

## **A IMPORTÂNCIA DA GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES E O TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS DE 1990 ATÉ OS DIAS ATUAIS**

THE IMPORTANCE OF THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT AND THE CARGO AIR TRANSPORT OF  
1990 TO THE PRESENT DAY

LA IMPORTANCIA DE LA GEOGRAFÍA DEL TRANSPORTE Y LA CARGA TRANSPORTE AÉREO DE  
1990 HASTA LA ACTUALIDAD

**Diogo QUINTILHANO**<sup>1</sup>  
[diogo\\_qui@hotmail.com](mailto:diogo_qui@hotmail.com)

### **RESUMO**

O artigo tem por objetivo apresentar alguns conceitos da geografia dos transportes, tais como: logística, circulação e transportes, e ao mesmo tempo, compreender como se desenvolveu o transporte aéreo de cargas no Brasil na década de 1990 após a abertura comercial. O método utilizado envolve, além da pesquisa bibliográfica de livros, artigos e revistas científicas acerca da geografia dos transportes, a realização de análises dos Anuários Estatísticos desenvolvidos pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), nos quais, constam os dados de movimentação de cargas aéreas, fluxos (origens e destinos) e a representatividade das cargas aéreas de importação e exportação movimentadas pelas companhias aéreas de bandeira nacional e estrangeira nos aeroportos brasileiros. Os resultados apontam o domínio das importações versus exportações de cargas de alto valor agregado e a forte presença de companhias aéreas estrangeiras no mercado aéreo brasileiro de cargas. Assim, concluímos que a repentina inserção comercial no cenário internacional do Brasil, ocasionou uma forte concorrência entre as grandes companhias aéreas estrangeiras em detrimento das companhias aéreas nacionais, o que resultou na formação de grandes grupos internacionais no transporte aéreo de cargas atuando no Brasil.

**Palavras-chave:** Transportes. Geografia Logística. Cargas Aéreas.

### **ABSTRACT.**

The article aims to present some concepts of the geography of transport, such as logistics, distribution and transport, and at the same time, understand how it developed the air cargo in Brazil in the 1990s after trade liberalization. The method involves, in addition to the literature of books, articles and scientific journals on the transport geography, the analysis of the Statistical Yearbooks developed by the Aviation Civil Department (DAC) and the National Civil Aviation Agency (ANAC). In which, contains the air cargo handling data flows (sources and destinations) and

---

<sup>1</sup> Doutorando do programa de pós-graduação em geografia da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

QUINTILHANO, D. A importância da geografia dos transportes e o transporte aéreo de cargas de 1990 até os dias atuais. Revista GeoUECE - Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE Fortaleza/CE, v. 4, n.º 6, p. 44-59, jan./jun. 2015. Disponível em <http://seer.uece.br/geoece>

the representativeness of the air cargo import and export handled by airlines of national and foreign flag at Brazilian airports. The results show the dominance of imports versus exports of high value-added charges and the strong presence of foreign airlines in the Brazilian air cargo market. Thus, we conclude that the sudden commercial insertion in the international scenario of Brazil, led to a strong competition among the major foreign airlines at the expense of national airlines, which resulted in the formation of large international groups in air cargo operating in Brazil.

**Keywords:** Transport. Geography. Logistics. Air Cargo.

## RESUMEN

El artículo tiene como objetivo presentar algunos conceptos de la geografía del transporte, como la logística, la distribución y el transporte, y al mismo tiempo, entender cómo se desarrollo la carga aérea en Brasil en la década de 1990 después de la liberalización del comercio. El método implica, además de la bibliografía de libros, artículos y revistas científicas en la geografía del transporte, el análisis de los Anuarios Estadísticos elaborados por el Departamento de Aviación Civil (DAC) y la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), en el cual, contiene los flujos de datos de manejo de carga aérea (origen y destinos) y la representatividad de la importación y exportación de carga aérea a cargo de las compañías aéreas de bandera nacional y extranjera en los aeropuertos brasileños. Los resultados muestran el predominio de las importaciones frente a las exportaciones y la fuerte presencia de compañías extranjeras en el mercado de carga aérea en Brasil. Por lo tanto, se concluye que la repentina inserción comercial en el cenario internacional de Brasil, llevó a una fuerte competición entre las principales aerolíneas (brasileña y extranjeras), dando lugar a la formación de grandes grupos internacionales de transporte aéreo de carga que operan en Brasil.

**Palabras clave:** Transporte. Geografía. Logística. Carga Aérea.

## 1. INTRODUÇÃO

A retomada das pesquisas e artigos referentes à temática “transportes” na ciência geográfica, em sua maioria, estão ligadas as incapacidades infraestruturais, à falta de políticas públicas de médio a longo prazo, o custo dos transportes, entre outros fatores. Entretanto, surgiram “novos” conceitos e abordagens para a problemática dos transportes, principalmente, para o caso brasileiro. Ademais, áreas do conhecimento como a engenharia do tráfego e dos transportes, engenharia de produção, entre outras áreas do conhecimento, tratam do tema com algumas defasagens de ordem teórica, fundamentais para o

entendimento de toda a cadeia de suprimentos, isto é, a distribuição, armazenagem, produção, circulação e o consumo.

Os termos “intermodalidade” e “logística”, são usualmente utilizados nos setores de transportes das empresas – até mesmo a mídia, de forma geral se apropria destes termos – no entanto, nem sempre são apontados e aplicados da maneira coerente. Soma-se a isso, a questão da incapacidade infraestrutural de determinados modais de transportes como, por exemplo, o modal aéreo, o qual obrigatoriamente necessita para o transporte de pessoas e cargas de integração com outros meios de transportes. Portanto, a logística e a intermodalidade estão cada vez mais imbricadas nos sistemas de transportes e, por conseguinte, suscetíveis a equívocos teóricos conceituais e em suas distintas funções práticas do dia a dia.

O estado de Santa Catarina, em especial na região do Vale do Itajaí é um dos diversos exemplos, nos quais, podemos utilizar para compreender a importância da utilização dos conceitos de forma adequada e que poderão ser aplicados no espaço geográfico. A região possui dois portos importantes regional, nacional e internacionalmente, um aeroporto (passageiros e cargas), diversas empresas de exportação/importação, centros de distribuições, as rodovias BR 101 e SC 282 que dão acesso para a região Sul, Sudeste e para o interior do estado catarinense, respectivamente, entre outros serviços ligados ao setor de transporte. Entretanto, encontra-se problemas de trânsito, falta de infraestruturas para aviões cargueiros, entre outras dificuldades no transporte em geral. Neste caso, mesmo sem a opção do uso da intermodalidade (infraestruturas de transportes integradas), a logística se adequou à produção, criando estratégias competitivas para a circulação de pessoas e cargas.

Consoante ao exposto, este artigo tem o objetivo de dialogar e compreender alguns conceitos da geografia dos transportes, tais como: logística, circulação e transportes, os quais foram “engavetados” pelos geógrafos. O objetivo é apresentar como se comportou o transporte aéreo de cargas brasileiro na década de 1990. Para tanto, o ponto de partida se baseia na afirmação de que a “geografia dos transportes” e “geografia geral da circulação” e a “logística” não

se encontram isoladamente e, muito menos se caracterizam pelo simples “*ato de transportar algo para algum lugar*”. Ademais, discutiremos o sucateamento dos investimentos em infraestruturas de transportes da década de 1990 que resultaram na falta de competitividade entre os modais de transportes.

O artigo se divide em três partes, sendo a primeira uma breve interpretação acerca dos conceitos da Geografia em relação aos transportes; o segundo tópico trata da abertura econômica brasileira e o sucateamento das infraestruturas de transportes, utilizando exemplos do modal aéreo para o transporte de cargas; e o terceiro item as considerações finais da pesquisa.

### **A geografia da circulação, transportes e logística: um passo teórico**

A Geografia geral da circulação é reorganizada sistematicamente por Ratzel (1914), que caracteriza os transportes somente como simples meios (veículos) e as vias (infraestruturas de transportes), da circulação como movimento mercadorias, de pessoas e de informações transformadoras do espaço. Portanto o termo “Geografia dos Transportes” se adaptou muito bem para as décadas de 1940 e 1950, em que as discussões foram realizadas isoladamente no que se refere às infraestruturas, em especial a de transportes, sem a preocupação do sistema como um todo (PACHECO, 2001). Neste sentido, se fez necessário pensar a “Geografia da Circulação” como um sistema como um todo, em que as interações acontecem de forma dinâmica e por sua vez são transformadoras (SILVEIRA, 2011).

O termo “Geografia dos Transportes” foi considerado vago pelos autores Jean Brunhes (1955) e Pierre George (1955), pois alertam a falta de aspectos que se apliquem a Circulação<sup>2</sup>. O significado da palavra “transporte” é derivado do verbo transportar e quer dizer “levar de um lugar ao outro”, relacionado a transportar de um lugar de oferta a outro de demanda, portanto a Geografia dos Transportes não está desconexa à Geografia Geral da Circulação, pois para nós

---

<sup>2</sup> 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; no aumento da capacidade de transporte e na aceleração contemporânea de todas essas características juntas (Silveira, 2011. p. 28)

QUINTILHANO, D. A importância da geografia dos transportes e o transporte aéreo de cargas de 1990 até os dias atuais.. Revista GeoUECE - Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE Fortaleza/CE, v. 3, nº 4, p. 44-59, jan./jun. 2015. Disponível em <http://seer.uece.br/geoeuce>

geógrafos as relações devem ser construída a partir das *interações espaciais*<sup>3</sup>, seja através dos meios (veículos) e/ou das vias (infraestruturas) e de pessoas, mercadorias e informações, e para dar conta de todo esse movimento é necessário que o termo “transporte” seja incorporado a ciências geográfica e refletido juntamente com a circulação geral.

As interações espaciais para a Geografia Crítica devem apontar e explicar a produção e reprodução do espaço através de diversas formas, assim a Logística atrelada à Geografia da Circulação e dos Transportes se reproduz as faces das mudanças políticas, econômicas, sociais e culturais.

Outro termo comumente utilizado nos meios corporativos e na esfera pública é a “logística”. Em muitos casos é confundida como se fosse meras estruturas metálicas, que facilitam a circulação ou a movimentação de pessoas e cargas. Sendo assim, Silveira (2011) comenta:

A logística é tão antiga quanto o transporte e o armazenamento, por representar estratégia, planejamento e gestão que envolve os transportes (“logística de fluxos”), as infraestruturas (“logística de fixo”) e o armazenamento (“logística de armazenagem”) (SILVEIRA, 2011, p. 50).

A logística popularizou-se em decorrência do seu uso na Segunda Guerra Mundial, em que foi extremamente importante em virtude do ganho de funcionalidades dos exércitos<sup>4</sup>. Tal popularização propiciou o uso do termo fora das áreas de combate, sobretudo nas empresas, e em pesquisas relacionados aos transportes<sup>5</sup>. Na década de 1980, a logística tornou-se um mecanismo

---

<sup>3</sup> As interações espaciais refere-se à junção dialética de dois elementos que compõem uma mesma ação: a categoria de interações e o conceito de espaço geográfico. A interação é um dos fundamentos do espaço que, através da ação humana, está em constante desenvolvimento e, para isso, utiliza de ações e objetos, como infraestruturas, logística, mobilidade, acessibilidade, normas e tributações. Todas possuem uma dimensão espacial e fomentam relações dialéticas entre as formações materiais, ou seja, influem em algum tipo de mobilidade que são socialmente construídas em diferentes escalas geográficas (SILVEIRA; COCCO, 2013)

<sup>4</sup> Planejamento e realização de: projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de materiais; b) recrutamento, incorporação, instrução e adestramento, designação, transporte, bem-estar, evacuação, hospitalização e desligamento de pessoal; c) aquisição ou construção, reparação, manutenção e operação de instalações e de acessórios destinados a ajudar o desempenho de qualquer função militar e; d) contrato ou prestação de serviços (SILVEIRA, 2011).

<sup>5</sup> Nos cursos de Administração de Empresas e de Engenharias, devido à acirrada competição entre firmas (PORTER, 1986).

importante no interior das empresas de comércio global, visando melhores e maiores mercados consumidores, visando a redução de custos. A estratégia de planejamento e de gestão incorporada pelas empresas é denominada de “logística corporativa” e que vem acompanhando a mundialização do Capital (CHESNAIS, 1996). A Logística, além de não ser um termo recente, não é também a solução das mazelas infraestruturais no setor de transportes, nas quais, países como o Brasil enfrenta. No entanto, o conhecimento proporcionado pelo uso da logística, dinamiza a produção e cria alternativas para tais deficiências, como expõe Silveira (2011):

É um tipo de estratégia, de planejamento e de gestão, sobretudo da cadeia de abastecimento (organização de estoques e dos transportes). Apesar dos mesmos atributos da logística serem utilizados na organização da produção, eles não são logísticos, são planejamentos da produção e da organização do trabalho da produção (SILVEIRA, 2011, p. 54).

A Logística pode ser facilmente confundida em diversos contextos, como por exemplo, a mídia divulgar o fato de ocorrer todo ano o “caos logístico” em determinados portos do Brasil em virtude das filas de caminhões. Na realidade, avaliamos que, neste caso, as filas se dão pela saturação dos poucos equipamentos, máquinas e armazéns, isto é, incapacidade infraestrutural, concomitantes à falta de investimentos em comunicação e tecnologia para gerir as infraestruturas desses portos, assim como foram tomadas medidas no porto de Paranaguá/PR, onde as filas foram eliminadas a partir da utilização de um *software* para realizar o agendamento dos caminhoneiros em frente ao porto.

A reestruturação organizacional das empresas globais – sobretudo a redução de custos – que consideramos ser a logística corporativa, julga essencial a equação tempo *versus* eficiência na produção e na entrega de seus produtos. A especialização e a terceirização são formas competitivas de atuação e que favorecem determinados mercados produtores e contam com auxílio dos meios de comunicação e do desenvolvimento da Tecnologia da Informação (TI).

Destarte, temos uma grande diversidade de produtos sendo produzidos e consumidos no mundo e, conseqüentemente, o aumento das exigências dos consumidores. Neste sentido, surge mais uma equação na qual as empresas



globais devem planejar: tempo *versus* custos. Assim, o grau de complexidade aumenta ainda mais, fazendo com que as estratégias e o planejamento se tornem importantes aliados para o aumento da lucratividade destas empresas.

Com o intuito de auxiliar na logística de toda a cadeia de suprimentos, as empresas cada vez mais utilizam os serviços de transporte combinado, o intermodal e o multimodal, estes, são importantes aliados para o comércio internacional e de grande escala geográfica e se diferenciam, gerando um leque de possibilidades para os serviços de transportes, conforme salienta Barat (2007):

O transporte combinado consiste na condução de um veículo com a sua carga por outro, por exemplo, o *ferryboat*, diminuindo custos e tempo nos transbordos de longas distâncias; o transporte intermodal pressupõe a transferência física da carga por diferentes modais, desde a coleta até a distribuição. E o transporte multimodal é o conceito de conotação institucional no qual transporta a mercadoria por dois ou mais modais, fundamentado em um único conhecimento de embarque e expedido por um operador de transporte multimodal (OTM) (BARAT, 2007, p. 22).

Tais serviços, tornam mais eficientes as empresas especializadas em soluções logísticas de transportes. A logística é considerada como um ramo da categoria dos “Serviços”,<sup>6</sup> logo, os serviços logísticos podem ser contratados por qualquer empresa para a realização do transporte de suas mercadorias.

O profissional que iniciou a prestação desse tipo de serviço foi o operador logístico, que começa suas atividades com maior intensidade no Brasil na década de 1980, e que, ainda é visto como um parceiro do empresário, dividindo todos os problemas com a carga e lhe repassando todos os horários de saída e chegada, de porto a porto, aeroporto a aeroporto e rodovia a rodovia, até o momento do destino final com horário marcado com seu cliente final – utilizando da mais alta tecnologia de informação e de comunicação. A partir da década de 2000, a denominação correta para esta figura que atua diretamente com os trâmites e serviços logísticos é operador de transportes multimodal (OTM), no entanto, no Brasil ainda não está totalmente clara a normatização deste profissional.

---

<sup>6</sup> Anita Kon. Economia de Serviços, 2004

QUINTILHANO, D. A importância da geografia dos transportes e o transporte aéreo de cargas de 1990 até os dias atuais.. Revista GeoUECE - Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE Fortaleza/CE, v. 3, nº 4, p. 44-59, jan./jun. 2015. Disponível em <http://seer.uece.br/geoece>

A logística é “decifrada” por diversos profissionais, porém o geógrafo é aquele que une condições técnicas e as consegue humanizar, seja em benefício do setor privado ou para o público. Confirme exemplifica Silveira (2011):

A “logística organizacional” está voltada para facilitar o aumento da circulação do capital das empresas, ou seja, visa facilitar para a mesma a acumulação e a reprodução do capital. A “logística territorial” que mais interessa a geografia, por se relacionar melhor com outros ramos do conhecimento geográfico, envolve o planejamento referente às infraestruturas (sistemas de movimento e de armazenamento) e às normas (sistemas de normas), capazes de tornar eficiente a fluidez territorial e, por conseguinte, de alterar o território (os espaços urbanos e rurais) (SILVEIRA, 2011, p. 60).

Compreender a atuação da “logística territorial” é também compreender a “logística organizacional”, pois essa última, muitas vezes depende de mudanças no território e ao mesmo tempo deve planejar estratégias posteriormente a essas mudanças. Neste sentido, a “logística territorial” é de grande importância para a Geografia, sobre tudo para o desenvolvimento nacional, regional e local, uma vez que suas iniciativas – quando direcionadas à sociedade como um todo – podem trazer avanços estruturais e sociais. Assim, cabe aos profissionais de planejamento e desenvolvimento (geógrafos e áreas afins) inteirar-se da problemática dos transportes, em especial, em seu planejamento, na qual diz respeito ao espaço e a sociedade.

### **O processo da abertura comercial e o desenvolvimento do transporte aéreo de cargas no Brasil**

Inicia-se no Brasil, em meados dos anos de 1980 e se concretiza na década de 1990 a abertura comercial e a liberalização de alguns setores, como o caso do setor aeroportuário brasileiro. Desta forma, a busca pela redução de custos e a competição passam a ser em escala global. Assim, a permanência em um mercado competitivo e ampliação dos lucros, diante das reestruturações produtivas do século XXI, passa também pela escolha do meio de transporte com maior lucratividade, já que é uma variável chave para atender às demandas do período histórico, ou seja da globalização.



Para Harvey (1992) o termo globalização se expressa melhor pela relação entre o espaço e o tempo, o qual, é exemplificado a partir da expressão metafórica “*compressão do espaço pelo tempo*” (Harvey, 1992, p. 219). Havendo uma evolução ou não do modo de produção capitalista, de fato foi um período de grandes revoluções tecnológicas e mudanças no processo produtivo global, ou melhor, novas formas de organização da produção, com o incremento da tecnologia da informação de montante à jusante no interior da fábrica, modificando as formas de produção e consumo.

Neste sentido, é possível acompanhar as mudanças econômicas, sobretudo das políticas neoliberais, no início da década de 1990 no Brasil, a partir das análises dos fluxos de cargas aéreas – origem/destino – que demonstram o volume de importações e exportações e, apontam como reagiu o setor aéreo diante das mudanças regulatórias realizadas pela constante busca da abertura de mercado.

O transporte aéreo de cargas, operado por companhias aéreas nacionais, na década de 1990, não se apresentava como o segmento mais lucrativo, uma vez que esse período trouxe consigo características de uma drástica política que privilegiava a abertura comercial, incentivada pela desenfreada concorrência adotada por empresas do setor, sobretudo, da concorrência internacional. Ao analisar a movimentação de cargas aéreas entre os anos de 1992 e 1993, em que se iniciaram as políticas de liberalização, não coincidentemente, o Brasil sofreu uma forte tendência à estagnação de suas exportações, que atingiram um crescimento de pouco menos de dez milhões/ton de um ano para o outro. Fato que se correlacionou ao aumento nas importações de quase vinte e cinco milhões/ton. No fechamento do ano de 1994 as importações brasileiras, transportadas por vias aéreas, cresceram ainda mais, ficando com o aumento na casa dos trinta e três milhões/ton, enquanto que as exportações ultrapassaram dez milhões/ton. Conforme Tabela 01.

**Tabela 01** - Exportações e importações brasileira de cargas aéreas (kg), entre os anos de 1992 a 2000.

Ano	Exportação	Importação
-----	------------	------------

1992	107.678.336	87.536.855
1993	116.873.423	108.911.835
1994	121.915.564	141.604.562
1995	134.878.948	170.933.227
1996	138.233.812	195.892.151
1997	209.174.773	274.801.640
1998	194.767.008	251.247.835
1999	220.372.249	216.030.637
2000	234.403.925	220.650.464

Org: Autor. Fonte: MDIC/SECEX, 1992 a 2000.

Consideramos que a entrada dos produtos dos tigres asiáticos no Brasil, a partir do ano de 1994, a qual, é possível perceber o início de um grande aumento do valor importado (Tabela 02), chegando a triplicar este valor no fim da década. No entanto, se comparada a quantidade de toneladas movimentadas, o valor não acompanha esta mesma proporção de aumento (Tabela 01).

A movimentação de cargas aéreas no tocante ao valor (US\$ FOB) importado e exportado, encontra-se desproporcional, ou seja, o valor importado no ano de 1991 com US\$ 4.623.373.591 e em um período de dez anos o valor chega ao ano de 2001 em US\$ 15.069.608.339, enquanto que, as exportações se mostram praticamente estagnadas, mostrando um total de US\$ 2.234.358.177 e terminando o ano de 2001 com US\$ 4.967.559.514 (ver Tabela 02).

**Tabela 02** - Valores (US\$ FOB) das exportações e importações de cargas aéreas no Brasil, período de 1991-2013.

Ano	Exportação	Importação
	US\$ FOB	US\$ FOB
1991	2.234.358.177	4.623.373.591
1992	2.485.274.407	4.608.933.807
1993	2.633.112.227	5.338.913.511
1994	3.042.098.509	7.133.536.101
1995	3.285.725.798	10.527.443.212
1996	3.618.365.487	11.737.502.264
1997	3.921.919.557	13.303.081.819
1998	3.595.621.300	14.106.730.525
1999	3.639.997.131	14.076.622.087
2000	4.877.212.990	16.126.390.782

2001	4.967.559.514	15.069.608.339
2002	4.784.749.106	11.258.527.024
2003	4.840.247.568	11.471.145.056
2004	5.539.022.646	15.658.031.650
2005	7.834.000.499	18.192.306.050
2006	8.875.686.078	21.951.733.880
2007	8.892.510.846	26.712.661.201
2008	10.192.132.384	33.635.418.980
2009	8.402.147.028	27.646.241.643
2010	9.915.870.621	35.851.714.269
2011	11.170.676.310	39.493.407.804
2012	10.783.423.185	39.281.528.149
2013	11.476.708.922	41.299.906.702

Org: Autor. Fonte: MDIC/SECEX, 1991 a 2013.

A evolução do valor exportado pelo modal aéreo no Brasil só teve crescimento a partir do ano de 2002, e não por coincidência e sim, através de políticas de incentivo à indústria e a setores ligados a esta cadeia, gerados pelo então Presidente Luis Inácio Lula da Silva. Comparando (Tabela 02) os anos do Governo FHC com os do Governo Lula é notório como os resultados foram diferentes, já que no primeiro governo, foram negadas as políticas econômicas em prol à sustentação da indústria nacional ligada, também ao modal aéreo, além do déficit social, no qual, boa parte da população brasileira enfrentou, por exemplo, com o desemprego.

Naturalmente que as importações também tiveram um grande aumento, no seu valor US\$ FOB importado. No entanto, são frutos do avanço do poder de compra e, conseqüentemente, avanço também social em que o Brasil vem passando nos últimos dez anos, portanto, existe ainda uma demanda reprimida da indústria de materiais de alta tecnologia que, o parque industrial brasileiro ainda não avançou significativamente, além dos baixos custos dos produtos oriundos dos países asiáticos, que, resultaram em grandes perdas e no aumento da concorrência dos produtos brasileiros.

Neste contexto, Josef Barat, caracteriza o período de desregulamentação da aviação comercial como positiva, argumentando a solidez da moeda brasileira e no estímulo da livre concorrência. Segue Barat (2012) afirmando que:

Nota-se que nesse período, em decorrência da estabilização econômica alcançada após o Plano Real (1995), não houve a necessidade de intervenção mais forte das autoridades monetárias no mercado, pela ausência de maiores pressões sobre os preços. Houve ainda maior previsibilidade dos custos, e a taxa de câmbio manteve-se relativamente estável, o que assegurou bases mais sólidas para a expansão do setor aéreo (BARAT, 2012, p. 173).

No entanto, a flexibilização do setor aéreo, ou seja, a não intervenção do Estado na regulação do setor, não foi pelo fato de que o Brasil estava com uma moeda estável e que todas as empresas estavam sólidas na década de 1990. E sim assegurada por um modelo de governo que se enquadrou nos moldes do capitalismo, em sua forma mais avançada (neoliberal), em que as companhias aéreas brasileiras se viram pressionadas pela entrada das companhias estrangeiras, visto que, a política vigente de estímulo à forte concorrência, fez com que as leis se tornassem flexíveis.

Culminando então, no aumento de empresas estrangeiras, que, conseqüentemente, começaram a concorrer com as companhias aéreas nacionais, no que se refere não apenas ao transporte das cargas, mas também no transporte de passageiros. Dessa forma, instaurou-se a forte atuação das empresas estrangeiras em detrimento das nacionais, conforme Tabela 03.

Vale ressaltar que em meados da década de 1980, o Brasil, que passava por um período de várias tentativas e propostas para combater a inflação, implantou, em junho de 1986, o Plano Cruzado, o Plano Bresser (junho de 1987) e o Plano Verão (janeiro de 1989), que realizavam o congelamento dos preços e desempenhavam medidas emergenciais frente à inflação. Nesse período (1985-1990) o transporte aéreo de cargas, realizado por empresas nacionais, enfrentava também “altos e baixos” com relação à exportação de cargas aéreas, sobretudo, porque já existia um grande número de empresas aéreas estrangeiras atuando no Brasil.

**Tabela 03** - Participação e evolução das empresas nacionais e estrangeiras de transporte aéreo internacional de cargas, com origem das cargas no Brasil (1985-2000).

	NACIONAIS			ESTRANGEIRAS		
	Nº de empresas	Participação %	KG	Nº de empresas	Participação %	KG
1985	4	43%	33.172.820	29	57%	44.560.567
1986	4	45%	34.605.627	29	55%	42.106.722
1987	4	58%	49.230.864	30	42%	35.580.909
1988	4	44%	43.491.052	29	56%	54.456.320
1990	4	48%	36.958.619	31	52%	50.904.882
1991	4	65%	57.237.876	28	35%	31.309.642
1992	4	55%	59.638.190	29	45%	48.040.146
1993	3	52%	61.189.942	28	48%	55.683.381
1994	3	48%	60.270.989	31	52%	61.648.775
1995	3	42%	56.585.264	33	58%	78.293.684
1996	4	42%	57.619.304	34	58%	80.614.508
1997	4	49%	102.303.666	36	51%	106.871.107
1998	4	50%	97.147.322	35	50%	97.619.686
1999	4	44%	96.295.862	37	56%	123.707.551
2000	7*	47%	103.178.755	35	53%	117.471.709

**Fonte:** Anuários ANAC (1985-2000). Org. Autor.

\*Até 1999 a ANAC classificava as empresas: Meta Mesquita, Penta e Total Linhas Aéreas entre outras, de empresas regionais, conseqüentemente não realizavam transporte internacional de cargas, a partir de 2000 todas essas empresas adquiriram o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA-121) e são classificadas como nacionais e receberam incentivos para o transporte aéreo internacional de cargas.

Em 1985 o Brasil possuía quatro empresas de transporte aéreo de cargas internacionais: a Varig, Vasp, Transbrasil e Cruzeiro do Sul, porém, a de maior importância com relação ao transporte de cargas aéreas foi à empresa gaúcha Varig. Para se ter uma ideia da sua importância, o Brasil teve 43% de participação na movimentação de cargas exportadas, e só a Varig obteve 40% deste total. Já a participação das empresas estrangeiras nas exportações brasileira estava mais bem distribuída, entre 1% e 15% (DAC, 1985).

A partir da política de flexibilização da aviação comercial, que começou efetivamente em 1992, como parte integrante do Programa Federal de Desregulamentação do governo Collor pelo Decreto nº 99.179/90 (BARAT, 2012), uma das grandes questões observadas foi a quantidade de empresas nacionais e estrangeiras no setor, prevalecendo a entrada de mais empresas estrangeiras no segmento de transporte aéreo de passageiros e cargas e a extinção de empresas nacionais.

Conforme Tabela 03, até 1992 o Brasil contava com quatro empresas de transporte aéreo internacional de cargas. Já a partir de 1993 temos uma empresa aérea brasileira que faliu – Cruzeiro do Sul – restando apenas a Varig, Vasp e Transbrasil. E entre 1993 a 1999 não atingimos mais do que 50% na participação na exportação de cargas aéreas, havendo então, praticamente, uma estagnação do setor. Por outro lado, nesse mesmo período (1993-1999), houve um considerável aumento de participação de empresas estrangeiras atuando no Brasil, atingindo trinta e sete empresas, chegando por dois anos seguidos a 58% na participação das exportações de cargas aéreas.

Assim, a flexibilização da aviação comercial, iniciada em 1992, por meio de um conjunto de portarias expedidas pelo DAC, propiciou algumas das mais intensas movimentações competitivas ocorridas no setor (OLIVEIRA, 2007). Certamente, o Brasil atingiu altos índices de competitividade e a queda nos preços das operações, entretanto, as que mais se beneficiaram com a desregulamentação do setor aéreo, não foram às companhias aéreas nacionais e sim as estrangeiras.

Portanto, planejar e executar uma infraestrutura aeroportuária que possa agregar uma localização privilegiada, de preferência nos principais centros consumidores do país, havendo integração entre os modais de transporte, rotas facilitadas para as grandes metrópoles, vôos intercontinentais de cargas e serviços oferecidos em seu entorno, são uns dos grandes desafios dos gestores dos aeroportos brasileiros (privados e públicos), pois todos estes serviços devem ser executados com qualidade, agilidade e competitividade.

Ressalta-se que desde o governo Luiz Inácio Lula da Silva, o Brasil vem atuando no que se refere ao melhoramento das infraestruturas de transportes, desde o início do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em 2007, e em conjunto com as parcerias entre o setor público e privado, importantes obras foram realizadas para melhorar a fluidez da circulação de pessoas e mercadorias. Entretanto, algumas reformulações organizacionais são necessárias como, por exemplo, as concessões à iniciativa privada dos principais aeroportos do Brasil,



que é vista como uma tendência mundial diante da intensificação da circulação de mercadorias, sobretudo de alto valor agregado.

## 2. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Consoante às políticas de desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro na década de 1990, foi possível identificar, a partir da análise da movimentação de cargas aéreas, a deterioração das infraestruturas de transportes e o seu agravamento nos anos de 1990. Encontram-se neste bojo, o desmoronamento do Estado desenvolvimentista, a falta de mecanismos de intermediação financeira devido à crise fiscal, portanto, a inexistência de um banco estatal que financiasse a ampliação de infraestruturas de transportes neste período. E para consagrar os problemas institucionais da década de 1990, houve a destruição de órgãos de planejamento, por exemplo, o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes – GEIPOT e o fim das pesquisas e estratégias de longo prazo no Brasil.

Se por um lado a política econômica do país implementou acordos que facilitaram a entrada de novas companhias aéreas estrangeiras, na outra ponta, houve também a inexistência de planejamento e investimentos em infraestruturas de transportes, falta de capacitação de recursos humanos especializados, modernos equipamentos de segurança de vôos, entre outros elementos que poderiam propiciar, além da geração de novos postos de empregos, apoio infraestrutural para escoar a produção. Todavia, o que se viu, foram os reflexos de uma década de desmonte das infraestruturas aeroviárias que resultaram em acidentes de grandes médias e grandes proporções, além de um apagão aéreo, movido diante ao estrangulamento das infraestruturas aeroviárias e, também, da falta de recursos humanos suficientes para servir a aviação civil, em especial, no ano de 2007, resultando, no que a mídia chamou – exageradamente – de “apagão aéreo”.

Por fim, o planejamento do desenvolvimento das infraestruturas de transportes, torna-se essencial para assegurar a competitividade de um país.

Sendo assim, as discussões conceituais acerca da Geografia dos Transportes vêm no sentido aprimorar e pensar o desenvolvimento de políticas públicas direcionadas ao setores de planejamento territorial. Ademais, para a ciência geográfica, torna-se fundamental tais discussões, uma vez que, além da espacialização dos fenômenos, a Geografia dialoga com as diferentes áreas do conhecimento, tornando-se uma área híbrida e com múltiplas atribuições no espaço.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Anita Kon. Economia de Serviços. **Teoria e Evolução no Brasil**. Terceirização e Terciarização, 2004.

CHESNAIS, F. **A Mundialização do Capital**. São Paulo. Xama, 1996. 335 p.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. Superintendência de Logística de Carga. **Boletim Logístico**. Brasília: INFRAERO, ago. 2011.

HARVEY, D. **Condição pós moderna**. São Paulo: Loyola 1992.

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

PORTER, Michael. **Estratégia competitiva: técnicas para a análise de indústrias e de concorrência**. Rio de Janeiro: Campus, 1986

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Circulação, transporte e logística. Diferentes perspectivas**. – Geografia em Movimento – São Paulo: Expressão Popular, 2011, p. 21-69.

SILVEIRA, M. COCCO, Rodrigo. G. (2011): **Basis for a materialist and dialectical approach to Spatial Interactions**. Revista Terrae, v. 8, p. 35-42.

## Agradecimentos

Agradecemos ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de doutorado.