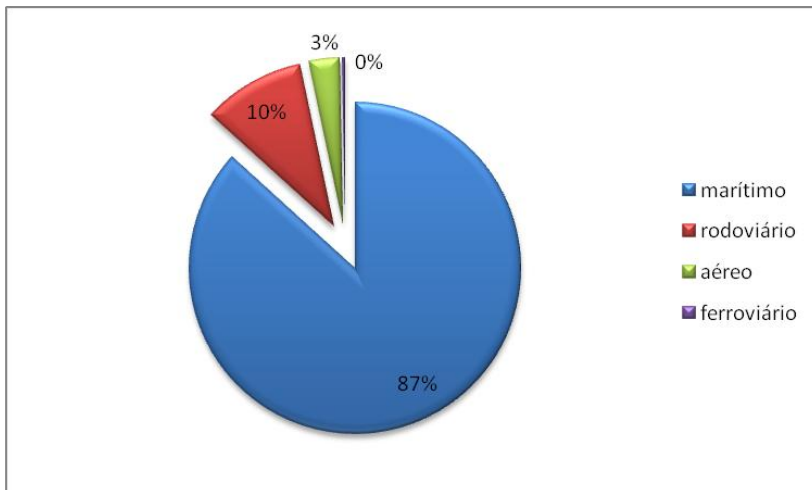


Figura 59: Modais de transporte utilizados nas exportações de Santa Catarina
Fonte: Adaptado de: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior -2010.

Nesse sentido, os modais utilizados na importação do transporte aéreo do estado, como pode ser verificado na figura 60 também se sobressai, tem-se o ferroviário com 83%, o rodoviário com 9%, o aéreo, com 7% e o ferroviário com um pouco mais do que 1%. Os produtos que aparecem para importação, com mais incidência nos aeroportos de Santa Catarina, são peças para reposição, componentes eletrônicos, ferramentas, produtos químicos, matéria prima.

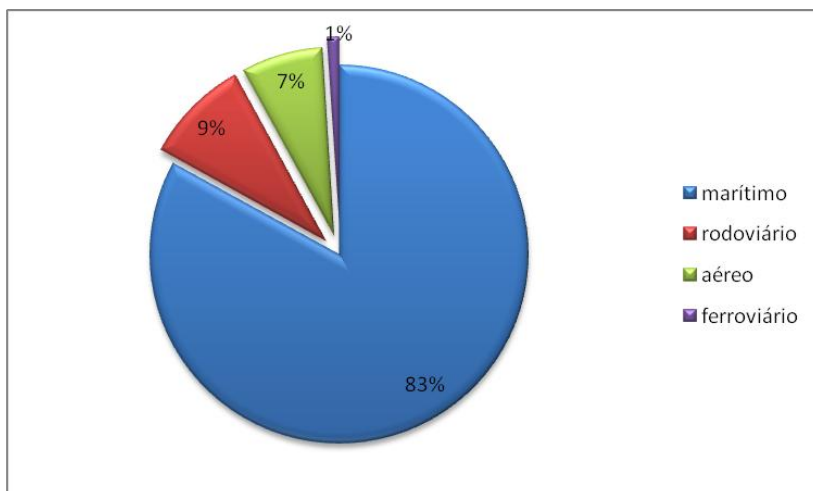


Figura 60: Modais de transporte utilizados nas importações de Santa Catarina
Fonte: Adaptado de: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – 2010.

Na tabela 4 pode-se ver a evolução da movimentação de passageiros em Santa Catarina, o embarque e o desembarque nos aeroportos catarinenses. Em dez anos o aumento total foi de mais de 58%. Em Santa Catarina, segundo dados da Fiesc (2011), têm 52 aeródromos, sendo 31 privados e 21 públicos. Destes privados, 21 são helipontos. Esse cenário demonstra o elevado nível de desenvolvimento econômico e a modernização das indústrias do estado que estão inseridas no mesmo patamar político econômico do país.

Tabela 4: Movimentação de passageiros em Santa Catarina

ANO	Embarque (kg)	Desembarque (kg)	Total
2000	1.586.783	2.689.616	4.276.399
2001	1.897.713	2.527.520	4.425.233
2002	1.375.424	1.911.495	3.286.919
2003	2.065.858	2.060.901	4.126.759
2004	2.102.228	1.693.230	3.795.458
2005	2.458.103	1.990.553	4.44.656
2006	2.309.385	2.257.092	4.566.477
2007	2.328.670	2.408.802	4.737.472
2008	1.498.883	1.855.697	3.354.580
2009	3.329.171	3.965.499	7.294.670
2010	3.252.085	4.409.960	7.662.045

Fonte: Adaptado de: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – 2011.

É indispensável destacar que o transporte aéreo, no estado de Santa Catarina, para as exportações também cresceu muito nas últimas décadas. De acordo com Rocha (2011), embora muitas empresas catarinenses enfrentassem dificuldade com políticas cambiais por alguns anos, as exportações catarinenses foram beneficiadas pela localização regionalizada de variados ramos industriais, concentrados em maior número no Vale do Itajaí e no Nordeste Catarinense, os quais produzem e exportam uma diversificada pauta de produtos. Estas regiões se beneficiam com a presença de uma vantajosa organização espacial, necessária ao segmento industrial, como o sistema de transportes (portos, ferrovias, rodovias e aeroportos), fundamental para o escoamento da produção.

Nesse sentido, os aeroportos de Santa Catarina necessitam de atenção e investimento do governo. Na figura 61, pode ser observado o terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, em Florianópolis que está em negociação para ampliação, pois sua estrutura

não é suficiente para demanda. Segundo a INFRAERO, o projeto de ampliação do aeroporto está orçado em R\$ 316,4 milhões, que serão utilizados para a construção de um novo terminal de passageiros e pátio de manobras, terá capacidade para atender 2,7 milhões de passageiros por ano, frente aos 980 mil que são recebidos anualmente. O projeto abrange o conceito de *aeroshopping* e contará com 64 pontos comerciais, agências bancárias, praças de alimentação e um estacionamento a 1.800 vagas.

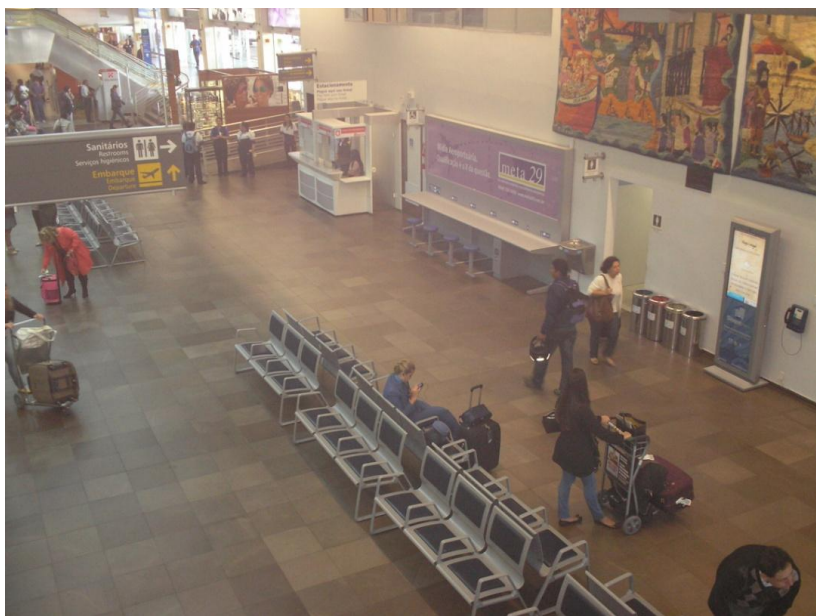


Figura 61: Terminal de Passageiros do Aeroporto Hercílio Luz
Foto: autora.

4.10 CONCLUSÃO

É indiscutível a concentração aeroportuária do país, a maior parte da movimentação de passageiros e cargas está nos aeroportos de São Paulo, com destaque para Guarulhos e Congonhas. O facilitado acesso ao Aeroporto de Congonhas, apesar da reduzida extensão dos terminais e das pistas em relação a outros aeroportos do estado, favorece que o mesmo seja sede de importantes empresas do Brasil, a exemplo da TAM, e também favorece a expressiva quantidade de embarques e desembarque nacionais todos os dias.

A preferência pelo modal aéreo tem sido um fator relevante no aspecto de viagens de turismo e negócios, a agilidade desse meio de transporte é o que atrai passageiros na esfera capitalista.

Da mesma forma, o transporte de cargas ganha cada vez mais espaço para importações e exportações que exigem mais cuidado no embarque, como é o caso dos equipamentos eletrônicos.

A necessidade de romper obstáculos espaciais no vasto território nacional impulsiona investimentos do governo para infraestrutura no interior do país. O aumento da capacidade do Aeroporto Internacional de Belém é um exemplo da facilidade de acesso à Floresta Amazônica, tanto para turismo, quanto negócios e pesquisas.

A ampliação das relações diplomáticas do Brasil e a chamada globalização beneficiou o acesso de empresas internacionais ao país. Políticas cambiais e fiscais proporcionaram a elevação do fluxo de turismo, além de investimentos estatais na infraestrutura e em eventos de repercussão internacional, que conquistaram empresas internacionais nos aeroportos brasileiros.

O litoral de Santa Catarina, desde a década de 1920 demonstra ser um ponto estratégico de amerissagem para o abastecimento de aeronaves. Essa peculiaridade impulsionou o surgimento do campo de pouso do Campeche. A gênese da industrialização do interior do estado, por seu relevo e a ambição da conquista de mercados consumidores, contribui para o surgimento de pistas de pouso e a destacada Transbrasil em Concórdia. O cenário da Guerra do Contestado foi outro contexto histórico da aviação. A colonização alemã, povo já influenciado pela modernização aérea, agregou pistas de pouso, aeroclubes e aparatos aeroviários nas regiões que habitaram em Santa Catarina. Atualmente há um consenso para ampliação da infraestrutura aeroportuária catarinense, apesar dos quatro aeroportos internacionais presentes no litoral do estado ser insuficientes para a movimentação turística e empresarial que o estado alcançou nos últimos anos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo a análise do transporte aéreo brasileiro na perspectiva da formação social e econômica, norteado por Ignácio Rangel e Armem Mamigonian.

A partir de uma perspectiva histórica e espacial foi verificada a estrutura, a evolução, o funcionamento geoeconômico e as estratégias empresariais no mercado brasileiro, além da dinâmica e problemas na organização das companhias e das necessidades de infraestrutura para o seu desenvolvimento desde a década de 1920 até a atualidade.

Dessa forma, pode-se afirmar que a realidade do mercado aéreo nacional sofreu forte impacto e uma consequente crise após quase trinta anos sem transformações no âmbito da concorrência. As empresas que fizeram parte do dessa dinâmica entre, os anos de 1975 até o início dos anos de 1990, entraram em crise pouco tempo depois de se defrontarem com uma concorrência que antes não existia.

A década de 1920 foi propícia para os primeiros passos da aviação no Brasil, o surgimento da VARIG e a nacionalização da CONDOR SYNDICAT marcaram o período. Nos anos seguintes, destacaram-se os grandes esforços governamentais, tais como a criação do DAC e o incentivo ao programa de criação de escolas de pilotos pelo país, imanada pelo espírito de nacionalização que vigorava na época, envolvendo, além de empresários, a mídia e o governo. Entre 1930 e 1940 destaca-se a campanha dos Associados promovida por Assis Chateaubriand em que angariou apoio da classe burguesa da época para construção de aeroclubes, sobretudo no interior do Brasil, coincidindo com o ideal nacionalista presente na época.

O período entre as guerras e após a Segunda Guerra foi significativo pelo aumento de aeronaves ofertadas a baixo custo e a posterior crise dos anos 1960, em que houve a necessidade de uma reestruturação no setor. As Conferências Nacionais e a estrita regulação desempenharam um papel destacado no funcionamento da aviação civil que, por conseguinte, sofreu os efeitos de políticas fiscais e monetárias, além de políticas sociais próprias de cada período.

Concomitante ao processo de abertura econômica, as leis que regiam a aviação tornaram-se mais flexíveis e o resultado foi um período de forte concorrência, redução das tarifas, transformação no atendimento aos passageiros e aumento da demanda. A aviação

brasileira deixou de ser exclusividade de uma minoria privilegiada e conquistou gradativamente mais camadas sociais que buscam o transporte aéreo.

É possível considerar que as barreiras de entrada foram minimizadas, o que proporcionou a entrada de novas empresas no mercado, com novas estratégias, posturas e organização, além de um vigoroso apelo competitivo que atraiu novos usuários. Em função disso, algumas companhias tradicionais, como a VARIG, VASP e Transbrasil, encerraram suas atividades, o poder militar no controle da aviação foi enfraquecido, sobretudo com a criação do Ministério da Defesa e o surgimento de uma agência nacional civil que propiciou um novo cenário na aviação brasileira.

A criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), no ano de 2005, favoreceu a gestão do espaço aéreo de forma descentralizada. A agência é responsável pela regulação da aviação por meio da fiscalização e controle dos serviços aéreos, o que representa o auge de um longo processo de modernização do setor no que tange a esfera da regulação.

As transformações do setor, que culminaram com o aumento da movimentação nos aeroportos e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), ter servido de pressão para que haja a ampliação da estrutura aeroportuária e a máxima eficiência do setor. A iminência de jogos olímpicos do Brasil causa euforia para a ampliação aeroportuária brasileira.

As mudanças e os anseios não param. A necessidade de ampliação da infraestrutura aeroportuária impulsionou leilões para concessão de importantes aeroportos. Os primeiros aeroportos consumados foram: Cumbica, Campinas e Brasília, empresas nacionais e estrangeiras demonstraram grande interesse na aquisição dos aeroportos, sobretudo por ser um setor que se destaca no atual período no Brasil. É importante salientar que a INFRAERO será sócia de 49% de cada aeroporto, mas condiciona-se a evitar interferência na administração. Essa nova realidade trará transformações para o setor aéreo, que tende a se tornar mais competitivo e com novas estratégias. O que se almeja é a presença forte do Estado no controle do espaço aéreo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABETAR - Associação Brasileira das empresas de transporte aéreo regional. Disponível em:
<<http://www.mercadodaaviacao.com.br/abetar/>>. Acesso em: 11 abr. 2011.

AEROPORTO DE CONGONHAS. Disponível em:
<www.aeroportocongonghas.com>. Acesso em: 10 nov. 2011.

AEROPORTO DE GUARULHOS. Disponível em:
<www.aeroportoguarulhos.net>. Acesso em: 19 set. 2011.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Disponível em:
<<http://www.anac.gov.br>>. Acesso em: 17 out. 2010.

ANDERSON, Dole A. **Aviação Comercial Brasileira**. João Pessoa, 1979.

AVIAÇÃO BRASIL. Disponível em:
<http://www.aviacaobrasil.com.br/aviacaobrasil/empresas_detalle.php?cbo_categoria=4&id_tb_empresas=173> Acesso em: 17 fev. 2011.

AVIANCA LINHAS AÉREAS. Disponível em:
<www.avianca.com.br>. Acesso em: 30 out. 2011.

AZUL LINHAS AÉREAS. Disponível em: <www.voeazul.com>. Acesso em: 12 nov. 2011.

BALLOU, R. H. **Logística Empresarial**. São Paulo: Atlas 1993.

BARAT, Josef. **Bases para a formulação de um Plano de Desenvolvimento da Aviação Civil Brasileira**. Fórum Extraordinário I, Rio de Janeiro, 2007. 44 p.

BONETTI, Eliseo. A Teoria das localidades centrais segundo Christaller e Losch. In: **Textos Básicos** n. 01 - publicação do Instituto Panamericano de Geografia e História - Comissão de Geografia - Rio de Janeiro, 1968.

BORGES, N. A Doutrina de Segurança Nacional e os governos militares. In: FERREIRA, J.; DELGADO, L. A. N. (Orgs.). **O Brasil republicano**. O tempo da ditadura. Regime militar e movimentos sociais em fins do século XX. v. 4. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 15-42.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 7.565**, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm>. Acesso em: 30 out. 2011.

BURLE. Lauro Lobo. Transporte aéreo no Brasil: a crise da aviação comercial. **Indic. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 31, n. 3, p. 5-18, nov. 2003.

CARDOZO, Joaquim. **A construção de Brasília**. 2008. Disponível em: <<http://www.joaquimcardozo.com/paginas/joaquim/poemas/arquitetura/brasil.pdf>>. Acesso em: 18 set. 2011.

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. **Boletim Geográfico**. IBEGE, n. 179, ano XII, Rio de Janeiro, 1964.

COELHO, Rodrigo Pereyra de Sousa. **Impactos da desregulação do setor aéreo comercial sobre os trabalhadores** (Dissertação) Campinas: UNICAMP, 2003, 224p.

CORREIA, Fábio Cardoso; Espírito Santo Jr. O capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileira. **Revista de Informação Legislativa do Senado Federal**. A. 43. n. 171. jul./set. 2006, p. 233-257.

DIEESE. **Diagnóstico do complexo metal-mecânico brasileiro**. São Paulo: CUT, 1988.

DUAILIBI, Julia; BORSATO, Cíntia. **A decolagem dos negócios**. 2007. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/230507/p_092.shtml>. Acesso em: 23 maio 2011.

EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. Disponível em: <www.embraer.com.br>. Acesso em: 02 dez. 2011

EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo. Disponível em: <<http://www.embratur.gov.br>>. Acesso em: 14 set. 2011.

FAY, Claudia Musa. Crises na aviação brasileira: a ordem internacional e as questões internas. **Indic. Econ. FEE**. Porto Alegre, v. 30, n.1, p. 124-136, jun. 2002.

FARO, Clovis de; SILVA, Salomão L. Quadros da. **A década de 1950 e o Programa de Metas**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

FERREIRA, N. S.; GRIEBELER, M. C.; FREGNANI, J. A. “**Análise de Custos Logísticos no Transporte Aéreo Regional**”. Documento de Trabalho N. 022 – Acervo Científico do Núcleo de Estudos em 181 Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, SP. 2007. Disponível em: <www.nectar.ita.br>. Acesso em: 04 dez. 2011.

FOLHA UOL. **Gol começa a operar na ponte aérea Rio-SP**. 2002. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/turismo/noticias/ult338u1639.shtml>>. Acesso em: 14 set. 2011.

FIESC – Federação das Indústrias de Santa Catarina. **Santa Catarina em dados**. Disponível em: <<http://www.fiescnet.com.br/>>. Acesso em: 30 nov. 2011.

FREITAS, Ângelo; LESSA, Anderson. **A atividade de programação de vôos de uma empresa aérea**. UFRJ, Rio de Janeiro, 2000, 6 p.

GAMEZ, Milton. O novo gol de Constantino. **Revista Istoé**. n. 04. ed. 1953, abr. 2007.

GOMES, S. B. V.; et al. **Aviação Regional Brasileira** (Modal Aéreo IV). BNDES, Brasília, 2002.

GOL LINHAS AÉREAS. Disponível em: <www.voegol.com.br>. Acesso em: 23 jan. 2011.

GUETERRES, Marcelo X. **Efeitos da flexibilização do transporte aéreo brasileiro sobre a concentração da indústria**. 2002, 133p.

Dissertação (Engenharia de Infraestrutura Aeronáutica) Instituto Tecnológico da Aeronáutica. São José dos Campos, 2002

GUIMARÃES, Eduardo. Augusto; SALGADO, Lucia Helena. **A regulação do mercado de aviação civil no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA, 2003.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 14 set. 2011.

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária. Disponível em: <www.infraero.gov.br>. Acesso em: 14 set. 2011.

JET SITE. Disponível: <http://www.jetsite.com.br/2008_v35/Companhias.aspx>. Acesso em: 23 jan. 2011.

JORNAL VALOR ECONÔMICO. **Concessão de aeroportos mostra nova alternativa**. Disponível em: <http://www.valor.com.br/opiniaio/1120490/concessao-de-aeroportos-mostra-nova-alternativa>>. Acesso em: 02 dez. 2011.

LOBOS, Julio. **O céu não é o limite para a empresa brasileira que quer vencer**. São Paulo: Instituto de qualidade, 1996.

LOPES, Felipe S. **Estudo da evolução da estrutura de rotas das empresas aéreas no Brasil**. 2005, 71 p. Trabalho de Graduação (Infraestrutura). Instituto Tecnológico da Aeronáutica, 2005.

MALAGUTTI, Antônio Osller. **Evolução da aviação civil no Brasil: estudo de consultoria legislativa da câmara dos deputados – Área XVII. Segurança e defesa nacional**, 2001, 7 p.

MAMIGONIAN, Armen. Indústria. In: SANTA CATARINA. GAPLAN. **Atlas de Santa Catarina**. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1986.

_____. **A escola francesa de geografia e o papel de A. Cholley**. Cadernos Geográficos. Florianópolis: UFSC, 2003. 45p.

_____. Notas sobre o processo de industrialização no Brasil. In: _____ **Estudos de Geografia Econômica e de Pensamento Geográfico**. Livre Docência: FFLCH-USP, 2005, p. 1-10.

_____. A indústria de Santa Catarina: dinamismo e estrangulamento. In: MAMIGONIAN, Armem (Org.) **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social**. Florianópolis: CGN/CFH/UFSC, 2011. p. 73- 119.

MDIC – Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/>>. Acesso em: 17 nov. 2011.

MORAIS, Fernando. **Chatô: o rei do Brasil**. São Paulo: Companhia da Letras, 1946. p. 439–457.

MOURA, Geraldo Bezerra de. **Transporte aéreo e responsabilidade civil**. São Paulo: Aduaneiras, 1992. 356 p.

OLIVEIRA, Alessandro V. M.; SILVA, Lucia Helena Salgado. **Constituição do Marco regulatório para o mercado brasileiro de aviação regional**. Núcleo de Estudos Em Competição e Regulação do Transporte Aéreo. Instituto Tecnológico de Aeronáutica. 2008, p. 14-32.

_____. **Constituição do Marco regulatório para o mercado brasileiro de aviação regional**. Núcleo de Estudos Em Competição e Regulação do Transporte Aéreo. Instituto Tecnológico de Aeronáutica. 2008, p. 14-32.

OLIVEIRA, Alessandro V. M. **Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas**. São Paulo: Pezco Editora, 2009, 197 p.

PELUSO Jr., Victor Antonio. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. Florianópolis: FCC Ed./Ed.da UFSC, 1991.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PALHARES, Guilherme, Lohmann; ESPÍRITO SANTO JR. Respício Antônio do. Impactos Econômicos e os efeitos multiplicadores dos aeroportos.. In: **Transporte em Transformação IV - Trabalhos**

Vencedores do Prêmio CNT Produção Acadêmica. Capítulo 7. ed. São Paulo: Makron Books Ltda, 2001, p. 101-116.

PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira.** Rio de Janeiro Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. Trajetórias da Indústria Aeronáutica no território Brasileiro – EMBRAER S/A: DO PROJETO GEOPOLÍTICO MILITAR À PRODUÇÃO GLOBALIZADA. In: **Revista Caminhos da Geografia**, v. 7 n. 20. Uberlândia, fev. 2007. p. 102 – 112. Disponível em: <<http://www.portalbrasil.net/aviacao.htm>>. Acesso em: 22 ago. 2011.

PETROBRAS. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/>>. Acesso em: 14 abr. 2011.

PRADO JUNIOR, Caio. **Historia e desenvolvimento:** a contribuicao da histeriografia para a teoria e pratica do desenvolvimento. São Paulo (SP): Brasiliense, 1978.

RANGEL, Ignácio. **Obras reunidas.** Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

REVISTA VEJA. **Brasil passará vexame com aeroportos na Copa de 2014.** 2011. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/brasil-passara-vexame-com-aeroportos-na-copa-de-2014>>. Acesso em: 14 abr. 2011.

ROCHA, Isa de Oliveira. Exportações industriais de Santa Catarina (1950- 2010). In: MAMIGONIAN, Armem (Org.) **Santa Catarina:** estudos de geografia econômica e social. Florianópolis: CGN/CFH/UFSC, 2011. p. 249 – 328.

ROCHA, Isa de Oliveira; COELHO, Andutsa Aline. **Análise do transporte aéreo de cargas em Santa Catarina (Brasil):** logística das exportações e importações. Artigo: EGAL, 2009, 11p.

RODRIGUES, Gabriel da Silva de Goes. **Rentabilidade e estratégias no setor aéreo comercial:** uma análise segundo o modelo de Porter. 2007, 132 p. (Dissertação). Florianópolis: UFSC, 2007.

SALGADO, Lucia Helena. **Tópicos sobre a regulação na aviação civil**. Rio de Janeiro: Sitraer 7, XC-XCVIII. 2008. Disponível em: <www.tgl.ufrj.br/viisitraer/pdf/p11.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2011.

SALGADO, Lucia Helena; GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **A regulação do mercado de aviação civil no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA, 2003. 24 p. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/pub/notas/notastecnicas2.pdf>>. Acesso em: 30 jul 2010.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. In: **Boletim Paulista de Geografia**, n.. 54, jun. 1977.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 4. ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

SCHWARTZMAN, Simon. **Estado Novo, um Auto-retrato**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982. p. 419-474.

SILVA, Thiago Henrique Cardoso da. **Re-regulação no mercado de aviação civil: necessária ou não?** II prêmio SEAE: monografia em defesa da concorrência e regulação econômica. Brasília, 2008, 81 p.

SILVA, Adyr. **Aeroportos e Desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico - Cultural da Aeronáutica, 1991, 401p.

SONINO, Guido. **Depois da Turbulência**: a aviação comercial brasileira aprende com suas crises. São Paulo: APVAR, 1995, 229 p.

SOUTELINO, André Luis Dias. **Desmistificando o Sistema Hub-and-spoke**. Disponível em: <http://www.oaviao.com/materias_comunidade/imagens/Hub_and_spoke.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2011.

SPINATTO, Michelle Russi. **A evolução do transporte aéreo civil no Brasil**. 2007, 73 p. (Monografia). Florianópolis: UFSC, 2007.

TAM VIRTUAL. Disponível em: <<http://www.tamvirtual.net/forum/index.php?topic=400.0>>. Acesso em: 21 jun. 2010

VIEIRA, M. Graciana de Deus; PEREIRA, Raquel M. Fontes do Amaral. **Anais Do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina - Formações Sócio-Espaciais Catarinenses:** notas preliminares. Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina. Florianópolis, 1996, p. 453-463.

ZANETTE, Rodrigo; ZANETTE Jr. Valdemar. Guia de Aviação Comercial: Setor Segue em alta no Brasil. **Revista Avião Revue.**, n. 121, ano. 11, out. 2009.

ANEXOS

Anexo 1: Entrevista – Funcionários Empresas Aéreas

- 1) Qual a sua função?
- 2) Há quanto tempo trabalha na empresa?
- 3) Há quanto tempo está no setor de aviação?
- 4) A empresa oferece plano de carreira?
- 5) Você se sente um funcionário valorizado?

Nas últimas décadas aconteceram mudanças significativas para o transporte aéreo. Como você avalia essas mudanças?

- 6) Como você avalia a infraestrutura aeroportuária no Brasil? O que precisa mudar?

Anexo 2: Entrevista com Ex-funcionários de empresas aéreas

Qual empresa aérea você atual?

Como era o tratamento da empresa com os funcionários?

Como era o plano de carreira e os benefícios oferecidos pelas empresas?

Como era o tratamento dos funcionários com os clientes?

Quais as principais características que você pode enumerar da aviação nos anos 1980 e 1990 para atualidade?

Anexo 3: Entrevista com funcionários da aeronáutica

Como você avalia as mudanças no sistema de aviação brasileiro na última década?

Quais as principais mudanças do Departamento de Aviação civil (DAC) para a Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC)?

Quais os benefícios e contrapartidas para a diminuição do poder na aeronáutica na aviação civil brasileira?