

RFGGTI

REVISTA DA FATEC GUARULHOS

Gestão, Tecnologia & Inovação

v. 1, nº 6 (2021)

ISSN: 2448-4458

**MOBILIDADE NO ESTADO DE SÃO PAULO/BRASIL:
APONTAMENTOS SOBRE O TRANSPORTE AÉREO REGIONAL**

Flávia Ulian

¹Professora Doutora em Geografia, Fatec Tatuapé, São Paulo/SP, Brasil.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9270-4731>

Email: flavia.ulian@fatec.sp.gov.br

RESUMO

O transporte aéreo possibilitou o encurtamento das distâncias e do tempo gasto nos deslocamentos. São Paulo, estado mais populoso e de maior PIB do Brasil, abrigou remotamente o desenvolvimento do transporte aéreo. Apesar de sediar as maiores companhias aéreas e aeroportos nacionais, no entanto, não apresenta fluxo interno significativo de passageiros. O objetivo do artigo é contar a história do modal aéreo de passageiros no Estado de São Paulo, traçando hipóteses sobre as razões que o fazem não se sobressair como sistema relevante de transporte. A metodologia empregada foi a revisão bibliográfica, pesquisa sobre a legislação e políticas governamentais e em dados estatísticos e consulta a notícias de jornais sobre empresas aéreas e aeroportos. Os resultados obtidos mostram que há um fraco desempenho da aviação regional no Estado de São Paulo, apesar de neste estado situar-se o aeroporto mais movimentado do país.

Palavras-chave: mobilidade; transporte aéreo regional; companhia aérea; aeroporto; Estado de São Paulo.

**Mobility in the State of São Paulo/Brazil:
notes on regional air transport**

ABSTRACT

Air transport made it possible to shorten distances and time spent on displacements. São Paulo, the most populous state and with the highest GDP in Brazil, remotely hosted the development of air transport. Despite hosting the largest national airlines and airports, however, it does not have a significant internal flow of passengers. The objective of the article is to tell the history of the air transportation in the State of São Paulo, drawing hypotheses about the reasons that make it not stand out as a relevant transport system of passengers. The methodology used was a literature review, research on government legislation and policies and on statistical data, and consulting newspaper news about airlines and airports. The results obtained show that there is a weak performance of regional aviation in the State of São Paulo, despite the fact that in this state is where it is located the busiest airport in the country.

Keywords: mobility; regional air transport; airline; airport; State of São Paulo.

1. INTRODUÇÃO

Ainda que pese a polêmica sobre quem primeiro fez o avião voar, se o brasileiro Alberto Santos Dumont ou os dois irmãos estadunidenses, Orville e Wilbur Wright, o transporte aéreo possibilitou romper distâncias em um tempo menor (PALHARES, 2002). É composto por fluxos, que se compõem de deslocamentos realizados em rotas aéreas, e por fixos, que envolvem os aeródromos e outras instalações propostas a realizar sua operação (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

Este artigo trata do transporte aéreo comercial para a mobilidade de passageiros no Estado de São Paulo. O objetivo geral é traçar um breve histórico das companhias aéreas e dos aeródromos paulistas, Estado com maior fluxo de passageiros do país. O artigo propõe-se ainda a refletir sobre a baixa relevância do transporte aéreo interno (regional) de passageiros no Estado de São Paulo.

Dadas às suas grandes dimensões, historicamente o Brasil buscou integrar seu território. No âmbito do transporte ferroviário, na primeira metade do século XX, a diferença de bitolas, a falta de coordenação das linhas e a ausência de ligações dificultava sua conexão. Não havia sido ainda construída uma rede de estradas de rodagem. Eventos relacionados com

a história da aviação comercial no Brasil começam a ser notados a partir do primeiro Plano Nacional de Transportes, de 1926, do qual fazia parte a ligação de centros regionais no país por transporte aéreo (PEREIRA, 2010), cuja regulamentação havia ocorrido no ano anterior através da Lei Federal 4.911, de 12 de janeiro de 1925 (FAJER, 2009). Neste contexto, em 1927, uma companhia aérea alemã, a Condor Syndikat, deu início ao transporte de passageiros (FAJER, 2009). Neste mesmo ano, Otto Meyer fundou a primeira companhia aérea brasileira, a VARIG, S.A. Empresa de Viação Aérea Rio-Grandense (BIELSCHOWSKY, CUSTÓDIO, 2011). Em 1931 foi criado o Departamento da Aeronáutica Civil (DAC) e em 1941, o Ministério da Aeronáutica, que unificou as operações aéreas militares e civis (FAJER, 2009).

Nos anos 1940, a aviação civil brasileira ganhou impulso com a vinda de aeronaves de guerra excedentes dos Estados Unidos adquiridas por preços baixos e impulsionando o surgimento de muitas companhias aéreas brasileiras (FAJER, 2009).

Bielschowsky e Custódio (2011) ressaltam que na década de 1950 foi iniciado o uso dos jatos pelas aéreas nacionais, financiados pelo Governo Federal, o que veio a influir decisivamente na velocidade operacional média das frotas, elevando a capacidade operacional tanto de passageiros quanto de cargas e sua produtividade. Em 1959, foi criada a Ponte Aérea (indica a ligação entre dois destinos frequentes) entre os aeroportos Santos Dumont, no Rio de Janeiro e Congonhas, em São Paulo em uma cooperação entre as empresas VARIG, VASP, Sadia e Cruzeiro do Sul (LIMA, 2005).

A expansão do transporte rodoviário e do modal aéreo ocorreram a partir dos anos 1950, levando a uma nova organização territorial (SANTOS; SILVEIRA, 2006). Verificou-se que desde o Plano Nacional de Viação (PNV) de 1951, a ênfase no modal rodoviário induziu ao uso das rodovias para trajeto de pequenas e médias distâncias, e não havendo uso do modal aéreo, houve sua decadência, sobretudo na região Sudeste, a mais pleiteada pelas companhias de aviação, como relata Pereira (2010, p. 60): “a partir do início da década de 1960 a dependência do avião passou a declinar com o incremento da indústria automotriz e o programa de melhoramento de rodovias.”

Nos anos 1960, o setor aéreo enfrentava grave crise econômica, pois havia baixa rentabilidade provocada pela concorrência excessiva, necessidade de mais investimentos na renovação das aeronaves e alterações na política cambial (LIMA, 2005). O governo passou a intervir nas decisões administrativas das empresas, na escolha e concessão das linhas, no reequipamento da frota e estabelecimento do valor das passagens, além de proibição do

funcionamento de novas empresas e busca de fusões das existentes, diminuindo o número para quatro grandes companhias aéreas comerciais: VARIG, VASP, Transbrasil e Cruzeiro (LIMA, 2005; FAJER, 2009). Com isso, houve redução das rotas de baixo e médio potencial de tráfego no interior paulista, pois as companhias aéreas preferiam as linhas tronco, mais densas e lucrativas, nacionais ou internacionais. Somava-se a isto a ampliação da malha rodoviária brasileira (PEREIRA, 2010).

Para combater esse comportamento, o governo criou, em 1963, a Rede de Integração Nacional (RIN), com a organização do sistema nacional de transporte aéreo em duas categorias: rotas com valor comercial (linhas tronco) e rotas de serviço local (ou linhas de alimentação). Cada uma destas linhas poderia ser operada apenas por uma companhia e recebia subsídios que chegavam até 60% dos custos. Abrangiam 500 trechos aéreos (LIMA, 2005). As ligações de cidades menores foram passadas a novas empresas regionais, viabilizando o uso da aeronave brasileira Bandeirante, produzida pela Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER), fundada em 1969. A importância do uso de aeronaves com capacidade reduzida, como as produzidas pela EMBRAER, é grande para voos regionais. No entanto, a RIN não progrediu, os trechos regionais geravam prejuízos apesar dos subsídios governamentais. Não houve mais interesse na continuidade do programa. Diversas cidades do interior do país passaram a não ter mais ligações aéreas (PEREIRA, 2010).

Em 1975, organizou-se o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR), visando interligar os lugares de difícil acesso, estimulando novamente o crescimento de centros regionais de tráfego importantes para alimentar rotas principais. As operações regionais eram subvencionadas com 3% cobrado nas tarifas das linhas nacionais superavitárias, visando cobrir as linhas deficitárias. Os SITAR eram cinco sistemas regionais criados a partir dos centros econômicos e rotas existentes “focados no atendimento de localidades de médio e baixo potencial de tráfego” (PEREIRA, 2010, p. 64). O Estado de São Paulo compunha dois sistemas. De fato, o programa tinha o objetivo de impulsionar a aviação comercial regional, e cumpriu esta meta, pois o número de cidades servidas pelo modal aéreo aumentou (PEREIRA, 2010). O DAC mantinha controle sobre as companhias aéreas, desencorajando a competição entre elas, fator visto como prejudicial à estabilidade do mercado (LIMA, 2005). Mas teria a ausência de concorrência incidido em efeito contrário, pois a livre concorrência ampliaria as opções de serviços a serem oferecidos aos usuários? (PEREIRA, 2010). A instituição de barreiras legais à entrada e à regulação dos preços foram impostas pelo governo brasileiro após a competição

sucedida entre os anos 1950 e 1960, período em que ocorreu uma grande proliferação de empresas aéreas de pequeno e médio porte. Na visão de Lohmann, Fraga e Castro (2013), o controle firme de preços e de frequência dos voos, criado para conter uma concorrência predatória, limitou a entrada de novas companhias aéreas no mercado, impedindo a prática de tarifas competitivas, o que veio a elitizar o mercado. Pode-se creditar, talvez em parte a este fenômeno, o fraco uso do transporte aéreo por passageiros no país.

As décadas de 1980 e 1990 foram de recessão no Brasil, com fraco crescimento e inflação, além de instauração de planos econômicos que congelaram preços, salários e câmbio. As companhias aéreas brasileiras, que tinham realizado investimentos em inovação tecnológica e expansão da capacidade no início da década de 1980, sofreram perdas financeiras devido à desvalorização cambial, pois há uma grande correlação entre os insumos das empresas aéreas e a taxa de câmbio. Houve aumento do preço do petróleo e das taxas de juros internacionais, além do controle dos preços das tarifas dos bilhetes, adotado para conter a inflação (BIELSCHOWSKY, CUSTÓDIO, 2011).

A partir da década de 1990 houve grandes mudanças na aviação comercial brasileira decorrentes do Programa Federal de Desregulamentação, tema bastante abrangente que demandaria a redação de um outro artigo, motivo pelo qual não se fez aqui abordagem aprofundada. Em suma, o governo brasileiro começou a desregulamentar gradativamente o setor, não ditando mais o valor das tarifas dos bilhetes aéreos. Permitiu que empresas regionais operassem rotas nacionais e rompeu com a exclusividade da VARIG na operação de rotas internacionais. Empresas de baixo custo e baixa tarifa (EBCBT) com tarifas competitivas estimularam o mercado aéreo doméstico (LIMA, 2005; BIELSCHOWSKY, CUSTÓDIO, 2011; LOHMANN, FRAGA e CASTRO, 2013).

Destarte, o que se depreende do estudo da regulamentação e desregulamentação da aviação comercial de passageiros no Brasil é o fraco desempenho da aviação regional no interior do Estado de São Paulo, que poderão ser verificados adiante, com a informação de dados de passageiros transportados no Estado. Mesmo com a instituição da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República em 2011 e o Programa de Aviação Regional lançado em 2012 (BRASIL, 2016), o transporte aéreo ainda está longe de constituir-se como modal competitivo de passageiros.

2. METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos adotados foram a revisão da literatura que versa sobre a temática do transporte aéreo, sua história, seu papel na constituição do território; pesquisa em fontes de dados estatísticos sobre o transporte aéreo; consulta a notícias de jornais e à legislação sobre políticas governamentais e empresas aéreas, aeroportos e afins.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Desde o início da implementação do transporte aéreo no país, foram fundadas diversas companhias aéreas no Estado de São Paulo, embora poucas tenham sobrevivido até o século XXI. O Quadro 1 mostra as companhias aéreas que operam no Estado atualmente e as cidades onde operam igualmente no Estado de São Paulo, mesmo que em *code share*:

Quadro 1 – Empresas Aéreas Regulares que voam no Estado de São Paulo e cidades onde operam – 2021.

Empresa Aérea	Cidades onde operam
AZUL	Araçatuba Bauru Campinas Itanhaém Marília Presidente Prudente Ribeirão Preto São José do Rio Preto São Paulo (Congonhas e Guarulhos) Ubatuba
GOL	Araçatuba Campinas Presidente Prudente Ribeirão Preto São José do Rio Preto

	São Paulo (Congonhas e Guarulhos)
LATAM	Bauru Campinas Jaguariuna Ribeirão Preto São José do Rio Preto São Paulo (Congonhas e Guarulhos)
VOEPASS (antiga PASSAREDO)	Araçatuba Presidente Prudente Ribeirão Preto São José do Rio Preto São Paulo (Guarulhos)

Fonte: Azul/Gol (2021)

As companhias aéreas paulistas voam ainda para outros estados brasileiros. Historicamente verificou-se ocorrência de fusões entre elas com outras companhias nacionais e estrangeiras, e/ou seu desaparecimento, como ocorreu com a Vasp¹, Real² e Pantanal³, adquiridas por companhias maiores.

A hipótese lançada é o quanto a existência de companhias aéreas regionais que passam a ter papel enfático no transporte aéreo nacional e internacional, interferem no fraco desempenho da aviação regional. Para contribuir com a comprovação desta hipótese, segue o histórico das companhias aéreas paulistas em operação e de alguns aeroportos paulistas selecionados:

¹ **Viação Aérea de São Paulo**, criada em 1933, primeira companhia aérea estatal do Brasil. Com características regionais, atendia a demanda paulista e interligava as cidades do interior à capital do Estado, propiciando a formação de redes aéreas. Em 1936, foi a precursora da ponte aérea entre São Paulo e o Rio de Janeiro. Privatizada em 1990, realizou ligações internacionais com a Europa, Estados Unidos e Ásia. Encerrou sua operação em 2005 (PALHARES, 2002).

² **Real Aerovias - Redes Estaduais Aéreas Ltda**, fundada na cidade de Santos/SP, em 1943 (PEREIRA, 2010).

³ **Pantanal Linhas Aéreas**, criada em 1989 como uma empresa de táxi aéreo. Em dois anos, passou a operar voos regulares entre cidades do interior do Estado de São Paulo e outros estados, tornando-se uma linha aérea regional em 1993. Enfrentou dificuldades financeiras nos anos 2000, tendo sido comprada pela TAM em 2009 (VOESIMPLES, 2019).

Fundada em 1961, a **TAM Linhas Aéreas S.A.** foi transformada em companhia regional em 1976. Adquiriu importância nacional a partir de 1986, como **Transportes Aéreos Meridionais**, ano em que comprou a Votec (AVIAÇÃO BRASIL, 2008). Em 1989, passou a operar a ponte aérea Rio-São Paulo, expandindo-se no mercado nacional com a desregulamentação da década de 1990 (BIELSCHOWSKY, CUSTÓDIO, 2011). Em 1998 adquiriu a Itapemirim Transportes Aéreos Regionais e a Helisul Linhas Aéreas. Neste ano, a TAM voou pela primeira vez ao exterior, para Miami. Em 2010 assinou um acordo com a LAN, companhia aérea chilena para a formação da *LATAM Group, holding* que uniu as companhias aéreas a partir de 2012 (AVIAÇÃO BRASIL, 2015). Tornou-se, em 2018, a maior transportadora do mercado aéreo brasileiro, com 34.096.841 passageiros pagos transportados (LATAM..., 2019).

A **Passaredo Linhas Aéreas** surgiu nos anos 1990, a partir de empresa de ônibus do mesmo nome criada em 1978, utilizando aeronaves EMBRAER 120, ligando Ribeirão Preto, onde fica sua base, a São Paulo e São José dos Campos, além de outras cidades em outros estados. A desvalorização da moeda brasileira colocou-a em meio a dívidas, e em 2002 encerrou operações, retornando dois anos depois para ser a principal companhia aérea regional do Estado de São Paulo (ALEXANDREACW, 2013). Em agosto de 2019 adquiriu a MAP Linhas Aéreas e em 2021 mudou seu nome para VoePass. (VOEPASS, 2021).

A **AZUL Linhas Aéreas** foi fundada em 2008. A Azul possui três grandes *hubs*, o principal é em Viracopos, onde iniciou suas operações buscando taxas aeronáuticas mais baixas. Em 2009 alcançou 1 milhão de passageiros transportados. Em 2012 a empresa adquiriu a TRIP, importante empresa regional. Em 2014 entrou no mercado internacional. Em 2018 era a terceira maior companhia aérea do país, com 23.413.192 passageiros transportados naquele ano. Possui, além dos Airbus, aeronaves menores ideais para voos regionais (AVIAÇÃO BRASIL, 2019a; AZUL, 2019).

Outras companhias relevantes como a **Avianca Brasil** (antiga **OceanAir Linhas Aéreas S/A**), que finalizou operações em 2019 (A AVIANCA..., 2019) e **BRA – Brasil Rodo Aéreo Transportes Aéreos S.A.** também fizeram história na aviação regional deste estado. Atualmente, esta última opera apenas vôos não regulares (AVIAÇÃO BRASIL, 2019b).

Aeródromo é qualquer área utilizada para pouso, decolagem e movimentação de aeronaves, civis ou militares. Os aeródromos civis são públicos ou privados. Os aeródromos

públicos guarnecidos de instalações para operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas são denominados aeroportos (ANAC, 2010).

Na primeira metade do século XX ocorreram os alicerces do desenvolvimento urbano-industrial paulista. A circulação de mercadorias e pessoas era crescente e o incremento dos transportes foi influenciado por esse crescimento econômico (PEREIRA, 2010), quando houve no país o desenvolvimento do transporte ferroviário e aéreo. As infraestruturas criadas para o funcionamento deste último no Estado de São Paulo datam da primeira metade do século XX. Santos e Silveira (2006, p. 57) informam que a partir 1972, quando a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO)⁴ foi criada, muitos aeroportos foram construídos no Brasil. Há sua concentração nas regiões Sul e Sudeste graças à existência “de um lado, ao desenvolvimento de uma agricultura moderna, que exige deslocamentos rápidos, controles aéreos de safra, aplicação de pesticidas e, de outro, ao crescimento industrial em geral e da agroindústria em particular.” Os autores afirmam que os acréscimos técnicos, como os aeroportos, revigoram a materialidade do território, sendo resultado e condição dos processos econômicos e sociais.

No Estado de São Paulo há 210 aeródromos privados, 10% do total do Brasil e 74 aeroportos (aeródromos públicos, mesmo que sob concessão), o que equivale a 12,8% do total do país (ANAC, 2019b).

O campo de aviação **Campo de Marte**, município de São Paulo, foi o primeiro aeroporto do Estado de São Paulo, construído nos anos 1920. A Força Pública do Estado mantinha lá sua escola de aviação. Em 1931, foi inaugurado o Aeroclube de São Paulo, instalado no Campo de Marte. Em 1933, recebeu sua primeira linha civil. Da área de cerca de 2,1 milhões de metros quadrados, apenas uma parte foi incorporada pela INFRAERO em 1979. Atualmente não possui linhas aéreas regulares, operando basicamente com aviação geral, executiva e táxi aéreo. É um dos maiores em movimento operacional de helicópteros no Brasil, com uma média de 125.324 passageiros e 71.074 voos por ano (INFRAERO, 2019a).

⁴ A INFRAERO opera 43 aeroportos no país. Outrora 62, cinco aeroportos tiveram parte de suas ações concessionadas a empresas privadas, embora a INFRAERO continue como acionista e mantendo funcionários. São eles Internacional de Brasília, Internacional Tom Jobim - Galeão, do Rio de Janeiro, Internacional de Confins - Tancredo Neves, em Belo Horizonte; Internacional de Viracopos, em Campinas/SP e Internacional de São Paulo - Guarulhos/SP - Governador André Franco Montoro. Três deles tiveram 100% de suas ações concedidas (Aeroporto Internacional de Natal/RN – São Gonçalo do Amarante – Governador Aluísio Alves, Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho e Internacional de Fortaleza – Pinto Martins (INFRAERO, 2021b; VIRACOPOS, 2019a). Os três mais movimentados aeroportos do país em 2018 foram Guarulhos, Brasília e Galeão (GRUAirport, 2021; AEROPORTO DE BRASÍLIA, 2019; RIOGaleão, 2019).

O nome do aeroporto **São Paulo - Congonhas** é creditado ao antigo proprietário Lucas Antônio Monteiro de Barros, o Visconde de Congonhas, que detinha terras no município de São Paulo no início do século XIX, onde foi construído o aeroporto, inaugurado com duas pistas de terra em 1936. Visando consolidar a nova empresa aérea recém-implantada, a VASP, o Governo do Estado comprou a área e expandiu suas instalações. Nos anos 1950, foi reformado e adquiriu o estilo moderno e Art Déco. Na década de 1980, sua administração passou do DAESP (Departamento Aéreo do Estado de São Paulo) para a INFRAERO (FAY, 2007; PEREIRA, 2010). Em 2017 passou a se chamar Congonhas - Deputado Freitas Nobre (AEROPORTO..., 2017). Tanto o Campo de Marte como Congonhas participam da 7a. rodada de concessões aeroportuárias (BRASIL, 2021).

O **Aeroporto Internacional de Viracopos** foi originado a partir do antigo campo de pouso de Campinas, que ficou inativo com o fim da Revolução Constitucionalista de 1932. Em 1946, foi construída a infraestrutura do aeroporto no bairro de Vira-Copos pela prefeitura. Em 1963, foram implementadas obras para receber a demanda de São Paulo-Congonhas e, em 1980, passou a se chamar Aeroporto Internacional de Viracopos, quando passou à administração da INFRAERO. É o segundo maior terminal de cargas do país. Desde 2012 é administrado pelo Consórcio Aeroportos Brasil, quando iniciaram obras de ampliação inauguradas para a Copa da FIFA (Federação Internacional de Futebol) de 2014. Porém com as reformas do Aeroporto de São Paulo-Guarulhos e outras questões pertinentes à concessão, sofreu baixa em sua operação, o que ocasionou dívidas e sua entrada em processo de recuperação judicial, finalizado em fevereiro de 2020 (HISTÓRIA..., [2015]; VIRACOPOS, 2019b; 2021b).

Data dos anos 1950 os estudos para a construção de um segundo aeroporto em São Paulo, capaz de desafogar o tráfego do Aeroporto de Congonhas. A escolha caiu sobre Guarulhos, onde o Ministério da Aeronáutica possuía a Base Aérea de São Paulo e doou 10 km² para a construção do complexo aeroportuário, minimizando as desapropriações. O **Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos/SP - Governador André Franco Montoro**, inaugurado em 1985, teria a missão de receber a demanda de passageiros da Região Metropolitana de São Paulo (com exceção da Ponte Aérea Rio-São Paulo) e voos internacionais. Em 2012, foi concedido ao consórcio formado pelas empresas Invepar e ACSA (Airports Company South Africa), mas ainda tem 49% de participação acionária da INFRAERO (AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS/CUMBICA 2019; GRUAirport, 2019a). É o mais movimentado aeroporto brasileiro, tanto de passageiros como de carga.

Localizado no município de Guarulhos, Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), é o principal *hub* das maiores companhias aéreas brasileiras, como LATAM e GOL.

Entre os aeroportos regionais do interior paulista, elegeram-se três para detalhamento histórico, tendo em vista sua maior representatividade para o transporte regional de passageiros.

A inauguração do **Aeroclube Leite Lopes**, em 1939, impulsionou o desenvolvimento local da cidade de Ribeirão Preto. Em 1982, após ampliações e reformas, foi inaugurado o Aeroporto Estadual de Ribeirão Preto – Dr. Leite Lopes, tornando-se o principal aeroporto regional do Estado de São Paulo. Apesar disso, as condições gerais de infraestrutura do aeroporto continuaram em nível médio. Nos anos 2000, passou novamente por reformas e recapeamento de sua pista. Em 2010, teve a reforma de seu terminal de passageiros concluída (PEREIRA, 2010; SÃO PAULO AEROPORTOS, 2019a).

O Aeroporto Estadual de Ribeirão Preto é, dentre os subordinados ao DAESP, o que apresentava maior movimentação de passageiros desde pelo menos o ano de 1991. Juntamente com outros 22 aeroportos, passou a ser administrado por concessão ao Consórcio Voa NW e Voa SE em julho de 2021 (SÃO PAULO, 2021). As empresas que operam voos nesse aeroporto são a Azul, LATAM, GOL e Voepass (SÃO PAULO AEROPORTOS, 2021). Ribeirão Preto possui linhas diversas para a capital e interior do Estado, bem como capitais e centros urbanos de outros Estados. Pereira (2010) defende que, observando-se estas conexões, há demanda de voos, e que caso haja o “descongestionamento” dos grandes aeroportos de São Paulo, isso refletirá em mais desenvolvimento econômico e investimentos para o interior paulista. O aeroporto de Ribeirão Preto é considerado o principal *hub* regional do interior paulista, concentrando uma malha de voos diversificada, além de ser destino final de várias rotas aéreas (PEREIRA, 2010). Vale lembrar que as ligações aéreas da empresa Voepass com destino à metrópole paulistana são realizadas com o Aeroporto de São Paulo/Guarulhos, possibilitando conexões com outros destinos nacionais e internacionais (VOEPASS, 2021). Observando-se pesquisas anteriores, há dez anos o número de passageiros movimentados neste aeroporto era bem inferior. Em 2004 foram 311.324 (PEREIRA, 2010), dez anos depois chegou a 1 milhão de passageiros (Quadro 2), um aumento de 3,4 vezes.

O **Aeroporto Professor Eriberto Manoel Reino**, em São José do Rio Preto, foi inaugurado em 1959. É o segundo maior aeroporto regional em movimentação de passageiros do Estado de São Paulo. No ano 2000 foi construído o novo aeroporto com o mesmo nome (PEREIRA, 2010). Em 2017 recebeu ampliação e modernização de seu terminal de passageiros

(SÃO PAULO, 2017). As empresas aéreas que operam neste aeroporto são Azul, LATAM e Voepass (SÃO PAULO AEROPORTOS, 2021), com fluxos constantes para São Paulo e Ribeirão Preto, bem como algumas cidades de outros Estados. Os estudos de Pereira (2010) revelaram que “houve um crescimento considerável do transporte aéreo entre os anos de 1995 e 2007, o que registra a intensidade e o direcionamento de suas interações espaciais no Estado de São Paulo.” (PEREIRA, 2010, p. 172). Os dados recentes apresentados no Quadro 2 não detalham os destinos, mas em cada ano apresentado observa-se que os embarques e desembarques somam praticamente a mesma quantidade de embarques informados pela autora em um período de doze anos, refletindo crescimento incrível da mobilidade aérea nesta região do Estado. Cruzando com os dados do crescimento do PIB regional, pode-se correlacionar o aumento da riqueza e ampliação do uso do modal aéreo. Isso porque este desenvolvimento econômico certamente foi acompanhado da ampliação de fluxos, e da necessidade de sua agilidade.

O Aeroporto Estadual de Presidente Prudente Adhemar de Barros foi fundado em 1940. Presidente Prudente está localizada a 560 quilômetros da capital paulista, sendo considerado um aeroporto regional estratégico, com finalidade governamental e militar, e ainda para operações aeromédicas e policiais da microrregião de Presidente Prudente, além de operar doméstica e regionalmente. É o terceiro aeroporto regional mais movimentado do interior paulista considerando o número de passageiros transportados. As empresas aéreas que operam neste aeroporto são Azul e GOL (AEROPORTO..., 2018).

A Figura 1 apresenta a localização dos aeroportos paulistas:

no	Aeroporto Internacional de São Paulo - Guarulhos	Aeroporto de São Paulo - Congonhas	Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas	Aeroporto de Ribeirão Preto	Aeroporto de São José do Rio Preto	Aeroporto de Presidente Prudente
011	17.668.869	16.756.452	7.455.569	-	-	260.000
014	25.936.729	18.134.768	10.088.602	1.079.430	717.118	290.000
019	28.238.490	22.681.392	9.607.559	923.825	817.039	319.339
020	16.098.240	6.964.390	6.363.005	-	-	-
021 (até julho)	10.124.908	4.114.646	5.202.519	-	-	-

Fonte: BRASIL (2014)

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte aéreo passou a se desenvolver no Estado de São Paulo especialmente na primeira metade do século XX com a edificação dos aeroportos Campo de Marte e Congonhas, que desempenharam papel central no Estado, principalmente após o surgimento da empresa VASP em 1933 (PEREIRA, 2010).

Há uma forte ligação entre as políticas de desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil e as atuais condições deste modal nos deslocamentos de passageiros internos do Estado de São Paulo. A pouca importância dada às viagens regionais e internas nos Estados brasileiros veio beneficiar as companhias aéreas com concessões de linhas mais densas e lucrativas, tanto nacionais como internacionais. Apesar de iniciativas como a RIN e o SITAR, que sofreram descontinuidade, influenciou ainda neste cenário o rápido desenvolvimento das estradas que, para distâncias curtas e médias, atraem a mobilidade por modo rodoviário.

Pelo que se apresentou, não se pode negar que houve planejamento do transporte aéreo no Brasil, porém é factível sua descontinuidade histórica. Como resultado, constatou-se diminuição das rotas regionais que eram afetadas pela estrutura do mercado consumidor

elitizado do modal aéreo e pela rápida expansão do modal rodoviário. A rede rodoviária foi responsável pela articulação da rede urbana brasileira, enquanto a aérea, apesar da contribuição com as interações espaciais, serve a um número muito restrito de cidades com poucas empresas aéreas, levando à diminuição da importância do transporte aéreo regional (PEREIRA, 2010).

A desregulamentação econômica do transporte aéreo no Brasil trouxe um novo fôlego ao setor, impulsionando o avanço do mercado da aviação comercial. Apesar disso, a predominância das empresas LATAM e GOL na operação de voos internos no Estado de São Paulo contribuiu com a diminuição de empresas de cunho regional e de uma concorrência salutar à diminuição de tarifas e consequente aumento do número de passageiros interessados em utilizar o modal aéreo para distâncias curtas ou médias. Observou-se que as conexões de voos regulares entre os aeroportos paulistas restringem-se a algumas poucas cidades.

A diminuição das distâncias e a ampliação das atividades econômicas que envolvem este modal de transportes se justificam em um lugar com a pujança econômica do Estado de São Paulo. Uma das formas de se fazer crescer a mobilidade aérea seria a atração de EBCBT para operarem esses fluxos, possível a partir da redução das tarifas aeroportuárias, lembrando que desde 2018 houve liberação para que companhias aéreas totalmente estrangeiras passem a oferecer voos domésticos no Brasil (LIS, 2019). Aeroportos menores com taxas de embarque reduzidas podem atrair moradores das regiões próximas a voarem a partir deles ao invés de irem até o aeroporto *hub* ou usarem outro meio de transporte.

5. REFERÊNCIAS

A AVIANCA faliu? Recuperação judicial, consequências e situação da Avianca. *Passagens Promo*. Blog. Notícias. 2019. Disponível em:

<https://www.passagenspromo.com.br/blog/noticias/avianca-faliu-recuperacao-judicial/>.

Acesso em: 08/08/2019

ALEXANDREACW. Uma breve história da Passaredo. *Aviões e Músicas*. 13/06/2013.

Disponível em: <http://www.avioesemusicas.com/uma-breve-historia-da-passaredo.html> e

Acesso em: 30/08/2019

AEROPORTO DE BRASÍLIA. *O aeroporto*. Estatísticas. 2019. Disponível em:

<https://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/dados-operacionais/estatisticas/> e Acesso em 26/08/2019

AEROPORTOS de Barretos e Franca receberão voos semanais de ida e volta a Guarulhos, SP. *GI por EPTV 1*, Ribeirão Preto e Franca, 28/03/2019. Disponível em:

<https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2019/03/28/aeroportos-de-barretos-e-franca-receberao-voos-semanais-de-ida-e-volta-a-guarulhos-sp.ghtml>. Acesso em: 20/07/2019

AEROPORTO de Congonhas passa a se chamar também Deputado Freitas Nobre. *GI SP*. 19/06/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/aeroporto-de-congonhas-passa-a-se-chamar-tambem-deputado-freitas-nobre.ghtml>. Acesso em: 02/09/2021

AEROPORTO de Presidente Prudente. *Ciência e Tecnologia em foco*. 2018. Disponível em: <http://cienciatecnologiafoco.blogspot.com/2018/07/aeroporto-de-presidente-prudente.html>. Acesso em: 07/09/2021

AEROPORTO INTERNACIONAL GUARULHOS/CUMBICA. *História do Aeroporto de Guarulhos*. 2019. Disponível em: <http://www.aeroporto-guarulhos.net/historia-do-aeroporto-guarulhos>. Acesso em: 19/08/2019

AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL - ANAC. *Conceituação e classificação dos aeródromos*. 18/05/2010. Disponível em:

<http://www2.anac.gov.br/infraestrutura/aerodromos.asp>. Acesso em: 04/07/2019

_____. *Localização Geográfica - Aerodromos Cívicos Brasileiros (Públicos e Privados)*. 2019b. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/localizacao-geografica>. Acesso em: 04/07/2019

AVIAÇÃO BRASIL. *Azul Linhas Aéreas Brasileiras (Brasil)*. 2019a. Disponível em:

https://aviacaobrasil.com.br/azul_linhas_aereas_brasileiras_brasil/. Acesso em: 06/08/2019

_____. *BRA Transportes Aéreos (Brasil)*. 2019b. Disponível em:

https://aviacaobrasil.com.br/bra_transportes_aereos_brasil/. Acesso em: 08/08/2019

_____. *VOTEC Serviços Aéreos Regionais (Brasil)*. 2008. Disponível em:

https://aviacaobrasil.com.br/Votec_-_Servicos_Aereos_Regionalis_Brasil/. Acesso em: 02/06/2019

_____. *TAM Linhas Aéreas (Brasil)*. 2015. Disponível em

https://aviacaobrasil.com.br/tam_linhas_aereas_brasil/. Acesso em: 02/06/2019

AZUL. *Sobre a Azul*. História e Origem. 2019. Disponível em:

<https://www.voeazul.com.br/conheca-a-azul/sobre-azul>. Acesso em: 06/08/2019

BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. *Revista Eletrônica Novo Enfoque*, v. 13, n. 13, 2011. p. 72 – 93. Disponível em: <http://files.transporte-e-distribuicao.webnode.com/200000019-4e14d4f0e9/Artigo%20Evolu%C3%A7%C3%A3o%20Transporte%20A%C3%A9reo.pdf>. Acesso em: 19/09/2021

BRASIL. Ministério do Turismo. *Anuário Estatístico de Turismo – 2014*. Ano base 2013. Volume 41, 1ª Edição. Brasília, 2014. Disponível em <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>. Acesso em: 05/06/2019

BRASIL. Secretaria de Aviação Civil. *Aeroporto de Presidente Prudente*. Análise de Gestão Aeroportuária. Categoria IV. LabTrans. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-de-gestao-sbdn-presidente-prudente20160624-vrs1-0-pdf>. Acesso em 07/09/2021

BRASIL. Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimento. *7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias - Blocos RJ/MG, SP/MS e Norte II (16 aeroportos)*. Programa de Parcerias de Investimento. 2021. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/7-rodada-de-concessoes-aeroportuarias-blocos-rj-mg-sp-ms-e-norte-ii-16-aeroportos>. Acesso em 29/08/2021

FAY, Cláudia Musa. Aeroporto de Congonhas: lugar de história e memória da cidade de São Paulo. *Anais do XXIV Simpósio Nacional de História da Associação Nacional de História – ANPUH, 2007*. São Leopoldo: PUCRS, 2007. Disponível em https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548210565_c2c988ca0f33eb13d3c73963ce265b83.pdf. Acesso em: 18/08/2019

FAJER, Marcia. *Sistemas de investigação dos acidentes aeronáuticos da aviação geral – uma análise comparativa*. 2009. 149 p. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública). Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública, Saúde do Trabalhador da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009. Disponível em <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6134/tde-14012010-095713/en.php>. Acesso em: 01/06/2019

GRUAirport. *Sobre GRUAirport*. Histórico. 2019a. Disponível em: <https://www.gru.com.br/pt/institucional/sobre-gru-airport/historico> e Acesso em 19/08/2019

_____. *Informações Operacionais*. Resumo de Operação Aeroportuária. 2021. Disponível em: <https://www.gru.com.br/pt/institucional/sobre-gru-airport/informacoes-operacionais>. Acesso em: 09/09/2021

HISTÓRIA do Aeroporto de Viracopos. *Cidade e Cultura.com*. [2015]. Disponível em: <https://www.cidadeecultura.com/historia-do-aeroporto-de-viracopos/>. Acesso em: 19/08/2019

INFRAERO – EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. *Anuário Estatístico Operacional*. Diretoria de Gestão, Superintendência de Desenvolvimento Portuário. Brasília, 2014. Disponível em: https://transparencia.infraero.gov.br/wp-content/uploads/2019/02/anuario-operacional/anuario_2014.pdf. Acesso em: 04/07/2019

_____. *Estatísticas*. Brasília, 2021a. Disponível em: <https://transparencia.infraero.gov.br/estatisticas/>. Acesso em: 04/07/2019 e 09/09/2021

_____. *Infraero Aeroportos*. Campo de Marte. Histórico. 2019a. Disponível em: <https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-sao-paulo-campo-de-marte/sobre-o-aeroporto/historico>. Acesso em: 12/08/2019

_____. *Sobre a Infraero*. 2021b. Disponível em: <https://transparencia.infraero.gov.br/sobre-a-infraero/>. Acesso em: 01/09/2021

LATAM finalizou 2018 com mais de 34 milhões de passageiros transportados. *AEROFLAP*. 23.01.2019. Disponível em: <https://www.aeroflap.com.br/latam-lidera-mercado-aereo-brasileiro-em-2018-com-mais-de-34-milhoes-de-passageiros-transportados/>. Acesso em: 02/06/2019

LIMA, Julio S. C. A. P. Desregulamentação do Transporte Aéreo e Surgimento das Empresas Aéreas de Baixo Custo. In: TRIGO, Luiz Gonzaga G. *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo, Roca: 2005. Pp. 603-639.

LIS, Laís. ANAC autoriza primeira empresa aérea com 100% de capital estrangeiro a operar no Brasil. *GI Economia*. Brasília, 22/05/2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/05/22/anac-da-autorizacao-para-1a-empresa-aera-com-100percent-de-capital-estrangeiro-operar-no-brasil.ghtml>. Acesso em: 23/05/2019

LOHMANN, Guilherme; FRAGA, Carla; CASTRO, Rafael. *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro, Elsevier, 2013.

PALHARES, Guilherme Lohmann. *Transportes Turísticos*. São Paulo, Aleph, 2002.

PEREIRA, A. P. C. *Transporte Aéreo Regional no Estado de São Paulo*. Presidente Prudente, 2010. 263 p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação da

Faculdade de Ciências e Tecnologia, FCT-UNESP, Campus de Presidente Prudente/SP, 2010. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/96744>. Acesso em: 02/12/2018

RIOGaleão. *Números do Aeroporto*. 2019. Disponível em:

<https://www.riogaleao.com/corporativo/page/numeros-do-aeroporto>. Acesso em: 26/08/2019

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro e São Paulo: Record, 2006.

SÃO PAULO AEROPORTOS. *Aerportos*. Ribeirão Preto. Aeroporto Estadual de Ribeirão Preto - Dr. Leite Lopes. 2019a. Disponível em: <http://www.daesp.sp.gov.br/aeroporto-detalle/?id=883>. Acesso em: 20/08/2019

_____. *Aeroporto Estadual de Ribeirão Preto - Dr. Leite Lopes*. 2021. Disponível em: <http://www.daesp.sp.gov.br/aeroporto-estadual-de-ribeirao-preto-dr-leite-lopes/>. Acesso em: 19/09/2021

_____. *Movimento Estatístico ano 2014*. Governo do Estado de São Paulo, 2019b. Disponível em: <http://www.daesp.sp.gov.br/estatistica-detalle/?id=4149>. Acesso em: 20/08/2019

_____. *Movimento Estatístico ano 2017*. Governo do Estado de São Paulo, 2019c. Disponível em: <http://www.daesp.sp.gov.br/estatistica-detalle/?id=20253>. Acesso em: 20/08/2019

SÃO PAULO. Estado. Aeroporto de São José do Rio Preto recebe novas instalações. *Portal do Governo*. SP Notícias. 16/11/2017. Disponível em:

<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/novas-instalacoes-ampliam-capacidade-de-aeroporto-em-sao-jose-do-rio-preto/>. Acesso em: 20/08/2019.

_____. *Concessão dos aeroportos paulistas terá R\$ 447 milhões em investimentos diretos*. Secretaria de Desenvolvimento Regional. 2021. Disponível em:

<https://www.saopaulo.sp.gov.br/secretaria-de-desenvolvimento-regional/concessao-dos-aerportos-paulistas-tera-r-447-milhoes-em-investimentos-diretos-2/>. Acesso em: 30/08/2021

VIRACOPOS. Aeroportos Brasil. *O aeroporto*. 2019a. Disponível em:

<http://www.viracopos.com/o-aeroporto/>. Acesso em: 21/07/2019

_____. *Estatísticas e Publicações*. Resumo de Movimentação Aeroportuária. 2013 a 2021. 2021a. Disponível em: <http://www.viracopos.com/institucional/estatisticas-e-publicacoes>. Acesso em: 19/09/2021

_____. *Plano de recuperação judicial de Viracopos é aprovado em assembleia geral de credores com proposta de relicitação*. 2021b. Disponível em:

https://www.viracopos.com/pt_br/noticias/plano-de-recuperacao-judicial-de-viracopos-e-

aprovado-em-assembleia-geral-de-credores-com-proposta-de-relicitacao.htm. Acesso em: 29/08/2021

VIRACOPOS cresce 25% e tem o melhor junho da história. *ACIDADEONCampinas*.

Economia. 15/07/2019b. Disponível em:

<https://www.acidadeon.com/campinas/economia/NOT,0,0,1435126,viracopos+cresce+25+e+tem+melhor+junho+da+historia.aspx>. Acesso em: 19/08/2019

VOEPASS. Destinos. 2021. Disponível em: <https://www.voepass.com.br/empresa/site/>.

Acesso em: 30/08/2021

VOESIMPLES. *Informações Companhias Aéreas*. Pantanal. 2019. Disponível em:

<https://voesimples.com.br/companhias-aereas/pantanal/>. Acesso em: 01/09/2019