

TRANSPORTE AÉREO REGIONAL DO MATO GROSSO DO SUL

Felipe Bastos Maranezi¹

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 grossenses. 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.

¹ Acadêmico do programa de pós-graduação em Geografia na Universidade Federal da Grande Dourados. Correio eletrônico felipebmaranezi@hotmail.com

RESUMEN

Este trabajo busca reflexionar sobre la dinámica de transporte aéreo regional en el estado de Mato Grosso do Sul, Brasil. Os objetivos de esta investigación son: entender las características del transporte aéreo regional en Mato Grosso do Sul. Establecer la importancia de la industria de las aerolíneas en las ciudades que tienen vuelos regulares como en el caso de Campo Grande, Corumbá, Dourados, Bonito y Três Lagoas; analizar el origen y el desarrollo de flujos de aire dentro del estado; verificar las estrategias competitivas adoptadas por las aerolíneas regionales; investigar las barreras para aumentar las líneas aéreas y los aeropuertos en el funcionamiento de los municipios que se han programado vuelos; relacionar la escasez de líneas y horarios en las ciudades al sur grossense arbusto. La investigación incluyó una revisión de la literatura y el trabajo de campo en tres aeropuertos, con entrevistas con los superintendentes y registro fotográfico.

PALABRAS CLAVE: transporte aéreo regional; circulación; desarrollo económico; infraestructura aeroportuaria.

1- Introdução

O transporte é um dos componentes essenciais das viagens e do turismo e de grande importância para o desenvolvimento econômico. O transporte é responsável pelo deslocamento de viajantes dos núcleos emissores para os receptores e vice-versa, bem como pelo deslocamento dentro destes últimos. Representa, assim, a acessibilidade, ou seja, tornam os destinos e suas respectivas atrações acessíveis ao viajante. Ao mesmo tempo, exercem um papel facilitador, sendo condição fundamental para o desenvolvimento de qualquer destino turístico ou não.

O Brasil, pelo seu território e geografia, tem um enorme potencial a ser desenvolvido e em muitas localidades pode-se dizer ser este o único meio de realmente levar desenvolvimento para estas regiões. Entretanto, pelo tamanho do país e pela insuficiência de infraestrutura ferroviária para o transporte de passageiros em âmbito nacional, os aeroportos, pelo transporte aéreo, são os portões de entrada com melhores oportunidades não só para atrair o turista internacional, mas também para o doméstico. A necessidade de formas instantâneas de circulação no território demanda o aperfeiçoamento dos meios de transporte, e nesse sentido que o setor aéreo torna-se relevante na fluidez territorial, como modal operante na velocidade das ações no espaço.

A utilização do termo “transporte aéreo regional” decorre da história da aviação comercial brasileira que tem como objetivo fazer referência ao transporte aéreo que interliga localidades interioranas e estas com centros urbanos/capitais. Nesse contexto, ainda consideramos, o transporte aéreo regional como aquele que interconecta as cidades médias, estabelecendo, assim a intensidade das relações sociais e econômicas no interior.

No desenvolvimento desse projeto, abordaremos o setor aéreo regional em cidades que possuem aeroportos com vôos regulares e empresas autorizadas na operacionalização desses vôos, enfocando seu desenvolvimento, sua fluidez, a demanda pelo modal, os sistemas de engenharia, os sistemas de objetos e ações no território do Mato Grosso do Sul.

Como referência a movimentação no espaço aéreo regional, toma-se como base empírica as cidades de Campo Grande, Corumbá, Dourados e Bonito. Nesse contexto, pretende-se compreender e analisar a dinâmica territorial realizada pelo setor aéreo nessas cidades do interior do estado do Mato Grosso do Sul, configurando a importância do setor aéreo e suas interconexões.

Ao analisar o constante desenvolvimento e crescimento do transporte aéreo e a atual conjuntura econômica em que o setor se encontra no cenário internacional e nacional,

compreendesse a inerente necessidade de se trabalhar o setor de transportes aéreo, uma vez que o transporte aéreo regional no estado de Mato Grosso do Sul tem apresentado uma significativa relevância, sobretudo, devido à quantidade de empresas atuantes pelo modal e também pela interligação de cidades de outros estados com a capital sul mato grossense (Campo Grande), intensificando o as interações espaciais e o crescimento e desenvolvimento econômico regional, bem como o crescente interesse das companhias aéreas em operar rotas no interior do estado. Estes fatores contribuem para a dinamicidade e revelam a funcionalidade e a incorporação no espaço urbano da utilização do modal aéreo, na medida em que o desenvolvimento do setor demanda investimentos em infra-estruturas para seu crescimento, modernização, repercutindo economicamente para as cidades e conseqüentemente para o estado de Mato Grosso do Sul.

Na argumentação da análise da aviação comercial, faz-se necessário uma retrospectiva do processo histórico-evolutivo do transporte aéreo, como parâmetro para compreensão do desenvolvimento do setor, entendendo sua importância econômica para o país, como serviço essencial à fluidez territorial.

Toma-se como objetivo geral da pesquisa, compreender e analisar a dinâmica territorial e econômica realizada pelo setor aéreo nas cidades sul mato grossense, configurando a importância do setor aéreo nas cidades de Campo Grande, Corumbá, Dourados e Bonito.

Considerando o objetivo geral do projeto como fundamentação para o desenvolvimento da pesquisa, torna-se inerente os objetivos específicos, tendo-os como delimitação do trabalho, assim têm-se como ramificações deste projeto os seguintes objetivos:

- Investigar as características do transporte aéreo regional no Mato Grosso do Sul;
- Analisar a origem e o desenvolvimento dos fluxos aéreos no interior sul mato grossense;
- Relacionar e identificar os fluxos entre as cidades de Campo Grande, Corumbá, Dourados e Bonito;
- Verificar as estratégias logísticas e competitivas adotadas pelas empresas aéreas regionais nas cidades mencionadas;
- 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 com a baixa exploração do potencial turístico do estado;

2- Metodologia

Os procedimentos metodológicos para cumprimento desse projeto baseiam-se na definição dos objetivos geral e específicos mencionados. Assim, pretende-se analisar o contexto do setor aéreo, baseados na origem e no desenvolvimento do transporte aéreo nas cidades sul mato grossense que possuam voos regulares como é o caso de Campo Grande, Corumbá, Dourados e Bonito.

1- Levantamento de dados e bibliografias sobre o setor aéreo regional no estado de Mato Grosso do Sul;

2- Coleta de dados estatísticos e entrevistas nos órgãos governamentais e autarquias, tais como: ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), e INFRAERO (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária);

3- Entrevistas nas empresas aéreas que realizam rotas nas cidades supracitadas, como forma de mensurar a quantidade dos fluxos realizados, a demanda pelo modal e as estratégias logísticas e competitivas;

4- Entrevistas diretas com o público nos aeroportos do interior sul mato grossense das cidades pesquisadas;

5- Análise de revistas, jornais, relatórios e informes sobre a aviação aérea;

6- Elaboração de cartogramas e diagramas de fluxos de passageiros com emprego do *software* Philcarto e ArcGiz;

3- Desenvolvimento

O desenvolvimento do transporte aéreo deu-se com o crescimento e intensificação do sistema capitalista. As formas, as técnicas, a produção, o uso, fazem parte de um processo idêntico ao modo de produção capitalista. O capitalismo é, portanto, muito dinâmico e inevitavelmente expansível; cria uma força permanentemente revolucionária, que incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos (HARVEY, 2006).

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).

Diante disso, podemos ver que 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).

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.

Essa alteração ocorridas no período do pós-segunda guerra, 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).

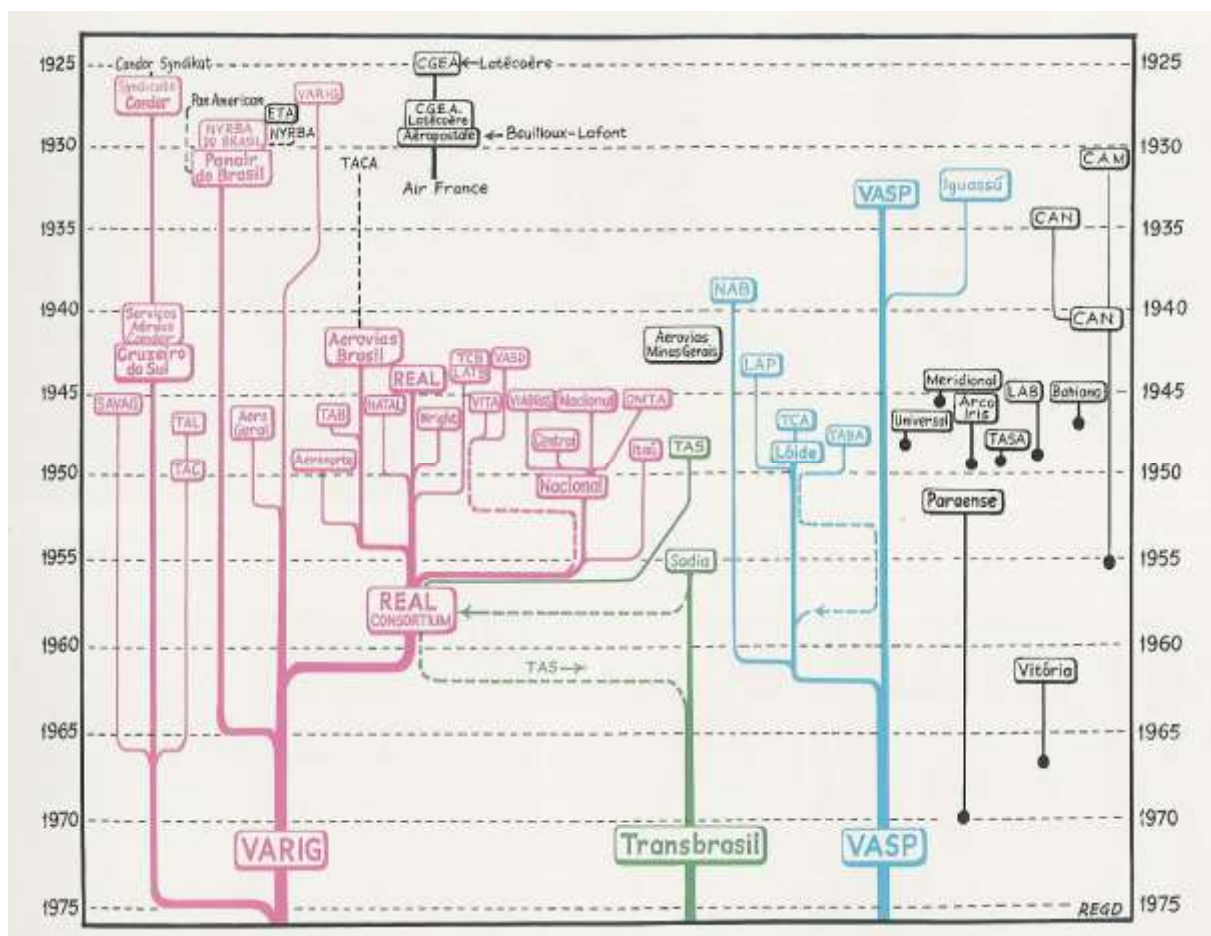
Coelho (2003) alega que ocorreu uma reestruturação no setor, principalmente em relação à segurança dos passageiros e das cargas transportadas. Com a adequação dos aeroportos, as companhias aéreas passaram a investir maciçamente em equipamentos aéreos, podemos observar o que o autor menciona no seguinte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

Já no ano de 1970, como forma de superação da crise, o governo e as companhias aéreas reuniram-se através das Conferências Nacionais da Aviação Comercial (CONAC). Destas conferências criaram-se os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional (SITAR), que tinham como objetivo constituir uma malha aeroviária em localidades que atendessem as regiões de médio e baixo fluxo, assim caracteriza-se o regime de regulamentação e monopólio na aviação civil baseado em um conjunto de políticas que visava à universalização do transporte aéreo ao longo do território nacional (RAGAZZO, 2006).

Ainda na década de 70, com a consolidação de Varig, Vasp e Transbrasil como as três empresas “donas” do mercado brasileiro. Mais recentemente entrou a TAM na competição, mas a rigor só neste século é que novamente as forças de mercado tiveram alguma liberdade para atuar, o que vem provocando um alto desequilíbrio na situação das três antigas grandes. Melhor do que a descrição detalhada dos movimentos citados é a representação desses movimentos na árvore genealógica a seguir;



Esquema 1.0: Árvore Genealógica das Empresas Brasileiras de 1925 até 1975
 Fonte: Davies, *TransBrasil: An Airline and It's Aircraft* (1987)

De acordo com MCKINSEY & COMPANY (2010), hoje no mercado brasileiro, são realizadas mais de 50 milhões de viagens por ano, número que cresceu à expressiva taxa de 10% ao ano entre 2003 e 2008, na esteira da melhoria da economia como um todo (crescimento do PIB de 4,7% ao ano no período) e da inclusão de passageiros das classes B e C. Já no segundo semestre de 2009, apesar da crise financeira global, observou-se forte retomada da demanda por serviços aéreos no mercado doméstico e início de retomada no mercado internacional, gerando um tráfego anual acumulado no mesmo patamar de 2008.

A disponibilidade de aeroportos e a cobertura da malha aérea doméstica mostram-se, de maneira geral, adequadas, com distribuição que espelha a da população. As companhias aéreas nacionais mais representativas encontram-se financeiramente saudáveis e possuem relevantes planos de expansão. Nos últimos anos, o gradual processo

de liberalização tarifária promovido pela ANAC tornou o setor mais dinâmico e competitivo, e esse aumento de competitividade trouxe benefícios aos passageiros, que viram o preço médio por quilômetro voado baixar 48% entre 2003 e 2008. Além disso, o Brasil é um dos poucos países com indústria aeronáutica relevante. A Embraer, historicamente um dos principais exportadores brasileiros, retoma agora as vendas para o mercado interno (MCKINSEY & COMPANY, 2010).

4- Considerações Finais

Podemos concluir que, ao analisar o transporte aéreo, 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, para uma melhor contextualização, foi introduzida uma breve 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.

Nesta totalidade, é necessário, primeiramente, 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. Deste 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, e que serão estudados com maior atenção para o entendimento da modal no estado do Mato Grosso do Sul, 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.

A pesquisa está sendo desenvolvida como dissertação de mestrado em Geografia.

5- Referências Bibliográficas

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

CARLOS, A. F. A (Org). **Ensaio de geografia contemporânea**. Milton Santos: obra revisada. São Paulo: Hucitec, 1996.

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.

DAVIES, R.E.G., **TransBrasil: An Airline and It's Aircraft. Brazil's Rainbow Airline**: Paladwr Press, McLean, U.S.A, 1987.

GALLO, F. **O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro**. (Dissertação de mestrado). Universidade de Estadual de Campinas – Instituto de Geociências. Campinas, SP: [s.n], 2006.

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.

MCKINSEY & COMPANY. **Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil**: Relatório Consolidado. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em <<http://www.bndes.gov.br>>. Acessado em 25 de setembro de 2012.

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.

PAOLILLO, André Milton, REJOWSKI, Mirian. **Transportes** – São Paulo: Aleph, 2006.

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.

RAGAZZO, C. E. J. **O processo de flexibilização e as fusões e os acordos de cooperação no mercado de transporte de passageiros**. In: SEAE/MF Documento de Trabalho. Brasília, n. 32, 2006.

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.

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**. Mercator – Revista de Geografia da UFC. Fortaleza: [s.n.], ano 2, n.3, 2003.