

O TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL: ASAS DA CENTRALIDADE

Prof. Dr. Hervé Théry
Universidade de Brasília
CNRS, UMR ENS/IRD TEMPS

RESUMO

Os transportes aéreos encontram no Brasil condições particularmente favoráveis. A exploração de um anuário, regularmente publicado pela Direção da Aviação Civil, permite dar uma idéia dos desempenhos globais do setor e das companhias que o constituem. Usando os dados sobre os tráfego, pode-se traçar mapas de fluxos, que desenham de maneira muito clara as redes hierarquizadas refletindo a estrutura centralizada do país, mas também uma certa capilaridade das trocas locais e regionais.

Palavras chave: transporte aéreo, Brasil, centralidade

RÉSUMÉ

Les transports aériens trouvent au Brésil des conditions particulièrement favorables. L'exploitation d'un annuaire, régulièrement publié par la Direction de l'Aviation Civile brésilienne, permet de donner une idée des performances globales du secteur et des compagnies qui le constituent. Ses données sur les trafics donne les moyens de tracer des cartes de flux, qui dessinent de façon on ne peut plus claire les réseaux hiérarchisés qui reflètent bien la structure centralisée du pays, mais aussi une certaine capillarité des échanges locaux et régionaux

Mots clés: transport aérien, Brésil, centralité

Introdução

Os transportes aéreos encontraram condições especialmente favoráveis no Brasil. O tamanho do País e a estrutura do povoamento em “arquipélago” criam uma demanda de deslocamentos de longa distância, realizados mais facilmente por avião do que por qualquer outro meio de transporte; a necessidade de administrar um espaço tão diferenciado suscita um importante tráfego de negócios, de servidores públicos e de políticos viajando para as capitais; e sobretudo a concentração da renda promove uma pequena clientela capaz de pagar deslocamentos aéreos para fins privados ou de lazer.

Para atender esta demanda, foram criadas companhias aéreas de tamanho razoável, cujos destinos contrastados, da *success-story* à queda brutal, passando por estatizações, privatizações e fusões espectaculares, espelham de maneira exemplar as transformações que conheceram.

O *Anuário da Aviação Civil*, publicado anualmente pelo Departamento de Aviação Civil-DAC permite ter acesso a dados recentes e detalhados, cujo tratamento dá uma idéia do desempenho global da “indústria” aeronáutica, segundo a denominação do próprio anuário. Para uma avaliação mais global, outras fontes tratando da citada indústria foram utilizadas.

A análise dos dados sobre o tráfego aéreo, enfocando cada aeroporto e linha aérea do país, possibilitam o mapeamento dos fluxos, que revelam, de maneira extremamente nítida, as redes hierarquizadas. Estas redes refletem, tanto a estrutura centralizada do País, apoiada nos seus principais pólos econômicos e político-administrativos, como a capilaridade dos intercâmbios locais e regionais.

O desempenho global da “indústria”

O setor de transporte aéreo tem peso significativo na economia brasileira e conhece um crescimento contínuo. Em 2001, a frota acumulada das companhias brasileiras era constituída por 366 aviões de linha, dos quais 163 fabricados pela Boeing, 60 pela Fokker, 60 pela Embraer e 51 pela Airbus. Esta composição esta sendo alterada, a partir do momento em que a TAM, em virtude de uma série de acidentes (dois deles no mesmo dia de agosto de 2002), resolveu desfazer-se dos seus Fokker 100, a serem substituídos, provavelmente, por aviões da Airbus.

A capacidade global das companhias aéreas em 2001 girava em torno de 40.000 assentos, divididos entre doméstico e internacional, conforme tabela 1. Elas empregavam pouco mais de 38.000 pessoas, dentre os quais 3.900 pilotos e co-pilotos. Eles voaram, apenas nas linhas domésticas, cerca de 700.000 horas em 2001, percorrendo 420 milhões de quilômetros (mais de 10.000 vezes a volta da Terra). Transportaram, nestas mesmas linhas domésticas, mais de 30 milhões de passageiros (em etapas médias de pouco menos de 900 quilômetros), e três bilhões de toneladas/quilômetros de frete.

Tabela 1: Características globais dos transportes aéreos brasileiros

	TOTAL	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
TEMPO E DISTÂNCIAS			
Horas de voo	951.564	742.354	209.210
Quilômetros percorridos	581.827.882	420.115.305	161.712.577
Etapas realizadas	745.108	689.425	55.683
Etapas médias	781	609	2.904
Etapas médias por passageiro	1.411	890	4.747
ASSENTOS/QUILÔMETROS			
Oferecidos (milhares)	78.408.820	45.313.616	33.095.204
Utilizados (milhares)	50.788.713	27.711.043	23.077.670
% utilizados	65	61	70
Utilizados e pagos (milhares)	48.815.340	26.527.419	22.287.921
% utilizados e pagos	62	59	67
TONELADAS/QUILÔMETRO			
Oferecidas (milhares)	10.934.026	5.487.514	5.446.511
Utilizadas (milhares)	6.930.295	3.264.873	3.665.422
% utilizadas	63	59	66
Utilizadas e pagas	6.767.541	3.169.589	3.597.952
% utilizadas e pagas	62	58	66
PASSAGEIROS EMBARCADOS			
Total	36.001.448	31.139.700	4.861.748
Pagos	34.561.764	29.885.764	4.676.000
% pagos	96	96	96

Fonte: Anuário da Aviação Civil, DAC 2001

A evolução do setor na última década (figura 1) evidencia crescimento ainda bastante rápido. Somente o correio estagnou (provavelmente devido ao desenvolvimento do correio eletrônico, bem mais rápido do que o correio aéreo). Nos outros indicadores nota-se um crescimento aproximado ou superior a 100 %, como o correspondente aos valores para passageiros (125%) ou para o total de toneladas/quilômetros (128 %).

Histórias de sucessos e fracassos das companhias

O mercado brasileiro está dividido entre quatro companhias: a Varig (com as suas filiais Nordeste e Rio Sul), a Vasp, ex-companhia estatal do Estado de São Paulo, a TAM e a Gol, que chegaram recentemente no mercado. Os seus perfis são bem diferentes e refletem, na realidade, os episódios felizes e menos felizes da história da aviação brasileira, sendo o mais recente a falência da Transbrasil. São histórias ligadas à profissão, pois muitas foram criadas por grupos de pilotos, ou mesmo aos interesses empresariais expansionistas de algumas firmas.

Embora em 1942 crie sua primeira linha internacional, a de Montevideo, o raio de ação da Varig permanece restrito ao sul do Brasil. Somente em 1951, com a aquisição da companhia *Aero General*, a Varig transforma-se em uma empresa de alcance nacional, abrindo linhas para o Rio de Janeiro.

Em 1959, evidenciando pioneirismo no setor, passa a usar jatos, aviões *Caravelle* da *Sud Aviation*. Somente no ano seguinte adquire seus primeiros Boeing 707, mantendo-se fiel a esta firma até nossos dias. Os anos 1960 foram marcados por política de expansão (em escala nacional e internacional) resultante, principalmente, da compra de concorrentes: o *Consórcio Real Aerovias* e a *Panair do Brasil*.

A Varig (Viação Aérea Rio-grandense) e suas filiais representam mais da metade do mercado, realizando a maior parte dos vôos internacionais. Fundada em 1927, foi a primeira empresa de transporte aéreo no Brasil, e uma das primeiras no mundo. O seu fundador, Otto Ernst Mayer, que chegou ao Brasil em 1921, contou com o apoio do *Kondor Syndicat* alemão, sendo seus primeiros aviões o *Dornier Wal Atlântico* e o *Donier Merkur Gaúcho*. Nos anos 1940, em virtude da evolução da conjuntura geopolítica mundial, a citada empresa trocou de fornecedor, comprando aviões *Lockheed*, *Douglas* e *Curtiss C-46*.

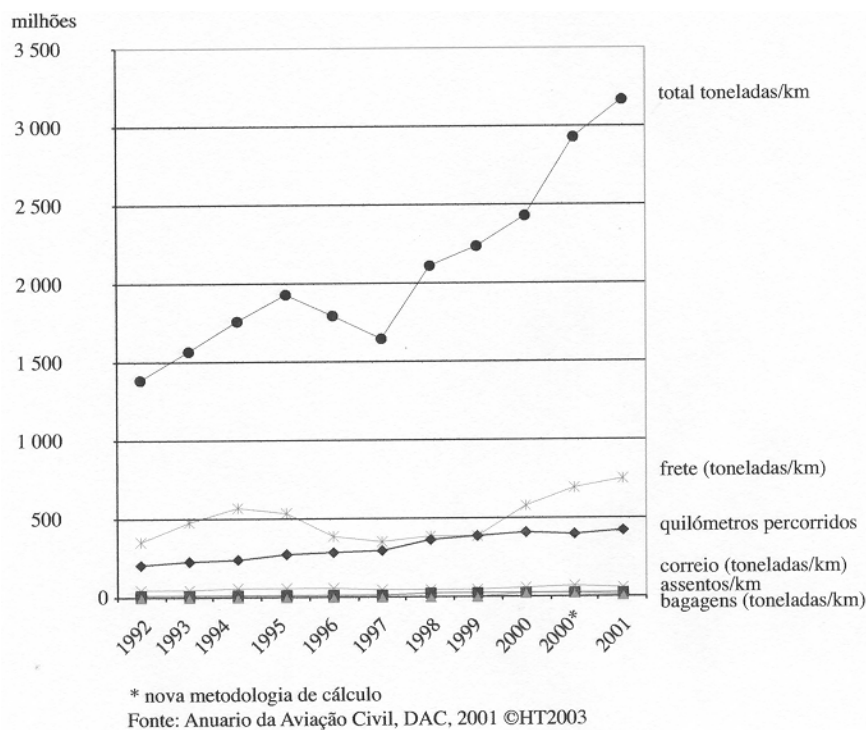


Figura 1: Evolução do transporte aéreo

Atualmente a Varig ainda é o principal transportador aéreo internacional brasileiro, tendo construído ampla rede internacional (figura 2) que explicita claramente as orientações do Brasil neste domínio. Paradoxalmente, em 2001, perde o primeiro lugar no mercado doméstico para a TAM. Tal dado leva à cogitação de fusão entre estas duas companhias, sendo a Varig aquela que tem mais a perder na fusão.

Como uma pequena empresa de taxi aéreo de uma cidade do interior paulista, a TAM (Taxi Aéreo Marília) foi criada em 1971. Pouco tempo após sua criação, a direção da empresa foi confiada ao Comandante Rolim Adolfo Amaro. Em sua gestão, marcada pela mesclagem de momentos de sorte e de azar, consegue fazer da TAM a primeira companhia do País no mercado doméstico.

Quando convidado a compor o grupo dos pilotos fundadores da TAM, Rolim não dispunha do capital necessário para adquirir ações da empresa. Ele pensava em custeá-las deixando de pagar o seguro dos aviões. Em um golpe de sorte mudou de idéia e resolveu pagar as apólices na véspera do dia em que, na pista do aeroporto Santos Dumont (Rio de Janeiro), um dos Learjets da empresa, com problemas de freio, projetou-se na baía da Guanabara. Com os 1,8 milhão de dólares de sinistro obtido da seguradora Rolim pagou as ações.

A sorte continua a lhe acenar quando, em 1975, o Governo federal, ao organizar o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Brasileiro-SITAR para desenvolver a aviação regional, atribuiu à TAM a mais lucrativa zona do País: o interior de São Paulo, o norte do Paraná e o sul do Mato Grosso. Esta base geográfica suscitou o desenvolvimento da empresa, ao ponto de, em 1996, inserir-se no mercado

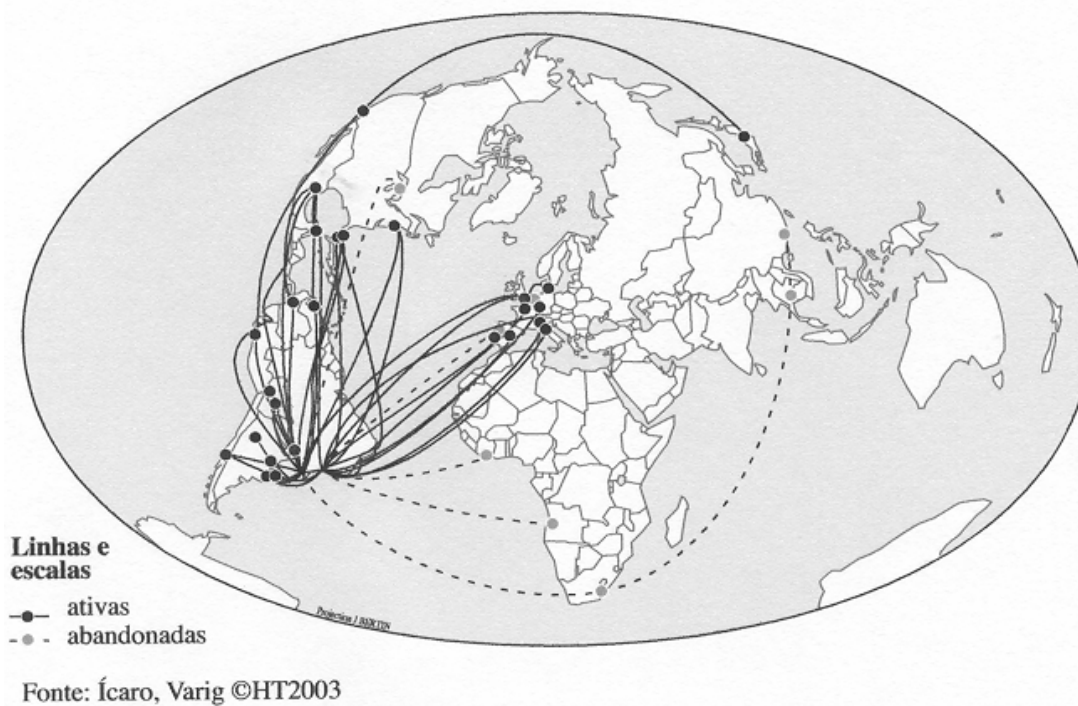


Figura 2: Rede internacional da Varig

internacional com a compra de cinco A330-200 e sessenta aviões A320 da Airbus, quebrando, portanto, o monopólio tanto da Varig como da Boeing.

Entretanto, o Comandante Rolim mal teve o tempo de celebrar a conquista da liderança no mercado doméstico, em 2001. Neste ano morreu pilotando seu helicóptero. Resta saber se a companhia continuará, sem ele, sua trajetória ascendente. O caráter dos projetos atuais de fusão com a Varig parecem apontar neste sentido, constituindo-se a TAM o parceiro mais forte e que obterá mais vantagens na pretendida fusão.

A criação da Vasp está ligada à tentativa de secessão do Estado de São Paulo, em 1932. Embora não obtendo êxito, neste levante encontra-se o gérmen da busca de autonomia dos paulistas neste domínio. No dia 12 de novembro de 1933, grupo de empresários e de pilotos paulistas cria a Viação Aérea São Paulo e, no dia 16 de abril de 1934, os primeiros vôos comerciais entre São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba e Rio Preto iniciam-se. Enfrentando dificuldades financeiras, em 1935, a companhia pediu intervenção do Estado de São Paulo, que acabou comprando-a. Fez parte do patrimônio do Governo Estadual até 1994, momento em que foi privatizada: adquirida por Wagner Canhedo, que implementou política de expansão e de abertura de linhas internacionais para a Europa, os Estados Unidos e a Ásia. Concomitantemente, criou o *Vasp Air System* com a aquisição da *LAB* boliviana, da *Ecuatoriana de Aviación* e da companhia argentina *TAN*. Os resultados, infelizmente, não corresponderam às expectativas. A companhia não conseguia pagar em dia o combustível, o *leasing* dos aviões, os salários dos empregados e as taxas de aeroporto. O quadro agrava-se de tal maneira que foi obrigada a fechar linhas internacionais, a pagar à vista o querosene, e só pôde continuar a voar em virtude das autorizações obtidas semanalmente.

A Gol é a mais nova companhia de porte nacional. Introduziu no Brasil o conceito de *low cost – low fare*, seguindo o modelo das *Easy Jet* britânica e da *Southwest* americana. Faz parte do grupo Aurea, um conglomerado de empresas de ônibus urbanos e interurbanos. A autorização do DAC foi outorgada em agosto de 2000. Dispondo de quatro Boeing 737-700, os primeiros vôos são realizados em janeiro de 2001, a partir do aeroporto de Congonhas - São Paulo. Ela cresce de tal forma que já em 2002 cobre mais de vinte cidades. Em 2003 a Gol torna-se a terceira empresa do ramo, contando com 17% do mercado. As tarifas muito baixas do início (não muito superiores às tarifas de ônibus) foram revistas e são hoje apenas um pouco abaixo das da concorrência.

A Transbrasil, que ocupava ainda em 2001 o terceiro lugar, entrou em falência no fim do mesmo ano. Seus aviões, ainda pintados com suas cores, mas sem os motores (já vendidos), permanecem estacionados desde então numa zona afastada do aeroporto de Brasília. A dita foi fundada por Omar Fontana, o filho do dono da Sadia, que aluga um DC3 para transportar carne fresca e lingüiça de Santa Catarina a São Paulo. Em 1956, ele criou a Sadia Transportes Aéreos, para transportar mercadorias e passageiros no trecho Florianópolis, Videira, Joaçaba e São Paulo. Antes mesmo do final dos anos 1980, já era a terceira empresa do País. Nesta época contava com 10 Boeings 727-100, chegando a abrir linhas internacionais para Miami, New York, Washington, Viena, Buenos Aires e Londres. Em 1998, o fundador deixou a direção da firma; ele faleceu em 2000, pouco antes da queda final. Sem fundos para pagar o combustível, a Transbrasil anulou todos os seus vôos no dia 31 de dezembro de 2000, deixando 100.000 bilhetes de avião sem valor nas mãos de clientes da empresa.

Tabela 2: Principais companhias aéreas brasileiras

	Varig			Tam			Transbrasil			Vasp	Gol	Nordeste	Rio Sul
	tot	doméstico	ir ^d	tot	doméstico	ir ^d	tot	doméstico	ir ^d	doméstico	doméstico	doméstico	doméstico
Tempo e distâncias													
Horas de vôo	33	22	76	26	29	18	5	5	5	13	3	-	-
Quilômetros voados	39	25	77	27	30	18	5	5	4	12	3	-	-
Etapas realizadas	22	17	75	29	30	17	4	3	5	11	3	7	15
Assentos / quilômetros													
Oferecidos	49	27	78	26	33	18	6	7	4	14	5	2	5
Usados	53	29	82	24	31	14	6	7	4	14	5	3	9
Usados e pagos	53	29	82	23	31	14	6	7	4	14	5	0	0
Toneladas / quilômetros													
Oferecidas	54	31	77	24	30	19	6	7	4	15	4	2	4
Usadas e pagas	61	33	86	19	28	11	5	8	3	15	4	0	0
Frete usado e pago	74	44	91	12	22	7	4	8	2	16	2	0	0
Correio	62	45	100	7	10	0	8	11	0	0	0	0	0
Passageiros embarcados													
Total	31	23	80	32	34	14	5	5	5	13	5	4	13
Pagos	30	23	80	31	34	14	5	5	5	13	6	0	0

Fonte: *Anuario da Aviação Civil*, DAC 2001

Ao quatro representativo das grandes companhias nacionais devem ser acrescentadas as companhias regionais e as de aviões-táxi que atendem dezenas de pequenas cidades interioranas com aviões menores e mais rústicos, entre os quais os Bandeirantes e os jatos regionais da Embraer. Foram estas empresas que permitiram a relativa democratização do transporte aéreo brasileiro.

Aeroportos e linhas

Estas companhias operam redes independentes e até concorrentes, mas juntas elas desenham uma organização espacial que reflete bem a centralização econômica e política do País. Apesar do estatuto constitucional de República federativa, tanto o tráfego dos aeroportos como os fluxos medidos nas linhas aéreas demonstram que o Brasil possui decididamente um centro e uma periferia, ou melhor, centros e periferias.

A relação dos vinte maiores aeroportos (tabela 3) demonstra a hegemonia absoluta de São Paulo, cujos aeroportos de Guarulhos e de Congonhas ocupam os dois primeiros lugares em número de passageiros, com 13 e 12 milhões de passageiros, respectivamente. Em terceiro lugar vem o da capital, Brasília, e somente em quarto e quinto lugar classificam-se os do Rio de Janeiro. Sem grande surpresa seguem, na classificação, as capitais regionais, com um bônus para aquelas que se beneficiam de fluxos turísticos, como Salvador, Recife e Fortaleza. A única cidade da lista que não é capital é Campinas, situada a 100 quilômetros de São Paulo e que funciona, de fato, como o seu terceiro aeroporto.

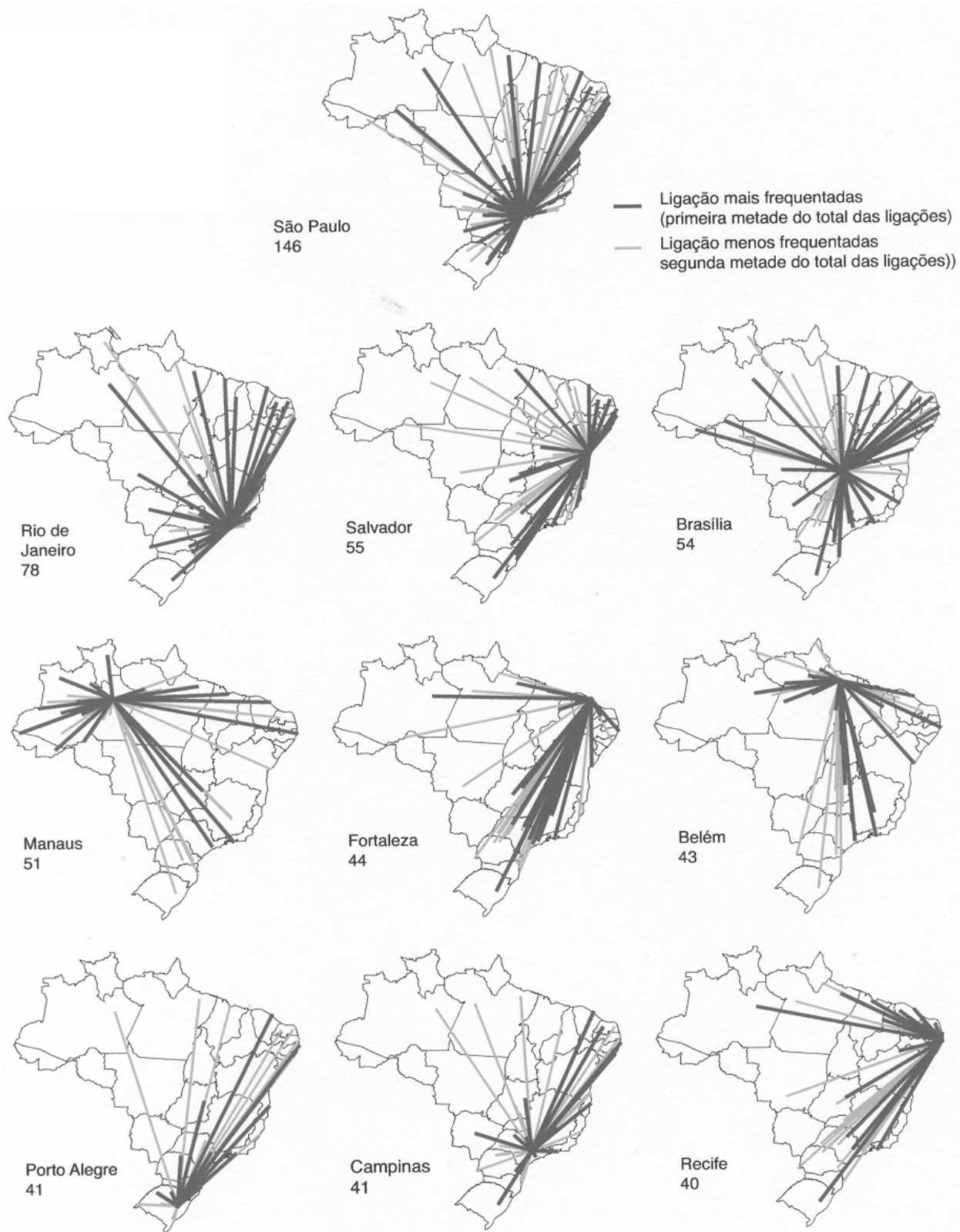
Tabela 3: Vinte primeiros aeroportos brasileiros

Aeroporto	Passageiros 2001	Aeroporto	Passageiros 2001
São Paulo (Guraruinhos)	13 048 609	Fortaleza	2 155 518
São Paulo (Congonhas)	11 707 169	Manaus	1 316 436
Brasília	6 205 864	Belém	1 178 457
Rio de Janeiro (Galeão / Tom Jobim)	5 987 053	Florianópolis	1 101 085
Rio de Janeiro (Santos Dumont)	4 946 542	Natal	974 166
Salvador	3 761 724	Vitória	944 924
Porto Alegre	2 879 091	Goiânia	905 072
Recife	2 820 878	Campinas (Viracopos)	769 409
Belo Horizonte (Pampulha)	2 548 117	Belo Horizonte (Confins)	621 832
Curitiba	2 427 178	Maceió	621 590

Fonte: Infraereo 2002

Em termos de número de ligações e de zonas atendidas, a situação dos dez primeiros aeroportos (figura 3) é bem diferente. São Paulo continua em destaque, com um número de ligações de quase o dobro daquele do Rio de Janeiro, configurando uma área de atração verdadeiramente nacional. Brasília experimentou recentemente forte crescimento em virtude de sua posição central, que faz do seu aeroporto um *hub* de fato: muitas ligações de região a região, supondo uma conexão em Brasília, e fluxo de políticos e de peticionários a caminho da capital. Salvador, Fortaleza e Recife recebem importantes fluxos do Sudeste graças a seu potencial turístico. Contudo, as capitais periféricas, Manaus e Belém, na Amazônia, e Porto Alegre, no Sul, possuem unicamente linhas que atendem demandas de deslocamento para negócios.

As linhas domésticas que ligam esses aeroportos são de dois tipos, as “linhas especiais”, de alta frequência, e as linhas normais. As primeiras são de fato “pontes aéreas” interconectando as principais cidades entre si. As quatro grandes companhias outrora operavam juntas a principal dessas rotas, a ponte aérea São Paulo – Rio de Janeiro, a partir dos dois aeroportos centrais, Congonhas e Santos Dumont. A aliança foi rompida em 1998 e hoje cada companhia tenta aumentar a sua participação neste mercado altamente rentável: mais de 10 000 pessoas por dia, das quais 90 % viajam a negócio e usam a ponte aérea pelo menos cinco vezes por mês. As outras “linhas especiais” têm menos clientes se bem que duas delas passem a marca de um milhão de passageiros por ano, São Paulo / Brasília / São Paulo e São Paulo / Belo Horizonte / São Paulo.



Fonte: Anuário da Aviação Civil, DAC, 2001, ©HT2003

Figura 3: Dez cidades melhor conectadas