

FELIPE BASTOS MARANEZI

**TRANSPORTE AÉREO REGIONAL DE MATO GROSSO DO
SUL**

**Dourados
2014**

FELIPE BASTOS MARANEZI

**TRANSPORTE AEREO REGIONAL DE MATO GROSSO DO
SUL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado em Geografia - da Faculdade de Ciências Humanas, da Universidade Federal da Grande Dourados como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof. Dra. Lisandra Pereira Lamoso

**Dourados
2014**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

M311t	<p>Maranezi, Felipe Bastos. O transporte aéreo regional no Mato Grosso do Sul. / Felipe Bastos Maranezi. – Dourados, MS : UFGD, 2014. 104f.</p> <p>Orientadora: Profa. Dra. Lisandra Pereira Lamoso. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados.</p> <p>1. Transporte aéreo regional. 2. Circulação. 3. Desenvolvimento econômico. I. Título.</p> <p>CDD –387.7</p>
-------	--

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central – UFGD.

©Todos os direitos reservados. Permitido a publicação parcial desde que citada a fonte.



UFPGD

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO APRESENTADA PELO CANDIDATO FELIPE BASTOS MARANEZI, ALUNO DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU EM GEOGRAFIA, ÁREA DE CONCENTRAÇÃO "PRODUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL E FRONTEIRA".

Ao sexto dia do mês de maio de dois mil e quatorze, às sete horas, em sessão pública, realizou-se, na sala de aula da FCH, Unidade II da Universidade Federal da Grande Dourados, a Defesa de Dissertação de Mestrado intitulada "TRANSPORTE AÉREO REGIONAL DE MATO GROSSO DO SUL", apresentada pelo mestrando FELIPE BASTOS MARANEZI, do Programa de Pós-Graduação Mestrado em Geografia, à Banca Examinadora constituída pelos membros Dr^a Lisandra Pereira Lamoso/UFPGD (Presidente/Orientadora), Dr. Roberto França da Silva Júnior/UNILA (Membro Titular), Dr. Cláudio Antônio Gonçalves Egler/UFPGD/UFRJ (Membro Titular). Iniciados os trabalhos, a presidência deu a conhecer ao candidato e aos integrantes da Banca as normas a serem observadas na apresentação da Dissertação. Após o candidato ter apresentado a sua Dissertação, os componentes da Banca Examinadora fizeram suas arguições, que foram intercaladas pela defesa do candidato. Terminadas as arguições, a Banca Examinadora, em sessão secreta, passou aos trabalhos de julgamento, tendo sido o candidato considerado APROVADO, fazendo jus ao título de MESTRE EM GEOGRAFIA. Nada mais havendo a tratar, lavrou-se a presente ata, que vai assinada pelos membros da Banca Examinadora.

Dourados, 06 de maio de 2014.

Dr^a Lisandra Pereira Lamoso

Dr. Roberto França da Silva Júnior

Dr. Cláudio Antônio Gonçalves Egler

Esta ata, para produzir os efeitos que lhes são próprios, necessita ser homologada pelo Pró-Reitor de Pós-Graduação e Pesquisa da UFPGD.

ATA HOMOLOGADA EM: ___/___/___, PELA PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA / UFPGD.

Prof. Cláudio Alves de Vasconcelos
Pró-Reitor de Ensino de Pós-Graduação e Pesquisa
Matr. n. 0432923

Dedicatória

À minha Família:

Minha mãe Cássia Bastos Maranezi, por ensinar-me os valores da vida, por nunca me desamparar e por seu imenso amor que nunca tem fim. Meu companheiro André Miranda, por seu amor, carinho, seu incentivo, compreensão e paciência durante toda essa pesquisa e redação da dissertação. Meu irmão Otávio a quem tanto amo e respeito.

Agradecimentos

A Professora Doutora Ana Paula Camilo Pereira, que foi a primeira a indicar-me o excelente Programa de Pós-Graduação em Geografia e incentivar meu ingresso ao Mestrado da Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD.

Ao departamento de Geografia da UFGD.

A CAPES, por ter contribuído na execução das pesquisas.

Aos professores que ministraram as disciplinas necessárias para a obtenção dos créditos da pós-graduação:

Professora Dra. Flaviana Nunes Gasparotti

Professora Dra. Lisandra Pereira Lamoso

Professora Dra. Maria José Martinelli Silva Calixto

Professor Dr. Jones Dari Goettert

Professor Dr. Claudio Antônio Golçalves Egler

Em especial, a Professora Dra. Lisandra Pereira Lamoso, pela orientação, bondade, estímulo, atenção, incentivo e confiança nas potencialidades desta pesquisa, mesmo nos momentos mais difíceis.

Aos superintendentes dos aeroportos administrados pela Infraero, Bárbara Netto – aeroporto de Campo Grande, Carlos Alberto Rocha – aeroporto de Corumbá.

Junior e Ademar pelo inestimável depoimento e contribuição com dados estatísticos-operacionais e históricos da aviação no Brasil e em Dourados, muitos deles inexistentes nos arquivos governamentais.

A todos os demais contatos e entrevistados, que via pessoal, telefone ou e-mail, individualmente ou em equipe, contribuíram para o progresso da pesquisa científica em um tema inédito da Geografia de Circulação em Dourados.

E por fim, a todos os amigos que me apoiaram durante esta trajetória, com palavras, gestos, e assim, poder seguir em frente com os meus sonhos.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS E MAPAS	7
LISTA DE TABELAS.....	8
LISTA DE GRÁFICOS.....	9
LISTA DE ABREVEATURAS.....	10
Resumo.....	11
Abstract.....	12
INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I - Transporte, Circulação e Logística: O papel do transporte aéreo regional.....	17
1.1. Transporte, circulação e logística;Utilização de seus conceitos na Geografia.....	20
1.2. O Transporte Aéreo no Brasil.....	25
1.2.1. Transporte aéreo no Brasil: da regulamentação a desregulamentação.....	39
1.2.2. A anac e seu papel regulador no transporte aéreo.....	45
1.3. Considerações Finais ao Capítulo I.....	47
CAPÍTULO II – Características do transporte aéreo regional no Mato Grosso do Sul.....	49
2.1. Gênese e desenvolvimento do transporte aéreo no Estado de Mato Grosso do Sul: a demanda e a oferta de fluxos nas cidades de.....	53
2.1.1. Campo Grande.....	54
2.1.2. Dourados.....	61
2.1.3. Corumbá.....	68
2.1.4. Bonito.....	72
2.1.5. Três Lagoas.....	77
2.2. Considerações Finais ao Capítulo II.....	81

CAPÍTULO III – A Infraestrutura Aeroportuária e a participação da Azul Linhas Aéreas no Mato Grosso do Sul.....	82
3.1. Uma análise infraestrutural aeroportuária.....	84
3.2. Uma análise de passageiros dos voos regionais do Mato Grosso do Sul.....	89
3.3. A empresa aérea Azul como destaque em operações no Mato Grosso do Sul.....	92
3.4. Considerações Finais ao Capítulo III.....	95
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	96
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	99
Anexo I.....	103
Anexo II.....	104

LISTA DE FIGURAS E MAPAS

Figura 1 – Modelos DC -3DC -4PBY e C4718.....	27
Mapa 1 – Localização de Aeroportos de Carga do Brasil.....	37
Mapa 2 – Cidades do Estado do Mato Grosso do Sul que Autorizam Voos Regulares.....	52
Figura 2– Vista Aérea do Aeroporto de Campo Grande, 2012.....	54
Figura 3 – Aeroporto Internacional de Campo Grande/MS, 2013.....	56
Mapa 3 – Fluxo Aéreo com Origem em Campo Grande, 2013.....	60
Figura 4– Vista Aérea do Aeroporto de Dourados 2012.....	61
Figura 5 – Vista Frontal da entrada do Aeroporto de Dourados.....	63
Mapa 4 – Fluxo Aéreo com Origem em Dourados, 2013.....	67
Figura 6– Vista Aérea do Aeroporto de Corumbá.....	68
Mapa 5 – Fluxo Aéreo com Origem em Corumbá, 2013.....	71
Figura 7 – Vista Aérea do Aeroporto de Bonito.....	72
Figura 8– Aeroporto Regional de Bonito/MS, 2013.....	74
Mapa 6 – Fluxo Aéreo com Origem em Bonito, 2013.....	76
Figura 9 – Vista Aérea do Aeroporto de Três Lagoas, 2013.....	77
Figura 10– Entrada do Aeroporto de Três Lagoas, Pliniu Alarcom, 2013.....	77
Mapa 7 – Fluxo Aéreo com Origem em Três Lagoas, 2013.....	80
Figura 11 – Saguão do Aeroporto de Campo Grande, 2013.....	85
Figura 12– Saguão do Aeroporto de Corumbá, 2013.....	85
Figura 13 – Saguão do Aeroporto de Dourados, 2013.....	87
Figura 14– Saguão do Aeroporto de Três Lagoas, 2013.....	87
Figura 15 – Área interna do Aeroporto de Bonito, 2013.....	88
Figura 16– Guichê de Compras da AZUL no Aeroporto de Dourados.....	94
Figura 17 – Aeronave da Empresa AZUL no Pátio do Aeroporto de Dourados.....	94

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Investimentos em Aeroportos da Infraero entre 2009 a 2012.....	38
Tabela 2 – Divisão Regional da SITAR.....	40
Tabela 3 - Passageiros Transportados pelo Aeroporto de Campo Grande.....	57
Tabela 4 – Complexo Aeroportuário de Campo Grande/MS.....	58
Tabela 5 – Programação de voos Regulares com Origem em Campo Grande.....	59
Tabela 6 – Origem X Destino em Dourados/MS, 2013.....	64
Tabela 7 – Origem X Destino em Bonito/MS, 2013.....	75
Tabela 8 - Origem X Destino em Três Lagoas/MS, 2013.....	79
Tabela 9 – A AZUL Linhas Aéreas.....	93

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Aumento do Número de Passageiros Transportados no Brasil.....	35
Gráfico 2 – Passageiros Transportados de 2008 a 2012 em Campo Grande.....	57
Gráfico 3 – Dourados, Passageiros Embarcados e Desembarcado.....	66
Gráfico 4 – Mato Grosso do Sul, Motivação de Viagem dos Passageiros.....	89

LISTA DE ABREVIATURAS

Agesul -Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos

Anac – Agência Nacional da Aviação Civil

Asa – Acordo de Serviços Aéreos

Cam – Correio Aéreo Militar

Cenipa – Centro Investigação de Prevenção de Acidentes

Dac - Departamento de Aviação Civil

Decea – Departamento de Controle de Espaço Aéreo

Ete – Estação de Tratamento de Esgoto

Infraero – Empresa de Infraestrutura Aeroportuária

Sitar – Sistema Integrado de Transporte

Tam – Transporte Aéreo Marília

Varig – Viação Aérea Rio Grandense

Vasp – Viação Aérea São Paulo

RESUMO

O presente trabalho busca uma reflexão sobre a dinâmica do transporte aéreo regional no Estado do Mato Grosso do Sul, Brasil. Os objetivos dessa pesquisa são: compreender as características do transporte aéreo regional no Mato Grosso do Sul configurando a importância do setor aéreo nas cidades que possuem voos regulares como é o caso de Campo Grande, Corumbá, Dourados, Bonito e Três Lagoas; analisar a origem e o desenvolvimento dos fluxos aéreos no interior do estado; verificar as estratégias competitivas adotadas pelas empresas aéreas regionais; pesquisar os obstáculos ao aumento das linhas aéreas e da operação nos aeroportos dos municípios que possuem voos regulares; relacionar a escassez de linhas e horários nas cidades sul mato grossense. A pesquisa contou com revisão bibliográfica e trabalho de campo em três aeroportos, com entrevistas com os superintendentes e registro fotográfico.

PALAVRAS-CHAVES: transporte aéreo regional; circulação; desenvolvimento econômico; infraestrutura aeroportuária.

Abstract

This study make a reflection about the dynamics of the regional air transport in the state of Mato Grosso do Sul, Brazil. The objectives of this research are: to understand the characteristics of the regional airtransport in Mato Grosso do Sul by characterizing the importance of the aviation sector in the cities in which there are regular flights such as Campo Grande, Corumbá, Dourados, Bonito and Três Lagoas; as well as to examine the origin and development to fair flows with in the state; search for obstacles to the expansion of airlines and airports in the operation of the municipalities that have regular flights; relate the scarcity of lines and flight schedules in cities from Mato Grosso do Sul state. The research included a literature Review and fieldre search in airports, through interviews with the superintendents and photographic record.

KEYWORDS: regional airtransport; circulation; economic development; airportin frastructure.

Introdução

Este trabalho surgiu no curso de Turismo, que realizei na Universidade Estadual Paulista (Unesp) Campus de Rosana-SP. Realizamos algumas conversas com a Profa. Ana Paula Camilo Pereira, que nos forneceu as primeiras indicações de leitura, visto que havia trabalhado com o tema em sua dissertação de Mestrado, ao estudar sobre o transporte aéreo regional do Estado de São Paulo sob orientação do Prof. Márcio Rogério Silveira.

Com nosso interesse em cursar o mestrado em Geografia, aprofundamos a realização de um projeto de pesquisa sobre o tema, desta forma, enfocando o Estado de Mato Grosso do Sul.

Nossos objetivos nesta pesquisa são: compreender as características do transporte aéreo regional no Mato Grosso do Sul e a importância do setor aéreo nas cidades que possuem voos regulares como é o caso de Campo Grande, Corumbá, Dourados e Bonito; analisar a origem e o desenvolvimento dos fluxos aéreos no interior do estado; verificar as estratégias competitivas adotadas pelas empresas aéreas regionais; pesquisar os obstáculos ao aumento das linhas aéreas e da operação nos aeroportos dos municípios que possuem voos regulares; relacionar a escassez de linhas e horários nas cidades sul mato grossenses.

Os principais autores e referenciais teóricos utilizados são: Barat (1978) e (2012) que aborda o tema Globalização, logística e transporte aéreo sobre um olhar crítico sobre as falhas na coordenação das ações relacionadas aos múltiplos segmentos que compõem o sistema de aviação brasileira; Mello (2012) que aborda o histórico-desenvolvimentista do transporte aéreo brasileiro desde seu início tímido até o atual momento de surgimento de novas empresas e fusões de outras; Pereira (2010) que em sua dissertação de mestrado em geografia, trabalhou com a temática de transporte aéreo regional no estado de São Paulo, enfocando as estratégias competitivas das empresas aéreas brasileiras; Harvey (2006) que contribui com seus estudos sobre o modo de produção capitalismo e suas consequências diante de atividades econômicas como é o caso dos transportes; Castillo e Frederico (2010) que aborda logística como manifestação da circulação no período histórico atual tornando-se prioridade em estratégias de grandes empresas para conferir fluidez e

racionalidade aos circuitos espaciais produtivos e por fim; Milton Santos e Maria Laura Silveira (2001) ao abordar a constituição do meio técnico-científico-informacional e a renovação da materialidade no território, contribuíram para a pesquisa ao mencionar as novas técnicas do sistema de engenharia como no nosso caso os aeroportos. No decorrer do desenvolvimento da pesquisa, outros autores também serão mencionados.

Para começarmos a abordagem ao tema da pesquisa, encontramos em nível nacional e mundial, um planeta Terra altamente globalizado, ou melhor, mundializado (CHESNAIS, 1996), termo mais conceitual que mais bem define a situação em que vivemos. Esta mundialização, principalmente de capitais (financeiras) que regem a economia do planeta intensifica-se no final da década de 80 e na década 90. Chesnais mostra que isto acontece, sobretudo por dois motivos principais; em primeiro lugar, pelo grande acúmulo de capitais armazenados nos países desenvolvidos; e por fim, por políticas de desregulamentação de capitais, privatizações, fusões, aquisições e terceirização.

No Brasil, a industrialização do campo é realizada com maior intensidade entre 1956/1961, com a chegada da indústria pesada no Brasil, o que fez com que o transporte passasse por grandes processos evolutivos desde seus primórdios até o momento.

O interesse pelo transporte aéreo regional provém do fato de ser esse um estudo de pouca abordagem na Geografia. Neste aspecto, procurou-se desenvolver um trabalho que abordasse como objeto o transporte aéreo, considerando-o como um importante meio de integração territorial e, também, como um elemento indutor das interações espaciais, da conformação das redes geográficas e fomentador do desenvolvimento econômico regional.

A abordagem espacial confere mediante a necessidade de serem realizados trabalhos em escala regional, com enfoque na representatividade para a economia do estado (no caso deste trabalho, o Mato Grosso do Sul), sua amplitude na capacidade de geração de tráfego e, igualmente, no desenvolvimento regional das cidades com potencial para o setor aeroviário. A análise também enfatizou os deslocamentos de passageiros, devido ao fato de este ser o item mais importante para o transporte aéreo e, ainda, em razão das cidades pesquisadas (Campo

Grande, Dourados, Corumbá e Bonito) serem geradoras de tráfego aéreo regional destes passageiros no estado sul mato grossense.

No Estado do Mato Grosso do Sul existem 23 aeroportos que operam voos regulares e não-regulares. Esse é o número oficial, embora não desconsideremos o fato de existir pistas em propriedades particulares ou mesmo pistas clandestinas que não estão homologadas e reconhecidas pelos órgãos de controle.

Analisar o tráfego aéreo regional em cidades requer uma compreensão de dados estatísticos que compreendem os resultados apresentados por entidades administrativas, como Empresa de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), a Agência Nacional da Aviação Civil (Anac), a Secretaria dos Transportes etc., e também os dados publicados pelas empresas do setor aéreo. Sendo assim, optamos em trabalhar com o transporte aéreo regular, devido à disponibilização de dados mais precisos e, acredita-se, que correspondentemente reais.

De acordo com os termos técnicos utilizados pela aviação na computação de dados estatísticos, o transporte aéreo regular é a ligação aérea entre duas ou mais localidades, caracterizadas por um número, através do qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, linha, equipamento e frequência. Todas as outras situações são consideradas como voos não-regulares, tais como voos fretados, charters, táxi-aéreo entre outros.

As cidades pesquisadas (Campo Grande, Dourados, Corumbá e Bonito) têm apresentado índices consideráveis no deslocamento de passageiros pelo modal aéreo. O crescente número de passageiros transportados tem demandado investimentos em infraestrutura técnica e operacional.

O que devemos nos atentar é com a má distribuição geográfica dos aeroportos em nosso país, que concentra um grande número de aeroportos em regiões próximas entre si deixando as outras menos favorecidas. A problemática do transporte aéreo é enfatizada neste trabalho mediante a análise do setor no Estado, considerando a atuação estatal (Governo) e privada (empresas aéreas). Assim, atentamos para a verificação dos apontamentos que dificultam e, por vezes, impedem o desenvolvimento do transporte aéreo no estado do Mato Grosso do Sul. As cidades com aeroportos regulares têm demonstrado que as operações aéreas registradas potencializam-nas como importantes centros geradores de circulação.

No que se refere ao recorte temporal, analisamos o transporte aéreo na seguinte abordagem: no primeiro capítulo abordaremos a aviação desde suas primeiras atividades em território nacional, até os dias atuais – considerando como que sua política de estratégia para a integração territorial contribui para o setor, assim como para todo o processo de reestruturação do transporte aéreo e o atual contexto político-econômico de desregulamentação. Referimo-nos, em um primeiro momento, a uma abordagem conceitual e histórico-desenvolvimentista; esta introdução da temática facilita a compreensão das constantes crises conjunturais pela qual o setor da viação aérea vem sofrendo e para que possamos entender e analisar os aspectos positivos e negativos do transporte aéreo do estado do Mato Grosso do Sul.

CAPÍTULO I

O papel do transporte aéreo regional.

CAPÍTULO I

O papel do transporte aéreo regional.

Este primeiro capítulo traz uma análise sobre o desenvolvimento do transporte aéreo, baseado no sistema capitalista de produção e consumo que entra em uma época propiciamente global, e não apenas internacional ou multinacional (GOLÇALVES, 2003). Assim, o mercado, as forças produtivas, a nova divisão internacional do trabalho, a reprodução ampliada do capital desenvolvem-se em escala mundial. Para tanto, discorre-se sobre alguns fatores essenciais que estruturaram e ainda organizam o setor de transporte aéreo, compreendendo uma escala que se reporta do global ao regional.

Ao estudar o transporte aéreo regional, não podemos esquecer-nos das contribuições de Haesbaert (2004) a respeito da territorialidade, que além de incorporar uma dimensão estritamente política, diz respeito também as relações econômicas e culturais, pois está intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias organizam-se no espaço e como elas dão significado ao lugar, e, no nosso caso, aos transportes como um fator de aproximação entre pessoas.

Nestas circunstâncias de análise configuram-se como essenciais para esta abordagem o meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002) evidenciados a partir do contexto das invenções e inovações tecnológicas. As mudanças na organização territorial (HAESBAERT, 2004) nos costumes, na cultura, na economia, favoreceram a modernização dos equipamentos de circulação, a especialização produtiva, bem como a evolução das formas de transportes que tornaram-se mais velozes e mais tecnicamente capacitadas para os deslocamentos materiais e imateriais que por sua vez intensificaram as metamorfoses na sociedade.

Vinculados às transformações advindas do meio técnico-científico-informacional e resultantes das revoluções e evoluções logísticas, encontram-se o desenvolvimento do capitalismo e a mundialização do capital (CHESNAIS, 1996), que têm impulsionado novos padrões de produção e consumo, entre eles a

utilização do transporte aéreo como um modal resultante de processos correlatos à modernização dos meios de transportes.

Ao analisar o transporte aéreo no período atual, juntamente pelas formas espaciais de produção e de consumo, entendemos que esse processo reforça a compreensão das novas tecnologias que transformam os territórios na lógica da circulação do capital. Para tanto, consideramos a globalização econômica (GONÇALVES, 2003) no período em que relaciona a modernização e adaptação dos territórios aos novos padrões tecnológicos que, sistematicamente, são induzidos pelos grandes centros econômicos.

Assim, na contextualização deste primeiro capítulo, é essencial a apresentação da evolução do setor de transporte aéreo brasileiro como forma de reforçar a representatividade do setor e introduzir a leitura de forma que se compreenda a periodização dos acontecimentos desde o início de suas atividades no Brasil até o recente momento, passando pelos diversos âmbitos da história da aviação comercial brasileira, permeando o planejamento para o desenvolvimento dos meios de transporte no Brasil. Nessa perspectiva de análise, evidenciamos, também, o surgimento das principais companhias aéreas e, conseqüentemente, a falência ou fusão de outras.

Primeiramente, é necessário, aprofundar a discussão sobre o termo “transporte aéreo regional” como forma de padronizar todo o contexto de análise que permeia a discussão sobre o tema em questão. O desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil configurou diversos estudos sobre a aviação comercial, distribuindo e classificando geograficamente o transporte aéreo em segmentos, dentro os quais residem o internacional, o nacional e o regional.

O transporte aéreo regional ramifica-se a partir de pólos definidos por meio da demanda pelo modal, orientando assim os nós de conexão e as redes de transporte. Desse modo, o segmento regional realiza a função de “alimentação” das linhas principais do sistema aéreo (PEREIRA, 2010).

Dentro deste contexto, enfocamos que o presente trabalho aborda a aviação aérea regional a partir da conceituação geográfica sobre termos que focam a análise dos transportes, como, por exemplo: sistema capitalista, circulação, logística, sistemas de movimento, infraestrutura, velocidade, técnicas, tecnologia, conexão,

nós, linhas, redes, estratégias competitivas, combinações geográficas, formação territorial etc.

1.1. Transporte, circulação e logística; (utilização de seus conceitos na Geografia).

Para que possamos estudar e compreender melhor a “Geografia da Circulação” e diferencia-la da “Geografia dos Transportes”, é importante não deixar de configurar a logística, que é responsável pelo transporte e o armazenamento dos suprimentos, da produção e da distribuição. Foi na década de 1980 que a discussão sobre planejamento e sobre gestões integradas de transporte, de armazenamento e seus impactos territoriais foi realizada globalmente com maior intensidade pelos estudiosos (SILVEIRA, 2011).

Silveira (2011) no trecho abaixo esquematiza conceitualmente circulação, transporte e logística para que possamos entender e diferenciá-los;

- A circulação é uma forma mais totalizadora, capaz de conectar, através das relações sociais, o homem com o meio, sendo a ação fundamental do movimento rumo ao desenvolvimento. A circulação deixa de forma explícita sua marca no espaço geográfico (técnicas, ações e normas em perfeitas combinações) e, para isso, tem, como atributos menores, os transportes e a logística;
- O transporte, em seu caráter mais específico, tomou corpo quando os transportes, já utilizados pelo movimento positivista (modelos de localizações espaciais), foram amplificados pelo neopositivismo e por seus modelos analíticos de ordenamento do espaço (um novo apanhado instrumental advindo dos avanços da tecnologia da informação e dos dados estatísticos);
- A logística surge como estratégias diversas, planejamento e gestão de transportes e de armazenamento assim como, em muitas situações, as comunicações (SILVEIRA, 2011, p.23).

Deste modo, as três propriedades mencionadas anteriormente por Silveira (2011), no capitalismo citado por Harvey (2006), relacionam-se a diversas situações e mantem conseqüências que vão de frente com o “sistema circulatório do capital”. É por isso que suas observações são amplificadas no desenvolvimento do capitalismo rumo ao seu estágio de financeirização e de sua subsequente atenção as demandas

corporativas. Como a circulação do capital vem tomando maiores dimensões, cabe analisá-la como um sistema que produz e reproduz espaço e que precisa de movimento para que isso aconteça (SILVEIRA, 2011).

No momento histórico em que a Geografia passava por uma institucionalização nas universidades alemãs, no século XIX. Alfred Hettner, em 1897, publicou um artigo sobre transportes e o nomeou como matéria do estudo da Geografia. Porém, ao se estudar os sistemas de fluxos das regiões, houve metaforicamente a identificação, via Escola Fisiocrata, com o sistema de circulação sanguínea, algo que outros estudiosos já trabalhavam inclusive não geógrafos. Por imediato, surgiram outros termos utilizados até hoje por diversas especialidades, como “sistema”, “artérias”, “fluxos”, “movimento circulatório”, “centro nevrálgico”, “vasos comunicantes” e outros (SILVEIRA, 2011).

A circulação redundante no ato e nas consequências de transportar, ou seja, como parte integrante da evolução humana e das transformações espaciais. Ela não é, portanto, só o resultado da simples existência de meios e de infraestruturas de transportes assim como de sua dinâmica conjugação. Para Silveira (2011), na circulação, o transporte está relacionado a uma totalidade social (natural e humana), com consequências presentes e futuras. Os traços essenciais da teoria geral da circulação estão: na ampliação do domínio da circulação geral, no aumento das velocidades, da capacidade de transporte e na aceleração contemporânea de todas essas características simultaneamente.

Para Max Derruau (1969, p.474, *apud* Silveira, 2011, p.32);

La circulación es un fenómeno eminentemente geográfico. Depende de la geografía física que facilita o desaconseja ciertos trazados. Asimismo, depende de técnicas tales como el modo de construcción de las vías o la invención de determinado tipo de vehículo. Por una parte modifica los fenómenos humanos creando profesiones y aglomeraciones ligadas al transporte, y por otra permite algunas transformaciones en la producción o el consumo.

Etimologicamente o termo “transporte” (século XVIII) é derivado do verbo “transportar” (século XV) e quer dizer “levar de um lugar a outro”. É uma expressão originária do latim (*transportare*). Transporte significa “ato, efeito ou operação de transportar de um lugar de oferta a outro de demanda”. A expressão circulação etimologicamente parece ser mais ampla já que traduz o movimento no espaço (mas pode ser entendida como movimento do espaço, devido a capacidade de

transformações espaciais causadas pelas interações oportunizadas pelo transporte). Mas para a Geografia o que importa são as interações espaciais (que também são sociais, pois estamos falando do espaço e ele não é a-espacial) entre os grupos humanos, através do movimento de mercadorias, de pessoas assim como de informações e, por conseguinte, para que isso ocorra é imperiosa a ação de transportar (SILVEIRA, 2011).

Para Pini (1995 *apud* Silveira, 2011), a “Geografia dos Transportes” se consolidou (tornando-se uma das sucursais específicas da Geografia), no final da década de 1950, devido a importância que os transportes passaram a ter, Isso ocorreu por causa da ampliação das trocas econômicas após a II Grande Guerra e da complexidade da circulação nos espaços urbanos (cidades grandes, metrópoles, megalópoles e suas interações espaciais em redes, isto é, pela rede de cidades). Fator esse ampliado pela expansão e pela complexidade do espaço intraurbano, sobretudo nas últimas décadas.

Na perspectiva geográfica, os transportes possuem um destacável papel na interpretação das inter-relações físicas e socioeconômicas entre indivíduos e grupos na sociedade (PONS;REYNÉS, 2003 *apud* SILVEIRA, 2011). O conhecimento dos sistemas de transportes faz frente, por conseguinte, as necessidades de deslocamentos, de intercâmbios e das relações dos homens, das suas mercadorias e das informações em um espaço dado e independente de qual for a escala.

É possível, atualmente, com a complexidade da sociedade que a “Geografia da Circulação, Transportes e Logística” estude uma multiplicidade de abordagens e utilize variadas metodologias. As tendências não podem ser negadas, porém, por outro lado, diversos enfoques metodológicos e conceituais, a Geografia, não precisam ser abandonados, como as noções de totalidade que o termo “circulação” traz. Utilizar os transportes associados a noção de planejamento, de ordenamento e de arrumação do espaço regional e urbano e incorporar novas discussões, como a logística, não precisa necessariamente ser na perspectiva de um administrador, de um economista ou de um engenheiro. A Geografia construiu uma vasta base capaz de lidar com esses novos aspectos, sobretudo pela perspectiva crítica. Essa criticidade, herdada das influências anarquistas e

“marxistas”, torna-se fundamental nos períodos de predomínio do poder capitalista (SILVEIRA, 2011).

A circulação, no capitalismo, também deve ser entendida como a circulação do capital através do movimento de mercadorias, de bens e de informações aptos para atenderem suas necessidades, Harvey (2006) menciona que o modo capitalista de produção é tecnologicamente dinâmico, e que um ponto importante, no entanto, é reconhecer os excedentes de capital e força de trabalho gerado pela circulação do capital.

Para Silveira (2011) em âmbito geral, qualquer um dos atributos, como a logística e os transportes, estão relacionados ao movimento circulatório do capital. O fato de termos a circulação como importante atributo reforça a ligação que a “Geografia dos Transportes” tem com as questões econômicas, políticas e sociais muito próximas dos estudos desenvolvidos pela “Geografia Econômica” ligada a corrente crítica marxista.

Já a expressão “logística” é apresentada por muitos como um conceito novo e revolucionário, que pode explicar as diversas mudanças nos sistemas produtivos de transportes. Muitos afirmam que somente a logística seria capaz de resolver diversos problemas e de explicar, inclusive, a evolução da sociedade mundial, como afirma Ake Anderson (1990 *apud* Silveira, 2011) Outros afirmam que a logística é recente e é resultado somente dos interesses corporativos intensificados, na década de 1980, pela “globalização”.

Assim sendo, a logística trata-se uma atividade que engloba o setor produtivo e o setor comercial. As revoluções logísticas são grandes transformações nas estratégias, no planejamento e na gestão da circulação, dos transportes e do armazenamento (e também nas comunicações, já que durante muitos séculos as comunicações só se realizavam através dos transportes físicos). As revoluções logísticas só ocorrem quando as transformações que elas proporcionam chegam ao ponto de reverter à ordem socioeconômica vigente, repercutindo ao longo das décadas e dos séculos futuros.

O conceito de “revolução”, nesse caso, se soma ao de “logística” para expressar “um conjunto de estratégias, planejamento, gestão e transformações tecnológicas no setor de transportes e comunicações a ponto de ampliar as interações espaciais e mudar a ordem socioeconômica vigente”. Assim, em cada revolução logística, tanto

as integrações territoriais, quanto a divisão territorial do trabalho foram ampliadas. Novos espaços comerciais surgiram e especializaram-se, novas formas de produção foram disponibilizadas, e as trocas culturais consolidadas (SILVEIRA, 2011, p.14).

A logística é supervalorizada como a responsável pelas grandes transformações produtivas e comerciais. Não é a circulação, nem o armazenamento e tampouco é um meio e uma via de transporte, mas é a estratégia, o planejamento assim como a gestão de transportes, de armazenamento e também de comunicações. Pensar em realizar eficientemente essas tarefas e em utilizar as tecnologias possíveis é que é colocar em prática a visão logística (SILVEIRA, 2011).

De início a noção de estratégia é compreendida tradicionalmente no termo militar, ou seja, vem a ser o planejamento e a gestão logística capazes de proporcionar vantagens na movimentação de produtos, de serviços e de informações mais rapidamente e com segurança a um custo reduzido e hábil de estender a distância entre o produtor e o cliente, com custo reduzido e hábil capaz de estender a distância entre eles. Para isso, também se planeja e se gesta uma série de recursos que são colocados a disposição para uma melhor eficiência logística (tecnologia da informação, tecnologias em transportes e em armazenamentos e sistemas de movimento). O objetivo final é o aumento da velocidade e o encurtamento do ciclo do capital para atender aos interesses dos diversos capitalistas (SILVEIRA 2011).

A logística que a maioria das pessoas conhecem é utilizada para atender aos interesses corporativos associada às transformações recentes coligadas a “mundialização do capital” Chesnais (1996). Por outro lado, o grau de sofisticação da logística no âmbito militar foi mostrado a todas as pessoas através da “Guerra do Golfo” (1990), da “Guerra do Afeganistão” (2001) e da “Guerra do Iraque” (2003) e, por conseguinte, foi um dos principais impactos decisivos para a rápida conquista militar do território do Afeganistão e do Iraque. Fato expresso pelas estratégias de armazenamento e de transportes para abastecimento das tropas e para retorno (“logística regressiva”) de feridos, de mortos, de tropas e de sombras de guerra, onde, a logística, invade os campos de batalhas para contribuir com a comunicação e com as estratégias utilizadas (SILVEIRA, 2011).

Segundo Milton Santos (2002) o espaço é “o conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações”. Esses elementos (objetos e ações) devem ser entendidos integradamente, considerando que estabelecem interações dinâmicas. Sendo assim, em cada período histórico, a sociedade estabelece um tipo de relação com o espaço, a partir dos diferentes sistemas técnicos que desenvolvem e utilizam. A logística que nos interessa neste trabalho é a que está estritamente associada aos interesses corporativos, (empresas aéreas) que a partir da análise de Santos (2002) está relacionada ao período técnico-científico-informacional, já que, a logística adquiriu grande importância “informacional” para as pessoas, e que é capaz de ampliar a eficiência das empresas multinacionais para que elas conquistem o sucesso de mercado e transformem simples empresas em “empresas globais”.

Neste trabalho, por não abordarmos especificamente a logística, não aprofundaremos o conceito, que aqui registra-se a título de complemento à discussão sobre o tema transporte, circulação e logística.

1.2. O Transporte aéreo no Brasil

As atividades pioneiras da aviação no Brasil remontam aos anos de 1910. Em 1920, passa a existir a exploração comercial de maneira não contínua. Em 1927, começam a operar três empresas de forma relativamente regular. A primeira empresa de transporte aéreo no Brasil foi Condor Syndicat, fundada em 1927 por Otto Ernst Mayer (THÉRY, 2003).

As circunstâncias de um país possuir dimensão continental como é o caso do Brasil e apresentar diversidade sócio-econômica e fraca integração de suas regiões, além de ter grande parte do seu território mal servida pelos serviços de transportes, como a falta de rodovias, a precariedade dos transportes aquaviários e ferroviários de passageiros constituíram enorme estímulo para o crescimento do transporte aéreo do país. Para o transporte de passageiros, principalmente, a

aviação civil consolidou sua posição na integração dos diferentes pólos regionais entre si e destes com suas áreas de influência (BARAT, 1978).

Segundo Barat (1978), o transporte aéreo no Brasil teve rápida extensão após a II Guerra Mundial e ao longo da década de 1950. O tráfego de passageiros, mais do que dobrou, entre 1950 e 1960, e o tráfego de carga, mesmo que tenha igualmente crescido, não chegou a atingir valores significativos nesta época. Nas linhas internas, tal expansão não se traduziu por uma crescente participação desta modalidade nos totais de tráfego, em razão do crescimento mais acelerado destes últimos, que resultou, principalmente, do avanço do transporte rodoviário. Cabe lembrar que o tráfego aéreo de passageiros chegou a representar 4% do tráfego total entre os anos de 1952 e 1955.

O transporte aéreo teve como principal função a integração nacional, isto é, a comunicação física entre os principais centros econômicos do país, e destes com as áreas mais remotas de ocupação do território. Precedida por seis autorizações concedidas pelo governo federal entre 1918 e 1919, para o funcionamento de empresas aéreas que nunca decolaram, a Varig começou a voar em 1927 entre Porto Alegre e Pelotas, sobre a lagoa dos Patos, com um avião Dornier, cedido pela empresa Condor Syndikat (MELLO, 2012).

No ano de 1927, foi criada no Rio de Janeiro uma empresa brasileira controlada por acionistas alemães, que iniciou suas operações com um avião Junker na linha Porto Alegre – Rio de Janeiro, com voos a cada duas semanas. Em 1942, sob os efeitos da Segunda Grande Guerra, a empresa tornou-se nacional e passou a chamar Cruzeiro do Sul (MELLO, 2012).

Em 1931 foi realizado o primeiro voo de Correio Aéreo Militar (CAM) entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Ao longo daquela década o serviço foi estendido a todo o país, transportando malas postais e prestando atendimento as populações mais isoladas. Em 1933, foi fundada a Viação Aérea São Paulo (Vasp) com dois aviões de fabricação inglesa, o Monospar, que foram utilizados inicialmente em voos entre São Paulo, Ribeirão Preto, São Carlos e Uberaba. A empresa, que no início começou privada, enfrentou dificuldades financeiras a princípio e acabou estatizada em 1935. Já no ano de 1934 foi iniciado outro serviço aerpostal militar, dessa vez pela Aviação Naval. O primeiro voo partiu do Rio de Janeiro em direção a Florianópolis, com várias escalas ao longo de todo o litoral (MELLO, 2012).

No período do pós-segunda guerra mundial e nos primeiros anos da década de 1950, como resultado do termino do conflito, houve alterações da estrutura técnica e econômica do transporte aéreo no Brasil. Essa alteração refletiu-se no surgimento de grande número de novas empresas, chegando, praticamente a 25 delas a operar regularmente. A década de 1950 caracterizou-se, por uma fase de crescimento do tráfego aéreo, favorecendo a sobrevivência de várias empresas. O desenvolvimento fez com que se chegasse, no final desta década, a intensa competição de tarifas e horários, além de disputa por novos mercados regionais e locais para o transporte aéreo. O que caracterizou, por sua vez, o período 1957-1960, a par do crescimento do tráfego e da intensa competição, foi a completa ausência de coordenação na política de investimentos e de operação, tanto por parte do Governo quanto das empresas operantes (BARAT, 1978).

Segundo Pereira (2010) mediante esse processo do crescimento do transporte aéreo, a influência alemã interrompeu-se após a Segunda Guerra Mundial, em decorrência da derrota da mesma. Em consequência, os Estados Unidos expandiram-se no setor aéreo brasileiro, passando a abastecer o Brasil com aviões e peças excedentes de guerra. Exemplos desses equipamentos foram os modelos DC-3 (Douglas), DC-4, PBV-5 e C-4718. De acordo com Anderson (1979, *apud* Pereira, 2010) na figura 2 a seguir, está a primeira leva de equipamentos aéreos que marcou o primeiro estágio das gerações de aeronaves destinadas à aviação comercial no Brasil.



Figura 1: modelos DC-3, DC-4, PBY-5 e C-4718

Fonte: www.aeroplanart.com.au, 2013.

Organização: Maranezi, Felipe.

O DC-3 foi o principal modelo utilizado inicialmente no Brasil para linhas comerciais. Com o tempo, as invenções de novas tecnologias de produção da indústria aeronáutica introduziram novos modelos de aeronaves com maior capacidade para o transporte de passageiros e maior velocidade nos deslocamentos, tornando-o um modelo antieconômico. A modernização infraestrutural dos aeroportos também se caracterizou como requisito fundamental para o desenvolvimento aéreo no Brasil (PEREIRA, 2010).

Coelho (2003) alega que ocorreu uma reestruturação no setor, principalmente em relação à segurança dos passageiros e das cargas transportadas. Com a adequação dos aeroportos, as companhias aéreas passaram a investir maciçamente em equipamentos aéreos, podemos observar com as afirmações do autor no trecho abaixo;

O desenvolvimento dos aeroportos também foi decisivo na evolução da aviação do pós-guerra. Além do crescimento do número de aeródromos ocorridos durante a Grande Guerra, estes apresentavam um novo padrão de infraestrutura importante para o incremento do tráfego aéreo. Em primeiro lugar, os novos aeroportos, com pistas de concreto, áreas amplas de escape, taxiamento e hangares estruturados foram decisivos para acabar com a importância dos aerobarcos e consolidar os serviços baseados em aeronaves convencionais. Em segundo lugar, os novos aeroportos foram projetados mais próximos das grandes cidades, o que tornou mais atrativa a alternativa do modal aéreo frente aos trens ou automóveis. Por fim, o crescente desenvolvimento em peso, tamanho, velocidade e aparatos de navegação das novas aeronaves tornaram imperativo o constante desenvolvimento, aprimoramento e expansão dos aeroportos (COELHO, 2003, p. 35).

Desde o princípio até o ano de 1964 o Brasil contou com uma aviação dinâmica e competitiva, havendo liberdade tarifária, ao ingresso de novas empresas e não existia a mono designação da bandeira brasileira nos voos para o exterior, o

mercado competitivo, no qual empresas ineficientes desaparecem e outros surgem, teve seu fim decretado em 1964, iniciando-se um longo período de políticas setoriais equivocadas, que o tempo se encarregou de provar o quanto elas foram maléficas para a economia brasileira, na medida em que inibiram o crescimento de outros setores, como por exemplo, o turismo, e contiveram a demanda (MELLO, 2012).

Oito décadas após a fundação da primeira empresa brasileira – a Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG), o transporte aéreo tem se mostrado eficiente na cobertura territorial não proporcionada por outros modais de transporte. Da fase pioneira, com precário suporte tecnológico, passou-se a era da informatização tanto das cabines de comando quanto da previsão das condições meteorológicas e do controle do espaço aéreo (BARAT, 2012).

No período situado entre 1960 e 1964, entretanto, verificou-se inversão dessa tendência de crescimento do transporte aéreo. Muito embora o tráfego de passageiros continuasse a ter participação significativa no atendimento da demanda total, houve decréscimo persistente nos serviços prestados, traduzindo em termos de passageiros e de toneladas-quilômetro. O panorama de aviação civil apresentava, nesta época, do ponto de vista operacional, baixos níveis de produtividade tanto dos equipamentos utilizados como da mão-de-obra empregada, além de falta de coordenação entre as múltiplas empresas, nem contexto de tráfego estagnado (BARAT, 1978).

Nos anos de 1961 e 1963 foram realizadas duas importantes conferências voltadas ao transporte aéreo brasileiro, a Conferência de Petrópolis e a do Hotel Glória, no Rio de Janeiro. Na primeira, a idéia central foi reduzir a oferta e, na segunda, controlar a concorrência, e a partir de 1965 o número de companhias ficou reduzido. O próprio poder concedente estimulou e designou apenas uma empresa, a Varig, para voar ao exterior (MELLO 2012).

Segundo Barat (1978), foi a partir de 1966, que se verificou a recuperação do tráfego aéreo, em parte, ao programa de reaparelhamento da aviação civil, posto em execução no ano de 1965, e as severas medidas governamentais destinadas a restauração da disciplina financeira e administrativa no setor. Como reflexo desta recuperação, o número de passageiros-quilômetro per capita passou a elevar-se a partir de 1965, não tendo atingido, entretanto, os níveis que prevaleceram no final da década de 50.

Para Malagutti (2001) na década de 60, a aviação comercial brasileira alcançava uma crise econômica de graves proporções, causada por diversos fatores: a baixa rentabilidade do transporte aéreo, provocada pela concorrência excessiva; a necessidade de novos investimentos para a renovação da frota, visando à 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 aéreas o benefício do uso do dólar preferencial para as importações.

Para sobreviverem da crise, e poderem, talvez continuar resistindo, as empresas aéreas, juntamente com o Governo, reuniram-se para estudar uma mudança na política, de forma a garantir a continuidade dos serviços de transporte aéreo, mesmo que, caso necessário, o número de empresas tivesse que ser reduzido e o Governo tivesse que exercer um controle mais rígido sobre elas (MALAGUTTI, 2001).

As empresas aéreas sofreram, a partir de 1960, um processo de fusão e consequente absorção ou fechamento de pequenas empresas sem condições de operação. As funções resultaram na constituição dos seguintes grupos operacionais ou consórcios: Cruzeiro (TAC e Savag), Varig (aerovias, Real, Nacional e Aeronorte), Vasp (Lóide Aéreo, Taba e NAB), Sadia (Salvador) e Paraense. Posteriormente, com o fechamento da Panair do Brasil, suas linhas internas foram transferidas para a Cruzeiro do Sul e as externas para a VARIG. Esta última empresa, portanto, passou a ficar dividida em dois grupos operacionais: VARIG – rede aérea nacional e VARIG – internacional (BARAT, 1978).

Para Barat (1978) a situação física, no ano de 1963, da frota aérea comercial brasileira era de 269 aeronaves, distribuídas da seguinte forma: Panair do Brasil – 25, Consórcio Cruzeiro do Sul – 52, Consórcio Varig – rede aérea nacional – 95, VARIG – internacional – 6, Consórcio Vasp – 67, Sadia – 12, e Paraense 12 aviões. Esta frota apresentava excessiva diversificação de equipamentos, com baixos índices de utilização média diária das aeronaves e baixos níveis de produtividade. Mais de uma dezena de marcas diferentes de aeronaves, apresentando capacidade extremamente diversificada, compunham, na época, a frota implicou vultosas despesas de manutenção, instrução, tráfego e controle, que

seriam bem menores se houvesse melhor seleção e padronização do equipamento, em função da natureza específica e das exigências do mercado brasileiro.

Apesar do demorado período de reduzido crescimento econômico e de estagnação de renda per capita, o Brasil seguiu o crescimento contínuo do mercado mundial de transporte aéreo desde os anos 1960. Mesmo após as crises geradas pelos acontecimentos de 11 de setembro de 2001, bem como a crise financeira de 2008-2009, o potencial de crescimento da demanda continuou muito alto. Vários fatores contribuíram para a ampliação de sua escala em todo o mundo: a democratização do turismo, a contínua ampliação da classe média, o maior número de aposentados, os períodos mais prolongados de férias e feriados e a multiplicação de viagens de negócios, em decorrência da globalização (BARAT, 2012).

Segundo Barat (1978) criada em 1961, a empresa Tam tem suas origens na empresa Táxi Aéreo de Marília, mas é em 1976 que se modifica para explorar a região composta por Mato Grosso do Sul e parte dos Estados de São Paulo e Mato Grosso conforme determinava o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional, (SITAR) constituindo a Tam - Transportes Aéreos Regionais. Em 1986 a Tam, adquire a companhia aérea Votec estendendo suas atividades para as regiões Centro-Oeste e Norte do país.

A Tam começa a operar em todo o território nacional em 1996, sobre influência das novas regras e, em 1998 começa a operar com aviões Airbus A330, ano e equipamento que inaugura a rota São Paulo - Miami, o primeiro destino internacional da Tam, a estratégia de ampliação dos voos internacionais teve a parceria com a Air France na abertura de rota São Paulo-Paris (MELLO, 2012).

Em 2003 a Tam passa a liderar o mercado doméstico superando a Varig, e em 2006 com o agravamento da situação da Varig, a Tam assume a dianteira em passageiros em rotas internacionais, acumulando a liderança nos dois segmentos desde então, semelhante ao que ocorreu com a Varig ao longo dos anos 1970, 1980 e 1990. Assim, o setor de transporte aéreo de passageiros no Brasil tem como característica visível ao longo dos últimos cinquenta anos o domínio de duas companhias concentrando as operações nas rotas nacionais e internacionais (MELLO, 2012).

Para Barat (2012) a extensão do mercado de transporte aéreo no Brasil, apesar de ser o maior da América Latina, parece não conseguir comportar mais que

duas ou três grandes companhias, considerando todo o histórico dos últimos trinta anos, já com relação à elasticidade, os viajantes brasileiros se caracterizam como de negócios, baixa elasticidade, mas a tendência é que o crescimento se dê com um público mais sensível a melhores oportunidades de preço.

Segundo Barat (2012) no Brasil, a estabilidade monetária proporcionada como consequência do Plano Real, os decorrentes acréscimos na renda real e, mais recentemente, a significativa ampliação do crédito ao consumidor reforçaram essa tendência mundial de crescimento da demanda. Por outro lado, no que diz respeito ao transporte de cargas, a intensificação de trocas induzida pela globalização permite prever aumentos acelerados da demanda nas próximas décadas. Note-se, porém, que as empresas que prestam os serviços de transporte aéreo são sempre muito vulneráveis diante das conjunturas econômicas recessivas e flutuações nos preços do petróleo, que trazem instabilidade para seus negócios. Por outro lado, os procedimentos aduaneiros e o aumento de requisitos de segurança nos aeroportos têm sido desgastantes, além dos congestionamentos do espaço aéreo e tempos mais prolongados de espera. Esses fatores de elevação de custos e transtornos para os usuários do transporte aéreo, por vezes, provocam demandas por maior atenção e seletividade no escopo da regulação da aviação civil.

A participação das empresas brasileiras no mercado internacional, principalmente com origem/destino relacionados aos Estados Unidos e a Comunidade Europeia tem diminuído suas operações nos últimos anos, em termos de quantidade de companhias prestando o serviço aéreo comercial, da frequência de voos ofertados e do percentual de passageiros por quilômetros transportados nas respectivas rotas. Destacamos que tradicionais companhias brasileiras, após se retirarem do circuito internacional, encerraram suas atividades também no mercado doméstico, em função dos graves impactos negativos e dos pesados encargos financeiros decorrentes da exploração das rotas internacionais (MELLO, 2012).

Podemos destacar a empresa Transbrasil que cancelou seus voos de longo curso com origem/destino nos Estados Unidos em março de 2001 e, oito meses depois, paralisou todos seus serviços domésticos, a Vasp retirou-se das rotas internacionais em outubro de 2000, encerrando suas operações domésticas em dezembro de 2004, a BRA a partir de agosto de 2005, tornou-se empresa regular de transporte aéreo nos mercados doméstico e internacional, cessou todas suas

atividades em novembro de 2007, a Varig após difícil período de transição entre junho de 2005 e julho de 2006, a VRG (nova Varig) foi arrematada pelo Consórcio Volo/Varilog e, em março de 2007, passou ao controle do grupo GOL. Em agosto de 2008, foram suspenso por tempo indeterminado as suas operações para a Europa e os Estados Unidos, depois de mais de 70 anos realizando voos internacionais de longo curso (BARAT, 2012).

Segundo a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (2009) a tentativa de retomada iniciada em 2005 foi fortemente abalada pelos dois maiores acidentes aéreos da história brasileira, em 29/09/2006 com a queda do avião da Gol na floresta amazônica e, em 17/07/2007 com choque da aeronave da Tam em um prédio comercial nas imediações do aeroporto de Congonhas na cidade de São Paulo. O primeiro acidente ocasionou uma crise sem precedentes na aviação brasileira, episódio que ficou conhecido popularmente como “apagão aéreo”, e faz questionamentos quanto à segurança de voo brasileiro, e uma evidente crise no sistema de controle de tráfego aéreo e de toda a estrutura aeroportuária e mais dúvidas sobre as mudanças recentes na regulação, sobretudo ao funcionamento da Agencia Nacional de Aviação (ANAC).

A TAM é a única empresa do Brasil responsável por voos internacionais de longo curso, para os Estados Unidos e os países da União Europeia (Alemanha, Itália, Espanha e França). A rota aérea para Portugal é atendida somente pela TAP, com frequências diárias para oito cidades – Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Brasília, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. A TAM opera em torno de 40 voos mistos semanais (passageiros e cargas) com destino aos EUA, enquanto as quatro empresas americanas (American, United, Continental e Delta) utilizam 105 frequências semanais. Não há mais limite para a quantidade de empresas aéreas de bandeira americana em operação no Brasil, pelo novo Acordo de Serviços Aéreos (ASA) de 2008. Em relação à capacidade e a frequências de voos semanais, observamos que tudo o que havia sido acordado até dezembro de 2008 quase que dobrou – de 250 para 497. Trata-se de um excesso de oferta, o que, em aviação, é tão danoso como uma competição predatória (BARAT, 2012).

Para a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (2009) uma das metas da aviação mundial é cortar custos e aumentar a lucratividade. Isso também ocorre no Brasil, mas com uma diferença. Enquanto

companhias aéreas da Europa, Japão e Estados Unidos sofrem para sobreviver, as brasileiras veem a demanda e suas receitas aumentarem. Segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac, 2011), a procura por voos no mercado doméstico vem crescendo consideravelmente. Cada vez mais esse segmento fica sob o comando de TAM , Gol e com a AZUL que vem tornando-se uma importante empresa aérea brasileira em termos de fidelização de novos clientes.

O consumidor fica com poucas opções de preços, horários e até de qualidade. Se as empresas não têm poder de determinar seus custos com combustível, por exemplo, cortam onde podem: reduzem o serviço de bordo, a quantidade de comissários, diminuem o espaço entre os assentos e, em alguns casos, cobram até pelo lanchinho que servem a bordo.

Garófalo (1982) não vê mudanças nessa estratégia de custo baixo, mas observa que há empresas que exploram oportunidades que ainda não atraíram outras empresas. Podem, neste contexto, surgir um serviço melhor, com menos custo para empresas que estão no seu começo, como o que tem ocorrido no Brasil com a Avianca e Azul. A Azul, por exemplo, concentra seus voos em Viracopos (em Campinas) e atender todo o país por ali. Ela agiu inteligentemente porque também entendeu o problema de acesso à capital paulista. O aeroporto fica a 96quilômetros da cidade de São Paulo e a companhia oferece transporte gratuito até o local, essa foi uma estratégia positiva para os consumidores.

Segundo a Confederação de Comércio de Bens, Serviços e Turismo (2009) os especialistas lembram que, além da concentração aérea, quem anda de avião no Brasil enfrenta outro tipo de problema, que não é uma tendência mundial: a falta de infraestrutura para transporte aéreo. Um estudo da Anac nos mostra um aumento de 19,54% na procura por voos domésticos afirma que a taxa média de ocupação dos aviões foi de 68,1%. Em junho de 2010, a taxa média de ocupação das aeronaves foi de 64,09%. “Os dados da Anac revelam um crescimento de cerca de 20% do mercado doméstico. O mundo não cresceu isso. Mas os aviões estão com média de 68% de ocupação. Poderia ser de 80% se existisse planejamento adequado, já que não se consegue aproveitar o potencial que o mercado brasileiro proporciona.

Barat (2012) afirma que o mercado brasileiro ainda não está consolidado e deverá crescer mais. Ele observa que o país tem potencial turístico e aumento de poder aquisitivo da população favorece isso. Contudo, barreiras existem e não são desprezíveis. Duas a serem ressaltadas; a baixa capacidade, a ineficiência da infraestrutura aeroportuária brasileira; e a resistência e lentidão na modernização de conceitos e práticas de otimização do controle de tráfego aéreo no Brasil.

Mais passageiros a cada ano

O crescimento de viagens domésticas e internacionais de 2002* a 2012 é de 161%



Gráfico 1: Aumento do número de passageiros transportados no Brasil.
Extraído: www.abear.com.br

Mello (2012) afirma que o mercado em crescimento abre oportunidades para que outros aeroportos sejam explorados, além de Congonhas, Cumbica, Santos Dumont e Galeão, os dois primeiros em São Paulo e os dois últimos no Rio de Janeiro. Mello ainda aponta que no interior dos estados existe mercado a ser explorado, mas falta as empresas aéreas sentirem prontas para poder utilizá-las.

Como já foi apontado, os aeroportos, passaram a assumir papel mais sofisticado em tempos de globalização e informatização. Tornaram-se entrepostos de comércio, negócios e serviços, competindo entre si, promovendo, assim, a competitividade das cidades a que servem. Na Europa, nos Estados Unidos e na Ásia, esse fenômeno encontra-se consolidado, com a existência de logomarcas,

investimentos em marketing, inclusão dos aeroportos, como agentes catalisadores, nos planos de desenvolvimento regional e nacional. No Brasil, essa ainda é uma tendência rudimentar, mas há condições de impulsionar uma nova visão que contemple investimentos crescentes e induza ao desenvolvimento econômico e social dos territórios sob influência de grandes complexos aeroportuários (BARAT, 2012).

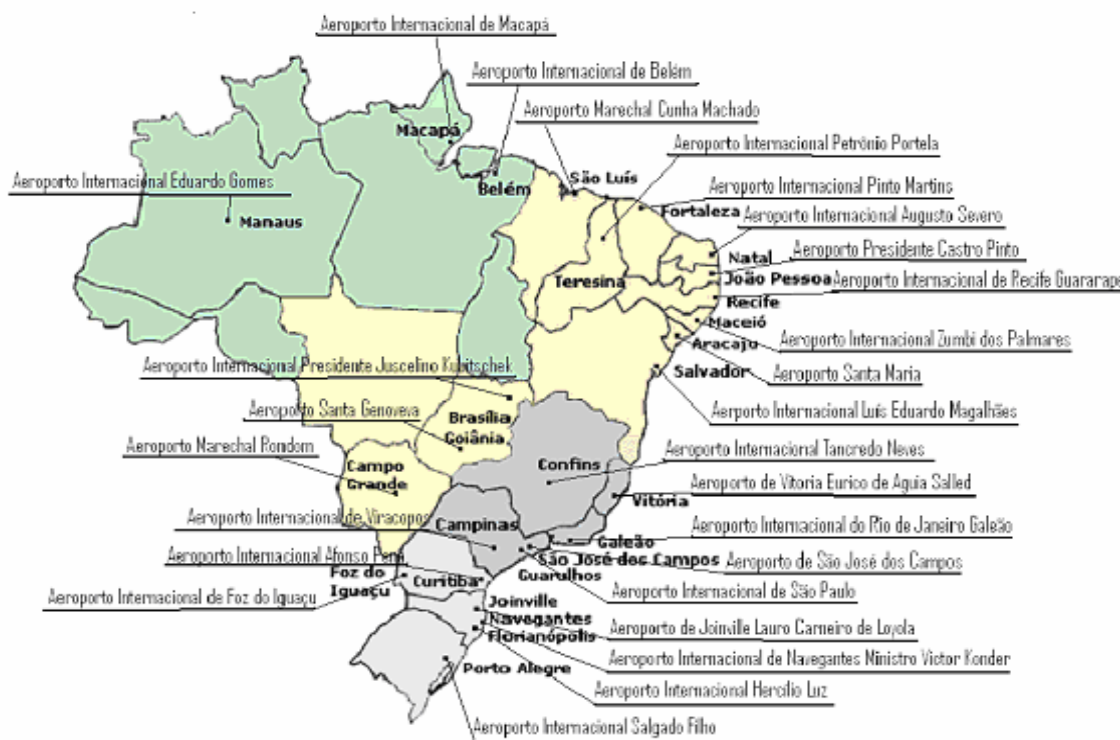
O gestor público, diante do que já mencionamos, deve entender que o aeroporto transforma as condições econômicas do local onde está instalado e da sua região de influência. Para tanto, deve ser considerado como parte integrante do desenvolvimento regional e é importante que lhe sejam dadas condições de modernização e adaptação da estrutura física e do modelo de administração as novas demandas dos usuários. As modernas infraestruturas aeroportuárias são indispensáveis, vale insistir, ao atendimento das crescentes exigências de uma economia mundialmente integrada (VASCONCELOS, 2007 *apud* BARAT, 2012).

Cabe ressaltar, todavia, a existência de obstáculos que impedem a Infraero (operadora responsável por grande parte dos aeroportos no Brasil) de atender as necessidades dos usuários e operadores aéreos que usufruem do serviço aéreo (BARAT, 2012). Podem-se mencionar as crescentes restrições ambientais, o crescimento urbano desordenado e a necessidade simultânea de ampliações em vários aeroportos. As tarefas de estender o comprimento ou implantar novas pistas, construir novos terminais e ampliar pátios de estacionamento esbarram nas dificuldades para obter licenciamento e desapropriar imóveis que originalmente não deveriam estar na zona de proteção do aeródromo, mas isso, em nossa pesquisa, não é o caso dos aeroportos administrados pela Infraero no estado do Mato Grosso do Sul.

Para a Confederação de Comércio de Bens, Serviços e Turismo (2009), a demanda é cada vez mais crescente e a oferta não vem acompanhando o mesmo ritmo. Se os cronogramas não sofrerem atrasos até 2013 e 2014, a infraestrutura dos aeroportos brasileiros tende a sofrerem uma possível melhora, embora ainda não seja o ideal para um país com tamanha dimensão e que será a sede dos principais eventos esportivos mundiais nos próximos anos.

O sistema aéreo brasileiro conta, atualmente, com 67 aeroportos, sendo que 27% deles situam-se na região Sudeste, 25% na região Nordeste, 22% na

região Norte, 18% na região Sul e o restante na região Centro- Oeste. O Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, é o maior em número de passageiros (13 milhões/ano) e gera cerca de 50 mil empregos diretos e indiretos (INFRAERO, 2013). Dentre os 67 aeroportos, 27 são aeroportos de carga e estão espalhados por todo o território brasileiro, conforme Mapa 2.



Mapa 1 – Localização dos aeroportos de carga do Brasil. Organizado por Infraero, acesso 2013.

Somente três aeroportos são responsáveis por 92% da logística da carga aérea: Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos), 52%; Aeroporto Internacional de Viracopos, 22%; e Aeroporto Internacional Eduardo Gomes (Manaus), 18% (INFRAERO, 2013). Neste contexto, podemos ver que, um estudo sobre eficiência dos aeroportos brasileiros, pode ser relevante para intervenções na melhoria da infraestrutura e à produtividade dos investimentos, principalmente no caso dessa pesquisa, que busca o entendimento do transporte aéreo sul mato grossense.

Independentemente do tipo de cenário projetado, quando olhamos para o futuro, vemos que os investimentos nas infraestruturas aeronáutica e aeroportuária deverão ser incrementados de forma significativa a médio e longo prazo. Para isso, será importante conter a disseminação de recursos por uma grande diversidade de aeroportos sem critérios claros de prioridades decorrentes das necessidades da demanda, bem como distribuir os investimentos de acordo com o que a demanda e a segurança exigem em termos de terminais, pátios, pistas e sistemas de aproximação e proteção ao voo.

Podemos ver na tabela abaixo os valores investidos do ano de 2009 até julho de 2012 nos aeroportos administrados pela Infraero, sendo um deles em destaque para nossa pesquisa o aeroporto de Campo Grande no Mato Grosso do Sul;

T3 Evolução dos investimentos nos aeroportos					
Em R\$					
Aeroporto/Ano	2009	2010	2011	Até Jul/2012	Total
Aeroporto de São Paulo/Guarulhos	46.062.390	105.342.744	352.727.443	156.025.173	660.157.750
Aeroporto do Rio de Janeiro/Galeão	83.091.237	90.264.941	71.117.683	370.592.237	281.533.098
Aeroporto de Porto Alegre	10.483.018	29.959.403	11.961.235	18.822.869	178.877.648
Aeroporto de Manaus	16.444.282	27.318.019	43.393.101	60.781.994	147.937.396
Aeroporto Int. de Natal/Augusto Severo	20.850.057	37.953.450	31.612.144	22.117.658	112.533.309
Aeroporto de Campinas	28.793.673	30.140.901	41.518.521	11.098.453	111.551.548
Aeroporto de Curitiba	7.064.224	5.878.608	50.199.782	26.273.112	89.415.727
Aeroporto Internacional de Brasília	14.772.510	25.077.500	22.577.409	10.648.339	73.075.758
Aeroporto de Confins	12.620.262	12.705.562	11.978.136	25.042.889	62.346.850
Aeroporto de São Paulo/Congonhas	10.937.275	21.523.465	20.251.907	8.779.234	61.491.880
Aeroporto de Vitória	3.089.767	13.847.841	26.571.460	5.776.634	49.285.701
Aeroporto de Salvador	14.621.513	11.285.918	9.454.904	5.481.665	40.844.000
Aeroporto de São Luís	2.579.045	9.434.327	16.917.435	8.651.771	37.582.579
Aeroporto Int. de Recife/Guararapes	6.375.114	6.925.429	19.832.760	3.231.524	36.364.828
Aeroporto de Goiânia/Santa Genoveva	5.121.703	8.846.540	13.113.726	3.387.795	30.469.764
Aeroporto de Florianópolis	4.771.280	6.108.327	16.801.608	1.423.127	29.104.341
Aeroporto Int. de Fortaleza/Pinto Martins	4.607.934	7.259.759	10.808.560	5.429.260	28.105.513
Aeroporto do Rio de Janeiro	9.880.304	5.210.804	5.972.808	2.518.813	23.582.729
Aeroporto Int. de Belém	6.932.656	4.609.762	10.381.870	1.332.068	23.256.356
Aeroporto de Londrina	1.372.411	4.743.734	8.694.932	3.361.089	18.172.165
Aeroporto de Foz do Iguaçu	609.482	2.438.827	3.031.580	726.367	13.343.256
Aeroporto Int. Cuiabá/Marechal Rondon	1.194.257	1.433.386	6.496.241	2.616.904	11.740.788
Aeroporto de Navegantes	736.382	4.358.325	5.665.762	884.254	11.644.723
Aeroporto de Campo Grande	1.457.559	2.560.643	2.568.381	1.346.530	7.923.113
Aeroporto de Porto Velho	2.121.280	2.750.012	1.769.858	952.909	7.594.059
Aeroporto de Teresina/Senador Petrônio Portella	667.807	925.107	5.656.390	0	7.249.304
Aeroporto de Maceió	2.010.792	1.828.489	1.914.914	277.580	6.031.775
Aeroporto Int. João Pessoa/Presidente Castro Pinto	1.261.485	1.152.676	1.515.133	399.571	4.328.865
Aeroporto de Aracaju	731.006	799.312	1.202.421	617.080	3.349.820
Aeroporto de Uberlândia	326.251	478.879	1.050.840	858.349	2.714.319
Valor total	321.586.956	483.152.690	934.410.067	432.459.249	2.171.608.961

Tabela 1: Investimentos em aeroportos da Infraero entre 2009 a 2012. **Extraído de** www.infraero.com, Acessado em julho de 2013.

Contudo, para que os investimentos se tornem viáveis, tanto no setor público, como privado, há que se medirem as possibilidades de financiamento, o que passa necessariamente pelo complexo debate, e pela avaliação da experiência internacional, acerca da privatização, estatização ou modelo misto de parcerias, para a exploração da infraestrutura aeroportuária em suas diversas formas possíveis de aproveitamento para que seja possível estimular o crescimento do transporte aéreo no Brasil (BARAT, 2012).

1.2.1. Transporte aéreo no Brasil: da regulamentação à desregulamentação.

O transporte aéreo em um país com a extensão territorial, como o Brasil, teve, e ainda tem um papel importante na indução de mudanças na economia e na sociedade, assim como na absorção de novas tecnologias. Para Barat (2012) na verdade, o transporte aéreo sempre esteve vinculado ao desenvolvimento brasileiro, sendo reconhecida a sua contribuição tanto para a consolidação de um amplo mercado nacional quanto para a abertura de novas fronteiras de produção e a ocupação do território.

A importância atribuída ao transporte aéreo se deve também a fatores como de integração regional, movimentação de recursos e pessoas. O tamanho e o modelo de ocupação territorial, em estrutura de arquipélago, criam no Brasil necessidade de grandes deslocamentos (THÉRY, 2003). As dimensões continentais e a precariedade de infraestrutura ferroviária, rodoviária e mesmo de transporte fluvial impulsionaram o setor ao longo do século XX.

Segundo Barat (2012), além da complexidade sistêmica da aviação civil, o transporte aéreo tem características híbridas de atividade econômica e serviço público, o que torna peculiar a sua regulação. A operação do transporte aéreo de passageiros envolve o cumprimento de frequências, horários, requisitos de segurança e qualidade, monitoração de resultados e garantias de funcionamento regular. No entanto, trata-se, também, de uma atividade econômica exercida por

empresas privadas num ambiente altamente competitivo. Dada a dinâmica do mercado e a necessidade de rápida incorporação de avanços tecnológicos, as empresas competem de forma acirrada em termos de qualidade e preço.

A economia e a sua regulação modificaram significativamente em parte do mundo a partir do final de 1970 e início dos anos 1980, no Brasil este processo irá se consolidar principalmente após a segunda metade da década de 1990, o setor aéreo não foi uma exceção, conforme aponta Oliveira (2005) a trajetória entre 1973-1986 foi marcada pela competição controlada passando no período seguinte, entre 1986-1992, a uma regulação com interferência nas tarifas.

No ano de 1966, com maior autonomia de voo e crise do setor interno, foi elaborado o Código Aeronáutico Brasileiro, criando reserva de mercado para as empresas nacionais, porém com restrição competitiva entre as operadoras por considerar o setor como estratégico. Como consequência da reestruturação, a década seguinte observa-se a queda de linhas, e em resposta, cria-se o Sitar, que dividia os serviços aéreos em internacionais, nacional e regional, sendo este último a novidade no programa (BNDES, 2002). A divisão regional, com a criação das cinco empresas (tabela 2), que não atenderam critérios exclusivamente geográficos, buscava possibilitar operação com pequena estrutura administrativa, consequentemente baixo custo indireto.

Tabela 2: Divisão regional da Sitar

Área de atuação	Empresa
Região Nordeste e parte dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo	Nordeste Linhas Aéreas Regionais S/A
Região Sul e parte dos Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo	Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais S/A
Região Norte	TABA Transp. Aéreos da Bacia Amazônica S/A
Mato Grosso do Sul e parte dos Estados de São Paulo e Mato Grosso	TAM Transp. Aéreos Regionais S/A
Estado de Goiás, Distrito Federal, Triângulo Mineiro, e parte dos Estados do Maranhão e Pará	VOETEC Serviços Aéreos Regionais S/A

Fonte: BNDES (2002).
Organização: Maranezi, Felipe.

A operação do SITAR segundo Araújo (2004) buscou, principalmente;

- Garantir ligação aérea a localidades isoladas ou de difícil acesso, deixadas de lado pelas grandes empresas aéreas;
- Permitir a ligação direta entre cidades de porte médio, nas quais a demanda é demasiadamente fraca para permitir ligações rentáveis com aviões de grande porte, como os utilizados pelas grandes companhias nacionais;
- Desenvolver a indústria aeronáutica nacional, estimulando as companhias regionais a adquirirem aviões de fabricação nacional;
- Subvencionar, ao mínimo, as empresas regionais;
- Minimizar os custos operacionais;
- Explorar somente linhas de fraca demanda, evitando concorrer com as operadoras nacionais;
- Elaborar sua programação de voos em colaboração com as grandes companhias de operação nacional, visando diminuir o máximo o tempo de conexão.

As cinco regiões criadas pelo Sitar, conforme quadro 01, eram atendidas com exclusividade por uma companhia que operava com limitações de rotas e aparelhos, contudo, que recebia tratamentos diferenciados e incentivos fiscais, outra limitação importante e que as companhias regionais não poderiam operar ou pleitear voos nacionais ou internacionais (MALAGUTTI, 2001).

O Ministério da Aeronáutica, por auxílio do Departamento de Aviação Civil (DAC), definiu, a partir de 1989, uma política de flexibilização tarifária. Com base nesta política, abandonou o regime de fixação do preço das passagens aéreas, substituindo-o pelo estabelecimento de uma faixa de variação do preço em torno de um valor fixado pelo DAC, correspondente a tarifa básica. A nova modalidade de serviço aéreo não regular introduzido pelo DAC em 1989, e aceito pelo V CONAC em 1991, constituiu, juntamente com a introdução das bandas tarifárias, um dos passos importantes em direção a flexibilização da regulamentação do setor aéreo (ARAÚJO JUNIOR, 2004).

As empresas aéreas precisavam, de antemão, registrar suas tarifas, básicas e promocionais, junto ao DAC. As tarifas eram aprovadas se estivessem dentro do limite previsto pelo órgão. Em 1997, os limites tarifários foram aumentados, propiciando a possibilidade de descontos, em relação à tarifa básica de até 65%. Embora a precificação das tarifas por parte das companhias aéreas não tenha sido totalmente liberada, esse aumento da banda tarifária contribuiu para o aumento da competitividade entre as mesmas (TAVARES, 1999).

Oliveira (2005) destaca que as mudanças postas em prática a partir de 1992 pelos órgãos reguladores refletiram-se em guerra de preços entre as companhias, e que apenas em 1998 e por conta dos problemas macroeconômicos brasileiros a partir de 1999 o Governo Federal voltou a limitar a política tarifária das companhias, e em 2008 as companhias voltaram a ter liberdade plena na condução de preços.

Quando o transporte aéreo mundial foi atingido pelos acontecimentos de 11 de setembro de 2001 e posteriormente pela crise financeira de 2008-2009, que provocaram retrações momentâneas, mas não afetarão o ritmo de sua evolução no médio e longo prazo. Barat (2012) relata que no Brasil, apesar dos seus desdobramentos se somarem a questões estruturais anteriores e mais profundas, o ritmo de crescimento da demanda foi bastante acelerado e bem acima da média mundial. No entanto, o transporte aéreo e o sistema de aviação civil brasileiros foram atingidos, em menos de uma década, por uma sucessão de crises, que acabariam por criar obstáculos ao próprio crescimento da demanda.

Oliveira (2005) dividiu a história de regulação e da desregulamentação do setor de transporte aéreo doméstico brasileiro em seis diferentes períodos de acordo com suas características:

1) Regulação com Política Industrial (1973-1986)

- Controle rígido das autoridades sobre variáveis como preço e frequência de vôos
- Inexistência de competição entre companhias aéreas nacionais e regionais
- Entrada de novas companhias aéreas nacionais era proibida.

2) Regulação com Política de Estabilização Ativa (1986-1993)

- Intervenções nas políticas de reajustes tarifários, ocasionando preços reais artificialmente baixos, levando à prejuízos por parte das companhias aéreas.

3) Liberalização com Política de Estabilização Inativa (1993-1997)

- Primeira etapa de desregulamentação
- Extinção dos monopólios regionais
- Estímulo a novas entrantes
- Introdução de preços de referência com bandas tarifárias de -50% a +32%
- 4) Liberalização com Restrição de Política de Estabilização (1998-2001)
 - Segunda etapa de desregulamentação
 - Extinção das bandas tarifárias
 - Primeiro grande surto de competitividade
- 5) Quase-Desregulamentação (2001-2002)
 - Terceira etapa de desregulamentação
 - Liberalização total dos preços
 - Maior facilidade de entrada de novas empresas no setor
 - Maiores facilidades nos pedidos de novas frequências de vôo, aeronaves, etc.
 - Entrada da empresa GOL.
- 6) Re-regulação (2003-...).
 - Retorno da exigência da realização de estudos de viabilidade econômica para pedidos de importação de aeronaves, bem como para a entrada de novas companhias aéreas.
 - Não houve re-regulação com relação aos preços, tarifas etc...

O regime de desregulamentação do transporte aéreo no Brasil para Pereira (2010) significou a flexibilização das tarifas, a ausência da fixação de preços das passagens aéreas, que passaram a ser estabelecidos pelas empresas do setor. Ação, esta, que, com o passar do tempo, adaptou-se às tendências políticas liberalizantes que o país havia adotado naquela situação.

Quando pensamos sobre as vantagens e desvantagens do processo de desregulamentação do setor aéreo no Brasil, temos posições diferentes sobre tal explicação. As defesas de que a desregulamentação trouxe grandes contribuições para o desenvolvimento e posterior crescimento do setor de transporte aéreo no Brasil são, de fato, verdadeiras. Contudo, estas defesas são admitidas a partir de uma visão macroeconômica sobre o setor aéreo, desconsiderando os resultados advindos para o segmento regional, que se constitui por conexões e fluxos de baixa densidade de tráfego, mas que se caracteriza como um setor de grande importância

para a economia do país. Desta forma, as ressalvas a esse processo são essenciais para a compreensão do setor aéreo regional, uma vez que a adoção de medidas de cunho liberal refletiu um efeito de desconexão entre o setor aéreo (segmento regional) e o poder do Estado (entidades reguladoras) (PEREIRA, 2010).

Barat (2012), no trecho abaixo, menciona que há dois tipos de regulação que devem ser levados em consideração na aviação;

No caso da aviação civil, há dois tipos de regulação que devem ser levados em conta: a econômica e a de segurança. A primeira deve ser continuamente modificada em razão da dinâmica do mercado, bem como do desenvolvimento e amadurecimento da aviação civil, considerado o seu ambiente cada vez mais competitivo. A segunda tem caráter mais rígido e deve tornar-se mais rigorosa, na medida em que a primeira se flexibiliza em razão da competição (BARAT, 2012, p. 215).

Para Barat (2012), no Brasil, a transição da economia para um ambiente mais estável, competitivo e globalizado alterou radicalmente os antigos paradigmas de proteção governamental, reservas de mercado e acomodação aos controles burocráticos ineficazes. Em decorrência das mudanças surgiu a necessidade de instrumentos de regulação, políticas públicas, sistemas inteligentes de gestão e estímulos à nova dinâmica do setor. Mas, apesar de seguir as tendências mundiais de ganhos expressivos de eficiência, a nossa aviação comercial tem custos comparativamente elevados. Fatores institucionais são, em grande parte, responsáveis pelos custos, quais sejam, carga tributária, tarifas por serviços e despesas administrativas com controles desnecessários. Dessa forma, uma regulação moderna é fundamental para que o transporte aéreo possa apoiar um novo ciclo sustentado de desenvolvimento. Sabe-se que a regulação exercida de forma rígida, autoritária e impositiva levou, a pretexto de proteção contra as turbulências de mercado, a falência de grandes empresas aéreas.

Por outro lado, experiências de desregulamentação desordenada e sem critérios levaram a competição “predatória” e ao declínio da segurança e da qualidade dos serviços de algumas empresas. Uma maior abertura para a dinâmica do mercado deverá reduzir o papel dos mecanismos de regulação ineficazes, em favor da regulação econômica, de segurança e de qualidade de serviços e infraestruturas para os usuários.

Assim, alianças, acordos e parcerias, pelo lado das empresas aéreas e regulação moderna, por parte do governo devem atender ao interesse maior dos usuários (passageiros). A regulação deverá ser aberta, transparente e cooperativa, baseada na vontade de consenso entre os agentes envolvidos, com arbitragem exercida pelo poder público em favor dos usuários. Processo decisório e ação reguladora responsável e eficaz que buscam o consenso são a meta principal, mas as decisões finais cabem ao “ser” regulador, quando não se chega a um entendimento. Por fim, vale insistir que uma regulação econômica eficaz não pode deixar de levar em conta a necessidade dos fatores que envolvem os custos da aviação comercial: burocracia, tributos, encargos, taxas e tarifas, fazendo que não cresça a demanda esperada por todos os tipos de classe sociais do país (BARAT, 2012).

Para Pereira (2010), a flexibilização do setor aéreo contribuiu, num primeiro momento, para o aumento do número de companhias aéreas. Conseqüentemente houve o crescimento da demanda pelo transporte aéreo e também da quantidade de cidades que fazia parte das rotas, melhorando a viabilidade para os passageiros que passaram a dispor de mais descontos em virtude da livre concorrência. Mas, também houve as desvantagens, como por exemplo, a desregulamentação acelerou a crise aérea, em virtude da ausência de planejamento e de um Estado forte e regulador.

A questão da regulação da aviação brasileira merece uma atenção especial dos governantes de nosso país e da própria sociedade, para que o transporte aéreo possa servir de apoio essencial ao crescimento econômico em longo prazo no Brasil. Isso porque esse crescimento será decorrente, cada vez mais, de mudanças estruturais mais profundas e duradouras na economia, na sociedade e na configuração do Estado, tornando-o mais funcional em relação às demandas da sociedade e do modo de produção capitalista que rege o mundo.

1.2.2. A Anac e seu papel regulador no transporte aéreo.

A implantação de um novo modelo de regulação da atividade econômica brasileira introduziu modificações importantes nas práticas vigentes. Passou-se a fazer uma distinção clara entre as funções de formulação da política pública voltada para um setor econômico atribuída ao Ministério setorial correspondente e as funções de regulação da atividade econômica dos agentes privados atuantes no setor.

No caso do transporte aéreo do Brasil, a reformulação do aparato institucional responsável por sua regulação somente ocorreu em 2005, com a criação da Anac pela Lei nº11.182. A nova Agência substituiu o Departamento de Aviação Civil (DAC) como autoridade de aviação civil e regulador do transporte aéreo no país. O DAC foi um departamento integrante da estrutura administrativa do Ministério da Aeronáutica até 1999 (ANAC, 2014).

A Anac, vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, é uma autarquia especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado. Tem como atribuições regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Para tal, o órgão deve observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, adotando as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação (ANAC, 2014).

A atividade regulatória pode ser dividida em duas vertentes: a regulação técnica e a regulação econômica. A regulação técnica ocupa papel de destaque na Agência e busca principalmente a garantia da segurança aos passageiros e usuários da Aviação Civil, por meio de regulamentos que tratam sobre a certificação e fiscalização da indústria. Isto decorre da necessidade de que as operações aéreas cumpram rígidos requisitos de segurança e de treinamento de mão de obra (ANAC, 2014).

Já a regulação econômica refere-se ao monitoramento e possíveis intervenções no mercado de modo a buscar a máxima eficiência. Para tanto, são emitidos regulamentos que abrangem não somente as empresas aéreas, mas também os operadores de aeródromos.

É importante ressaltar que não estão no campo de atuação da ANAC as atividades de investigação de acidentes aeronáuticos e o controle do espaço aéreo, que ficam a cargo, respectivamente, do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA) e do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

1.3. Considerações Finais ao Capítulo I

A abordagem do primeiro capítulo revela a conceituação dos temas utilizado no projeto e sua relação com a geografia, o desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil e suas fases de regulação e desregulação. No tocante a isso, observa-se que mediante as formas de produção e consumo atuais, novos padrões de mobilidade territorial são impostos e esses exigem cada vez mais o avanço da modernização dos transportes no atual mundo capitalista, é neste contexto que o transporte aéreo nos mostra sua presença.

Tendo como base o meio técnico-científico-informacional sistematizado por Santos (2002) e correlacionado às revoluções e evoluções logísticas definidas por Silveira (2009) que mesmo não sendo o alvo desta pesquisa, contribuiu para entender as formas de organização dos transportes como um todo. Essa correlação permitiu compreender as invenções e inovações tecnológicas relatadas por Valente (2008) e Gonçalves (2003) que possibilitam o desenvolvimento econômico territorial no contexto das interações espaciais.

Nesta percepção, traçou-se uma contextualização histórico-evolutiva do transporte aéreo comercial no Brasil, no qual se baseia na identificação e compreensão do transporte aéreo regional de passageiros. A partir desse enfoque, analisa-se o transporte aéreo no Brasil desde sua origem comercial evidenciando suas fases de auge coincidentes com as fases ascendentes dos ciclos econômicos e suas crises. Assim, configura-se um quadro evolutivo do desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil, que, de forma específica, contribui para a integração

territorial, para a intensificação das interações espaciais, bem como para o desenvolvimento econômico do país.

No tratamento histórico-evolutivo do setor comercial de transporte aéreo brasileiro, ressalta-se como um momento importante e definidor dos atuais acontecimentos a partir do final da década de 1980, fase correspondente ao processo de “desregulamentação do setor aéreo”. Nesse contexto, observa-se que resultado da situação político-econômico mundial e, sobretudo brasileiro, as escolhas políticas e ideológicas que o país optou contribuíram para o agravamento da crise aérea. Harvey (2006) analisa que para a sobrevivência de uma economia capitalista “saudável” tem que apresentar um índice de crescimento positivo, e que diante das inúmeras crises do capitalismo, é um momento propício para o surgimento de criativas mudanças revolucionárias, no caso específico dos transportes aéreos, temos que pensar em ter um Estado forte e regulador em que se preze a ação conjunta do Governo e das empresas aéreas, no intuito de originar o desenvolvimento e crescimento do transporte aéreo de qualidade para passageiros e cargas, gerando assim um maior fortalecimento da economia brasileira.

Considera-se, assim, que esta abordagem, mais do que um apoio histórico sobre o transporte aéreo comercial, possibilitou compreender e ilustrar o desenvolvimento do setor baseado no contexto da lógica e da importância de inovação tecnológica no modo de produção capitalista, onde, principalmente, os avanços da modernização, que ocorrem com uma velocidade espantosa, acompanham o setor aéreo desde o início, e que, para as empresas do setor continuem no mercado elas devem sempre buscar evoluir em um cenário cada vez mais competitivo (VALENTE 2008).

Nesse contexto de análise, o próximo capítulo irá apresentar o transporte aéreo regional no Estado do Mato Grosso do Sul, especificando, desta forma, o recorte espacial e temporal analisado na pesquisa, enfocando o início das atividades aéreas na região, as empresas aéreas que atualmente compõem seu quadro, a infraestrutura dos aeroportos, o desenvolvimento do segmento aéreo e a ação estatal no desenvolvimento da aviação comercial desta região específica.

CAPÍTULO II

Características do transporte aéreo regional no Mato Grosso do Sul

CAPÍTULO II – Características do transporte aéreo regional no Mato Grosso do Sul

No Brasil, apesar do número crescente de empresas aéreas regulares, são duas empresas que dominam o mercado doméstico, a Gol e a TAM, que juntas, respondem por mais de 90% do tráfego, porém, diante disso, as empresas aéreas regionais vem a cada ano avançando em seus espaços geográficos e mudando esse cenário de dominação (MELLO, 2012).

A exemplo disso é a Azul, um empresa que nasceu no ano de 2008, a partir do interesse do empresário David Neeleman em investir na aviação do país, onde adotou estratégias que estão embasadas na promessa de oferecer voos domésticos sem escala, com aeronaves menores e passagens mais baratas do que as concorrentes, além de ofertar voos para cidades não atendidas pelas atuais linhas aéreas, visando ampliar a demanda pelas viagens de avião. O estado do Mato Grosso do Sul conta com a empresa Azul, como a empresa aérea que opera em todas as cidades que possuem vôos regulares.

A participação de empresas aéreas regionais na repartição da demanda, em 2003, era de apenas 1,19%, em 2007 atingi 2,40%. Elas servem em torno de 150 cidades, algumas possuindo vôos compartilhados com empresas maiores, o que amplia seu raio de ação, e as principais possuem programas de ampliação e modernização de suas frotas (MELLO, 2012).

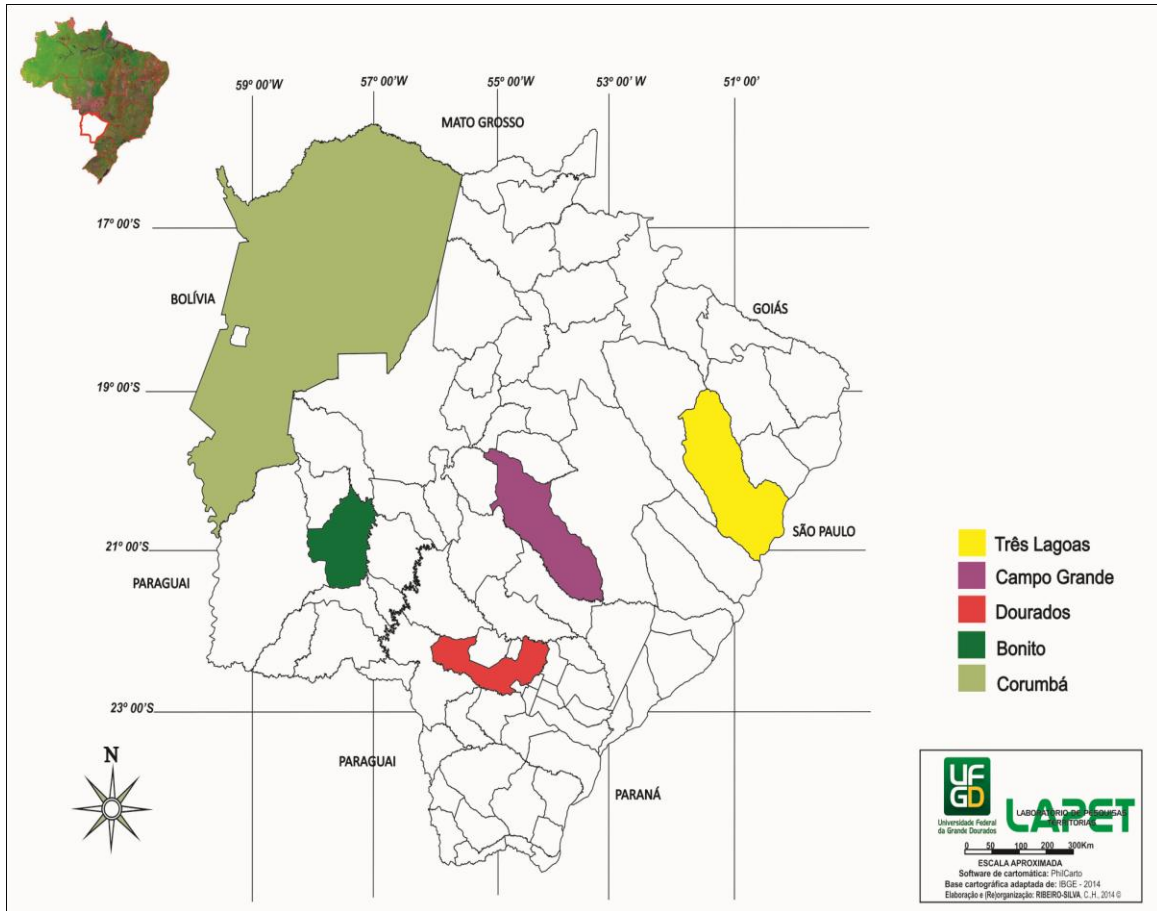
Neste contexto, mais do que economia ou capitalismo, a globalização econômica é composta de um novo padrão tecnológico, pautado na velocidade das ações do tempo. Dentro dessa lógica de velocidade dos fluxos no sistema de movimentação movido pelos fluxos de informações, de pessoas, e de mercadorias, é que o transporte aéreo confirma-se como modal operante na velocidade de execução, reduzindo o espaço em relação ao tempo de locomoção (HARVEY, 1992).

Assim sendo, algumas cidades surgiram como grandes espaços de investimentos e dinamizaram-se atraindo novos negócios para suas regiões, imprimindo a valorização espacial no interior do Estado. Entre essas novas territorialidades apontamos para o crescimento do transporte aéreo do Mato Grosso do Sul, destacam-se espaços que tem sido impulsionado pelo crescimento econômico mediante diversas atividades econômicas, que estão relacionadas a indústria, mas também a outros setores como a agropecuária, comércio e serviços.

É a partir do processo de desconcentração urbano-industrial de Estados como o de São Paulo, que foi possível promover a expansão de novas territorialidades no Estado do Mato Grosso do Sul, que se verifica o importante papel desempenhado pelo setor de transporte aéreo, na integração entre espaços e regiões geográficas.

Assim, as cidades estão inseridas em uma rede de relações econômicas e sociais, onde o transporte aéreo vem cada vez mais, proporcionando novas opções de interação e desenvolvimento.

As cidades selecionadas para a pesquisa empírica são: Corumbá, Campo Grande, Dourados, Três Lagoas e Bonito (Ver Mapa 3). Campo Grande é capital, com quase metade da população do estado. Dourados concentra agronegócio e pólo de serviços e comércios para o sul do estado; Três Lagoas possui expansão do complexo celulose, com as unidades da Fibria e da Eldorado; Corumbá faz divisa com a Bolívia e está às margens do Rio Paraguai, sendo centro de comércio e serviços, além de atividades industriais (cimento e siderurgia) e exploração de minério de ferro e manganês pela Companhia Vale do Rio Doce; em Bonito, a economia é focada no turismo ecológico, com fluxos de turistas inclusive de outros países



Mapa 2: Municípios do Estado do Mato Grosso do Sul que autorizam voos regulares.

2.1. Gênese e desenvolvimento do transporte aéreo no Estado de Mato Grosso do Sul: a demanda e a oferta de fluxos nas cidades de:

O crescimento e diversificação da economia brasileira são fatores condicionantes para compreender a evolução do transporte aéreo no Mato Grosso do Sul. Entre 1920 e o início da década de 1960 resultaram na forte expansão da demanda pelo transporte aéreo em âmbito nacional e regional (BARAT, 2012).

O setor de transporte aéreo do Mato Grosso do Sul desenvolveu-se, sobretudo, com a construção dos aeroportos em cidades que se destacaram pela sua economia, como o aeroporto de Campo Grande, o Aeroporto de Dourados, Corumbá, Três Lagoas e Bonito, esse último, que através da sua forte relação com o turismo, consegue avançar em seu desenvolvimento e gerar cada vez mais renda ao município.

Dessa forma, iniciamos apurando os dados que correspondem aos aeroportos já citados. Dados gerais como o início de suas atividades, como foi a aceitação da população, o avanço em relação aos números de passageiros e as empresas aéreas que operam nesses aeroportos. Para isso, foi realizado um trabalho de campo em todas as 5 cidades que possuem transporte aéreo regular, onde em cada aeroporto foi conversado com seu superintendente, afim de levantar o maior número de informações necessárias para compreendermos o setor aéreo do Mato Grosso do Sul.

Infelizmente não há registros da gênese do transporte aéreo no Mato Grosso do Sul como um todo, mas sim em cada particularidade de seus aeroportos, onde em cada situação podemos verificar seu início, suas dificuldades e avanços com o passar dos anos. A seguir analisaremos o setor aéreo de cada município sul mato grossense que possui voos regulares.

2.1.1 Campo Grande



Figura 2: Vista aérea do aeroporto de Campo Grande, 2012.

Fonte: Infraero 2012.

O Aeroporto Internacional de Campo Grande está localizado a 7 km de distância do centro da cidade, funciona 24 horas por dia, opera em nível nacional e internacional, oferece suporte para a aviação regular e geral, além de dar apoio fundamental para as operações militares.

Segundo a superintendente do Aeroporto Internacional de Campo Grande, senhora Bárbara Antônio dos Reis Netto, em entrevista realizada em 13 de novembro de 2013, relatou que o aeroporto teve sua implantação iniciada em 1950, com a construção de uma pista de pouso e decolagem, inaugurada em 1953, quando o então Presidente da República Getúlio Vargas, a bordo de uma aeronave

Constellation da Panair do Brasil, realizou o primeiro pouso oficial no aeroporto. Nessa época, a dimensão da pista era de 2.250 x 42,6 metros.

Em 1953, conforme a Lei Federal n. 1909, de 21 de julho de 1953, foi denominado Aeroporto Internacional de Campo Grande. Dispõe de todos os serviços essenciais aquela classificação, como Seção de Aviação Civil, Destacamento de Controle de Espaço Aéreo, Seção Contra Incêndio, Vigilância Sanitária, Ministério da Agricultura, Polícia Federal e Receita Federal.

O terminal de passageiros foi inaugurado em janeiro de 1964 e os pátios de aeronaves, civil e militar, em 1967. Os pátios possuíam a mesma capacidade de suporte da pista de pouso e decolagem e, doze anos mais tarde, foram ampliadas.

Em 1971, a pista de pouso e decolagem foi ampliada para 2.600 x 43 metros, em pavimento asfáltico. Nesse mesmo ano foi implantada a pista de rolamento paralela. A aeronave de projeto considerada foi o Boeing 727.

O Aeroporto Internacional de Campo Grande foi administrado pelo Ministério da Aeronáutica, por meio do Departamento de Aviação Civil, até 3 de fevereiro de 1975. A partir dessa data, passou a ser administrado pela Infraero, de acordo com a Ata de Reunião da Diretoria, realizada em 3 de dezembro de 1974, que aprovou a criação de dependências da INFRAERO em diversas localidades, inclusive em Campo Grande.

A partir de outubro de 1977, com a elevação de Campo Grande a capital do novo estado de Mato Grosso do Sul, consideráveis intervenções no Aeroporto foram realizadas pela INFRAERO, com o objetivo de melhorar as condições de atendimento, tais como a ampliação do Terminal de Passageiros em 1983 – passando de 1.500 m² para 5.000 m², recapeamento das pistas e pátios. Em 1997 iniciou-se a construção e ampliação do estacionamento de veículos, construção do novo prédio da Seção Contra Incêndio e construção da estação de tratamento de esgoto – ETE.

No final da década de 90, o terminal de passageiros sofreu nova ampliação, passando de 5.000 m² para 6.082 m², com a criação da ala internacional. Já em 2010 a sala de embarque foi ampliada em mais 20%, assim como o número de vagas no estacionamento de aeronaves no pátio em 60% no ano de 2011.



Figura 3: Aeroporto Internacional de Campo Grande/MS, 2013.
Foto: Infraero, 2013.

Em relação as empresas aéreas que operam no aeroporto de Campo Grande são a TAM, AZUL, AVIANCA, GOL. (Campo Grande faz voos para Corumbá e Bonito através da empresa AZUL). Uma nova empresa estuda entrar para a aviação em Campo Grande, a Passaredo, que já funciona com vôos regulares ligando Dourados a outros destinos.

Nos últimos cinco anos de aviação o número de passageiros tem aumento consideravelmente em Campo Grande. Segundo a senhora Bárbara, os investimentos na infraestrutura e na qualidade de serviços prestados, tem relação direta com o avanço das empresas em desejarem cada vez mais estar presente neste aeroporto, fazendo com que a demanda cresça a cada mês, transformando a economia do município, e injetando cada vez mais a cultura de querer voar. Logo abaixo (quadro 1) e (gráfico 1) podemos verificar o crescente número de passageiros nos últimos 5 anos.

Em 2008, o movimento de embarque e desembarque somou 835.034 passageiros e em 2012 passou para 1.615.422, um aumento de 780.388 no período de 4 anos, o que dá quase 200 mil passageiros por ano. Interessante notar que mesmo 2008 sendo marcado pela crise financeira, que impactou a economia

internacional com algum reflexo no crescimento interno, de 2008 para 2009 o movimento aumentou em 100.273 embarques. (Ver Tabela 3 e Gráfico 2)

Tabela 3: Passageiros transportados pelo Aeroporto Internacional de Campo Grande/MS.

Ano	Embarque	Desembarque	Total
2008	422.196	412.838	835.034
2009	522.469	506.174	1.028.643
2010	639.037	609.876	1.248.913
2011	763.589	751.851	1.515.400
2012	798.952	816.470	1.615.422

Fonte: INFRAERO, 2013.

Organização: MARANEZI, Felipe.

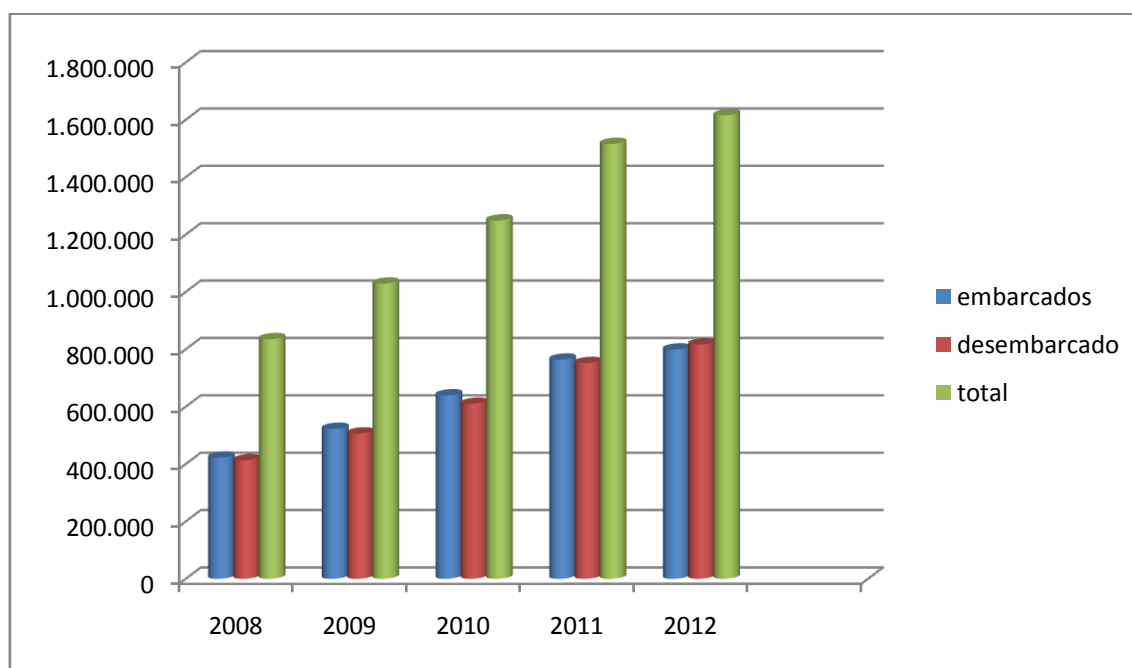


Gráfico 2: Gráfico de passageiros transportados de 2008 a 2012 em Campo Grande.

Fonte: INFRAERO, 2013.

Organização: MARANEZI, Felipe.

Em cinco anos, o número de passageiros praticamente dobrou, sendo que todos esses voos regulares são domésticos e regionais. Questionada sobre a classificação do aeroporto como sendo Internacional, a senhora Bárbara Antônio dos Reis Netto disse que mesmo sendo considerado Internacional, não opera hoje voos regulares para o exterior, mas temos pousos e decolagens de aeronaves

particulares que está dentro da aviação geral. Assim sendo o aeroporto está submetido dentro do regulamento da Anac para ser nomeado como aeroporto internacional. Para que existe voos regulares para o estrangeiro, é necessário que exista uma demanda para isso, pois as empresas aéreas visam o lucro, e se existir então a demanda, as empresas vão começar a oferecer.

A Infraero, com o passar desses anos, vem deixando o complexo aeroportuário de Campo Grande, moderno e de acordo com as normas da Anac, para poder oferecer satisfação a quem utilizar do Aeroporto.

Tabela 4: Complexo Aeroportuário de Campo Grande/MS.

Sítio Aeroportuário	10.802.318 m ²
Pátios das aeronaves	31.468 m ²
Pátio de estadia	34.000 m ²
Terminal de Passageiros	7.215 m ²
Pista principal	2.600 x 45 m
Pista secundária	2.500 x 23 m
Estacionamento	316 vagas

Fonte: INFRAERO, 2013.

Organização: MARANEZI, Felipe.

Os investimentos são da própria Infraero, que investe na infraestrutura, ou para aumentar, ou para criar novas infraestruturas, a empresa Infraero elabora um plano diretor que tem que estar integrado com o da cidade, o plano diretor tem que ser aprovado pela Anac, e pela aeronáutica, ele é realizado em conjunto com o governo do estado e administração municipal (prefeitura) para a participação de planos de proteção do local, sendo assim, os investimentos, recursos financeiros são todos originários da Infraero. Para o futuro, foi feito um plano diretor que já tem um parecer favorável da Anac, neste plano diretor esta o projeto da construção de um novo terminal de passageiros que deve começar aproximadamente no ano de 2015.

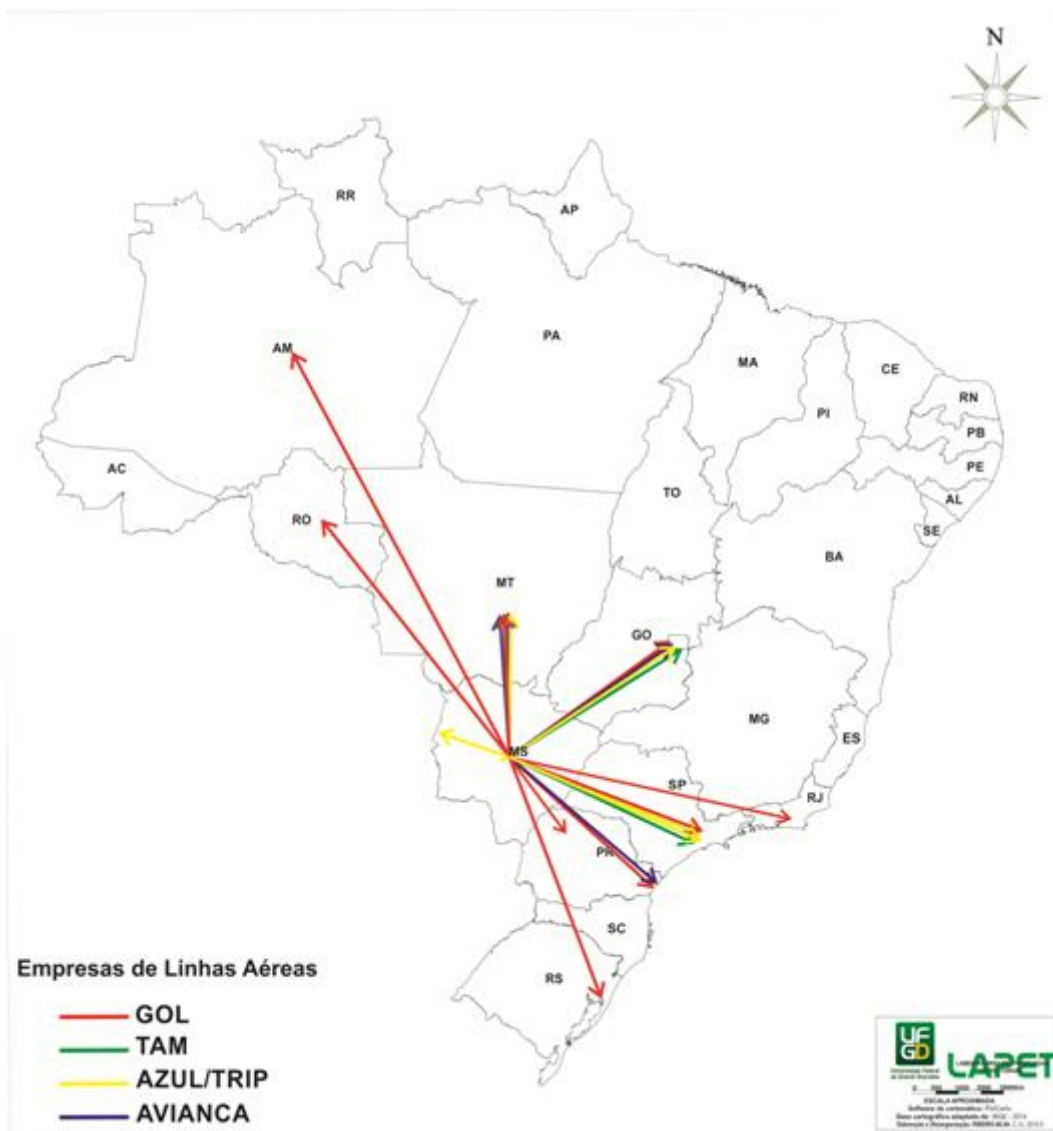
O Aeroporto Internacional de Campo Grande, é o aeroporto que mais oferece linhas e proporciona uma maior disponibilidade de horários entre os aeroportos do Mato Grosso do Sul. São voos que abrangem desde a cidade sul mato grossense de Bonito, até Manaus, Porto Velho entre outros. Podemos verificar

(tabela 5) a programação de voos regulares com origem em Campo Grande/MS no ano de 2013.

Tabela 5: Programação de voos regulares com origem em Campo Grande/MS, 2013.

Empresa	Horário	Destino	Frequência
AZUL	2:55	Campinas	seg. a sáb.
TAM	3:21	São Paulo	diário
GOL	5:35	Rio de Janeiro	sábados
AZUL	6:15	Campinas	domingos
AZUL	6:17	São Paulo	diário
GOL	6:15	Brasília	seg. a sáb.
TAM	6:20	Brasília	diário
AVIANCA	6:45	Cuiabá	diário
AZUL	7:00	Cuiabá	seg. a sáb.
AVIANCA	7:51	Brasília	diário
TAM	8:30	São Paulo	domingo
GOL	9:37	Cuiabá Porto Velho Manaus	diário
AVIANCA	10:20	Curitiba	diário
AZUL	14:20	Campinas Rio de Janeiro	diário
AZUL	14:23	Corumbá	dom. a sexta
TAM	14:30	São Paulo	seg. a sexta
AZUL	17:52	Cuiabá	dom a sexta
GOL	18:30	Maringá Curitiba Porto Alegre	diário
AVIANCA	19:15	Cuiabá	diário

Fonte: INFRAERO, 2013.
Organização: Maranezi, Felipe.



Mapa 3: Fluxo Aéreo com origem em Campo Grande, 2013.
 Fonte: Infraero 2013.

2.1.2 Dourados



Figura 4: Vista aérea do aeroporto de Dourados, 2012.

Fonte: Prefeitura Municipal de Dourados/MS, 2012.

Dourados é o segundo maior município do Mato Grosso do Sul, localiza-se na porção sudoeste do Estado e polariza uma enorme região produtora de grãos e a sua proximidade com a fronteira com o Paraguai, faz da sua região de entorno, passagem natural de diversos produtos.

O município tem sua história vinculada a formação de uma Colônia Militar fundada em 10 de maio de 1861, sob comando de Antônio João Ribeiro, quando ocorreu a invasão paraguaia.

No final do século XIX dirigiram-se para Mato Grosso, algumas famílias originárias do Rio Grande do Sul, Minas Gerais e de São Paulo em busca de novas terras para plantio localizadas no oeste do país.

O desenvolvimento da região tem relações com a implantação da Companhia Mate Laranjeira S/A, que deteve o monopólio da exploração dos ervais em toda região, entre os anos de 1882 e 1924, destacou-se também o desenvolvimento da cultura pastoril.

Com o passar dos anos, Dourados se destacou no desenvolvimento da atividade agrícola, tendo em vista a qualidade de suas terras, a cidade vai se transformando em pólo regional, exigindo investimentos em infraestrutura a cada ano que passa, e não poderia ser diferente em relação aos transportes na cidade.

O aeroporto é administrado pela prefeitura da cidade de Dourados, os investimentos realizados são feitos para capacitação de funcionários, novas contratações, cursos e melhoria na infraestrutura do aeroporto.

Segundo Ademar Ferreira Junior, responsável em relatar os dados do aeroporto de Dourados, na entrevista realizada no dia 12 de novembro de 2013, foram investidos no ano de 2011 e 2012 em uma sala rádio que não existia, uma sala de tráfego de controle aéreo que também tem acesso a meteorologia, auxiliando as aeronaves em dias de tempestades e construção de uma sala de desembarque compatível com o número crescente da demanda.

Ainda em relação aos investimentos, o futuro parece promissor para o Aeroporto de Dourados, no ano de 2014, existe a previsão para o recapeamento da pista de voos, porém ele é financiado pelo governo do Estado e não pela prefeitura de Dourados. A importância de se manter uma pista adequada, é sua capacidade de trazer aeronaves de médio e grande porte, porém, nos últimos anos o aeroporto tem operado visualmente e não por instrumentos, se a 1500 pés, o comandante tiver visão ele desce, senão tem que ir para outro aeroporto mais próximo, no caso o de Campo Grande ou o de Presidente Prudente. A Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) está avaliando a compra de instrumentos que auxiliem os pousos das aeronaves em dias de chuva e nublado, para que os voos para o aeroporto de Dourados não saiam de suas rotas.

Para Ferreira Junior, a homologação dos instrumentos de operação, se aprovados pela Anac, iriam capacitar o transporte aéreo de Dourados, fazendo com que menos voos fossem cancelados ou desviados de suas rotas. Mesmo ainda não contendo esses instrumentos, o número de passageiros embarcados e

desembarcados vem crescendo a cada mês, fazendo que se quebre um recorde atrás do outro.

A vinda de uma nova empresa aérea para um aeroporto é realizada com autorização da Organização do Transporte Aéreo Nacional (Otran), que é o órgão responsável em avaliar o pedido, assim, de acordo com as condições de infraestrutura do aeroporto, funcionários, condições gerais da brigada de incêndio, enfim, vistoriar se o aeroporto tem as mínimas condições necessárias para poder estar recebendo essa nova empresa aérea.

Em relação a demanda pelo transporte aéreo de Dourados, além dos moradores da cidade, o aeroporto atende a região de Ponta Porã, Carapô, Rio Brillhante e Itapora. A demanda está bem mesclada, e em relação ao perfil do passageiro, tem desde empresários, agricultores, famílias com crianças e universitários.



Figura 5: Vista frontal da entrada do aeroporto de Dourados, 2012.

Fonte: Administração municipal do Aeroporto de Dourados, 2012.

Em relação ao futuro do transporte aéreo de Dourados, Ferreira Junior, mencionou que existem planos para fazer uma sala de desembarque maior que a que existe no momento e com esteira, e a construção de um pátio maior para

aeronaves comerciais, o estacionamento atual está com perfeitas condições de uso e num tamanho adequado, (hoje o aeroporto não é tarifado), isto é, não é cobrado taxa de estacionamento.

Atualmente o aeroporto de Dourados conta com 12 taxistas exclusivos do aeroporto, eles não tem outro ponto de taxi na cidade, em todos os voos tem que estar os 12 taxistas no estacionamento do aeroporto. Não existe no momento investimentos de outros órgãos públicos ou privados para o aeroporto de Dourados, somente a prefeitura municipal e em alguns casos o investimento do governo do Estado.

A movimentação no aeroporto de Dourados, depois da fusão entre Azul e a Trip, o horário seria de segunda a sexta: 13:10 chegada da aeronave, e as 14:00 saída com destino a Campinas, aeroporto de Viracopos, e outro voo que chega as 22:45 da noite e saída as 3:30 da madrugada.

Aos sábados é em outro horário, chega as 15:45 da tarde e sai no domingo 9:45 da manhã.

Com a chegada de uma nova empresa para o aeroporto de Dourados, a tendência é o aumento da demanda e com isso o número de pousos e decolagens. A empresa Passaredo tem como destino São Paulo –Guarulhos, o horário de segunda a sexta de início ficará: chegada as 10:20 e saída de Dourados as 10:45 e o outro horário seria chegada de Guarulhos as 15:25 e saída de Dourados as 19:30. A empresa Passaredo tem planos de trazer a linha Dourados X Campo Grande para começo do ano de 2014. Abaixo podemos ver a tabela de programação de como ficará os voos de Dourados com a chegada da empresa Passaredo (tabela 6).

Empresa	Origem	Saída	Destino	Chegada	Frequencia
AZUL	Campinas	12:02	Dourados	13:10	Seg.a sexta
AZUL	Dourados	14:00	Campinas	15:10	Seg a sexta
AZUL	Campinas	21:40	Dourados	22:45	Seg a sexta
AZUL	Dourados	3:30	Campinas	5:00	Seg a sexta
AZUL	Campinas	14:40	Dourados	15:45	Sábado
AZUL	Dourados	09:45	Campinas	10:50	Domingo
PASSAREDO	Guarulhos	09:20	Dourados	11:20	Seg. a Dom

PASSAREDO	Dourados	11:45	Guarulhos	13:50	Seg a Dom
PASSAREDO	Guarulhos	14:20	Dourados	16:20	Seg a Dom
PASSAREDO	Dourados	20:30	Guarulhos	22:35	Seg a Dom

Tabela 6: Origem/Destino em Dourados/MS, 2013.

Fonte: Administração Municipal do aeroporto de Dourados/MS, 2013.

Organização: Maranezi, Felipe

O Aeroporto de Dourados, em relação a quantidade de embarques e desembarques, vem quebrando recordes a cada ano com uma demanda cada vez maior, quando comparamos os três últimos anos de 2011, 2012 e 2013.

Em 2011 a empresa Trip, operou sozinha no aeroporto até o mês de outubro, logo, com a chegada da AZUL, podemos ver que os números de passageiros tem um considerado aumento, já que foi oferecido novas opções de horários e preços. A quantidade de passageiros embarcados em 2011 foi de 10,112 mil, o de desembarcados foi de 9,235 mil, dando um total de 19,347 mil passageiros que passaram pelo aeroporto.

No ano de 2012, com a empresa AZUL estabelecida e operando no aeroporto de Dourados, tivemos os seguintes números de passageiros. Embarcados 12,540 mil, desembarcados 10,432 mil, dando um total de movimentação para o ano de 2012 de 22,972 mil passageiros.

Com os números em crescimento para o transporte aéreo de Dourados, em 2013 foi o ano de bater todos os recordes já vistos no aeroporto. A AZUL começa o ano operando sozinha no aeroporto e estabelecendo suas linhas, horários e preços, porém no segundo semestre a ANAC anuncia para administração municipal de Dourados que o aeroporto ganhou uma nova empresa, a Passaredo que vem disposta a dinamizar o setor aéreo no município.

Os números de passageiros que passaram no aeroporto neste ano de 2013 foi verificado até o mês de novembro, onde a pesquisa de campo levantou os dados e estabeleceu os seguintes números. Passageiros embarcados 26,453 mil, desembarcados 26,335 mil, dando um total de 52,688 mil, um número a ser comemorado pelo município e região sul mato grossense.

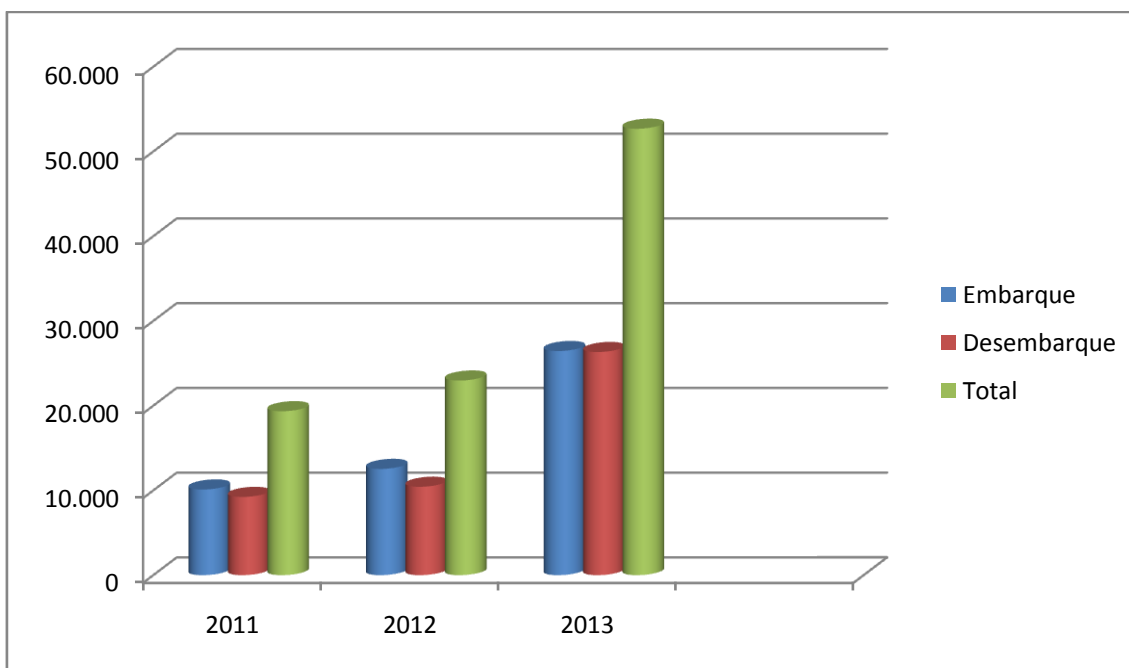


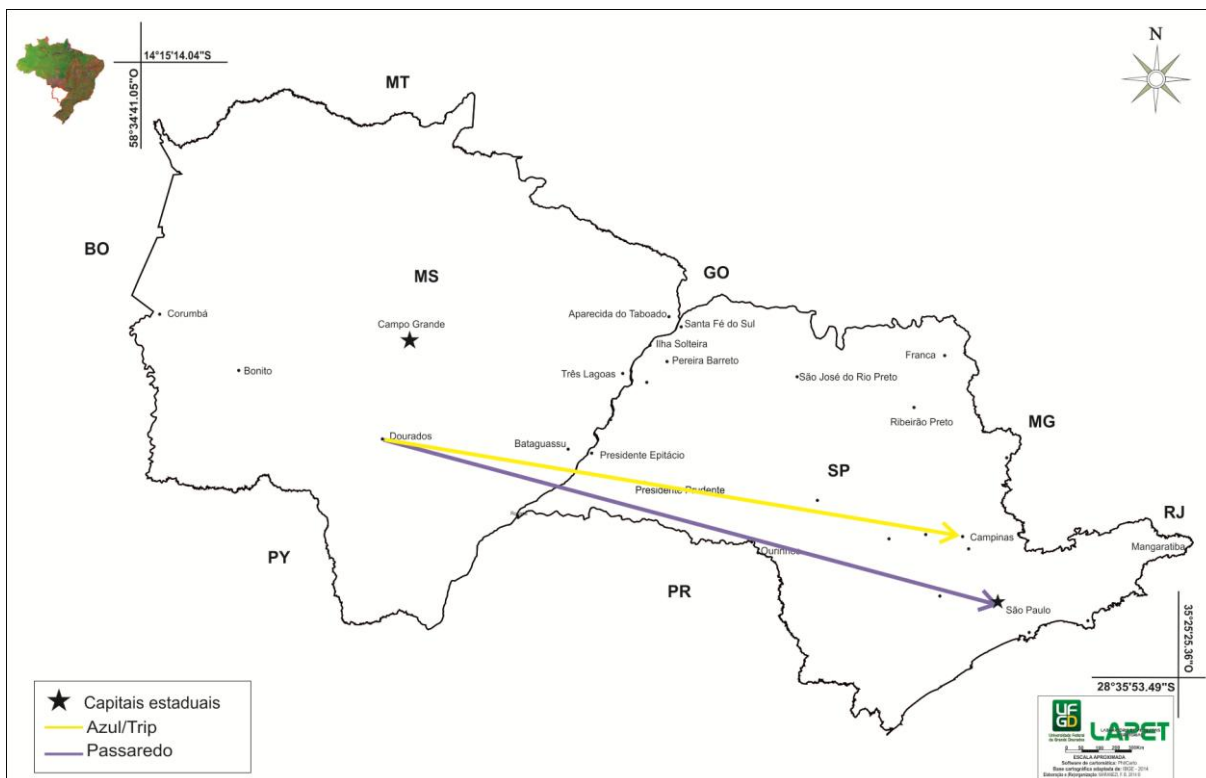
Gráfico 03: Dourados - Quantidade de passageiros embarcados e desembarcados.

Fonte: Administração Municipal de Dourados/MS, 2014.

Organização: Maranezi, Felipe

Os aumentos do número de passageiros está relacionado ao valor das passagens quando comparadas com o transporte rodoviário e o tempo de deslocamento. Uma passagem de ônibus pela Viação Motta, com tempo estimado de 14 horas de viagem, de Dourados a São Paulo em ônibus leito custa R\$ 249,00 e R\$ 130,64 em ônibus convencional. De avião, pela Passaredo, sai R\$ 279,00 (dados cotados em 10 de abril/2014).

O mapa 5 apresenta o fluxo aéreo de Dourados e seu raio de influencia pelo Estado do Mato Grosso do Sul e de São Paulo, vôos diretos a partir dos locais se pode acessar conexões para várias partes do país.



Mapa 4: Fluxo Aéreo com origem em Dourados, 2013.
Fonte: Aeroporto Municipal de Dourados/MS, 2013.

2.1.3 Corumbá



Figura 6: Vista aérea do aeroporto de Corumbá 2012.
Fonte: Infraero 2012.

Em entrevista obtida no dia 14 de novembro de 2013, o superintendente do aeroporto administrado pela Infraero, senhor Carlos Alberto Fonseca Rocha, mencionou que Corumbá foi uma das primeiras cidades do interior do Brasil a conhecer os benefícios da aviação comercial. Em 1930 uma ligação aérea Corumbá/Cuiabá foi estabelecida pela empresa: Sindicato Condor, antecessora da Empresa Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, operando com aviões Junkers monomotores flutuadores.

Em 03 de maio de 1933, um pequeno avião partiu da sul-mato-grossense Corumbá rumo à capital de mato grosso, Cuiabá. Parecia um trajeto comum, mas o momento entraria para a história como o primeiro voo comercial do

País pilotado por um brasileiro. O autor dessefeito foi o comandante pernambucano Severiano Lins.

Em 1926, Severiano havia se mudado para o Rio de Janeiro para estudar na escola de Aviação Militar. Destacou-se e, em 1931, foi convidado para ser Comandante do Sindicato Condor, a primeira Companhia Aérea comercial do Brasil. Pela empresa fazia o voo histórico. Este avião pousava e decolava em estirões dos Rios Paraguai e Cuiabá. Essa linha aérea foi, inicialmente, subvencionada pelo Governo Estadual. Mais tarde ela se transformou na etapa final da rota São Paulo/Três Lagoas/Campo Grande/Corumbá/Cuiabá, explorada pela mesma empresa, porém com aviões Junkers 52, trimotores de rodas, sendo a última etapa operada por um hidroavião monomotor.

A ligação São Paulo /Corumbá era concluída de 6 a 7 horas e, no dia seguinte, o hidroavião fazia o trecho Corumbá/Cuiabá, regressando no outro dia. Assim o trimotor Junkers 52 era obrigado a aguardar por dois dias em Corumbá. O Governo Federal, por intermédio do então DAC e do Ministério da Aviação e Obras Públicas, construiu em 1937, um hangar com 35 metros de vão livre para abrigar e permitir os trabalhos de manutenção do trimotor que tinha quase 30 metros de envergadura. O Hangar de concreto armado e paredes de lamelas de madeira, coberto com telhas de fibrocimento, apresentava em suas alas, instalações para pequenas oficinas e abrigou o primeiro terminal de passageiros do Aeroporto.

Em 03/02/1975 sua administração passou a ser de responsabilidade da Infraero.

A partir do ano de 2000, a cidade de Corumbá iniciou um cenário econômico positivo, aproveitando os recursos naturais existentes no município, como as jazidas de minério de ferro e manganês. Neste período iniciou-se a criação de um pólo de desenvolvimento industrial, que se traduzia em oportunidades de negócios, geração de renda e novos empregos. As empresas mineradoras instaladas na região desenvolveram estudos e constataram a viabilidade econômica para implantação destes empreendimentos, com destaque para a inauguração da primeira unidade de siderurgia em setembro/2007.

Vale ressaltar que o turismo é também uma das atividades mais importantes do município. O turismo de pesca é o setor mais consolidado, tendo a melhor estrutura de pesca do Estado de Mato Grosso do Sul. O turismo de eventos

está em plena ascensão e a construção de um Centro de Convenções efetivará o turismo de negócios, hoje um dos segmentos mais rentáveis do setor, que atrai visitantes com gastos médios maiores do que o do turista de lazer.

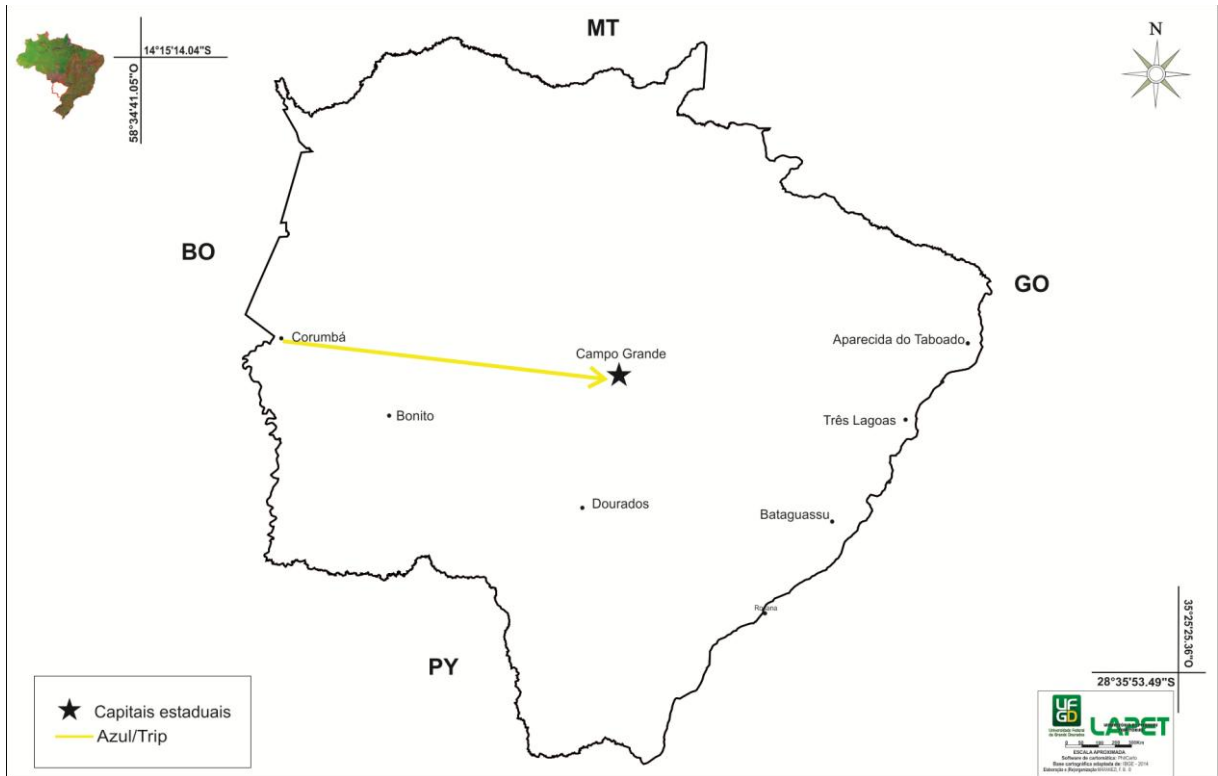
Estes fatores refletiram diretamente na economia local, aumentando o fluxo de pessoas na cidade e a renda da população. Verificou-se com isto, um aumento na movimentação de passageiros usuários do transporte aéreo, a partir do ano de 2000, observando-se a mudança do perfil do usuário, que antes predominavam os turistas em períodos sazonais (pesca) e passaram a dividir espaço com pessoas que vinham para a cidade em busca de oportunidades econômicas (negócios).

O aeroporto Internacional de Corumbá foi inaugurado em 21 de Setembro de 1960, data do aniversário da cidade. O novo terminal de passageiros foi reinaugurado em 21/11/2001, conta uma edificação térrea de alvenaria e concreto, com uma área construída de 2.403,00m², composta por saguão principal, totalmente climatizado, boxes para companhias aéreas e lojas comerciais. A capacidade operacional do terminal é de 520.000/passageiros ano.

A Arquitetura do terminal de passageiros valorizou um dos peixes predominantes da região, denominado “Pacu”. Em 2004, para valorizar a frente do terminal de passageiros, foi implantado, pelo Artista Plástico Cleir Ávila “O Monumento Pantanal de Corumbá” destacando uma das aves mais belas no Pantanal Sul Mato-grossense, a “Arara Canindé”. A localização do aeroporto está à apenas 2 km do centro da cidade.

A Infraero demonstrando a preocupação com os aeroportos de todas as regiões do Brasil, investiu nos últimos 10 anos, mais de 32 milhões de reais em melhorias significativas na infraestrutura do aeroporto.

Atualmente são realizados vôos diários para Campo Grande, conforme mapa 4, pela Companhia Aérea Azul (vôo comercial regular), com moderno equipamento ATR-72 – capacidade de 68 assentos. Também operam Aeronaves Militares, Aviação Executiva e Táxi Aéreo.



Mapa 5: Fluxo Aéreo com origem em Corumbá, 2013.
 Fonte: Infraero 2013.

2.1.4 Bonito



Figura 7: Vista aérea do aeroporto de Bonito 2013.
Fonte: Dix Empreendimentos Ltda, 2013.

As origens da cidade de Bonito/MS se remetem a história da formação do município de Miranda, do qual era distrito, quando da expansão espanhola do século XVI no vale do Paraguai. Em 1948, Bonito foi elevado a categoria de município.

As atividades econômicas predominantes eram pecuária, agricultura e mineração. Até a década de 1970, os únicos atrativos de Bonito eram a Gruta do Lago Azul e a Ilha do Padre, visitados principalmente pelos moradores do município e de regiões próximas.

Já no final da década de 1980, iniciaram-se as visitas ao Aquário Natural, as Cachoeiras da Mimosa e ao Rio Sucuri, além do passeio de bote, o que gerou um pequeno aumento na visitação da região. Isso, despertou o interesse dos proprietários para a exploração econômica de seus atrativos.

Na década de 1990, o fluxo de turistas teve um aumento significativo devido as constantes exposições da mídia sobre o destino. Nesse período aconteceram as primeiras experiências de limitar o número de visitantes em alguns passeios e atrativos, derivadas da preocupação de se minimizar os impactos causados pela visitação. Em virtude de sua natureza calcária, a fragilidade dos atrativos apresenta-os ao risco de degradação diante da exploração turística desordenada. Para manter a sustentabilidade dessa atividade econômica, diversas medidas foram tomadas, a fim de coordenar a exploração turística sem comprometer o meio ambiente.

Para contemplar essa demanda crescente que os atrativos de Bonito proporcionou, no ano de 2005, que se inaugura o Aeroporto Regional de Bonito, O aeroporto é administrado pela concessionária Dix Empreendimentos Ltda, que é a detentora, junto à Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (Agesul), para explorar, administrar, operacionalizar e manter o receptivo por 13 anos.

É considerado um importante aeroporto turístico para o Estado do Mato Grosso do Sul e oferece opções de voos regionais e nacionais. Atualmente está classificado como de segunda categoria, dispondo de todos os serviços essenciais à esta classificação. O aeroporto possui capacidade para receber aviões de grande porte como Boeings 737 e Airbus 320. Seu terminal de passageiros contém uma área de 1800 m², possui lojas comerciais, restaurante, além de modernos equipamentos, tais como esteira de bagagens, pórticos detectores de metais, raio X para vistoria de bagagem de mão, radio e telecomunicações, auxílio a navegação e de proteção ao meio ambiente. Logo abaixo podemos ver a frente do Aeroporto Regional de Bonito/MS.



Figura 8: Aeroporto Regional de Bonito/MS, 2013.
Fonte: Lamoso, Lisandra, 2013.

As interações espaciais averiguadas demonstram que Bonito é uma rota que possui operações aéreas com o Aeroporto de Campo Grande no Mato Grosso do Sul e com os Aeroportos de Campinas e São Paulo (Guarulhos) no Estado de São Paulo, sendo os voos em horários distintos e em frequências diferentes.

Segundo senhor Manoel Ferreira, diretor da Dix Empreendimentos, responsável pela administração do aeroporto de Bonito, elogia e agradece a chegada da empresa AZUL na cidade. Ele mencionou que antes da empresa Azul chegar e se fundir com a empresa Trip, a demanda pelos voos era bem menor, criando dificuldades de se aumentar frequências, agora podemos a cada mês que passa, verificar que as pessoas estão chegando em Bonito sem reclamar de distâncias ou tempo levado. Na tabela a seguir podemos ver origem x destinos, horários do ano de 2013:

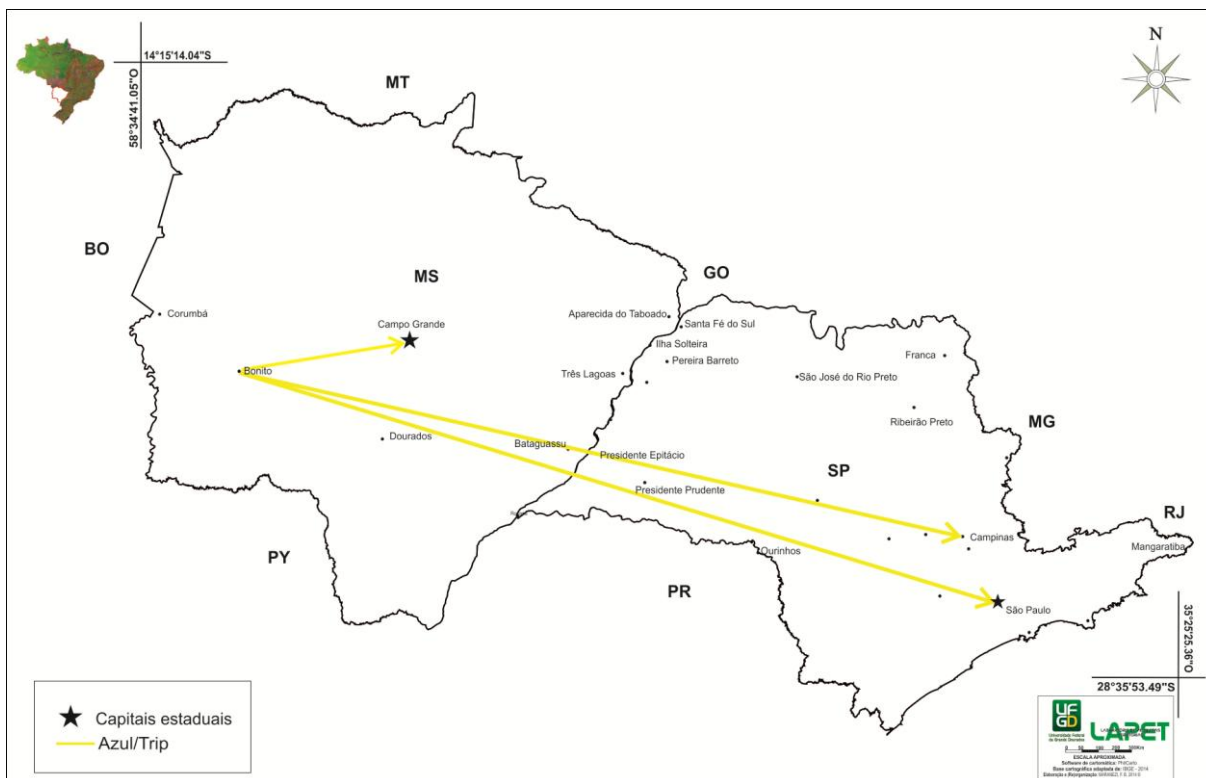
Tabela 7: Origem e destino em Bonito/MS, 2013.

Empresa	Origem	Saída	Destino	Chegada	Frequência
Azul	Bonito	13h35	Campinas	14h52	Quartas e Domingos
Azul	Campinas	10h52	Bonito	12h05	Quartas e Domingos
Passaredo	Bonito	14h46	Guarulhos	15h50	Terças
Passaredo	Guarulhos	9h45	Bonito	10h56	Terças
Passaredo	Bonito	20h26	Campo Grande	21h05	Sextas
Passaredo	Campo Grande	17h38	Bonito	18h23	Sextas

Fonte: Dix Empreendimentos Ltda, 2013.

Ainda não existem dados estatísticos sobre o fluxo de passageiros transportados desde sua inauguração, todavia, verificamos que a empresa Azul e a Passaredo vem se organizando logisticamente para trazer mais voos e em diferentes horários.

É importante enfatizar ainda que, de acordo com entrevistas realizadas, existe sim uma demanda crescente na cidade de Bonito/MS, e ela é constituída na sua grande parte, por turistas estrangeiros que são cada vez mais exigentes. Com isso o Aeroporto Regional de Bonito, necessita de investimentos contínuos e de políticas facilitadoras para que empresas queiram investir e contribuir para o desenvolvimento dessa região, assim sendo, estará no caminho de se consolidar como um importante Aeroporto do Mato Grosso do Sul, já que Bonito é considerada hoje, um dos principais destinos de ecoturismo e turismo da natureza. Logo abaixo o mapa de fluxos aéreos de Bonito/MS:



Mapa 6: Fluxo Aéreo com origem em Bonito, 2013.
 Fonte: Dix Empreendimentos Ltda, 2013.

2.1.5 Três Lagoas



Figura 9: Vista aérea do aeroporto de Três Lagoas, 2013.
Fonte: Acervo Municipal de Três Lagoas, 2013.



Figura 10: Entrada do Aeroporto de Três Lagoas Plíniu Alarcom, 2013.
Fonte: Acervo Municipal de Três Lagoas, 2013.

Na região Centro-Oeste encontra-se o município de Três Lagoas, localizado no Estado do Mato Grosso do Sul, sendo considerado o segundo pólo mais importante do Estado. Situado na Divisa com o Estado de São Paulo, ao lado Usina Hidrelétrica Engenheiro Souza Dias (Usina Jupia) o município de Três Lagoas /MS possui uma área territorial de 10.206 km², representando 2,85% da área total do Estado de Mato Grosso do Sul (SOUSA, 2007).

O posicionamento estratégico como a saída para o Pacífico e Atlântico diferenciando das demais regiões, fácil acesso aos mercados consumidores e de matéria prima da Região Sudeste, Sul, Centro Oeste e América do Sul tem, a cada dia novas indústrias se instalando juntamente com as já no Município como Cargil, Mabel Fibria, Internacional Paper, Metafrio, Termelétrica Luiz Carlos Prestes, dentro outras.

Três Lagoas/MS, foi ao longo dos anos impulsionadas pelas inúmeras belezas naturais e geração de novos empregos na indústria, ganhou o Brasil e o Mundo trazendo diversas famílias a se instalarem em busca de uma vida melhor, e novos investimentos. Esse movimento vem fazendo aumentar a população a cada não que passa (IBGE, 2013).

Entre os fatores que ajudaram a negociar e consolidar a instalação de grandes indústrias em Três Lagoas, foi o pacote de incentivos fiscais estaduais para atrair novas indústrias para o Estado de MS. O município também criou leis para atrair empresários e empreendedores, assim, empresas de grande porte começaram a se instalar, e a que fez grande diferença na economia local foi a construção da primeira grande indústria, a Mabel em 1998.

Para complementar esse desenvolvimento, o município contou recentemente com a homologação da ANAC, para assim, poder inaugurar o Aeroporto Plíniu Alarcom em 15/06/2013, o aeroporto conta com área de embarque e desembarque prontas para receber aeronaves de pequeno e médio porte. As reformas no aeroporto foram concluídas no início de junho de 2013. A empresa Passaredo Linhas Aéreas confirmou uma rota entre as cidades de Três Lagoas e Guarulhos. Outra companhia aérea a operar no local é a Azul Linhas Aéreas, que teve seu voo inaugural no dia 4 de dezembro de 2013.

Segundo José Estevão Moraes Palma, superintendente do aeroporto de Três Lagoas, em entrevista concedida em 16 de novembro de 2013, mencionou que

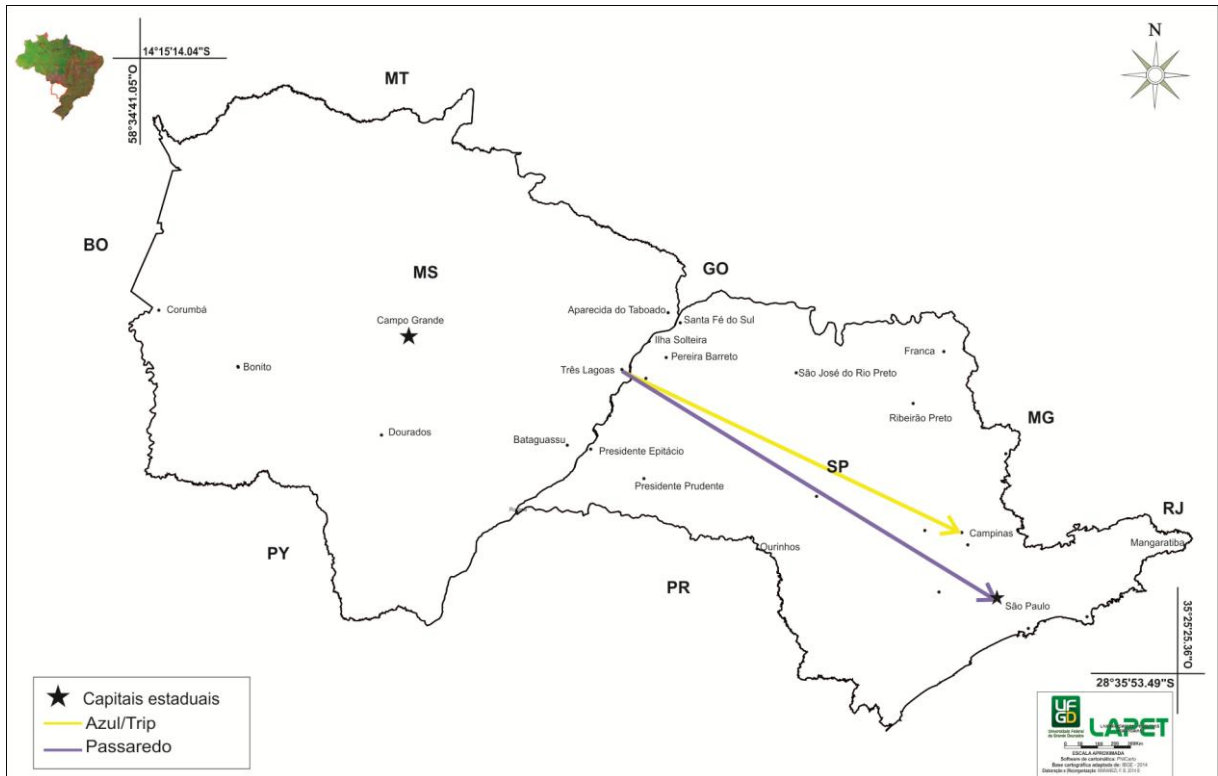
a chegada da empresa AZUL facilitará a geração de negócios, aumentando o trânsito de pessoas e mercadorias por via aérea. Fornecedores, gestores, funcionários e clientes de empresas da região terão muito mais comodidade ao se deslocar do interior para a capital de São Paulo e vice-versa. Na tabela abaixo, com a chegada da empresa AZUL, podemos verificar um aumento nos fluxos aéreos em Três Lagoas, no entanto, estrategicamente a empresa Passaredo optou somente por um destino (Guarulhos) a situação dos voos em Três Lagoas no ano de 2013 ficou a seguinte:

Origem	Saída	Destino	Chegada	Frequência
Três Lagoas	10h40	Campinas	13h26	Exceto aos domingos
Três Lagoas	17h10	Campinas	19h46	Exceto as terças e sábados
Três Lagoas	17h45	Guarulhos	20h30	As terças
Campinas	9h25	Três Lagoas	10h05	Exceto aos domingos
Campinas	15h53	Três Lagoas	16h35	As sextas
Guarulhos	16h02	Três Lagoas	16h45	As terças

Tabela 8: Origem/Destino em Três Lagoas/MS, 2013.

Fonte: Administração Municipal do aeroporto de Três Lagoas/MS, 2013.

Apesar de ainda não possuir um dinamismo operacional entre as empresas Azul e Passaredo, o município de Três Lagoas por ser tradicionalmente conhecida pelo seu forte em pecuária, e a cidade tem se destacado no cenário internacional por ser considerada a “capital mundial da celulose”, ainda, possui evidência para o agroturismo e o turismo técnico-científico. Acredita-se em um crescimento da demanda por passageiros, fazendo que o cenário do transporte aéreo regional do Mato Grosso do Sul, modifique-se a cada ano. Logo abaixo, destaque para o mapa 4 que sinaliza o fluxo aéreo de Três Lagoas/MS:



Mapa 7: Fluxo Aéreo com origem em Três Lagoas, 2013.
 Fonte: Administração Municipal do aeroporto de Três Lagoas/MS, 2013.

2.2. Considerações finais ao capítulo II

O segundo capítulo traz um enfoque sobre o desenvolvimento do setor aéreo no segmento regional, tendo para tal fim dados estatísticos que permitem uma análise quantitativa e qualitativa sobre o transporte aéreo. Neste aspecto, fornecemos considerações sobre o segmento regional e as novas territorialidades, enfatizando-se as cidades com aeroportos regulares, introduzindo seus papéis de centros de desenvolvimento, atração e influência em seus respectivos entornos.

As cidades sul mato grossense mencionadas ao longo deste capítulo, compõem o perfil do setor aeroviário e caracterizam a potencialidade do transporte aéreo regional. Nessa perspectiva, apresentamos uma análise sintética dos fluxos aéreos das cidades que possuem vôos regulares entre os anos de 2011, 2012 e 2013.

Na questão infraestrutural aeroportuária, o gestor público deve entender que o aeroporto (assim como o porto) transforma as condições econômicas do sítio onde está instalado e da sua região de influência. Para tanto, deve ser considerado como parte integrante do desenvolvimento regional e é importante que lhe sejam dadas condições de modernização e adaptação da estrutura física e do modelo de administração as novas demandas dos usuários. As modernas infraestruturas aeroportuárias são indispensáveis, vale insistir, ao atendimento das crescentes exigências de uma economia mundialmente integrada (VASCONCELOS 2007 *apud* BARAT 2012).

Neste sentido, o Estado do Mato Grosso do Sul, vem demonstrando que possui capacidade para ampliação do tráfego aéreo, já que possui um potencial econômico visivelmente em crescimento, e assim, vai estabelecendo ferramentas para cada vez mais poder atingir o desenvolvimento regional.

CAPÍTULO III

A infraestrutura e a participação da Azul Linhas Aéreas no Mato Grosso do Sul

CAPÍTULO III

A infraestrutura e a participação da Azul Linhas Aéreas no Mato Grosso do Sul

Perante a situação de integração territorial, na qual a circulação torna-se cada vez mais acelerada, no técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002), o setor da aviação tem contribuído para as grandes mudanças nas formas de mobilidade territorial.

Esse terceiro e último capítulo da pesquisa, considera importante para a compreensão dos estudos sobre o transporte aéreo do Mato Grosso do Sul, uma apresentação sobre a infraestrutura e a atuação da Azul Linhas Aéreas no Estado.

Para compreender melhor o nível de satisfação dos serviços prestados nos complexos aeroportuários e pelas empresas aéreas que operam no Estado do Mato Grosso do Sul, foi realizada entrevista com passageiros que estavam embarcando e desembarcando na data em que o trabalho de campo foi realizado¹. O objetivo é ter um perfil dos passageiros que utilizam os serviços no Estado.

No tocante a isso, constata-se, que a empresa aérea Azul vem se destacando das demais empresas, pois a mesma possui voos regulares nas cidades de Campo Grande, Dourados, Três Lagoas, Corumbá e Bonito. Perante essa afirmação, existe a necessidade em registrar a atuação da mesma.

3.1. Uma análise infraestrutural aeroportuária

A infraestrutura aeroportuária determina o número de companhias que podem atuar em um aeroporto e, portanto, nas suas respectivas rotas, assim como a quantidade de aeronaves e passageiros que podem ser alocados pelas companhias. A empresa brasileira de infraestrutura aeroportuária (INFRAERO) é a principal empresa federal responsável pela administração de aeroportos no Brasil. Sob a supervisão do Ministério da Defesa esta empresa administra 67 aeroportos públicos que concentram 97% do transporte aéreo regular do Brasil (INFRAERO, 2013).

Uma das principais funções da INFRAERO é adequar a capacidade aeroportuária perante a demanda. Para expandir a capacidade de um aeroporto deve-se considerar as estratégias das companhias aéreas e o planejamento urbano local. Uma mudança no tamanho das aeronaves ou a expansão de atividades locais, pode exigir uma reestruturação da capacidade aeroportuária.

Em suma, a infraestrutura aeroportuária é um fator relevante na configuração da estrutura do mercado. Ou seja, uma vez que a infraestrutura do aeroporto é limitada, a presença da companhia aérea no aeroporto torna-se uma determinante da sua competitividade e, além disso, representa outra barreira a entrada para novas empresas que pretendem atuar no mercado.

Segundo a INFRAERO (2013), além de administrar os aeroportos, ela implanta, opera e explora a infra-estrutura aeroportuária e de apoio a navegação aérea. Sendo esta última voltada para serviços de telecomunicação, meteorologia e controle de tráfego no espaço aéreo dos aeroportos que ela administra.

No Estado do Mato Grosso do Sul, a INFRAERO administra atualmente os aeroportos de Campo Grande e Corumbá. Foi possível notar diferenças infraestruturais nesses dois aeroportos em relação aos demais que são administrados ou pelo poder municipal ou por empresa particular.



Figura 11 - Saguão do Aeroporto de Campo Grande - 2013
Fonte: Maranezi, Felipe - 2013



Figura 12 – Saguão do aeroporto de Corumbá - 2013
Fonte : Maranezi, Felipe - 2013

Dessa forma, procuramos demonstrar por fotos, que as condições gerais de infraestrutura apresentada pelos aeroportos estão servindo de forma satisfatória de acordo com a movimentação aérea que cada um possui. Observa-se também, que tanto a superintendente de Campo Grande (Bárbara Netto) quanto o de Corumbá (Carlos Alberto Rocha) mencionaram os futuros projetos e investimentos relacionados na melhoria e ampliação da infraestrutura aeroportuária desses aeroportos administrados pela INFRAERO.

Segundo a superintendente Bárbara Netto, a INFRAERO de Campo Grande está com planos de ampliando aeroportuária em função da projeção da movimentação que se encontra crescente a cada mês. Os projetos estão relacionados com ampliação da sala de embarque, nossa sala de desembarque já que a atual se tornou pequena para a quantidade de voos que se concentra em determinados horários. Barbara ainda mencionou que quem decide sobre essas futuras modificações na infraestrutura do aeroporto é a ANAC.

Em síntese, deve-se entender que o aeroporto, é responsável por transformar as condições econômicas do sítio onde está instalado e da sua região de influência. Para tanto, deve ser considerado como parte integrante do desenvolvimento regional e é importante que lhe sejam dadas condições de modernização e adaptação da estrutura física e do modelo de administração as novas demandas dos usuários. As modernas infraestruturas aeroportuárias são indispensáveis, vale insistir, ao atendimento das crescentes exigências de uma economia mundialmente integrada (VASCONCELOS, 2007).

Também é válido mencionar que os outros aeroportos que não são administrados pela INFRAERO estão ultrapassando obstáculos do passado e enfrentando crescimento na demanda de passageiros. As cidades de Dourados, Três Lagoas e Bonito tiveram modificações em suas infraestruturas aeroportuárias, colocando um fim em suas restrições pendentes e operando com voos regulares todos os dias, criando espaços para futuras empresas investirem em seus aeroportos, com isso, temos o exemplo da empresa Passaredo que recentemente teve seu voo inaugural em Dourados com destino a Guarulhos – São Paulo, e já está com planos próximos para operar em Campo Grande.

Nas fotos abaixo podemos verificar o interior dos aeroportos de Dourados, Três Lagoas e Bonito.



Figura 13 – Saguão do Aeroporto de Dourados - 2013
Fonte: Maranezi, Felipe, 2013.

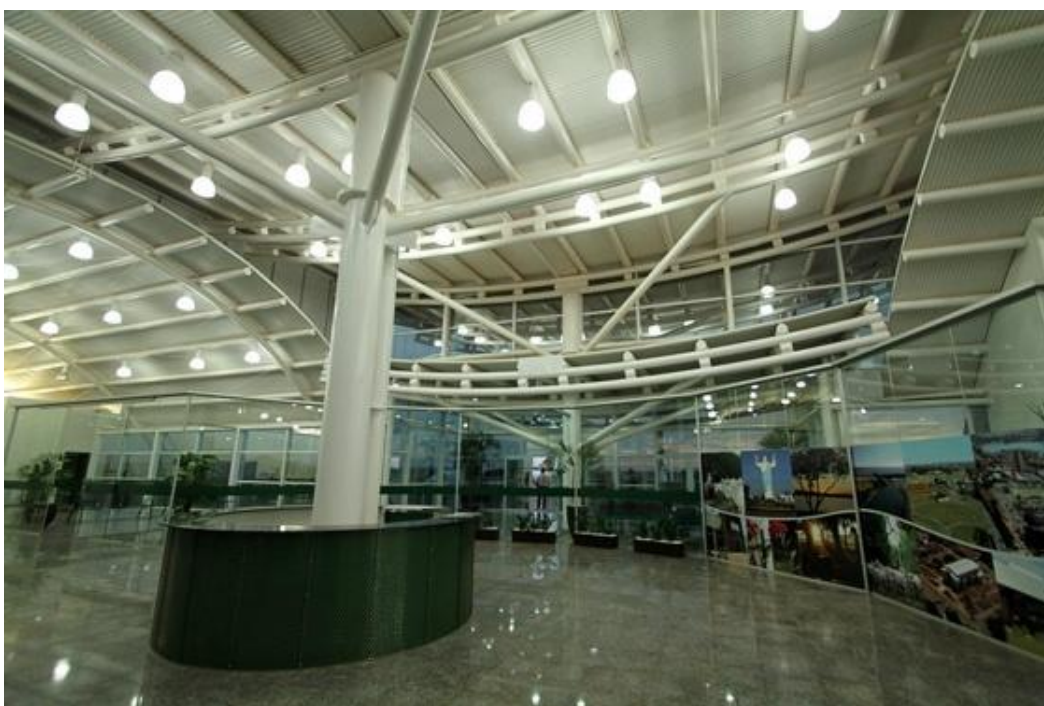


Figura 14 – Saguão do aeroporto de Três Lagoas – 2013.
Fonte: Maranezi, Felipe, 2013.

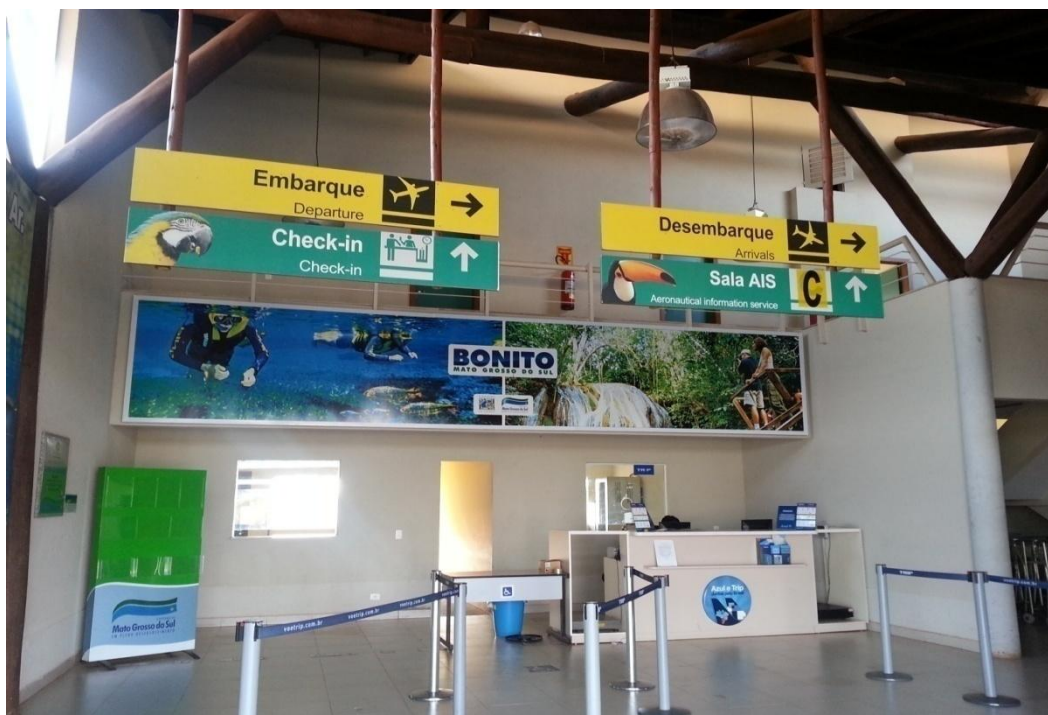


Figura 15 – Área interna do Aeroporto de Bonito -2013

Fonte: Maranezi, Felipe, 2013.

No tocante às condições infraestruturais do aeroporto de Três Lagoas que é de administração municipal, mencionou-se que a cidade por seu perfil industrial e de constante chegada de empresários e fornecedores. Percebeu-se assim, que era de extrema necessidade que se fosse investido na infraestrutura aeroportuária, para facilitar o fomento dos negócios, proporcionando maior comodidade para deslocamentos de longa distancias, como é o caso da linha que a empresa aérea AZUL adotou em Três Lagoas, com dois voos diários para o interior paulista (Campinas).

Já em relação ao complexo aeroportuário de Bonito, foino ano de 2006 que a Dix Empreendimentos firmou contrato de concessão onerosa com o Governo do Estado de Mato Grosso do Sul para administrar, operar e explorar comercialmente o aeroporto do município de Bonito, fazendo parte das obrigações contratuais e elaboração de projetos, a construção de um novo terminal de passageiros, cujos investimentos globais foram de total responsabilidade da Empresa. Atualmente é um importante aeroporto que atende a uma região turística

do Estado de Mato Grosso do Sul e oferece opções de voos regulares, charter's, regionais e nacionais com classificação na categoria III pela ANAC.

3.2. Uma análise de passageiros dos voos regionais do Mato Grosso do Sul

Com a finalidade de levantar o perfil dos passageiros que utilizam os serviços disponíveis nos aeroportos, foram aplicados questionários em uma amostra de 50 passageiros que estavam presente nos aeroportos na data das entrevistas (12 a 15 de novembro de 2013), sendo que, foram 10 entrevistas por aeroportos (Campo Grande, Dourados, Corumbá, Três Lagoas e Bonito).

Foi avaliada a motivação para aquela viagem. A análise dos dados coletados foi disposta em forma de gráficos, como veremos adiante.

Nota-se que a maioria respondeu que sua motivação é por motivos de trabalho (27 entrevistados), seguidas por 14 respostas relacionadas a passeio/turismo, todas relacionadas as cidades de Bonito e Corumbá, 6 passageiros responderam que estavam indo visitar a família que mora muito longe e apenas 3 entrevistados relacionaram seu real motivo da viagem por motivos de saúde.



Gráfico 4 - Mato Grosso do Sul - Motivação de viagem dos passageiros

Com o intuito de analisar qualitativamente questões específicas sobre o perfil do passageiro de transporte aéreo regional do Mato Grosso do Sul, foram realizadas entrevistas com perguntas diretas para os passageiros, tendo em vista que muitos estavam apressados ou cansados, a entrevista não foi perguntada nome, nem idade dos passageiros.

Um questionário conforme anexo, foi aplicado com as seguintes perguntas: quantas vezes o passageiro utiliza aquele aeroporto, qual o setor de atuação profissional do passageiro, o que precisa ser melhorado no aeroporto/empresa aérea, qual seu real motivo para viagem e se foi ele quem comprou a passagem.

Todas as entrevistas foram realizadas nos respectivos aeroportos (Campo Grande, Dourados, Corumbá, Três Lagoas e Bonito), a maioria das entrevistas tiveram uma média de 5 a 10 minutos e as mesmas foram gravadas com um auxílio de um gravador portátil.

Quando abordados a respeito da quantidade de vezes que utilizavam o aeroporto, a maioria dos passageiros (32 entrevistados) tiveram a resposta parecida com o passageiro número 1:

Não é a primeira vez que utilizo o aeroporto, na verdade por motivos de trabalho tenho que estar viajando toda a semana, é uma rotina bem cansativa, mas poder utilizar o avião ajudou muito na questão do tempo.
(Passageiro 1)

Conforme mencionou Silva Junior 2009 apud Lévy 2001, o progresso dos transportes e das comunicações é, ao mesmo tempo, “motor e manifestação” do processo de diminuição do espaço prático.

De acordo com a questão de qual a área de atuação profissional do passageiro, a grande maioria (28 entrevistados) responderam que sua profissão está na área de agronegócio (trabalha com insumos, proprietário de terra, lojas e assistência técnica ao campo). Sendo que dessas 28 respostas, 8 eram de Campo Grande, 7 de Dourados, 7 de Três Lagoas, 6 de Corumbá e 0 de Bonito.

Estou chegando de São Paulo aqui em Dourados para reunião com alguns amigos empresários a respeito de novas técnicas de insumo, de madrugada estarei voltando para minha casa. (Passageiro 2).

Foi perguntado o que os entrevistados estavam achando do aeroporto em que estavam, e se precisava mudar/melhorar algo em relação a infraestrutura, serviços oferecidos no aeroporto e pelas empresas aéreas.

A resposta que foi quase unanimidade (44 resposta de 50) é que em relação ao passado, o setor aéreo daquele local melhorou muito, sendo que o que foi elogiado foram as melhorias nas infraestruturas aeroportuárias e na gentileza de funcionários que ali trabalham. Um dos pontos negativos foram em relação a quantidade pequena de linhas aéreas para determinados destinos, em aeroportos entrevistados, havendo somente um destino, como foi o caso de Corumbá, com voos diários para Campo Grande, a reclamação foi maior.

Trabalho em Dourados, aqui perto de Corumbá, é muito ruim ainda não existir uma rota entre elas, preciso ir até Campo Grande e depois pegava um ônibus para Dourados. O bom é que agora com a chegada da empresa Passaredo, consigo me deslocar mais rápido entre Campo Grande e Dourados. (Passageiro 3).

Por último, questionamos a respeito da compra da passagem aérea, se hoje em dia, com o avanço da tecnologia em um sistema globalizado, se ficou mais fácil comprar a passagem, e se foi comprada pela pessoa mesmo, ou no caso alguma empresa, ou por terceiros.

Houve muitas respostas diferentes em relação a essa questão, já que muitos revelaram ter dificuldades em comprar a passagem através dos sites das empresas aéreas. Muitos utilizam os serviços das agências de viagens como meio de compra ou quando estão a trabalho, a própria empresa se encarrega desta compra. Um dos passageiros mencionou que:

Tive que comprar a passagem aérea através de uma agência de viagens, não é o meio mais barato que se tem, mas tenho a segurança de que se algo der errada,tenho a quem recorrer. (Passageiro 4).

3.3. A empresa aérea Azul como destaque em operações no Mato Grosso do Sul

Em março de 2008, David Neelemaan, empresário americano, anunciou que o Brasil ganharia uma empresa aérea com conceitos inovadores. A AZUL contabilizou inicialmente 200 milhões de dólares, tornando-se a companhia mais capitalizada da história da aviação mundial. No dia 15 de dezembro de 2008, a AZUL realizou dois voos inaugurais saindo de Campinas/SP (AZUL,2012).

O desafio da Azul Linhas Aéreas é fazer com que grande parte da população brasileira use avião como meio de transporte, calcula-se que mais de 90% dos brasileiros nunca voaram, ao contrário de países como os EUA que 90% da população utiliza o avião como meio de transporte (AZUL, 2012).

As ações estratégicas da Azul se embasam na promessa de oferecer voos domésticos sem escalas, com aeronaves menores e passagens mais baratas e para cidades não atendidas pelas atuais linhas aéreas, visando ampliar a demanda pelas viagens de avião. Buscou um modelo que não compete, necessariamente, com as grandes companhias, nem diretamente com as regionais, porque operam com aviões menores do que os das empresas aéreas regionais, como a Pantanal por exemplo.

A empresa aérea Azul opera hoje em todas as cidades do Mato Grosso do Sul que possui voos regulares, são elas: Campo Grande, Dourados, Corumbá, Três Lagoas e Bonito, todas elas contando como principal destino Campinas, interior de São Paulo.

Atualmente, com quase 18% de participação do mercado doméstico, a Azul consolida-se como a terceira maior companhia aérea do País. Deve-se a isto, por seu contínuo **crescimento de sua frota**, malha de destinos, linhas operadas e participação de mercado. No período verificado logo abaixo, a empresa atingiu recordes mundiais e conquistou alguns dos melhores índices do setor de aviação brasileira.

Tabela 9 - A AzulLinhas

Item	2010	2011	2012	Set/2013
Tripulantes-Azul (funcionários)	3.500	4.500	8.914	9.605
Cientes Transportados	6 milhões	12 milhões	18 milhões	15 milhões
Voos diários	200	350	892	896
Aeronaves	26	49	119	126
Destinos	28	42	100	102
Participação de mercado	7,48%	quase 10%	15%	18%

Fonte: site oficial da AZUL, acessado em janeiro de 2014.

Tomamos como exemplo para relatar o destaque que a empresa Azul vem se tornando no Mato Grosso do Sul, a entrevista realizada no trabalho de campo no aeroporto de Dourados. Juliano Gomes das Neves, gerente da AZUL em Dourados, nos revelou que a operação da Azul resultou em uma grande comemoração para os moradores de Dourados e região, pois além de ganharem uma opção a mais para voarem, foi possível gerar mais empregos. Foram contratados sete funcionários para o atendimento. O aeroporto cedeu uma sala de manutenção para a companhia em Dourados. Um mecânico vem a bordo da aeronave todos os dias para fazer revisão dela no intervalo de duas horas entre o pouso e a decolagem.

Juliano ainda mencionou que a Azul vende passagem de Dourados para 44 cidades, operadas pela própria. Em Campinas, que fica a 100 km de São Paulo, são feitas as conexões. Para quem vai a São Paulo o percurso é feito nos ônibus da Azul, com paradas em três locais distintos na capital paulista. O voo, de classificação nacional, é feito em aeronaves ATR 72-600, de 70 assentos, que voam a 500 quilômetros por hora. Segundo Juliano, umas das aeronaves que operam em Dourados é o turboélice, uma das mais modernas do mundo.

Podemos logo abaixo observar duas fotos da operação da empresa Azul em Dourados/MS, diante de entrevistas e dados obtidos em todos os aeroportos do Estado, constatamos que a maioria dos usuários estão satisfeitos com os serviços prestados pela Azul Linhas Aéreas.



Figura 16 - Guiche de compras da Azul no aeroporto de Dourados/MS, 2013.
Fonte: Maranezi, Felipe – 2013.



Figura 17 - Aeronave da empresa Azul no pátio do aeroporto de Dourados/MS, 2013.
Fonte: Maranezi, Felipe – 2013.

3.4. Considerações Finais ao capítulo III

Tratamos nesse capítulo da questão sobre os complexos aeroportuários do Estado do Mato Grosso do Sul, tendo em vista, seus avanços em planejamento, estratégias, preocupando-se em relatar avanços realizados por suas atuais administrações, para assim estarem atualizadas no setor aéreo para poder adquirir cada vez mais, passageiros/clientes satisfeitos e empresas que queiram investir em novas rotas aéreas para assim, dinamizar o território regional.

Notamos que a empresa aérea AZUL, vem crescendo e investindo em seus voos na região sul mato grossense, sendo a única empresa aérea a possuir rotas nas cinco cidades com voos regulares, porém ainda não há uma diversidade de destinos, sendo seu principal destino a cidade de Campinas/São Paulo.

Um ponto que foi tratado neste capítulo, tem relação a uma análise quantitativa e qualitativa referente ao usuário dos serviços prestados por esses aeroportos e por suas empresas aéreas, afim de, compreender o seu grau de satisfação, seu perfil (trabalho, turismo, saúde), quantas vezes ele utiliza aquele determinado aeroporto, facilidades ou dificuldades em adquirir a passagem aérea e o que ele melhoraria naquele determinado aeroporto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerações Finais

O momento de transformação pelo qual passa o setor de transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil, requer especial atenção dos detentores estratégicos, sejam eles de empresas privadas ou de órgão regulador. Neste momento do setor aéreo, as alternativas devem ser analisadas com visão de futuro, pois decisões equivocadas no presente representarão na perda de competitividade para as empresas, perda da eficiência para o setor e perda da confiança por parte dos passageiros.

Através do transporte aéreo, observa-se a promoção de uma fluidez no território nacional, que interliga pontos que antes jamais se encontravam, claro que, isto só acontece, de acordo com interesses econômicos cada vez mais globalizados. Propomos neste trabalho, compreender, numa perspectiva da Geografia dos Transportes, Circulação, Logística o desenvolvimento do setor aéreo regional no Estado do Mato Grosso do Sul. Nossa escolha de investigar os fluxos de passageiros partiu de uma seleção de fatores, que dentre as análises já apresentadas, parecia a mais interessante do ponto de vista geográfico, já que há poucos trabalhos no âmbito da Geografia que trate o tema “transporte aéreo”.

Neste sentido, trazemos a tona a discussão sobre transporte aéreo, considerando alguns fatores essenciais para sua abordagem, quais sejam: as interações espaciais, as redes geográficas, o desenvolvimento regional e a integração do território a partir de uma análise geoeconômica. Ora alguns desses elementos avivaram-se mais, ora menos, mas, de toda forma, procurou-se ajustá-los com maneira de expandir e, simultaneamente, refinar o que se procurou examinar. Esses elementos contribuíram para nossa leitura, uma vez que se caracterizaram como complementos da pesquisa.

Ao se estudar os fluxos aéreos do Estado do Mato Grosso do Sul, não é buscado apenas descrever o processo de funcionamento de cada aeroporto que opera voos regulares, mas sim, apontar como o setor aéreo regional pode contribuir para a integração nacional e para contribuir com os problemas enfrentados em aeroportos operando atualmente com capacidade máxima.

Para construção dos cenários, a revisão da bibliografia foi de grande importância, uma vez que trouxe os conhecimentos necessários sobre os diferentes métodos utilizados por cenaristas de diversas áreas na construção de cenários prospectivos. O conhecimento de trabalhos anteriores na área de transporte aéreo, também foi de grande auxílio, pois possibilitou a preparação para a pesquisa de modo a enfrentar as dificuldades já encontradas por outros pesquisadores.

Apesar de ainda possuir uma reduzida presença no mercado, as empresas regionais vem crescendo a cada ano. Atualmente algumas delas possuem voos compartilhados com empresas maiores, o que amplia seu raio de ação. As principais possuem programas de ampliação e modernização de suas frotas.

Podemos observar que existe uma preocupação com os investimentos nos complexos aeroportuários do Estado do Mato Grosso do Sul. Os planejamentos e o crescente número de demanda de passageiros, conseguem em curto prazo mostrar que o setor aéreo está em pleno desenvolvimento na região.

Quanto ao perfil geral das empresas e conforme indicou a pesquisa, as companhias aéreas de atuação regional são, de maneira geral, organizações de porte compatíveis com o esperado para o setor. Além disso, as empresas regionais podem ser consideradas relativamente jovens pelo tempo de organização, fato que confirma a tendência referente a entrada de diversas empresas no segmento de aviação comercial regional.

Com relação aos destinos operados, a maioria deles apresenta características parecidas, com um perfil de passageiros que viajam a trabalho e uma parte a turismo, isso ressalta a importância de do planejamento de linhas aéreas e confirma a relação pertinente que existe entre o turismo e o transporte aéreo.

Sendo assim, podemos afirmar que o presente estudo, longe de esgotar o assunto, resultou numa primeira aproximação do perfil atual do setor de transporte aéreo regional do Mato Grosso do Sul com suas respectivas estratégias de planejamento operacional. Portanto, cabe reconhecer que os resultados aqui apresentados são os primórdios para que outras pesquisas se aprofundem em um setor que existe muito a ser explorado.

REFERÊNCIAS

Referências Bibliográficas

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

BARAT, Josef. **Globalização, logística e transporte aéreo**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2012.

BNDES. Informe infra-estrutura: aviação regional brasileira. Rio de Janeiro, 2002. (mimeo).

CASTILLO, Ricardo; FREDERICO, Samuel. **Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo**. Sociedade e Natureza. V22, n.3, p.461-474, dez.2010.

CHESNAIS, François. **A Mundialização do Capital**. São Paulo: Xamã Editora, 1996.

COELHO, Rodrigo Pereyra de Sousa. **Impactos da desregulação do setor aéreo comercial sobre os trabalhadores: uma análise dos casos brasileiro e norte-americano**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Campinas/SP: Unicamp, 2003.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. **O Futuro da Aviação Comercial Brasileira**. Rio de Janeiro: CNC, 2009.

GALLO, Fabrício. **O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro**, 2006. 121 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) Unicamp. São Paulo.

GARÓFALO, Gilson Lima. **O mercado brasileiro de transporte aéreo regional**. Livre-Docência. Tese (Livre-Docência em Economia). São Paulo: IPE/USP, 1982.

GARÓFALO, Gilson Lima. **Transporte aéreo no Brasil: análise do mercado de passageiros e algumas implicações econômicas**, 1972. 169 p. Tese (Doutorado em Economia) USP. São Paulo.

GOLÇALVES, Reinaldo. **O nó econômico**. Rio de Janeiro; Record, 2003.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**, 2004.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2006.

ARAÚJO JUNIOR, Antônio Henriques de. **Análise da Produtividade do Transporte Aéreo Brasileiro**, 2004. 187 p. Tese (Doutorado em Engenharia) USP. São Paulo.

MALAGUTTI, A.O. **Evolução da aviação civil, no Brasil**. (2001).
<http://www2.camara.gov.br/internet/publicacoes/estnottec/tema3/pdf/109712.pdf>.
Acesso em 08 abril 2013.

MARQUES, R.C. **O aeroporto e os fluxos aéreos no contexto da formação do espaço urbano regional, o caso de Maringá-PR**, 2005. 256 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) UEM. Maringá.

MELLO, José Carlos. Transporte Aéreo. in: **Qualidade e Produtividade nos Transportes**. São Paulo: Cengage Learning, 2012.

OLIVEIRA, Luis Guilherme de. **A cadeia de produção aeronáutica no Brasil: uma análise sobre os fornecedores da Embraer**. Tese (Doutorado em Política Científica e Tecnológica) Instituto de Geociências Unicamp. Campinas/SP, 2005.

PEREIRA, A.P.C. **Transporte aéreo regional no estado de São Paulo**, 2010. 263 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) UNESP. Presidente Prudente.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. . **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **A questão: o uso do território. Do meio natural ao meio técnico-científico-informacional**. In: Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. 3ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA JUNIOR, Roberto França. **Circulação e Logística Territorial: A Instância do Espaço e a Circulação Corporativa**. Tese (Doutorado em Geografia) Presidente Prudente: UNESP, 2009.

SILVEIRA, Márcio Rogério. et al. **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

THÉRY, H. **O transporte aéreo no Brasil: asas da centralidade**. Revista de Geografia da UFC, Fortaleza, vol.2, p. 19-29, 2003.

VALENTE, Amir Mattar. **Gerenciamento de transporte e frotas**. ... [et al.]-2.ed. ver. – São Paulo: Cengage Learning, 2008.

ZANETTINI, G.F.C **Cenários Prospectivos para o setor de Transporte Aéreo Doméstico: A regulamentação como agente de mudança**, 2006. 167 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia dos Transportes) UFRJ. Rio de Janeiro.

SITES CONSULTADOS:

www.anac.gov.br

www.voeazul.com.br

www.ibge.gov.br

www.infraero.gov.br

www.revistaflap.com.br

www.tam.com.br

www.voegol.com.br

ANEXOS I

PESQUISA - "TRANSPORTE AÉREO REGIONAL NO MATO GROSSO DO SUL" **Entrevista com os Usuários dos Aeroportos do MS**

Sexo: Masculino ()
Feminino ()

Quantas vezes você utiliza esse aeroporto?

- a) 1 vez por semana
- b) A cada 15 dias
- c) 1 vez por mês
- d) É a primeira vez que utiliza esse aeroporto

Qual seu setor de atuação profissional?

- a) Profissional liberal (advogado, médico, vendedor,...)
- b) Instituição pública (universidades, órgãos do governo)
- c) Agronegócio (trabalha com insumos, proprietário de terra, lojas e assistência técnica ao campo)
- d) Outros

Qual real motivo de sua viagem?

- a) Trabalho
- b) Turismo/passeio
- c) Saúde
- d) Visita familiar

Referente à compra da passagem aérea:

- a) Comprada por você mesmo
- b) Foi adquirida pela empresa em que trabalha

O que precisa ser melhorado neste aeroporto?

- a) Infraestrutura em geral
- b) Atendimento ao usuário
- c) Maior número de linhas e rotas aéreas
- d) Outros

ANEXOS II

Entrevista nos Aeroportos do MS

1. Em que ano/mês o Aeroporto teve início de suas atividades?
2. Atualmente qual é o órgão que administra o Aeroporto?
3. Os investimentos são suficientes para manter a qualidade e quantidade das condições de infraestrutura no Aeroporto? Como são administrados os recursos disponibilizados?
4. Quais as empresas que efetivamente realizam voos regulares neste aeroporto?
5. A demanda pelo transporte aéreo no Aeroporto é originária de que lugar?
6. Este Aeroporto além de transportar passageiros, que tipo de carga transporta?
7. Quais as condições gerais de infraestrutura do Aeroporto?
8. Há investimentos de órgão público ou privado para o aeroporto? Se há quanto é investido por ano?