



**UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS
PROGRAMA DE PÓS – GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
REGIONAL E URBANO
MESTRADO EM ANÁLISE REGIONAL**

GICELMA RODRIGUES DOS SANTOS

**ANÁLISE DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NA BAHIA E
SUAS IMPLICAÇÕES NA DEMANDA DO TURISMO RECEPTIVO
INTERNACIONAL**

Salvador
2005

GICELMA RODRIGUES DOS SANTOS

**ANÁLISE DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NA BAHIA E
SUAS IMPLICAÇÕES NA DEMANDA DO TURISMO RECEPTIVO
INTERNACIONAL**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Análise Regional, Universidade Salvador - UNIFACS, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof^a. Dr^a. Regina Celeste de Almeida Souza.

Salvador
2005

Santos, Gicelma Rodrigues dos

Análise da infra-estrutura aeroportuária na Bahia e suas implicações na demanda do turismo receptivo internacional / Gicelma Rodrigues dos Santos. - 2005.

141 f. : il.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Salvador – UNIFACS -
Mestrado em Análise Regional e Urbano.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Regina Celeste de Almeida Sousa.

1. Turismo receptivo internacional. 2. Turismo – Transporte aéreo - Bahia. 3. Logística. I. Sousa, Regina Celeste de Almeida, orient.
II. Universidade Salvador – UNIFACS. III. Título.

CDD: 338.4791

TERMO DE APROVAÇÃO

GICELMA RODRIGUES DOS SANTOS

ANÁLISE DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NA BAHIA E SUAS IMPLICAÇÕES NA DEMANDA DO TURISMO RECEPTIVO INTERNACIONAL

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Mestre em Análise Regional, Universidade Salvador - UNIFACS, pela seguinte banca examinadora:

Regina Celeste de Almeida Souza - Orientadora _____
Doutora em Geografia, Universidade de Rouen - UR, França
Universidade Salvador – Unifacs

Jorge Antônio Santos Silva _____
Doutor em Ciências da Comunicação, Universidade de São Paulo - USP
Universidade Salvador – Unifacs

Rossine Cerqueira Cruz _____
Doutor em Economia, Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP
Universidade Estadual de Feira de Santana - UEFS

Salvador, 22 de Novembro de 2005.

AGRADECIMENTOS

Meu eterno agradecimento a Deus, pela vida, que me permite ser, ter, realizar.

À minha filha Mariana, maior tesouro de minha vida, pela paciência, compreensão diante de tanta ausência materna em momentos singulares.

A meus irmãos queridos, por aceitarem a minha ausência do convívio familiar, apoiando minha missão.

À professora Regina Celeste Souza, orientadora, sempre tão cuidadosa e firme na sua orientação, que acima de tudo acreditou em mim.

Aos professores do Mestrado em Análise Regional, e, em especial, à secretária Márcia, pela atenção em todas as minhas solicitações.

Ao professor Augusto Sávio Mesquita, cunhado, que muito contribuiu nesta etapa final; sem palavras...

Ao professor Washington Luís da Trindade, mestre acolhedor, pelo apoio e contribuições.

À professora Tatiane Silva, pela ajuda e colaboração ao longo desta caminhada.

A todos aqueles que entrevistei, pela confiança e receptividade, concedendo horas de seu tempo, prestando informações valorosas.

Aos colegas da Tatur Turismo, pelo apoio e compreensão, em especial, Conor e Ângelo.

RESUMO

Esta dissertação propõe-se a investigar a influência da organização do transporte aéreo e das estratégias governamentais no atendimento e desenvolvimento do turismo receptivo na Bahia, enfatizando-se o internacional. Perseguindo-se o enfoque de redes integradas e com base em dados primários e secundários, desenvolve-se uma análise crítica com o fito em subsidiar intervenções públicas e privadas para o crescimento dessa atividade. Conclusivamente, percebe-se que há um descompasso entre as ações governamentais federais e estaduais, relativas à expansão de linhas aéreas, resultando numa exploração insatisfatória do turismo receptivo na Bahia. Incorporar a visão sistêmica do turismo baiano na dimensão de uma rede, onde os diversos segmentos estão interconectados e inter-relacionados, permitirá o alcance do desígnio de desenvolver a atividade de maneira integrada e sustentável.

Palavras-chave: Turismo receptivo internacional – Bahia; Turismo - Transporte aéreo – Intervenções estatais; Logística; Redes.

ABSTRACT

This dissertation seeks to investigate the influence of air transport organization and governmental strategies upon the operation and development of incoming tourism in Bahia, with a special emphasis on the international receptive market. Focusing on the concept of integrated networks, and based on primary and secondary data, the dissertation develops a critical analysis that can be useful to support interventions, both from the public and private sector, to further promote the growth of this activity. By way of conclusion, it is notable that actions taken by the federal and state governments in relation to the expansion of air routes are not coordinated, resulting in an unsatisfactory exploitation of the potential of incoming tourism to Bahia. Incorporating a systemic vision of incoming tourism to Bahia, as part of a wider network, where the several segments are interconnected and interrelated, will bring upon the conditions whereby more satisfactory results can be obtained.

Keywords: International incoming tourism – Bahia ; - Tourism – Air transport – State interventions; Logistics; Network.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Diagramas da evolução estrutural do mercado de aviação civil	41
Figura 2 - Oferta de linhas aéreas da aviação regional em 1995	44
Figura 3 - Visão sistêmica de redes integradas – transporte aéreo e turismo	65
Figura 4 - Gráfico do movimento do tráfego doméstico de passageiros nos principais aeroportos brasileiros - 1991-2004	74
Figura 5 - Gráfico do movimento do tráfego internacional de passageiros nos cinco principais aeroportos brasileiros de 1991-2004	76
Figura 6 - Oferta aeroportuária do Estado da Bahia -2004	79
Figura 7 – Distribuição das zonas turísticas prioritárias do Estado da Bahia	95
Figura 8 - Rede estrutural pública do turismo no Estado da Bahia aliando turismo receptivo internacional e transporte aéreo – 2005	100
Figura 9 - Redes aéreas do tráfego regular das companhias aéreas operando no Estado da Bahia em janeiro de 2005	103
Figura 10 - Gráfico do movimento de aeronaves em vôos domésticos e internacionais no Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães - Salvador – 1991 a 2004 (pouso e decolagem)	107
Figura 11 - Gráfico do movimento de passageiros em vôos domésticos e internacionais no Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães - Salvador - 1991-2004 (embarque e desembarque)	108
Figura 12 - Gráfico da evolução do movimento de vôos <i>charters</i> internacionais no Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães - Salvador -1991-2004 (pouso e decolagem)	112
Figura 13 - Gráfico da evolução do movimento de passageiros internacionais em vôos <i>charters</i> internacionais desembarcados no Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães - Salvador - 1991-2004	113
Figura 14 - Gráfico do fluxo turístico global na Bahia e em Salvador - 1991- 2004	115
Figura 15 – Gráfico do fluxo turístico global internacional na Bahia e Salvador - 1991 – 2004	116
Figura 16 – Participação do fluxo turístico internacional segundo os principais mercados emissores para Salvador – Anos – 1995 -1998 – 2001 - 2004	117

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Tráfego aéreo de passageiros em vôos regulares domésticos e internacionais no Brasil - 2000-2004	48
Tabela 2 - Participação das companhias aéreas em vôos domésticos regulares de passageiros pagantes transportados por quilômetros, 2000 – 2004	49
Tabela 3 – Participação das empresas aéreas no mercado internacional de passageiros pagantes transportados por quilômetro – anos – 2000 -2004	50
Tabela 4 – Estrutura das quatro principais companhias aéreas no ano de 2003 nos itens empregados e aeronaves	51
Tabela 5 - Estrutura do complexo aeroportuário dos seis principais aeroportos do Estado da Bahia	80
Tabela 6 – Investimentos contemplados no Peltbahia para projetos visando o turismo	87
Tabela 7– Investimentos públicos segundo a zona turística de 1991 a 2005	91
Tabela 8 – Evolução da movimentação de passageiros nos principais aeroportos do Estado da Bahia - 1991 a 2004 (embarque e desembarque)	109
Tabela 9 – Entradas de turistas estrangeiros via acesso aéreo - Brasil – Bahia - São Paulo – Rio de Janeiro – 2003	115
Tabela 10 - Gasto médio <i>per capita</i> diário e permanência média dos turistas estrangeiros dos principais mercados emissores para o Brasil em 2003	119
Tabela 11 – Receita gerada na Bahia e Salvador derivada do Turismo – 2000 -2004	120
Tabela 12 – Receita gerada na Bahia e Salvador derivada do turista estrangeiro – 2000 -2004	121

LISTA DE SIGLAS

ABAV	Associação Brasileira de Agências de Viagens
ABRE	Associação Baiana de Receptivo
AGERBA	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANTAQ	Agência Nacional dos Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional dos Transportes Terrestres
ATAERO	Adicional de Tarifas Aeroviárias
BAHIATURSA	Empresa de Turismo da Bahia
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CBRATUR	Congresso Brasileiro da Atividade Turística
CHESF	Companhia Hidrelétrica do São Francisco
CNT	Conselho Nacional do Turismo
CONAC	Conferência Nacional da Aviação Comercial
CTI – NE	Fundação Comissão de Turismo Integrado do Nordeste
DAC	Departamento de Aviação Civil
DERBA	Departamento de Infra-Estrutura de Transportes
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
FIEB	Federação das Indústrias do Estado da Bahia
FLEM	Fundação Luiz Eduardo Magalhães
IAC	Instituto de Aviação Civil
IATA	International Air Transport Association
IMAM	Inovação e Melhoramento na Administração Moderna
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
IPEA	Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
MPE	Montagens e Projetos Especiais
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
OMT	Organização Mundial do Turismo
PELTBAHIA	Programa Estadual de Logística de Transportes da Bahia
PIB	Produto Interno Bruto
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento Turístico
PROFAA	Programa Federal de Auxílios a Aeroportos
SCT	Secretaria da Cultura e Turismo
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos
SEINFRA	Secretaria de Infra-Estrutura
SINART	Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico

SITAR	Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional
SUDETUR	Superintendência de Desenvolvimento do Turismo
SUINVEST	Superintendência de Investimentos em Pólos Turísticos
SUPET	Superintendência de Transportes
TAM	TAM Linhas Aéreas
TPS	Terminais de Passageiros
Varig	Viação Aérea Rio - Grandense
Vasp	Viação Aérea São Paulo
WTTC	World Travel & Tourism Council

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 O TRANSPORTE AÉREO E O TURISMO: DUAS ATIVIDADES QUE SE COMPLEMENTAM	21
2.1 A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO E DO TURISMO NO MUNDO	21
2.2 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO E DO TURISMO NO BRASIL	28
2.2.1 As mudanças na regulamentação brasileira da aviação civil a partir de 1990	32
2.2.2 O transporte aéreo no ambiente da desregulamentação aérea	36
2.3 A IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO REGIONAL	43
2.4 O DESEMPENHO DAS PRINCIPAIS COMPANHIAS AÉREAS BRASILEIRAS	47
3 O DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA E O TURISMO	54
3.1 ASPECTOS ESTRUTURAIS DA LOGÍSTICA DO TRANSPORTE AÉREO	54
3.1.1 A estratégia brasileira de transporte aéreo	58
3.1.2 A solução das redes no transporte aéreo e no turismo	62
3.2 A ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA O TURISMO	66
3.2.1 O papel da INFRAERO	71
3.3 A ESTRUTURA AEROPORTUARIA NO ESTADO DA BAHIA	77
3.3.1 A estrutura do programa estadual de logística de transportes na Bahia	85
4 AS IMPLICAÇÕES DA LOGÍSTICA DO TRANSPORTE AÉREO NO TURISMO RECEPTIVO NO ESTADO DA BAHIA	90
4.1 O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO PARA O TURISMO NO ESTADO DA BAHIA	90
4.1.1 A formação de redes na estrutura pública do turismo na Bahia	97
4.2 A ORGANIZAÇÃO DAS REDES AÉREAS NO ESTADO DA BAHIA E A	102

RELAÇÃO COM OS AEROPORTOS DE DEMANDA TURÍSTICA

4.2.1 Considerações sobre o desempenho do movimento de passageiros nos aeroportos do Estado selecionados na pesquisa	106
4.2.2 O incremento de vôos <i>charters</i> de passageiros na Bahia	110
4.3 QUADRO DO TURISMO RECEPTIVO NA BAHIA E OS RESULTADOS OBTIDOS COM AS ESTRATÉGIAS	114
5 CONCLUSÃO	123
REFERÊNCIAS	131
APÊNDICE A - Relação dos entrevistados	137
APÊNDICE B - Entrevista direta aplicada a gestores e profissionais de turismo e transporte aéreo	138
ANEXO A - Principais “Liberdades do Ar” da aviação mundial	140
ANEXO B – Planta da Configuração do Aeroporto Internacional de Porto Seguro	141

1 INTRODUÇÃO

A atividade turística no Brasil, atualmente, apresenta um intenso dinamismo, o que tem levado os Governos federal e estadual à formulação de políticas públicas voltadas para sua promoção e desenvolvimento, visando aos investimentos privados.

Nesse contexto, o planejamento e a organização dos componentes do conjunto turístico - hospedagem, restaurantes, agências prestadoras de serviços e transportes - tornam-se elementos essenciais para a estruturação eficaz do chamado turismo receptivo¹, voltado aos mercados nacional e internacional.

Diante desse pressuposto, percebe-se que o desenvolvimento da atividade turística requer atenção especial para a estrutura de transportes, objetivando aperfeiçoar a prestação dos serviços que lhes são inerentes, condição *sine qua non* para incrementar os resultados econômicos nesta atividade em franca expansão.

Ressalte-se que, no caso do turismo receptivo internacional, a indiscriminada procura por um destino está intimamente dependente da oferta de uma logística de transporte aéreo adequada, com opções de rotas aéreas com tarifas atraentes, que justifiquem a compra do produto. Pressupõe, pois, a necessidade de uma estruturação de transportes capaz de atender às expectativas de viajantes estrangeiros, especialmente no que concerne a conforto e agilidade nos deslocamentos. Enfim, uma relação atraente custo – benefício.

A esse respeito, deve-se destacar que, no contexto do atual estágio de desenvolvimento

¹ Conceitua-se turismo receptivo ao turismo de visitante não residente dentro de um território econômico de um país ou país de referência (OMT, 1995b).

capitalista a aceleração progressiva da chamada globalização, os esforços empreendidos visam a estabelecer sistemas logísticos mais eficientes, que impliquem um maior controle dos fornecedores, clientes e distribuidores, que poderão resultar em benefícios econômicos e sociais, com reflexo na qualidade de produtos e serviços (BALLOU, 1993; INSTITUTO IMAM, 2000).

Nas empresas aéreas, por exemplo, são mais evidentes os processos e implicações advindos do uso da logística, pois os controles são mais rígidos no gerenciamento operacional, de modo a viabilizar origens e destinos na organização de suas rotas. A distribuição das linhas aéreas, interligando aeroportos, dá origem à formação de redes aéreas, termo que nesta dissertação é apreendido na dimensão que lhe é conferida por Castells (1999), que a entende como:

Um conjunto de nós interconectados [...] o que um nó é depende do tipo de redes concretas. [...] Redes são estruturas abertas capazes de expandir de forma ilimitada, integrando novos nós desde que consigam comunicar-se dentro da rede. (CASTELLS, 1999, p.498).

A percepção dessa íntima relação ou rede entre transporte e turismo e dos aspectos que lhes são próprios, tem motivado recorrentes debates no meio acadêmico e na esfera privada, com diferentes níveis de aprofundamento teórico, remetendo a temas derivados como acessos, estratégias, facilidades, segurança, rapidez e eficiência dos meios de transportes. A despeito da insuficiência desses debates e das divergências de ordem conceitual, há um consenso: a necessidade do aperfeiçoamento da logística para promoção eficaz dessas variáveis.

Observa-se, entretanto, que, na Bahia, diante da rápida expansão econômica da atividade turística, já existe preocupação com essa questão estrutural, fato que vem determinando atenção especial pelas esferas de planejamento das ações governamentais.

Quando o assunto é voltado ao turismo receptivo internacional neste Estado, sobressai a atenção com a rede de linhas de transporte aéreo. De fato, desde o início da década de 1990, o Governo da Bahia vem implementando um conjunto de medidas que visam explorar de modo sustentado a rica diversidade de ambientes e as singularidades culturais, elegendo o turismo como uma das estratégias viáveis para alavancar o desenvolvimento econômico, com inclusão social.

Essa opção de desenvolver ou expandir, por conseguinte, é favorecida pelas peculiaridades geográficas do extenso território baiano, rico em diversidade ecológica, que lhe propicia inúmeros destinos turísticos. Neste Estado está a maior costa litorânea brasileira - em torno de 1.188km -, além de grandes extensões de cursos fluviais, gerando a possibilidade do estabelecimento de soluções intermodais para o aproveitamento deste imenso potencial, mediante o uso integrado da infra-estrutura de transporte de passageiros existente e a promoção de parcerias público-privadas para sua ampliação.

Compreendendo a importância desse tema para a economia estadual e o seu potencial imanente para descentralizar o desenvolvimento, é que se propõe, por meio desta dissertação, inserida na área de concentração Turismo e Meio Ambiente, estudar o transporte aéreo e o turismo receptivo na Bahia.

Ressalta-se que a delimitação desse objeto de análise justifica-se em função da atividade turística e o transporte aéreo serem segmentos muito vulneráveis a crises de ordem econômica, social e política, o que determina que as ações voltadas à produção e desenvolvimento sejam bem planejadas e constantemente avaliadas, no intuito de mitigar crises e fomentar seu crescimento. No caso específico do transporte aéreo, deve-se destacar ainda que as recorrentes crises vivenciadas têm resultado em graves crises financeiras, com falência de inúmeras companhias nacionais e na crescente concentração econômica da atividade, com a redução do número de firmas e na exacerbação do poder de oligopólio, tendência, aliás, internacional.

Ademais, deve-se destacar que, no âmbito nacional, acirra-se o debate sobre as políticas governamentais concernentes às mudanças no processo de regulamentação da aviação comercial no Brasil. Este novo cenário que se configura tem permitido maior abertura nos acordos referentes às relações de tráfego aéreo no mercado internacional e uma maior proximidade do Departamento de Aviação Civil (DAC) com as companhias aéreas. Como conseqüência desse processo, algumas mudanças são claramente evidenciadas, como a flexibilização do controle tarifário, inicialmente de forma parcial, mas hoje com a liberalização tarifária total.

Diante desse novo cenário, portanto, a concepção logística das empresas aéreas brasileiras tenta absorver as novas exigências do mercado, possibilitando a reorganização dos

seus negócios, buscando maior eficácia, ou seja, prover os seus clientes de bens e serviços que eles desejam. O foco nas atividades logísticas supõe, enfim, um processo necessário na gestão das empresas para obter ganhos resultantes de mudanças consagradas na administração.

Corroborando essa tendência, recentemente, neste Estado, concebeu-se o Programa Estadual de Logística de Transportes da Bahia (Peltbahia), que traça estratégias, mediante a execução de obras de infra-estrutura, para integrar os modais de transportes. Contudo, além de não haver definição em torno das fontes de financiamento, situação agravada pelo rigor fiscal do comando macroeconômico nacional, não se prioriza o atendimento ao fluxo turístico, situação retratada no terceiro capítulo deste trabalho.

É nessa direção que a dissertação busca preencher uma lacuna resultante da carência de estudos que correlacionem a logística aplicada ao transporte aéreo com a atividade turística. Ademais, como já se destacou, pretende-se ampliar os debates em torno de temas voltados ao desenvolvimento do turismo na Bahia. Neste Estado, em face à sua incomensurável vocação, esta atividade às vezes é percebida até como caminho inexorável rumo a uma melhor distribuição de renda, pelo caráter democrático e agregador de diversas funções, desde as mais simples às mais complexas, sendo, por esse motivo também, considerado um grande gerador de empregos.

Em outras palavras, esta estreita vinculação entre o turismo e o desenvolvimento econômico e social, com a perspectiva de melhoria da qualidade de vida e dos acessos a emprego e renda para a população baiana, conferem a esta dissertação relevância sob o prisma social. Afinal, mais do que ser a atividade econômica que mais cresce mundialmente, o turismo manifesta-se uma importante atividade que possibilidade influenciar na superação de desigualdades regionais. No dizer de Christaller (1963 apud SILVA, 1996, p.127), em sua teoria das localidades centrais, ao comentar sobre a importância dos fatores locais, enfatiza que “em nossos dias, o turismo oferece às regiões economicamente subdesenvolvidas uma chance para elas mesmas se desenvolverem, já que estas regiões interessam ao turismo”.

A definição desse objeto de investigação permitiu formular as seguintes questões, que norteiam os seus procedimentos metodológicos:

1) As operações de logística para o transporte de passageiros, desenvolvidas pelas

companhias aéreas comerciais, estão realmente contribuindo para a expansão do turismo receptivo na Bahia?

2) Existindo um conjunto de intervenções promovidas pelo Governo da Bahia e pela iniciativa privada, objetivando a expansão do turismo receptivo internacional, quais as implicações derivadas desta relação?

Diante dessas questões definiu-se como objetivo geral, estudar a infra-estrutura aeroportuária para o turismo receptivo na Bahia, destacando-se os seus potenciais e pontos críticos.

Perseguindo-se, uma abordagem de redes, desenvolveu-se uma análise crítica das intervenções públicas e privadas efetivadas no transporte aéreo e no turismo; analisou-se a regulamentação aérea e aspectos das políticas públicas que favorecem ao desempenho das empresas aéreas e a infra-estrutura aeroportuária, fornecendo subsídios para o planejamento de ações voltadas ao crescimento do turismo receptivo internacional na Bahia, com ênfase no aperfeiçoamento da organização das linhas aéreas.

De modo a possibilitar maior acuidade no tratamento desse amplo e complexo tema, optou-se, metodologicamente, pela delimitação do espaço geográfico de análise. Focalizam-se, por conseguinte, as áreas beneficiadas por equipamentos aeroportuários, públicos ou privados, cujas infra-estruturas sejam capazes de receber aeronaves de grande porte e que são pontos estratégicos de demanda turística. Inserem-se, portanto, neste contexto, os municípios de Salvador, Porto Seguro, Ilhéus, Lençóis, Valença, Paulo Afonso e Una, com suas respectivas áreas de abrangência, como a localidade de Praia do Forte e o Complexo de Costa do Sauípe², respectivamente a 75km e 90 km ao norte da capital, que experimentam grande expansão turística.

Justifica-se a inclusão dos municípios de Paulo Afonso e Una, em virtude dos seus potenciais imanentes. O primeiro, apesar de ainda não apresentar demanda significativa neste segmento econômico, situa-se em uma zona turística emergente e possui uma infra-estrutura

² Complexo Turístico da Costa de Sauípe, situado no município de Mata de São João, inaugurado em 2000, e que vem contribuindo para o crescimento do turismo receptivo nacional e internacional do Estado da Bahia.

aeroportuária de boa qualidade, construída pelo Estado, em suporte aos investimentos energéticos da Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf), logo potencialmente capaz de atender a esta demanda reprimida. Da mesma sorte, Una, face aos investimentos turísticos privados promovidos em Comandatuba, dispõe de um aeroporto particular em condições de receber aeronaves tipo Boeing. Em seu conjunto, estes aeroportos já efetivam operação de vôos regulares e/ou vôos *charters*³.

Complementando o arcabouço metodológico deste estudo, centra-se a análise no período entre 1991 e 2004, devido à profusão de estudos científicos sobre temas correlatos ao desta dissertação e ao incremento verificado nos investimentos do Governo da Bahia na promoção do turismo, incluindo este segmento com prioridade no planejamento estatal, com vista à descentralização do desenvolvimento, nos marcos da sustentabilidade.

No que concerne ao método de procedimento, promoveu-se o levantamento de dados secundários, mediante revisão bibliográfica em trabalhos científicos sobre o tema, planos e projetos governamentais para o desenvolvimento do turismo internacional e logística de transportes neste Estado, além de documentos sobre o trânsito de passageiros nos principais aeroportos do País e da Bahia.

Ressalta-se que o suporte básico documental sobre o transporte aéreo foi adquirido através da análise de documentos publicados por órgãos públicos federais vinculados ao Ministério de Defesa, como o Departamento da Aviação Civil, Instituto da Aviação Civil (IAC) e a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero) e órgãos públicos estaduais, como a Secretaria de Infra-Estrutura (Seinfra), Superintendência de Transportes (Supet) e Departamento de Infra-estrutura de Transportes (Derba).

No que tange ao levantamento de informações sobre o turismo na Bahia, acessaram-se dados governamentais, pertinentes ao planejamento estratégico para esta atividade neste Estado, seu desempenho, fluxo do turismo receptivo e movimentos de passageiros nos aeroportos. A identificação das demandas turísticas e outros indicadores foi feita através de consulta aos dados acessíveis, publicados pela Organização Mundial do Turismo (OMT) e

³ Vôos *charters* são serviços aéreos não regulares. A programação dos vôos não tem horários regulares, as tarifas praticadas normalmente são mais baixas do que as dos serviços aéreos regulares (PALHARES, 2002, p.157).

órgãos públicos brasileiros como o Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur), a Secretaria da Cultura e Turismo (SCT) e a Empresa de Turismo da Bahia S/A (Bahiatursa), fundamentais à compreensão e identificação do zoneamento turístico, ambiental e econômico.

Outras fontes secundárias de informações foram consultadas para complementação das análises, como o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea), Superintendência de Estudos Socioeconômicos (SEI), Revistas do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e revistas específicas voltadas para o turismo, o transporte e a logística.

De modo concomitante, procedeu-se o levantamento a dados primários, realizando-se entrevistas abertas com dirigentes e técnicos de empresas públicas e privadas, logo, pessoas-chave e cujo foco das perguntas residiu na relação entre o turismo, transporte aéreo e a logística, com o fito na obtenção de dados relacionados com a gestão do planejamento e integração destas atividades (ver APÊNDICE B). O critério norteador da seleção de atores específicos para as nove entrevistas efetivadas foi a relevância dos seus envolvimento com o objeto pesquisado. Destaque-se que essa técnica foi fundamental para convalidar esclarecimentos e indagações que foram surgindo ao longo da pesquisa.

Diante do que se apresenta, portanto, adotou-se o seguinte pressuposto de análise: embora esteja em curso, na Bahia, a implementação de um conjunto de medidas públicas e privadas voltadas à estruturação da logística do transporte aéreo comercial, visando a incrementar a sua eficácia, não se observa uma estratégia eficiente que gere um crescimento realmente significativo do fluxo turístico receptivo internacional.

Corroborando esta introdução, que representa o primeiro capítulo, estruturou-se a dissertação em mais quatro capítulos.

No segundo capítulo, desenvolve-se uma abordagem histórico-descritiva sobre o desenvolvimento do turismo e do transporte aéreo no Brasil e no mundo, enfatizando-se o processo de regulamentação aérea e o crescimento das companhias aéreas comerciais nacionais, relacionando-o a atividade turística.

O terceiro capítulo promove o aprofundamento conceitual sobre a logística dos

transportes, no contexto da abordagem de redes, em consonância com a teoria de Castells (1999). A percepção de diferentes abordagens permite identificar aspectos fundamentais que interligam esta atividade com o turismo, fornecendo subsídios para uma análise crítica desprovida de valores axiológicos sobre a estrutura aeroportuária baiana e sua influência no desempenho do turismo receptivo internacional.

O quarto capítulo enseja a reflexão sobre as relações do segmento de transporte aéreo e do turismo no Estado da Bahia, especialmente no que se refere às estratégias públicas integrantes do planejamento estadual e suas implicações no transporte aéreo. Isto resulta na representação das redes integradas formadas entre as esferas pública federal e estadual, com o concurso das empresas privadas.

Por fim, no capítulo conclusivo, apresenta-se às inferências decorrentes desta dissertação, apontando contribuições para o desenvolvimento profissional e sustentado do turismo receptivo internacional na Bahia.

2 O TRANSPORTE AÉREO E O TURISMO: DUAS ATIVIDADES QUE SE COMPLEMENTAM

2.1 A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO E DO TURISMO NO MUNDO

A existência do turismo tem como alicerce a história das viagens. A certeza sobre o começo dos primeiros deslocamentos humanos ou qual seria a primeira expressiva viagem da história fica a cargo dos estudiosos, que, entrando no mundo da mitologia e da antropologia, buscam indícios em acontecimentos, fatos e lendas associados à evolução das viagens e dos transportes.

Percorrendo a história, a partir da Idade Antiga, encontra-se na cultura grega uma forte vocação para viagens, visualizada nos festejos para homenagear deuses, como Zeus, deus supremo do Olimpo, senhor supremo do universo, filho de Cronos e de Réia. Através de competições atléticas, que envolviam um conjunto de atrações e eventos, já se percebia um prenúncio de produção de serviços turísticos, embora não entendidos como tais naquela época.

Da mesma forma, os romanos contribuíram para os deslocamentos com características de viagens turísticas, pois foram os grandes construtores de estradas, abrindo muitos caminhos durante sua expansão territorial. Possibilitavam, assim, o crescimento de viagens e peregrinações para visitas a templos sagrados, ainda que sob riscos e ameaças de invasores e saqueadores.

Os romanos podiam viajar até 160km por dia, trocando de cavalos em postos de descanso a cada 13 ou 14km. Eles também viajavam para conhecer templos famosos na região

do Mediterrâneo, especialmente as pirâmides e outros monumentos do Egito. A Grécia e a Ásia Menor eram destinações famosas, oferecendo os jogos olímpicos, banhos medicinais, *resorts* litorâneos, produções teatrais, festivais, outras competições atléticas e formas de diversão e entretenimento. A combinação de riqueza, lazer, atrações turísticas e o desejo de viajar, criaram uma demanda por hospedagens e outros serviços correlatos, ensejando as bases para uma forma inicial de turismo (GOELDNER; RITCHIE; MCINTOSH, 2002).

Os romanos no início das suas grandes viagens tinham como destino principal a Grécia. Posteriormente, com a adoção e difusão do cristianismo, muitos grupos de peregrinos passaram a viajar para a Terra Santa, Jerusalém. Naquela época já existiam itinerários e guias especificando rotas, nomes dos caminhos e distâncias a serem percorridas entre os diferentes pontos do Império (ROBINSON, 1976 apud ACERENZA, 1991).

Com a criação de novas modalidades de transportes, foram sendo introduzidas novas demandas. Além de se perseguir maior velocidade para redução do tempo de viagem, buscava-se maior cuidado com a segurança e conforto, associando qualidade da viagem à redução dos custos pelos serviços. O modal de transporte que permitisse maior velocidade e atendesse a estes desejos dos viajantes seria o escolhido. Com esta evolução, consolidou-se o turismo como uma atividade econômica, ampliando o interesse do mundo civilizado por viagens de longa distância, permitindo o turismo internacional.

Pode-se considerar que os séculos XIX e XX marcaram as grandes descobertas relacionadas ao transporte e a concretização do turismo organizado, como comenta Acerenza (1991):

No século XIX, o grande marco de contribuição na atividade turística foi a engenhosa idéia de Thomas Cook em 1841, que fretou um trem (novidade na época) para transportar 570 pessoas numa viagem de 22 milhas entre duas cidades na Inglaterra - *Leicester* e *Loughborough*, objetivando assistir a reunião de um grupo de alcoólicos anônimos. Esta atitude inicial de Cook não visava fins lucrativos e sim atender a comunidade. A partir dessa experiência, surgiu o despertar para a atividade com fins lucrativos, dando início as excursões organizadas em 1845. (ACERENZA, 1991, p.61).

As duas grandes guerras mundiais, com suas profundas alterações na ordem política, social e econômica, se constituíram em decisivos marcos para a expansão dos transportes. No tocante ao transporte aéreo, a Primeira Guerra Mundial patenteou o poder da aviação como

instrumento militar e a Segunda Guerra Mundial destacou a importância da aviação civil.

A partir daí, deu-se o desenvolvimento rápido da aviação comercial, contribuindo para criar importantes entidades, instituições internacionais e acordos voltados para o desenvolvimento, organização e assistência do transporte aéreo. A Convenção de Chicago, em 1944, foi o grande marco para a regulamentação técnica do transporte aéreo internacional, criando mecanismos para o seu desenvolvimento, estabelecendo o princípio das liberdades do ar e o Acordo das Bermudas, de 1946, estruturou os acordos bilaterais¹ que definiam as “liberdades do ar”² (PAGE, 2001).

Entre as instituições criadas nesse período, destaca-se a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)³, instituída em 1947, que definiu as normas da Aviação Civil em escala mundial. Para o Brasil esta entidade contribui muito, prestando consultorias técnicas em recursos humanos e na difusão de novas tecnologias internacionais. No entanto, merece destaque a *International Air Transport Association* (IATA), criada por companhias aéreas de vários países que operam em rotas internacionais. Ela orienta suas atividades com base no desenvolvimento de logísticas no transporte aéreo internacional de passageiros e cargas, objetivando assegurar que as companhias aéreas garantam serviços de transporte com qualidade, melhor rentabilidade para as linhas aéreas e satisfação para os usuários.

A IATA exerceu, por muito tempo, a implementação da montagem de tarifas para proteger corporativamente seus membros. Não obstante, com a crescente liberalização da regulamentação do mercado de aviação, reduziu seu poder de intervenção. Também é uma instituição atuante na atividade turística internacional com ações que envolvem as operadoras turísticas e agências de viagens.

Com a evolução desse processo, na década de 1950 cresceu o despertar dos países ricos para o desenvolvimento das aeronaves. Iniciava-se, assim, a jornada dos aviões a jato,

¹ Os acordos bilaterais são os principais instrumentos reguladores do transporte aéreo internacional. Eles controlam o acesso aos mercados, estabelecendo os direitos de tráfego aéreo quando dois países concordam em prestar serviços aéreos de forma recíproca, respeitando e protegendo os direitos de cada empresa aérea envolvida em um acordo (BNDES, 2003).

² Ver no ANEXO A, p. 157, as explanações sobre as “liberdade do ar” estabelecidas.

³ OACI, em inglês, *International Civil Aviation Organization* (ICAO), organização pública, faz parte da ONU, com sede em Montreal (Canadá), promove o desenvolvimento dos princípios e técnicas para a navegação aérea internacional.

assinalando o rápido crescimento e expansão das viagens internacionais e o desenvolvimento do turismo mundial (THEOBALD, 1997 apud BARBOSA, 2002).

Um acontecimento que repercutiu mundialmente nos meios de transporte foi a chamada crise do petróleo, em 1973, que inverteu por um curto período as atenções voltadas para as modalidades de transporte aéreo e automobilístico, reduzindo os investimentos, para priorizar as modalidades de transporte ferroviário e aquaviário.

Por outro lado, 1978 marca o primeiro impulso ao processo de desregulamentação⁴ aérea mundial, iniciado pelos Estados Unidos da América, mediante o estabelecimento de mudanças na regulamentação da aviação civil do país, principalmente em relação à flexibilização de tarifas aéreas e menor protecionismo econômico no seu tráfego doméstico. Este acontecimento exerceu marcante influência na aviação comercial, na maioria dos países.

A década de 1980 introduz um novo cenário, em função da globalização da economia⁵. No curso dos acontecimentos, ocorre a abertura de fronteiras e a disseminação de informações, intensificam-se as diversas dimensões das gestões, com governantes e a iniciativa privada influenciando todos os setores da economia mundial. Nessa década aparecem novos elementos associados aos transportes, elevam-se as preocupações com o planejamento e as políticas voltadas para a administração do setor. E, neste cenário, retoma-se a atenção ao avanço da aviação com o impulso a inovações tecnológicas, proporcionando rapidez, maior segurança e redução do tempo de viagem (BARBOSA, 2002; GOELDNER; RITCHIE; MCINTOSH, 2002).

A década de 1990, por sua vez, trouxe uma situação mais equilibrada no desenvolvimento da maioria dos meios de transporte, e, por conseguinte, das viagens e do

⁴ A Desregulamentação implica a redução de controle das diretrizes, que regem a aviação civil, não significando com isso ausência de regulação. Cada país estabelece suas Leis e desenvolve suas políticas da forma que achar mais consistente para o desenvolvimento do transporte aéreo de seu país, obviamente, levando em consideração o desenvolvimento mundial da aviação. Assim, o processo de desregulamentação pode acontecer de forma que permita maior ou menor grau de flexibilização nas normas.

⁵ Para efeito dessa dissertação a globalização é entendida como o atual estágio de desenvolvimento do capitalismo internacional, caracterizado pela fragilidade dos Estados nacionais em relação aos interesses corporativos do grande capital transnacional e aumento do fluxo de trocas econômicas entre países, que refletem na elevação das diferenças entre ricos e pobres.

turismo. A depender da realidade econômica, política e social de cada país, os interesses e prioridades nos investimentos voltados para ambos os setores foram sendo influenciados no que tange ao crescimento e desenvolvimento. Naquela década, observou-se um crescimento na geração e sofisticação de tecnologias em todos os meios de transportes. No caso dos aviões, consagraram-se os Boeing e os Airbus.

Em relação aos acordos de tráfego entre países, os Acordos sobre os Direitos de Trânsito dos Serviços Aéreos e os Acordos sobre Transportes Aéreos Internacionais, garantem o acesso à atividade comercial entre signatários, sem ferir os princípios da autonomia sobre territórios e seu espaços aéreos. A depender do tipo de acordo estabelecido, é permitido o direito de tráfego e concedido as "liberdades do ar" (ver ANEXO A), para transporte de passageiros e cargas (BRASIL, 2004a).

No que se refere ao Direito Aeronáutico Brasileiro no panorama internacional, o mesmo é constituído pelos Tratados, Convenções e Acordos Aéreos através do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e pela legislação complementar⁶. Apesar do Brasil participar de quase todos os atos internacionais que regulamentam a aviação civil, faz exceção a alguns acordos referidos no parágrafo anterior, pois a concepção de soberania sobre o território é bastante rígida, e vem adotando o princípio da reciprocidade, através do sistema de Acordos Bilaterais, enquanto que já existem países que mantêm acordos multilaterais. O Brasil já participa da quinta liberdade (*fifth freedom*) dos Acordos, porém com algumas limitações, não aderindo por completo a este princípio (BRASIL, 2004a).

No Brasil, o transporte aéreo internacional é signatário dos Protocolos de Ementas, nos quais são estabelecidas regras a serem aplicadas nas operações de transporte aéreo internacional, inclusive em relação à responsabilidade civil da companhia aérea no transporte de pessoas, mercadorias, cargas e bagagens despachadas e carregadas pelo passageiro.

Ressalta-se um aspecto da desregulamentação aérea em muitos países: a expansão de rotas internacionais através da liberalização dos acordos bilaterais. No caso brasileiro, destaca-se o Acordo de Fortaleza, assinado entre alguns países da América do Sul, que introduziu novos serviços aéreos regulares diferenciados dos termos do acordo bilateral,

⁶ Art. 1 – Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

objetivando a promoção de novos mercados, contemplando o gerenciamento do movimento de passageiros e cargas (PASIN; LACERDA, 2003).

Ademais, salienta-se que no acordo firmado em 1989 com os EUA, que introduziu bandas tarifárias e multidesignação⁷, há controvérsias em relação à entrada de companhias aéreas estrangeiras nestes mercados. Ou seja, para cada empresa de bandeira brasileira atuar na rota internacional nos Estados Unidos é permitido a operação de uma empresa de bandeira americana no Brasil. Por exemplo, quando a Varig foi autorizada a voar para aquele país, de modo compensatório a *American Airlines* foi autorizada a estabelecer rota para o Brasil. O mesmo aconteceu com a entrada da Vasp e Transbrasil na rota internacional, ensejando a entrada no mercado nacional das empresas *United Airlines* e *Delta Airlines*.

Com a multidesignação estipula-se como direito de reciprocidade a frequência máxima de 105 vôos semanais para cada país envolvido no acordo. A discussão sobre esse tipo de acordo depara com o poder dessas grandes empresas no mercado internacional, pois a participação no mercado das empresas brasileiras na rota Brasil-Estados Unidos, por exemplo, em termos proporcionais, tem sido reduzida, chegando a 44% em 1998 e 35% em 2001 (PASIN; LACERDA, 2003).

A entrada da Transbrasil e Vasp no mercado internacional, que tiveram curta permanência na rota internacional não impediu a permanência das empresas americanas no mercado brasileiro em virtude do acordo já firmado, ficando pré-estabelecido o “direito adquirido”. Essa situação, que expõe a fragilidade dessas empresas no contexto da concorrência internacional, colocou o Brasil em uma posição desvantajosa nesse cenário.

De modo geral, as empresas aéreas brasileiras efetuaram em 2001, cerca de 60% da oferta permitida da frequência de vôos para os principais destinos: Estados Unidos, Europa e Ásia. Por sua vez, as empresas aéreas internacionais operaram 100% dos vôos que têm direito (BNDES, 2001a).

A realidade brasileira no mercado internacional da aviação comercial demonstra a

⁷ Multidesignação “é a permissão, nos acordos bilaterais, para que mais de uma companhia de cada país possa operar nas rotas internacionais”. (PASIN; LACERDA, 2003, p.222).

dificuldade que as empresas nacionais têm de competir com as grandes companhias aéreas estrangeiras, que detêm maior potencial tecnológico e recursos econômicos. Corroborando esse fato, nos países desenvolvidos, este é um modo comum de transporte da sociedade civil, que se expande com a política de "Céus Abertos"⁸, em acordos bilaterais.

Em termos estruturais, ressalta-se que a aviação comercial internacional envolve grupos de interesse nas operações do sistema mundial do transporte aéreo: companhias aéreas, aeroportos, fornecedores de sistemas de controle de tráfego, fabricantes de aeronaves, instituições governamentais, fornecedores, agentes de viagens, associações e público consumidor. Todavia, o desenvolvimento deste sistema depende do crescimento da produtividade, da capacidade de gerar lucratividade e competitividade perante a concorrência que acontece através de uma rede global de interação (CASTELLS, 1999).

Por conseguinte, a sustentação de um sistema eficiente de transporte aéreo em uma estrutura nacional pressupõe a existência de componentes interdependentes e integrados, inclusive com as políticas internacionais e as inovações tecnológicas da indústria aérea.

Assim, no panorama atual, parece que o grande desafio mundial da indústria aérea tem sido encontrar meios e estratégias eficientes para melhorar as logísticas das companhias aéreas referentes à oferta de vôos, sem perder de vista a otimização de receitas, as responsabilidades do transportador aéreo em relação a passageiros e cargas, enfim à competitividade, que depende de parcerias e alianças dentro de um ambiente de desregulamentação aérea.

Fazendo uma inter-relação entre o sistema de transporte aéreo internacional com o turismo receptivo internacional, supõe-se que para se consolidar um destino turístico com movimento de fluxo adequado, é preciso, dentre outros aspectos, o gerenciamento e a interação entre os componentes desse sistema para assegurar meios de acesso rápidos e seguros e um maior número de rotas e conexões disponível no transporte aéreo.

Em relação ao turismo internacional, as previsões da OMT, para os primeiros 20 anos

⁸ Política de "Céus Abertos" representa a aplicação no transporte aéreo comercial que permite fazer acordos entre países para acesso aos mercados, de forma mais aberta, ou mesmo de forma irrestrita.

deste milênio, são que as chegadas internacionais deverão atingir mais de 1,56 bilhão no ano de 2020, das quais 1,2 bilhão serão intra-regionais e 0,4 bilhão serão de viajantes de longa distância. Corroborando esse fato, dados do *World Travel and Tourism Council* (WTTC) indicam que o turismo mundial deverá gerar US\$ 6,2 trilhões do total da demanda da atividade econômica em 2005, crescendo para US\$ 10,7 trilhões, em 2015. No que concerne à demanda de viagens turísticas, espera-se um crescimento em torno de 5,4%, em 2005 e de 4,6% por ano, em termos reais, entre 2006 e 2015. Em relação a empregos gerados estima-se em torno de 221 milhões de postos de trabalho, representando 8,3% do total de empregos, e em 2015 isso deverá representar 8,9% do total de empregos (OMT, 2005; WTTC, 2005a, 2005b).

Ainda segundo o WTTC (2005a), as estimativas para o Brasil são que as viagens de turismo vão crescer 5,1% em 2005 e, entre 2006 e 2015, o crescimento vai ser de 3,9%, em termos reais por ano. As expectativas são que o turismo gere US\$ 55,1 bilhões do total da atividade econômica em 2005, o que representará 7,2% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional. Esses dados evidenciam que o crescimento do turismo mundial é irreversível, notadamente no Brasil, fato que determina especial atenção sobre os aspectos que lhes são intrínsecos.

2.2 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO E DO TURISMO NO BRASIL

O transporte aéreo no Brasil deslanchou seu desenvolvimento, após os períodos das duas grandes Guerras Mundiais, que se caracterizaram pela expansão acelerada dos sistemas rodoviários e aéreos e a crise dos sistemas ferroviário e fluvial.

O Decreto nº 16.893, de 22 de julho de 1925, representou o primeiro regulamento sobre a navegação aérea nacional, que estabeleceu o primeiro Código Brasileiro do Ar. Apesar de praticamente inexistente a atividade no Brasil, o regulamento sinalizava alguns princípios da Convenção de Paris de 1919 (primeiro Fórum internacional para regular as operações internacionais), os quais estabeleciam limites à atividade aeronáutica de cada país fora de suas fronteiras. Ficava evidenciada, dentre os princípios da política de transporte aéreo

brasileiro, a preservação da soberania⁹.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, a aviação brasileira teve um rápido crescimento. Ao mesmo tempo em que os norte-americanos ofertavam as aeronaves excedentes da guerra aos brasileiros com preços acessíveis, a economia do Brasil se sobressaía com a supervalorização da moeda Cruzeiro, favorecida pelo câmbio. Esses acontecimentos propiciaram o surgimento de muitas companhias aéreas entre 1945 e 1952. As empresas aéreas se expandiram de tal forma que este País chegou a ter mais de 20 empresas, a maioria com estrutura administrativa precária. Esse período de crescimento foi relativamente curto, o excesso de oferta em relação a demanda provocou a instabilidade no mercado e o desequilíbrio das empresas aéreas, resultando no processo acelerado de incorporações, absorções e falência de companhias aéreas, reduzindo o número de companhias (CASTRO; LAMY, 1993).

Destacando a relação da evolução do transporte e do turismo no Brasil, a década de 1950 assinala o início do estabelecimento de leis e decretos de incentivo ao turismo, como a criação de instituições e associações voltadas para organização do turismo, como exemplo, a Associação Brasileira de Agências de Viagens (ABAV). A prática do turismo internacional via transporte aéreo quase inexistia naquela época.

Toda a década de 1960 foi marcada por profunda crise, com graves reflexos nas esferas política e econômica. Com isso, na tentativa de se buscar soluções para garantir a sobrevivência dos serviços de transporte aéreo e estabelecer uma política para a aviação civil, o Governo brasileiro e empresas aéreas reuniram-se para estudar mudanças na política vigente no setor, resultando em três conferências ao longo da década, as chamadas Conferências Nacionais da Aviação Comercial (Conac). Esses encontros resultaram em políticas de estímulo à fusão de empresas aéreas; regras para o regime de competição controlada, continuando o Governo com o poder de regular as atividades das companhias aéreas, desde a escolha de linhas até a fixação de tarifas.

⁹ Nos trabalhos de Castro e Lamy (1993) e BNDES (2001a) encontram-se de forma consistente o histórico brasileiro da Aviação Civil e de Companhias Aéreas Brasileiras, além de toda uma análise cronológica da política de regulação. Portanto, muitas referências neste capítulo foram extraídas dessas fontes.

A partir de meados da década de 1970, o Governo brasileiro deixou em evidência o interesse pelo desenvolvimento do turismo receptivo, contribuindo para a promoção da atividade através de incentivos fiscais. Incluía-se no rol dessas ações a classificação de empreendimentos turísticos pelo Embratur e a consolidação de procedimentos e serviços específicos das agências de viagens e transportadoras turísticas. Destaca-se, ainda, a seguinte ação de incentivo ao turismo nacional relacionada com o transporte aéreo: Portaria 38, de 2 de abril de 1976, do DAC, órgão subordinado ao Ministério da Aeronáutica (atualmente Comando da Aeronáutica), permitindo a realização de vôos de turismo doméstico em condições especiais, dentro das normas estabelecidas (COVELLO, 1982).

Ao mesmo tempo em que se estimulava o turismo receptivo, acontecia no transporte aéreo a redução do número de empresas aéreas e a introdução de aeronaves mais modernas, como os aviões a jato. Isto levou, em 1975, em mudanças na organização das redes de linhas de empresas aéreas, que passaram a operar as principais cidades onde se concentrava a economia do País. Essa realidade fez com que muitas localidades interioranas deixassem de ser atendidas pelo transporte aéreo, despertando a preocupação do Ministério da Aeronáutica com a aviação regional. A partir daí, volta-se a atenção para a definição de empresas regionais.

Na década de 1980, entretanto, houve uma desaceleração no desenvolvimento dos transportes, reflexo da crise geral experimentada pela economia brasileira. A conseqüente recessão, acompanhada da alta verificada nos preços dos combustíveis, agravou o desemprego e determinou elevação dos preços dos transportes, desencadeando crise no mercado de viagens. No panorama global, houve, por um lado, redução do turismo internacional, com perdas de entrada de estrangeiros, e por outro, os brasileiros deixaram de viajar para o exterior devido à perda de poder aquisitivo (QUEIROZ, 2002).

O transporte aéreo comercial de passageiros, até 1989, possuía um rigoroso regime de fixação de preço de tarifas e evidenciava uma relação rígida de poder entre a União e o setor privado. Os critérios para definir concessões e o poder de decisão estavam no Estado, responsável também pelos acordos que regulam a entrada de companhias aéreas nacionais e internacionais no mercado (CASTRO; LAMY, 1993).

As três companhias brasileiras que sobreviveram até o final da década de 1980,

respaldando a aviação nacional foram: Viação Aérea Rio-Grandense (Varig), Viação Aérea São Paulo (Vasp) e Transbrasil S.A. Linhas Aéreas (TransBrasil). Representavam as empresas tradicionais, com estruturas mais modernas que influenciaram o controle da distribuição de rotas entre as cidades beneficiadas. Em compensação, cidades antes servidas por transporte aéreo foram desconsideradas, em função dos interesses dessas companhias¹⁰.

Em meados da década de 1990, o Programa Nacional de Desestatização (PND) propiciou mudanças na infra-estrutura dos transportes de modo geral, principalmente com a abertura concedida ao setor privado de participar de investimentos antes não permitidos. Algumas concessões e parcerias foram intensificadas com as reformas institucionais. Nasceram, então, as agências regulatórias, criadas pelo Governo Federal, consideradas por muitos analistas da área, como não favoráveis ao incremento da logística intermodal: Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq), e Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), embora essa última não tenha chegado a ser aprovada (ALBAN, 2002). Mesmo assim, o projeto para estabelecer a Anac continua sendo discutido pelo Governo, apesar de que, a aviação civil, pela sua própria natureza, já é um modal conduzido por regime altamente regulado.

A década de 1990, certamente, influenciou de modo significativo à chamada indústria do turismo e o setor aéreo nacional. As medidas econômicas implementadas pelo Governo, sob os auspícios do Plano Real, que determinaram, em um primeiro momento, a supervalorização cambial, mediante a paridade da moeda brasileira com o dólar americano e, em outro, a sua desvalorização com o regime de bandas cambiais, atingiram diretamente esses setores da economia.

É importante ressaltar as características do turismo receptivo brasileiro em relação à economia do país. Com o advento do Plano Real, concebido em 1994, o aumento de renda da população proveniente da artificialidade do câmbio, que estabelece a paridade do Real em relação ao Dólar norte-americano, trouxe impacto negativo imediato para o turismo receptivo internacional, principalmente para as agências de turismo. O quadro é revertido no ano de 1999, com a desvalorização da moeda nacional, o que torna mais atraente a entrada de turistas

¹⁰ É importante destacar um comparativo da realidade na aviação comercial no Brasil: enquanto em 1950 o país contava com 358 cidades servidas pelo transporte aéreo; no ano de 1975 existiam apenas 92 cidades atendidas pela aviação comercial regular (BNDES, 2002).

estrangeiros, beneficiando diretamente o turismo receptivo internacional. Esta realidade vem-se mantendo ao longo dos anos, prevalecendo e fortalecendo o crescimento das empresas especializadas neste segmento.

2.2.1 As mudanças na regulamentação brasileira da aviação civil a partir de 1990

Parte da década de 1980 e início dos anos 1990 coincidem com transformações de ordem política, social e econômica no mundo, resultando em um comportamento mais liberal nas ações dos governos, reforçando a necessidade de abertura de mercados e da conquista de um mundo globalizado de controles menos rígidos, evidenciando um crescente processo de flexibilização dos instrumentos de regulação estatais.

Conforme já se esboçou, no Brasil, no início da década de 1990 o Governo Federal iniciou a abertura da economia nacional. O Decreto 99.179, de 15 de março de 1990, instituindo o Programa Federal de Desregulamentação, sinaliza maior liberdade à iniciativa privada, reduzindo a interferência do Estado e, em aquiescência aos ditames da corrente neoliberal, deixa que a atividade econômica seja conduzida basicamente pelas regras do livre mercado (CASTRO; LAMY, 1993).

Assim, a década de 1990, influenciada pelas transformações globais, marca uma fase de reformas institucionais, respaldadas por deliberações, portarias e decretos reguladores. Neste contexto, a aviação brasileira estruturou seu desenvolvimento, mediante a instituição de normas mais rígidas para o controle de competição no mercado, restabelecendo políticas de concessão e autorização para serviços de transportes aéreos regulares, com poder de intervenção nas rotas e de reajustes de tarifas e, por fim, adotando uma política de flexibilização tarifária que permitia a liberação monitorada das tarifas aéreas domésticas. Era preciso implementar ações e estratégias que permitissem intensificar a competitividade no mercado interno e externo com a concorrência.

Um ponto de destaque na IV Conac foi a nota Ministerial 001/GM5/AMD que estabeleceu a distribuição de Linhas Aéreas Regulares Internacionais, permitindo a todas as empresas de transporte aéreo regular nacional o acesso às linhas internacionais. Com essa deliberação, em 1987, o DAC permitiu abrir concessões viabilizando a introdução da Vasp e

da Transbrasil no transporte aéreo internacional (CASTRO; LAMY, 1993).

Na V Conac, realizada em 1991, avançaram as discussões sobre o sistema de aviação comercial, focando-se o processo de regulamentação setorial, resultando em diretrizes políticas para o sistema de transporte aéreo comercial do Brasil. Inicia-se, pois, o processo de flexibilização do setor aéreo, sendo que as novas diretrizes estabelecidas foram fundamentais para aviação comercial brasileira. A Portaria n. ° 75/GM5, de 6 de fevereiro de 1992, institui a liberação monitorada das tarifas aéreas domésticas, permitindo às companhias aéreas a diferenciação de tarifas no bilhete aéreo, a partir de uma base tarifária que estabelecia um limite de valor referência máximo e mínimo, consolidando o processo de flexibilização tarifária.

A partir daí, novas Portarias agregaram mudanças na aviação comercial. Abriu-se o mercado doméstico para entrada de novas empresas no transporte aéreo regular, no transporte aéreo não-regular e nos regionais. Entretanto, era preciso analisar a criação dessas empresas, o comportamento do mercado e a situação econômica das empresas existentes, principalmente quanto a compromissos assumidos.

O processo de flexibilização das tarifas abriu espaço para que novas empresas explorassem os serviços de transporte aéreo, modificando o panorama de empresas tradicionais como a Varig, que foi a primeira companhia aérea brasileira a voar para o exterior. Em função da sua posição no mercado, estrutura e concessões, em 1989 ela concentrava quase todo volume de vendas dos vôos internacionais no País.

Esse monopólio só foi quebrado a partir de 1990, quando as companhias passaram a ter espaço para criar novas modalidades tarifárias, com a aprovação do DAC. A concessão para operação de vôos internacionais por outras empresas brasileiras marca o início das operações da Vasp na rota internacional para os Estados Unidos, em 1991.

Os requisitos para a concessão de linhas regulares de transporte aéreo internacional, nacional, regional e não-regional são estabelecidos através do DAC. No que concerne ao transporte aéreo internacional, reforçou-se no V Conac: (i) a sustentação dos princípios de negociação e acordos bilaterais; (ii) o incentivo de medidas na área econômica às companhias aéreas para a concorrência no mercado do transporte aéreo internacional (iii) e, ao mesmo

tempo, estimulou-se a liberação de novas empresas mediante a concessão de linhas internacionais, com licença para exploração de empresas não regulares, sinalizando a flexibilização da operação do mercado de vôo *charter* nacional e internacional, porém, ainda com algumas restrições.

Reestrutura-se, naquele período o Sistema de Transporte Aéreo Regular e criam-se as “linhas aéreas especiais”¹¹, utilizando os três aeroportos centrais estabelecidos: Santos Dumont (Rio de Janeiro), Congonhas (São Paulo), e Pampulha (Belo Horizonte). Com isto, interligava-se as três principais cidades brasileiras daquela época com a capital federal, através de seu aeroporto Juscelino Kubitschek. A operação das linhas aéreas especiais priorizava o transporte regional, com exceção da ponte aérea Rio - São Paulo, que poderia ser explorada também por outras empresas nacionais. Essa ampliação para exploração do transporte regional promoveu o crescimento desse segmento (BNDES, 2001a; PASIN; LACERDA, 2003).

Como afirmam Pasin e Lacerda (2003), até 1992 o tráfego aéreo doméstico regular estava segmentado em linhas nacionais, atendendo as rotas de maior densidade de tráfego e linhas regionais. As empresas aéreas que operavam nas linhas regionais tinham áreas geográficas de atuação limitada, não sendo permitida sua operação fora da região designada. Esse ano marca o início da desregulamentação do mercado doméstico, onde as tarifas de referências eram fixadas pelo DAC.

No final dos anos 1990, alargaram-se as medidas para flexibilização do mercado doméstico da aviação comercial, com a liberalização tarifária, permitindo arranjos melhores de tarifas e competição, porém o aumento da demanda do transporte aéreo comercial brasileiro não foi suficiente para suprir os custos da oferta, representando uma queda nos resultados, de 87% em 1998, em relação a 1997 (BNDES, 2001a).

Em 1999, com a desvalorização cambial ocorrida e o aumento dos preços do combustível de aviação no mercado internacional, agravou-se o desempenho ruim do setor. O

¹¹ Linhas aéreas especiais - fazem ligação direta entre dois aeroportos centrais, sem escalas, ou a um aeroporto central com a capital federal. Essas linhas não podiam fazer conexão com vôos nacionais, mas somente com regionais. O objetivo era atender o público executivo - Portaria nº 504/GC5, 12 de agosto de 1999.

aumento no preço dos insumos para a aviação, cotados em dólar, provocou a elevação dos custos, havendo uma retração de 6% na demanda por passageiros no mercado doméstico em 1999, em relação a 1998 e de 18% no mercado internacional (BNDES, 2001a).

Fazendo uma comparação do transporte aéreo desta fase com o que aconteceu no período entre 1950 e 1960, quando houve um surto de crescimento de oferta de companhias aéreas no transporte regular e em seguida a sua redução, que culminou em falências e fusões de empresas, tem-se a impressão que as fases se repetiram em relação ao gerenciamento da oferta, todavia com outros tipos de influências.

O processo de mudança na regulamentação para o transporte aéreo brasileiro, além de ter recebido influência da desregulamentação da aviação comercial iniciado nos Estados Unidos em 1978, se desenvolveu, na década de 1990, sob a orientação da política de equilíbrio macroeconômico implantada pelo Governo nacional.

Em 2001 amplia-se o regime de liberdade tarifária para as linhas aéreas regulares de passageiros e cargas, aumentando a flexibilização no preço das tarifas, passando a haver apenas o monitoramento pelo DAC dos níveis tarifários para assegurar a proteção do consumidor e dos princípios da economia de mercado. A preocupação do Governo, em relação à liberalização de tarifas, era com o risco de ocorrer a cartelização ou *dumping*¹² no setor, como consequência da falta de um órgão regulador. Como exemplo, em maio de 2004, a empresa aérea Gol publicou tarifas promocionais consideradas abaixo de um mínimo tarifário de sustentação para cobrir os custos operacionais, com isso, houve a intervenção do DAC, de modo a investigar se essa prática era irregular e se estava prejudicando, assim, a livre concorrência.

É polêmica a discussão sobre a flexibilização do mercado de serviços de transporte aéreo doméstico de passageiros e a questão do marco regulatório para o setor. Existem os que

¹² Cartelização - “grupo de empresas independentes que formalizam um acordo para sua atuação coordenada, com vistas a interesses comuns [...]. A atuação dos cartéis elimina a concorrência; os consumidores podem ser lesados por preços construídos artificialmente e por produtos obsoletos [...]”. (SANDRONI, p. 44, 1994). *Dumping* – “venda de produtos a preços mais baixos que os custos, com a finalidade de eliminar concorrentes e conquistar fatias maiores de mercado”. (SANDRONI, p. 106, 1994).

defendem que a flexibilização leva ao estabelecimento de novos padrões de eficiência na prestação de serviços, e, portanto, manifestam-se a favor do processo de desregulamentação e livre concorrência, sem amarras na determinação de preços e quantidades. Em contrapartida, o Ministério da Defesa é partidário pelo estabelecimento de um marco regulatório, com uma agência responsável por definições em torno das operações logísticas das companhias aéreas e pelo acompanhamento das implicações da atuação de firmas sobre a oferta e demanda de produtos e serviços neste segmento econômico. De acordo com essa concepção, a esta agência reguladora caberia, ainda, a análise da entrada de uma companhia nova no mercado nacional, justificando a preocupação com a situação econômica das empresas já existentes e seus compromissos assumidos. Esta posição ratifica a não concordância com a livre competitividade, acreditando que ela não promove a eficiência do setor.

Em paralelo a esse ponto de vista, as empresas aéreas defendem que a liberação de tarifas poderá gerenciar e ampliar a faixa de desconto por destino, faixa de horário e assentos dos aviões, contribuindo para ampliação da sua atuação e, desta forma, melhorar o sistema de gerenciamento de receitas, ou seja, "pagam mais os passageiros que compram passagens sem antecedência e menos aqueles que compram com antecedência, planejando as viagens". (BNDES, 2001a, p.2).

Um exemplo no Brasil de gerenciamento de resultados com relação à tarifa de passagens aéreas para algumas rotas acontece nas linhas para Brasília, que não sofrem baixas de demanda em casos de aumento de passagem, considerando tratar-se de viagens para um destino onde está situada a política administrativa do País e que concentra a realização de muitos negócios. Sendo assim, as companhias aéreas têm garantia de demanda por assentos, independente do valor da tarifa, ainda mais se considerando que grande parte dessas passagens aéreas são bancadas pelo Legislativo nacional. Normalmente são rotas rentáveis para as companhias aéreas, prevalecendo menos assentos com tarifas promocionais.

2.2.2 O transporte aéreo no ambiente da desregulamentação aérea

Enquanto a sistemática da desregulamentação aérea mundial visa alcançar uma

situação propícia à concorrência de uma forma saudável, os seus efeitos, como a liberdade de tarifas, são discutidos por vários pesquisadores, resultando em inúmeros pontos de vista, gerando controvérsias em torno dessa temática.

As mudanças desencadeadas com o processo de desregulamentação brasileira nos primeiros anos da década de 1990 refletiram na forma de atuação das companhias aéreas, que tiveram que mostrar maior dinamismo na atividade. Assim, proliferaram as tarifas promocionais diferenciadas para aumentar a ocupação dos vôos, provocando uma acirrada competição entre companhias. Em contrapartida, essas empresas passaram a controlar e limitar suas ofertas de vôos, pois mesmo com o processo de flexibilização, o regime de concessões instalado no País permanecia rígido.

Ao comentar sobre a regulamentação brasileira, Castro e Lamy (1996 apud FREITAS 1996) falam de sua inconsistência, pois o processo de concessão e flexibilização dos critérios permitidos pelo Ministério da Aeronáutica, para exploração dos serviços de transporte aéreos regulares através de autorização, não transmitia segurança aos investidores do setor. Ao contrário inibia, os investidores privados¹³.

Em relação aos efeitos da desregulamentação em países desenvolvidos, Guimarães (2003) evidencia que foram percebidos ganhos de eficiência na indústria e benefícios para os consumidores. Acentua também que a própria dinâmica resultante promoveu mudanças no modo de operação das empresas, confirmando o poder das grandes corporações, revelando os contornos de um mercado altamente concentrado, onde o acesso e a sobrevivência de novos competidores tem-se mostrado cada vez mais difícil.

O pensamento de Guimarães (2003) sobre o processo de regulamentação no Brasil, mostra como ele acontece de modo favorável ao estabelecimento de um marco regulatório para administrar a oferta de produtos e serviços. Comentando sobre este tema esse autor salienta que o regime regulatório tem como fundamento: “proteger a estrutura vigente da indústria, como ocorreu no setor de transporte aéreo, ao abolir a concorrência e implementar

¹³ Nesta fase, a Vasp tinha pouco tempo de privatizada, optou em aplicar tarifas promocionais agressivas que forçaram por curto período, os concorrentes a baixar também os preços mesmo tendo perdas. A passagem aérea chegou a concorrer com o transporte rodoviário em alguns destinos, gerando conflitos nos meios de transportes.

uma política de preços que tem como base o nível de custos da indústria, mas acaba por sancionar a ineficiência das empresas que a compõem”. (GUIMARAES, 2003, p.3).

As medidas regulatórias recentemente estabelecidas, com destaque para as Portarias 243/GC5, de 13 de março de 2003, e a 731/GC5, de 31 de julho de 2003, demonstram avanços no processo de liberalização do mercado, apesar da permanência de rigidez em alguns pontos.

Essa primeira Portaria propõe “a adequação da oferta de transporte aéreo, feita pelas empresas aéreas à demanda disponível no mercado”. Assim, as empresas aéreas são “concitadas a desenvolver planos de racionalização de suas linhas, a serem elaboradas em coordenação e com a colaboração do DAC”. (GUIMARAES, 2003, p.9). Dentre as medidas desta Portaria, aparece a restrição à autorização de importação de aeronaves, dificultando à expansão de empresas novas no mercado, como o caso da Gol Linhas Aéreas e, ainda mais recentemente, a OceanAir.

Para Salgado (2003, p.18), a outra portaria citada “altera as diretrizes para o transporte aéreo nacional, estabelecidas em 1992” e estas, “passam imediatamente a orientar a política para os serviços de transporte aéreo comercial no Brasil”. (SALGADO, 2003, p.9).

Outro aspecto que permeia as discussões em torno das deliberações vigentes refere-se às regras para o controle dos eslots (*slots*)¹⁴ nos aeroportos, limitando e disponibilizando os acessos das companhias aéreas. Uma análise polêmica e complexa que envolve o poder econômico das companhias aéreas, principalmente considerando-se que “a disponibilidade de *slots* é fator fundamental para viabilizar a concorrência por meio de entrada de novas empresas no mercado”. (SALGADO, 2003, p.21).

Como resultado das transformações do setor, semelhante de modo geral à nova estrutura de desregulamentação do mercado mundial, tem-se a organização de rotas, com a introdução do sistema *Hub and Spoke*¹⁵. Este sistema passa a centralizar vôos em alguns

¹⁴ *Slots* são os espaços físicos da pista disponível nos aeroportos para aterrissagem e decolagem de aeronaves, sempre tendo a permissão do DAC.

¹⁵ *Hub and Spoke* - *Hub*: Centro de distribuição de linhas aéreas nos principais aeroportos das grandes cidades; e *Spoke*, ramificações de linhas aéreas alimentadoras de aeroportos centrais para aeroportos localizados em cidades menores, regionais.

aeroportos, normalmente em grandes cidades, que possuem um intenso tráfego aéreo. Assim, concentram-se nesses aeroportos os principais *hubs* de um país. A partir desses aeroportos, onde estão os *hubs*, se processa a redistribuição do tráfego de passageiros, de e para outras localidades através de rotas secundárias (*spokes*). Muitas vezes estas distribuições para outros aeroportos são feitas através de parcerias com empresas menores que atuam nas linhas regionais (PASIN; LACERDA, 2003).

Os sistemas *Hubs and Spokes* (centros e ramos) ficaram evidenciados a partir da década de 1980 nos países mais desenvolvidos, em processos pertinentes à regulamentação aérea. Com a criação desses sistemas ampliou-se o número de conexões, possibilitando o trabalho em rede (*networks*), o que reduz significativamente os custos das empresas e as tarifas aéreas. Este sistema expandiu-se e se internacionalizou na Europa, possibilitando a criação de alianças estratégicas entre companhias aéreas (KELLER; BEAGER, 2002).

Para Page (2001, p.201), o sistema *Hub and Spoke* foi desenvolvido pelas companhias aéreas “como estratégias especiais e comerciais para organizar as operações das empresas em um ambiente de desregulamentação”.

Anteriormente, existia o sistema “ponto-a-ponto”, ou seja, rotas diretas entre aeroportos, no qual o aproveitamento da aeronave (envolvendo milhas percorridas, ocupação por assento), era influenciado pelo baixo desempenho, resultante da ineficiência na utilização e montagem das rotas. Por conseguinte, neste modelo de sistema regulado havia um reflexo nos preços não tornando atraente as tarifas aéreas. As linhas aéreas nas rotas de longa distância nesse sistema, que não alcançassem um determinado nível de ocupação por assento, tornavam-se caras.

A esse respeito Keller e Beager (2002) acentuam que o mercado regulado foi baseado em um grande número de conexões com serviços ligando cidades ponto-a-ponto (*point-to-point*). Essa forma de organização do transporte aéreo entre as décadas de 1940 e 1970, apesar de ainda ser comum em muitos países, é considerada ineficiente do ponto de vista econômico, pois as companhias aéreas não têm incentivos para desenvolver a demanda potencial pela redução de tarifa. Os subsídios do Estado têm ajudado a manter certas rotas em operação sob estas condições de baixa lucratividade.

Semelhante enfoque é perseguido por Guimarães (2003), que evidencia que o sistema *Hub-and-Spoke* permite aumentar a frequência de vôos sem sair abaixo do nível eficiente de tráfego, bem como atender a aeroportos cujo volume de tráfego para outra cidade seria ineficiente para justificar serviço “ponto-a-ponto”.

Por outro lado, a utilização desse sistema também tem refletido na competição das empresas aéreas e no seu poder de controle de linhas e rotas, bem como na aplicação diferenciada de tarifas, refletindo diretamente nas vantagens e desvantagens para o consumidor, a depender da rota utilizada. Vale ressaltar, neste contexto, a força das grandes companhias dominadoras dos *hubs*, portanto dos *slots*, dificultando a entrada de novas companhias nesses pontos.

O processo de transição do regime regulatório ao ambiente competitivo e de "livre" concorrência, traz, porém, instabilidade ao mercado, que muitas vezes, leva à exclusão de empresas. Isto ocorreu nos Estados Unidos com a PanAm, *Eastern Airlines* e no Brasil com a Transbrasil. Entretanto, apesar de parecer ser uma consequência direta do processo de desregulamentação, a ineficiência das empresas é que contribui para seu fracasso. Admitindo-se, ainda, outras influências geradoras de crises e problemas nas companhias aéreas, como a estrutura do *marketing* aplicada, as estratégias de competição e o modelo de negócios adotado para o desempenho do setor (GUIMARÃES, 2003).

Nesse sentido, torna-se bem consistente a consideração de Nickerson (1996):

A desregulamentação tem aspectos positivos e negativos, seja em países desenvolvidos ou em desenvolvimento, os benefícios dependem do ponto de vista que se pretende analisar. As mudanças nos primeiros momentos se sucederam de forma similar a de outros países, como os Estados Unidos, onde cidades com populações pequenas, entre 40 a 100 mil pessoas, que não estavam no caminho das principais rotas, deixaram de ter serviços de transporte aéreo, poucas linhas e preços altos. (NICKERSON, 1996, p.85).

A evolução da estrutura no mercado de Aviação Civil mundial pode ser visualizada e representada pelos diagramas expostos na Figura 1.

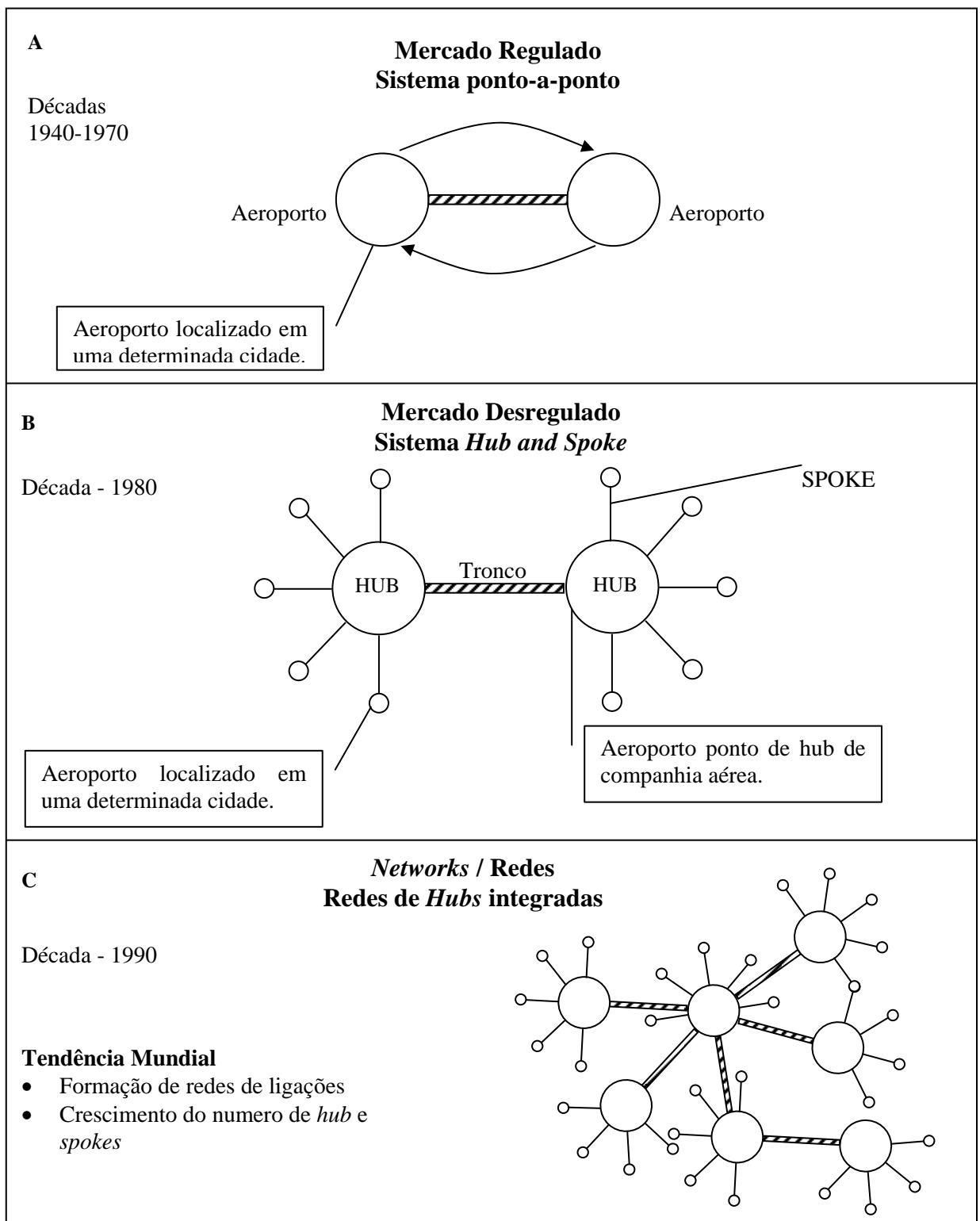


Figura 1 – Diagramas da evolução estrutural do mercado de aviação civil

Fonte: Figura adaptada de Keller e Beager (2002, p. 14) e Page (2001, p. 202).

Essa evolução a caminho da desregulamentação reproduz a experiência daqueles países onde há intenso desenvolvimento da indústria aérea, como nos EUA. No Brasil, o estágio desenvolvimento de *hub and spoke* se situa no momento atual, como se expressa na

Figura 1 (desenho B). Praticamente inicia-se em meados da década de 1990, com tendência de expansão para o trabalho em rede (*networks*) em prazo mais longo.

Enfim, a desregulamentação estimulou inovações nas formas de negócios no mercado mundial, influenciando a criação do sistema *hub-and-spoke* e o alargamento de espaço para companhias que operam com tarifas de baixo custo e baixa tarifa (*low-cost and low-fare*). O cenário brasileiro, a partir de 2002, tem sinalizado para o estabelecimento de um mercado interno mais forte, com uma lenta retomada de companhias aéreas fazendo linhas regionais e o crescimento rumo à diferenciação de serviços e preços pelas empresas.

O melhor exemplo de empresa brasileira com essas características é a Gol Linhas Aéreas, que se lançou de forma bastante agressiva no mercado, com preços pelos serviços cobrados mais baixos que os dos concorrentes. Este fato resultou em reação dos concorrentes, que partiram para adotar tarifas mais baixas.

Um aspecto peculiar do setor aéreo relaciona-se à influência que fatores conjunturais exercem na demanda pelos seus serviços e, conseqüentemente, no desempenho da atividade. Geralmente, esta influência é de ordem política, como em momentos de conflitos e guerras, ou econômica, como em períodos recessivos. Os Estados Unidos vêm experimentando esses revezes. Entre 1990 e 1992, praticamente 10 anos depois de iniciarem a sua desregulamentação, sofreu os impactos da Guerra do Golfo, fato que agravou a situação econômica do país. Posteriormente, cerca de 10 anos depois, o quadro se repete em 2001, com o ataque terrorista de 11 de Setembro.

Fazendo uma analogia entre aquele país e o Brasil, em relação às ações processadas na regulamentação aérea, especialmente no que concerne à criação de empresas de baixo custo e baixa tarifa, percebe-se que, enquanto que lá este tipo de empresa começou a funcionar há três décadas atrás, praticamente com a empresa aérea americana *Southwest*, aqui isto só se deu em 2001, com a introdução da Gol Linhas Aéreas no mercado.

Assim, como efeito do processo para uma nova regulamentação adveio maior liberdade de negociação das companhias aéreas e do Governo no mercado internacional, fomentando novas transações. Isto resultou em maior acesso a rotas internacionais, através dos acordos bilaterais e redução de tarifas, elevando a demanda por serviços aéreos e, por

extensão, a frequência de vôos não regulares, como os *charters*. Estes, por sua vez, têm alcançado maior flexibilidade, depois que tiveram suas tarifas desvinculadas dos pacotes turísticos. No momento atual, chama a atenção, a expansão das empresas de táxi aéreo, voltadas não apenas para atendimento à maior demanda de negócios, mas também do turismo.

2.3 A IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO REGIONAL

No cenário da aviação nacional, é importante destacar o segmento de tráfego regional, que retomou uma posição significativa a partir de 1975, quando foram criados os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional (Sitar)¹⁶.

Com esses sistemas, o País foi dividido em cinco espaços geográficos de tráfego e cinco empresas foram autorizadas a atuar sob regime de exclusividade: Nordeste Linhas Aéreas, (no nordeste e leste); Rio-Sul, no sul; Transportes Aéreos da Bacia Amazônica (Taba), (no norte e oeste); Transportes Aéreos Regionais (TAM)¹⁷, no centro-oeste e Viação Brasil Central, antiga Votec - Serviços Aéreos Regionais, no centro-norte. Em 1989 a TAM e a Brasil Central, juntas, transportavam mais de 60% do tráfego regional (CASTRO; LAMY, 1993).

Deve-se ressaltar, que antes desse marco, o Ministério da Aeronáutica respaldava a política de competição controlada, definindo as diretrizes que permitiam as concessões para exploração de linhas aéreas regionais e a seleção de empresas (BNDES, 2002).

Ao mesmo tempo em que se implantava os Sitar, foi criado o adicional tarifário¹⁸ para suplementação das tarifas das linhas previstas nesses sistemas. Porém, em 1992, a Portaria n.º 690/GM/92, estabeleceu novas diretrizes para o gerenciamento do adicional tarifário

¹⁶ Decreto n.º 76590 de 11 de novembro de 1975, Art.1.º, objetivo de formar redes de linhas auxiliares, alimentadoras das principais para atender localidades de baixo e médio potencial de tráfego. Apesar desse Decreto ter estabelecido um tipo de transporte aéreo, oficialmente foi mantido nestes termos até 1999. Nos tempos atuais, aviação regional significa um transporte aéreo que faz ligações interioranas, e dessas para centros urbanos/capitais.

¹⁷ Atualmente existe o grupo TAM composto por duas subsidiárias: TAM Linhas Aéreas S. A., incorporando a TAM – Transportes Aéreos Regionais S.A. e TAM – Transportes Aéreos Meridionais; e TAM Mercosur (TAM - TRANSPORTES AÉREOS MERIDIONAIS, 2005).

¹⁸ Adicional tarifário – um valor fixado em 3% incidente sobre os bilhetes das linhas aéreas domésticas que era arrecadado e destinado aos SITAR para suplementação de suas linhas.

destinado à suplementação sobre as tarifas praticadas nas "linhas aéreas regionais". Mantinha-se, pois, o que fora instituído no decreto de 1975: 3% sobre a tarifa de todos os bilhetes de passagem das linhas aéreas operadas em rotas nacionais e linhas aéreas especiais, ficando o DAC responsável pela fiscalização e controle da aplicação da verba. Em 1992, ocorrem mudanças também nas regras que delimitam áreas de operação geográfica, permitindo que empresas de transporte aéreo regular pudessem operar linhas aéreas domésticas nacionais e regionais (CASTRO; LAMY, 1993).

Entre os anos de 1995 e 1998, houve a expansão do transporte regional, com a entrada de novas empresas no mercado. As linhas regionais neste Estado foram mais incrementadas. A Figura 2 demonstra esquematicamente as inter-relações entre linhas disponíveis para a definição de itinerários em 1995, na Bahia.

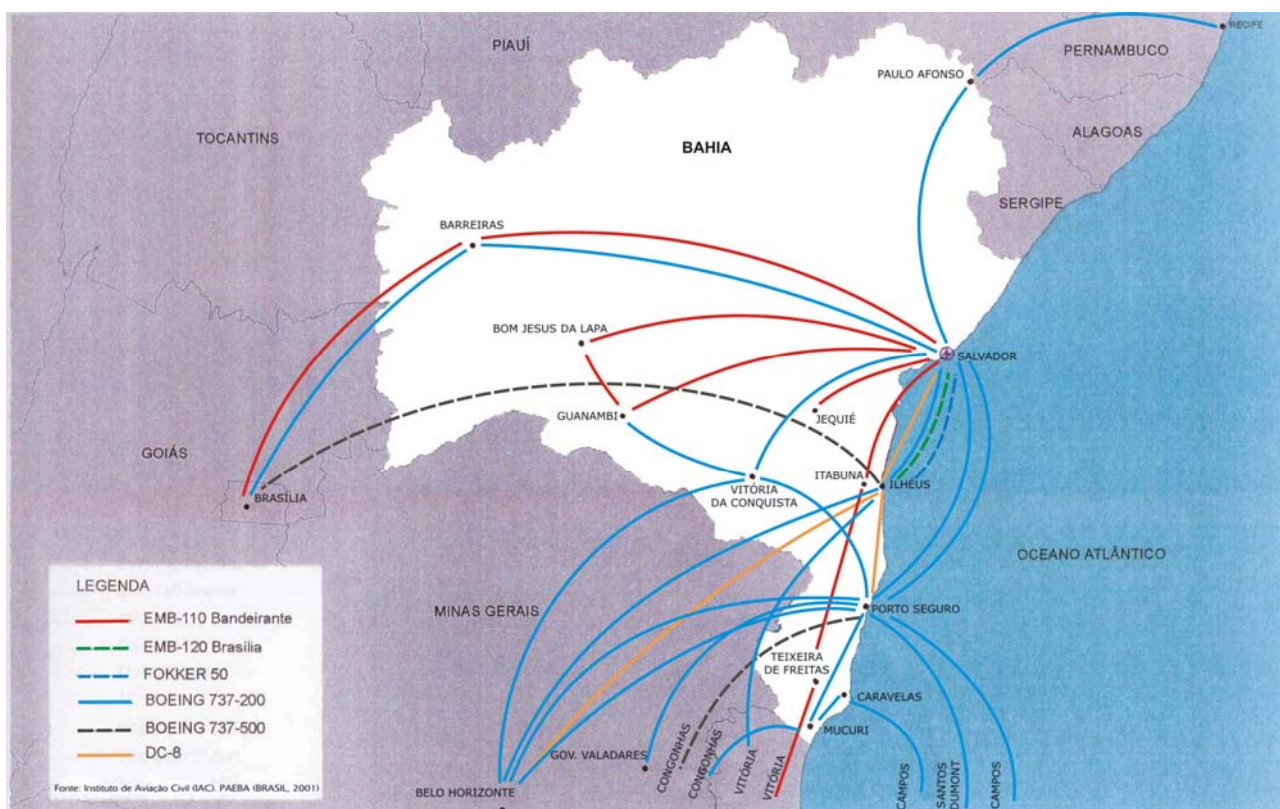


Figura 2 – Oferta de linhas aéreas da aviação regional em 1995

Fonte: Instituto da Aviação Civil (IAC). PAEBA (BRASIL, 2001).

No ano de 1999, iniciou-se o processo de retração no número de linhas regionais, as empresas que vinham operando essas linhas, com crescimento de suas frotas e aquisição de aeronaves maiores, passaram a priorizar rotas mais viáveis economicamente, em detrimento

de outras, desviando os interesses do objetivo pleiteado pelo Governo federal para o tráfego regional. A partir daí, reduz-se o número de cidades servidas por transporte aéreo, sucedendo o mesmo nos anos seguintes.

Essa realidade coincide com a conjuntura de crise mundial vivenciada àquela época pelo setor e com a liberação cambial definida pelo comando macroeconômico do País, fatores que reduzem a demanda por transporte aéreo e aumentam os custos das empresas.

Tal quadro se agravou com as liminares ganhas pela Varig e Vasp, desobrigando-as de recolherem a suplementação tarifária, notadamente por essas empresas representarem mais de 70% da arrecadação, naquela oportunidade (BNDES, 2002).

Assim, chega-se ao ano 2000 com o fim da distinção de empresas de âmbito regional e nacional, passando todas a serem chamadas de Empresas Domésticas de Transporte Aéreo Regular e a identificação da operação regional caracterizada pela linha operada.

O ano de 2001 seguiu com mudanças relevantes. Novas liminares estenderam a desobrigação de pagamento do adicional tarifário à TAM e Transbrasil. Esta sobretaxa passou para 1% sobre o valor das passagens de linhas aéreas regulares, excetuando-se as tarifas das linhas regionais suplementadas. Adicionou-se, também, ao índice de suplementação um fator de adequação, ou seja, uma forma de medir a eficiência operacional mensurando-se pontualidade e regularidade (BNDES, 2002).

Deve-se destacar que a aviação regional contribui para a integração e o desenvolvimento nacional, pelo fato de facilitar o transporte de mercadorias, a prestação de serviços e o fluxo de comunicação a regiões de difícil acesso. Como exemplo, pode-se citar áreas da Amazônia, onde predomina lento e perigoso transporte aquaviário e na Ilha de Marajó, onde empresas, como a Meta Mesquita, expandem suas ofertas de linhas para atender à demanda crescente. O Quadro 1, a seguir, relaciona as empresas brasileiras com característica de linhas regionais regulares de passageiros, no ano de 2004.

Empresas aéreas	Região de atuação nas linhas regionais
Abaeté	Nordeste
Meta Mesquita	Norte
Nordeste Linhas Aéreas (Grupo Varig)	Quase todo Território nacional
OceanAir	Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste
Pantanal Linhas Aéreas	Sudeste
Penta Pena Transportes Aéreos	Norte e Centro-Oeste
Puma Air Linhas Aéreas	Norte
Rico Linhas Aéreas	Norte
Rio - Sul (Grupo Varig)	Quase todo Território nacional
TAVAJ	Norte
Total Linhas Aéreas	Norte e Sudeste
Trip Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista	Sul, Centro-Oeste e Nordeste
Interbrasil Star S/A	Atividade paralisada
Passaredo	Sul e Sudeste
Presidente	Atividade paralisada

Quadro 1 – Empresas aéreas com linhas regionais regulares em 2004

Fonte: Departamento de Aviação Civil (DAC) (BRASIL, 2005b).

Corroborando esse enfoque, estudo do IAC (BRASIL, 1999), respaldado em dados estatísticos, acentua que o nível de atividade econômica de uma região representa um importante fator para expansão do transporte aéreo e que a oferta de serviços regulares favorece a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento integrado regional.

Inserindo-se nesse contexto, o turismo em suas diversas modalidades se apresenta como atividade capaz de contribuir para o aumento do fluxo de passageiros na rede que alimenta as linhas aéreas das cidades de potencial turístico. Não obstante, observa-se empiricamente que a instabilidade inerente às linhas regionais que compõem as redes de atendimento às cidades turísticas não oferece segurança para as empresas que atuam neste segmento econômico. Some-se a este fato, os reveses financeiros experimentados por algumas empresas aéreas, como a Interbrasil Star e a Presidente, situação retratada no Quadro 1. Como resultado desta fragilidade estrutural, muitas empresas trabalham com pré-reservas para pacotes turísticos vendidos antecipadamente, implicando na prática de majoração de tarifas.

Essa situação tem levado ao crescimento das solicitações de vôos fretados para grupos de turistas estrangeiros, através de serviço de táxi aéreo para localidades interioranas, como Lençóis, na Bahia.

Fica patente, pois, que o turismo receptivo internacional pode influenciar positivamente o transporte aéreo através das linhas regionais, ou mesmo domésticas, naquelas localidades com potencial imanente.

2.4 O DESEMPENHO DAS PRINCIPAIS COMPANHIAS AÉREAS BRASILEIRAS

Como visto anteriormente, o segmento de transporte aéreo é muito vulnerável a conjunturas de crise, cujos reflexos afetam o desempenho econômico de suas empresas. Assim, a análise do seu desempenho tem que considerar tanto os aspectos estruturais, quanto os de ordem conjuntural, como elevação nas cotações dos combustíveis, desaceleração da economia mundial, intervenções do Estado na economia, entre outros.

Diante desse quadro de fragilidade, próprio à dinâmica da aviação no mundo, as companhias aéreas têm que fazer ajustes internos, reduzindo custos, e criar novos recursos de promoção para manter seu nível de desempenho, sejam atuando no mercado doméstico ou internacional.

Dentre os aspectos de ordem conjuntural, merece destacar aqueles relativos à ação estatal. Isto fica patente na política monetária, onde a variação cambial influencia diretamente o comportamento do mercado da aviação comercial. Os quatro anos que se seguiram após a desvalorização do Real no Brasil, foram marcados pela elevação dos custos de manutenção e operacionais, já que muitos insumos básicos da atividade são cotados em dólar, como combustível, *leasing* de aeronaves, peças de manutenção, seguro, etc.

Utilizando-se o movimento do tráfego de passageiros no transporte aéreo regular como um indicador de desempenho setorial, percebe-se que os esforços das companhias aéreas para se ajustar à nova ordem mundial vêm resultando em avanços, nos últimos anos.

Os dados apresentados na Tabela 1 corroboram esta assertiva, demonstrando o tráfego

de passageiros nas empresas brasileiras de transporte aéreo regular, em linhas domésticas e internacionais, nos anos de 2000 a 2004, considerando assentos por quilômetros oferecidos, (OF) e assentos pagos (PG).

Tabela 1 – Tráfego aéreo de passageiros em vôos regulares domésticos e internacionais no Brasil - 2000-2004

Ano	Doméstico		Aprov. %	Internacional		Aprov. %
	Ass.OF	Ass. PG		Ass. OF	Ass. PG	
2000	41.373.231	24.290.827	59	33.439.734	23.823.374	71
2001	45.323.458	26.508.405	58	33.261.447	22.399.020	67
2002	47.084.779	26.750.351	57	30.917.230	21.688.933	70
2003	41.926.547	25.179.733	60	28.816.279	21.560.347	75
2004	42.990.888	28.186.464	66	30.869.859	23.307.218	76

Fonte: Departamento de Aviação Civil (DAC) (BRASIL, 2005c).

Na análise da relação entre a oferta e a procura de assentos em vôos domésticos no período entre 2000 e 2004 observa-se um declínio no índice de aproveitamento nos anos de 2001 e 2002 e uma tendência à otimização dessa relação nos dois anos seguintes, sobressaindo o ano 2004, com 66% na relação do que foi ofertado e efetivamente vendido. Esse resultado coincide com as soluções defendidas pelo Ministério de Defesa em relação à Indústria do Transporte Aéreo, de estimular em 2003 as empresas a reduzirem o número de vôos para melhorar o desempenho. Soma-se a este fato, fatores relacionados com a retomada de crescimento da economia em geral do País em 2004, em particular para as atividades do transporte aéreo e turismo.

Segundo o DAC, as taxas médias de ocupação em torno de 62%, permitem que as receitas cubram os gastos de operação (TRÁFEGO..., 2004). Porém, obter um bom aproveitamento na relação entre a demanda e a oferta, e garantir competitividade, com equilíbrio financeiro nas atividades das companhias aéreas, pressupõe eficiência nos processos logísticos, implicando em correção de gestão.

Pode-se observar na Tabela 2 a participação no mercado das companhias aéreas brasileiras, no tráfego aéreo regular, em relação aos passageiros por quilômetro pago transportados nas linhas domésticas, ao longo da década atual, quando se ampliaram as flexibilizações para a Aviação Comercial.

Tabela 2 - Participação das companhias aéreas em vôos domésticos regulares de passageiros pagantes transportados por quilômetros, 2000 - 2004

Empresa	Linhas domésticas (%)				
	2000	2001	2002	2003	2004
Grupo Varig *	44,09	40,46	39,25	33,59	31,09
Grupo Transbrasil	12,17	8,24	0,00	0,00	0,00
Vasp	14,97	14,35	12,67	12,20	8,85
TAM	27,17	30,71	34,93	33,04	35,79
Gol	0,00	4,74	11,80	19,44	22,27
Outras	1,60	1,49	1,35	1,73	2,00
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: Departamento de Aviação Civil (DAC) (BRASIL, 2005c).

Nota: *Grupo Varig em 2001 (Nordeste - 2,97%, Rio-Sul - 8,77%, Varig - 28,72%).

O ano de 2001 é um marco em relação ao movimento de entrada e saída de companhias aéreas no mercado, ano em que a Transbrasil deixou de operar no mês de dezembro, encerrando suas atividades com 8,24%. A Vasp deixa de operar linhas internacionais, conforme se demonstrará na Tabela 3, porém se mantém na terceira posição do mercado doméstico com 14,35%. Neste mesmo ano, a Gol inicia suas operações no mercado nacional e vem se mantendo em constante crescimento, com prática de tarifas de baixo custo e baixo preço, sobressaindo-se como empresa modelo de gestão, tornando-se referência no mundo globalizado do mercado de aviação comercial.

Também merece destaque o desempenho positivo da TAM, que tem apresentado crescimento sustentado, desbancando a Varig no ano 2001, no mercado nacional de passageiros. Não obstante, caso se avalie o desempenho do grupo Varig, a situação de liderança mantém-se inalterada até 2002.

Em 2003, a entrada da OceanAir, incluída em empresas outras da Tabela 2, como mais uma empresa de transporte regular operando linhas regionais, vem disseminando oferta de linhas estratégicas e ampliando seu espaço no mercado, principalmente em muitas localidades do Nordeste, através de estratégias desafiadoras no seu *marketing* e nas suas políticas de tarifas promocionais.

O ano de 2004 encerrou com 14 empresas brasileiras operando no transporte aéreo regular nas linhas domésticas¹⁹, e, dentre essas, quatro operavam linhas internacionais²⁰ com destaque para TAM e Varig que absorveram quase toda a participação como mostra a Tabela 3.

Tabela 3 – Participação das empresas aéreas no mercado internacional de passageiros pagantes transportados por quilômetro – anos – 2000 -2004

Empresa	Linhas internacionais (%)				
	2000	2001	2002	2003	2004
Varig	79,71	82,12	87,36	87,89	85,41
Grupo Transbrasil	6,93	3,93			
VASP	5,38				
TAM Linhas Aéreas	7,93	13,88	12,58	12,04	14,48
Gol					0,05
Outras	0,05	0,06	0,06	0,08	0,06

Fonte: Departamento de Aviação Civil (DAC) (BRASIL, 2005c).

Observa-se na Tabela 3, que a Varig detém o controle quase total da participação nas linhas internacionais no período analisado, mesmo com o ligeiro recuo no ano de 2004, favorecendo o crescimento no percentual da TAM que se manteve na segunda posição. A empresa Gol praticamente entra no mercado internacional no final de 2004, não tendo ainda relevância a sua participação.

Outro indicador de desempenho das principais companhias aéreas brasileiras refere-se à gestão dos seus recursos humanos em relação ao número de aeronaves em atividade. Esse aspecto é importante na composição dos custos operacionais das empresas. Com base neste enfoque, a Tabela 4 avalia a relação entre o número de empregados e de aeronaves das empresas do Grupo Varig, Gol, TAM e Vasp, no ano de 2003, possibilitando extrair considerações relativas ao desempenho recente dessas empresas.

¹⁹ Abaeté, Gol, Meta, OceanAir, Pantanal, Penta, Puma Air, Rico, TAM- Linhas Aéreas, Tavaj, Total, Trip, Vasp, Grupo Varig (Varig, Nordeste, Rio-Sul).

²⁰ Varig, TAM, Penta e Rico.

Tabela 4 – Estrutura das quatro principais companhias aéreas no ano de 2003 nos itens empregados e aeronaves

Companhias aéreas	Nº empregados (e)	Nº aeronaves (a)	Desempenho na relação empregados/aeronave (e/a)
Grupo VARIG	13.453	101	133
VASP	5.205	30	173
TAM	6.773	89	76
GOL	2.479	22	112

Fonte: Departamento de Aviação Civil (DAC) (BRASIL, 2004d).

Percebe-se que o desempenho menos eficiente é o da Vasp, que absorve maior número de empregados por aeronave, com 173 e/a. Este resultado deve contribuir para afetar o desempenho da receita líquida dessa empresa, em razão dos custos que são agregadas por empregado, no item custos com mão-de-obra. O grupo Varig e a Gol aproximam-se na média de funcionários por aeronave, apesar de que o melhor desempenho da média aparece para a TAM, e em segundo lugar a Gol.

Esses resultados ajudam a caracterizar o modelo de gestão de cada empresa aérea, que varia muito, seja nas atividades de investimentos tecnológicos, de recursos humanos ou de *marketing*. O perfil ao qual se enquadra cada empresa determina se o modelo de empresa é mais tradicional ou moderno.

As análises discorridas sobre a participação e desempenho dessas empresas apresentadas anteriormente, com a exposição das Tabelas 2 e 3, têm conformidade com a análise sobre a influência de uma gestão organizacional eficiente que demande maior atenção ao conjunto de componentes que fazem parte da gestão operacional de uma empresa aérea. Não obstante, convém salientar, que esse aspecto, necessariamente, não indica o desempenho dessas empresas, apenas individualiza uma variável do conjunto complexo de indicadores dos custos de uma empresa aérea.

Um exemplo de estratégia voltada a aumentar o desempenho econômico de empresas aéreas nacionais, foi a controversa tentativa de fusão entre Varig e TAM. Em fevereiro de 2003, TAM e Varig firmaram um protocolo de entendimento para compartilhamento de vôos

(*code share*)²¹, passando estas empresas a compartilharem assentos de seus aviões em algumas linhas. O principal objetivo era a eliminação de sobreposição de vôos e a racionalização da oferta com o intuito de reduzir custos. Este entendimento funcionou como uma medida preliminar para uma possível fusão. Todavia, em fevereiro de 2005 foi rompido o compartilhamento de vôos, e descartada a fusão. Se por um lado constituía-se em uma tática para assegurar a sobrevivência em um mercado altamente competitivo, por outro resultava na elevação do poder de oligopólio.

Ademais, ressalta-se do *code-share* entre Varig e TAM, que este acordo não impossibilitou que essas empresas continuassem a desenvolver estratégias competitivas em busca de maior eficácia. Apesar das dificuldades financeiras que a Varig vem enfrentando, uma de suas estratégias tem sido reforçar vôos em localidades onde a demanda de passageiro tem aumentado. Enquanto a estratégia da TAM tem sido reduzir escalas, fazendo vôos diretos, operando em torno de 40 destinos no transporte regular de passageiros, além de atuar com expressividade nos vôos *charters*. No mercado internacional tem coberto os destinos antes operados pela Vasp, como Madrid e Frankfurt. A evolução do aproveitamento da TAM Linhas Aéreas é expressiva no momento atual e ao longo de sua existência, desde quando era caracterizada como empresa regional.

As considerações discorridas até aqui, retratando aspectos da regulamentação aérea, do desempenho das empresas aéreas conduzem a buscar a compreensão sobre o complexo conjunto de componentes associados ao transporte aéreo, dentre eles, incluindo-se a infraestrutura aeroportuária e a relação com o turismo. Principalmente, quando se considera a dimensão territorial brasileira, de grandes distâncias, composta de um número razoável de aeroportos, e se verifica, o número ínfimo de empresas nacionais que têm participação relevante nos serviços aéreos, limitado praticamente a três companhias aéreas (Varig, TAM e Gol).

As distâncias entre as principais capitais brasileiras de concentração econômica são grandes, tornando-se essencial a sua superação via transporte aéreo. Os estados de São Paulo,

²¹ *Code-Shere* – compartilhamento de vôos, quando uma empresa vende passagens para vôos de outra companhia aérea, em um trecho e vice-versa, como se fosse uma única empresa. Essa parceria possibilita a expansão dos vôos, amplia as ações no sistema de reservas e, em muitos casos envolve a divisão nos custos.

Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e a capital do país, Brasília, representaram por muito tempo os grandes fluxos de passageiros e centros de distribuição de linhas e conexões. Nos últimos anos vêm sendo acrescidos outros estados, sinalizando a formação de novos centros e redes de distribuição de passageiros com ênfase para a região Nordeste. A expansão das redes aéreas no Nordeste se dá, principalmente, em função do crescimento do turismo receptivo, que tem estimulado a reestruturação e ampliação de aeroportos, permitindo a melhor distribuição da oferta de vôos para destinos já existentes e abrindo novas linhas internacionais, principalmente de vôos *charters*.

Dentro deste contexto, a atividade turística exerce papel importante no incremento do crescimento de linhas aéreas, sendo adequado o comentário de Cruz (2001b, p.33) que relaciona o turismo como processo de apropriação dos espaços e focaliza o Nordeste brasileiro, comentando que as localidades turísticas funcionam como parte de uma rede, em que “os nós dessas redes são, invariavelmente, as cidades cuja função estratégica, do ponto de vista do turismo, não decorre apenas da infra-estrutura material de que dispõem e o papel que ocupam no espaço cognitivo, mas de sua localização no mundo”.

Ademais, o entendimento de redes pode se estender na relação das cidades turísticas, com o turismo receptivo, com as linhas aéreas, os aeroportos, as empresas públicas e privadas, incluindo as análises relacionadas com a concorrência, a flexibilização, a privatização, a integração de mercados financeiros, que resultam do processo de mudanças no tempo e no espaço do mundo globalizado. Portanto, permeando essas questões, é importante situar a logística desenvolvida para a organização das atividades de transporte aéreo e de turismo em uma estrutura de rede. Assim, desenvolve-se o capítulo seguinte contextualizando essa temática.

3 O DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA E O TURISMO

3.1 ASPECTOS ESTRUTURAIS DA LOGÍSTICA DO TRANSPORTE AÉREO

O setor de transporte aéreo funciona como um sistema ou conjunto de componentes interdependentes, dentro de um espaço geográfico, tendo, por um lado, o transporte de passageiros e de cargas e, de outro, os serviços de suporte que o complementam, como os aeroportos e os serviços de apoio e controle dos vôos às companhias aéreas. Somam-se ainda ao sistema de transportes, as instituições e as associações nacionais e internacionais para controlar a organização do mercado, com a implementação de políticas específicas e ações direcionadas ao desenvolvimento em nível nacional e global.

O transporte aéreo de passageiros depende de infra-estrutura aeroportuária, onde estão situados os espaços físicos para aterrissagem e decolagem de aeronaves – *slots*; e os embarques e desembarques de passageiros que desencadeiam diversos serviços terrestres e aéreos de apoio. Neste sentido, faz-se necessária a aplicação de estratégias com base na demanda de passageiros. Essa percepção conduz à logística, que envolve elementos humanos, materiais, tecnológicos e de informação, ao mesmo tempo em que busca a otimização dos recursos, ou seja, aumento de eficiência, melhoria dos níveis de serviços ao cliente, e ao mesmo tempo, controle nos custos em função da competitividade do mercado.

A concepção logística apresenta-se no mundo globalizado como uma função essencial no gerenciamento das empresas. Seja na indústria de bens tangíveis, no comércio ou nas empresas de serviços, a administração e o planejamento dos sistemas logísticos se fazem necessários. Entende-se que, apesar de toda empresa desenvolver algum tipo de operação logística, sua função e importância diferenciam-se de empresa para empresa

(BALLOU,1993).

A questão do transporte relacionada à logística representa um papel importante no que se refere ao desenvolvimento de um país, e nos últimos anos a importância do transporte aéreo na logística tem aumentado e aberto espaço para estender ramificações pelo mundo.

Nesse contexto, observa-se no transporte aéreo um conjunto de redes e conexões interdependentes dentro de um espaço geográfico onde se opera a entrada e distribuição dos fluxos de pessoas e mercadorias, com um movimento permanente, tendo sempre um ponto de partida (origem) e um destino final. Muitas vezes, para se chegar a um destino, é preciso percorrer diferentes pontos de uma rede. Poder-se-ia considerar que a organização das linhas aéreas representa as rotas¹ e, a partir destas, formam-se as redes.

Citando o Instituto IMAM (2000, p.8), “a logística é um sistema de atividades interdependentes”, e analisando os aeroportos e suas ligações com as companhias aéreas, as características de sua configuração em redes e conexões, verifica-se que as companhias aéreas funcionam como “alimentadoras” dos aeroportos, portanto essenciais para as operações do transporte aéreo.

Sendo assim, desenvolver logística no transporte aéreo pressupõe o gerenciamento de ações dentro de uma organização com controles rígidos em todos os sentidos (segurança, saúde, leis, tempo, organização de rotas, itinerários, etc.), pois, além de operar com a administração do movimento de cargas, envolve o movimento de passageiros com toda a complexidade que lhe é característica. Por tudo isto, sua gestão torna-se muito mais complexa, e as respostas aos problemas são mais delicadas.

Para uma companhia aérea atingir rentabilidade, por exemplo, é preciso levar em conta, dentre muitos aspectos, a demanda potencial e o conjunto de fatores da oferta, que tem de um lado as articulações políticas e institucionais e, de outro, os processos operacionais, os serviços de apoio para o atendimento ao usuário; o controle rígido dos horários dos vôos no

¹ A rota indica os itinerários, ou seja, faz as ligações entre as localidades. Normalmente as companhias aéreas montam seus diagramas de rotas unidas por setas para indicar o sentido em que podem ser percorridas. As rotas ajudam a construir tarifas aéreas através da soma dos percursos entre os aeroportos (GUIA PANROTAS, 2005).

estacionamento do aeroporto; as opções de horários; o aproveitamento dos espaços na aeronave, assentos e porão de carga. Nessa perspectiva, prevalece a visão de mercado atentando para as transformações organizacionais, que interagem com a difusão de tecnologias de informação, com mudanças rápidas no ambiente econômico e tecnológico da empresa, aumentando a flexibilidade da produção, do gerenciamento, redefinindo processos, introduzindo modelos de gestão que conduzam a aumento dos resultados da empresa.

Acrescenta-se, aos cuidados com a otimização dos resultados, a constante busca pelo diferencial de serviços, como incentivo para tornar os clientes fiéis, repercutindo fortemente no *marketing* de relacionamento entre empresas e clientes. Um conceito moderno de logística integrada diz que ela “deve ser vista como um instrumento de *marketing*, uma ferramenta gerencial capaz de agregar valor por meio dos serviços prestados”. (FLEURY; WANKE; FIGUEIREDO, 2000, p.31). O programa de milhagem é um exemplo de ação implementada por companhias aéreas para incrementar seus serviços.

No transporte aéreo, as operações logísticas são integradas em rede, “funcionam como instrumento central de suas estratégias competitivas”. (FLEURY; WANKE; FIGUEIREDO, 2000, p.31). Vale destacar o comentário de Novaes (2004, p.4): “a logística é tratada atualmente como visão estratégica para otimização não só das operações, mas também como busca de soluções novas”. Assim, as funções logísticas são amplas, porém fundamentais na busca de soluções que possibilitem flexibilidade e rapidez nas respostas ao cliente, ao menor custo possível, gerando competitividade para a empresa aérea.

As tendências globais atuais têm modificado a importância desse modal tanto no que diz respeito à carga, que vem sendo incrementada para transportar equipamentos eletrônicos, peças automotivas, confecções finas, flores, material de saúde, odonto-médico, enfim, produtos com peso e volume adequados e de valor elevado, onde predomine a necessidade de rapidez na distribuição; como no transporte de passageiros, por ser o modo mais rápido de viajar, portanto capaz de cobrir distâncias longas, favorecendo os negócios de viagens turísticas.

Um exemplo de estratégia dinâmica no transporte aéreo refere-se ao gerenciamento do transporte de carga integrado com o transporte de passageiros, que tem sido uma solução eficiente para otimizar resultados, favorecendo a arrecadação das companhias aéreas, das

instituições aeroportuárias e das cidades nas quais os aeroportos se estabelecem. Essa situação ocorre quando se aproveita o porão da aeronave de passageiros para transportar carga. Outra situação ocorre quando se converte a configuração interna de alguns aviões de passageiros para carga, permitindo que a companhia aérea administre melhor suas demandas e aumente suas receitas.

Ainda nesse contexto, da mesma forma que se implantam processos para agilizar a movimentação de cargas nos terminais, pressupõem-se que é possível implantar processos mais eficientes nos serviços de embarque e desembarque, e de *check-in* de passageiros.

A capacidade e competência de transportar um produto/serviço de um ponto de origem ao de destino varia de empresa aérea, e, neste momento, a gestão logística é fundamental para o alcance de um melhor resultado. Todavia, quando alguns dos componentes envolvidos (agências operadoras de cargas e viagens, agentes portuários, alfândega, transportadoras complementadoras, serviços de apoio em terra e no ar) não desempenham seus serviços de forma satisfatória, repercute negativamente na finalização do serviço, principalmente quando se trata do transporte de passageiros.

Nos serviços aéreos prestados a um passageiro, por exemplo, quando ele adquire uma passagem aérea, que é um contrato, são asseguradas garantias e, dentre elas, inclui-se o passageiro, sua bagagem, a pontualidade nos horários. Porém, quando ocorre o extravio da bagagem, ou mesmo o não cumprimento no horário do voo dentro de um limite estabelecido, descumpre-se uma garantia contratual, pode o passageiro recorrer aos meios legais para reparação de danos resultantes da ocorrência. Muitas vezes, o ato de recorrer aos meios legais assegurados não funciona, ou esses meios são desconhecidos pelo passageiro. Para o passageiro, com perfil de executivo, que assume compromissos pontuais em determinado destino e não consegue chegar em tempo hábil, pesa mais na insatisfação dos serviços aéreos, a falta de pontualidade. No caso do turista em viagem de lazer, por exemplo, uma situação de bagagem extraviada, pode comprometer toda a programação de viagem. Esses são exemplos de situações resultantes dos procedimentos operacionais das companhias aéreas que podem ser evitados ou reduzidos com o uso de processos logísticos eficientes.

3.1.1 A estratégia brasileira de transporte aéreo

A logística brasileira para os transportes na década de 1980, foi caracterizada pela estagnação e degradação, e, somente em meados da década de 1990, começou a ser revertido esse processo, mas, mesmo assim, com limitada modernização da respectiva infra-estrutura (ALBAN, 2002).

Como já mencionado, as agências reguladoras no setor de transporte estabeleceram-se sem a consolidação da agência reguladora do segmento aéreo². Para Alban (2002, p.18), “as agências regulatórias dificultam o avanço da logística intermodal no país”. No caso do modal aéreo que não tem propriamente uma agência regulatória, essa regulação acontece através de um corpo de autoridades/instituições com poderes no Executivo para construir e estabelecer as políticas que fazem valer o marco normativo na aviação civil, representados através do Ministério da Defesa, sobressaindo-se o Comitê Técnico de Políticas Públicas do Conselho Nacional da Aviação Civil e o DAC para o controle das atividades de aviação civil³.

O Sistema de Aviação Civil brasileiro é composto por órgãos que formam a estrutura do Ministério da Defesa através do Comando da Aeronáutica, assim como por empresas nacionais e internacionais de transporte aéreo regular, de transporte aéreo não regular e de serviços aéreos especializados, órgãos e empresas de serviços de apoio ao transporte aéreo e de infra-estrutura aeroportuária, órgãos e empresas de manutenção, indústria aeronáutica, as entidades aero-desportivas, escolas de aviação e toda a aviação geral. Este sistema, junto com a regulamentação que conduz o desenvolvimento da aviação no Brasil, produz a estrutura do planejamento do transporte aéreo.

Como comenta Ballou (1993):

Uma estrutura organizacional específica para as atividades logísticas significa definir as necessárias linhas de comando e responsabilidade, que vão garantir que o movimento dos bens seja processado conforme os planos e que os replanejamentos sejam realizados quando preciso. (BALLOU, 1993, p.336).

² O Projeto de Lei para criação da Agência Nacional da Aviação Civil (Anac) foi encaminhado ao Congresso em dezembro de 2000, porém a dificuldade de aprovação levou o Presidente da República a retirá-lo do Congresso em novembro de 2001 (PALHARES, 2002, p.141).

³ Medida Provisória nº 1.549-29, de 15 de abril de 1997, artigo 14.

A estrutura da oferta do transporte aéreo de passageiros, no tocante à concentração e distribuição da demanda nos vôos disponibilizados para a origem e o destino, foi analisada por Castro e Lamy (1993), quando afirmaram que:

Nos pares origem/destino - O/D de alta densidade de tráfego estão, provavelmente, subsidiando uma importante parcela dos custos de transporte de passageiros nos pares O/D de baixa densidade e que estas altas densidades de passageiros estão fortemente concentradas em poucas rotas. (CASTRO; LAMY, 1993, p. 29).

A adequação de aeronaves de pequena capacidade e as grandes aeronaves (*wide-bodies*) na distribuição das rotas pelo grande território do Brasil e a aplicação de uma tarifa satisfatória são aspectos importantes dessa logística.

Assim, a análise do conjunto de ações e estratégias voltadas para fazer desenvolver o transporte aéreo é fundamental para compreender os desequilíbrios entre oferta de capacidade de vôos e dos serviços aeroportuários e as demandas de tráfego de passageiros nos aeroportos. Este ponto de vista inclui a atenção à conjugação integrada de interesses e parcerias de instituições públicas e empresas privadas, cada qual com suas funções e interesses, flexibilizando normas, implementando a infra-estrutura aeroportuária, incrementando ações para o desenvolvimento do setor, promovendo e divulgando a sua imagem positiva para atrair demanda nacional e internacional.

Nesse contexto, nos últimos anos, vem se identificando dois tipos de empresas, aos quais se aplicam a abordagem de Castells (1999) sobre a crise da grande empresa e a flexibilidade das pequenas e médias empresas. De um lado, existem as empresas tradicionais, historicamente consideradas de grande porte, porém menos flexíveis às mudanças do mercado, e de outro lado, as pequenas e médias empresas, com características de agentes de inovação, de maior flexibilidade e fonte de criação de empregos. Essa colocação de Castells faz pensar que as companhias aéreas menores se adaptam melhor a métodos novos de gerenciamento, colocando em risco o modelo de gestão tradicional das companhias aéreas.

As formas de flexibilidade organizacional são comentadas por Castells (1999) através de diversos modelos organizacionais que introduzem a formação de redes entre empresas. As rápidas transformações econômicas e tecnológicas fazem as empresas adaptar seu modelo organizacional às condições do mercado, utilizando a flexibilidade nas estratégias de formação de redes; porém isso não significa que o problema da adaptabilidade da empresa

esteja resolvido. Para Castells, os benefícios da flexibilidade das redes só são absorvidos quando a própria empresa se torna uma rede e dinamiza cada elemento de sua estrutura interna, e isso conduz ao modelo da “empresa horizontal freqüentemente estendida na descentralização de suas unidades e na crescente autonomia dada a cada uma delas, permitindo que concorram entre si, embora dentro de uma estratégia global”. (CASTELLS, 1999, p.185).

No caso das empresas aéreas que operam linhas regionais, a competência para se manter no mercado está associada à capacidade de criar estratégias capazes de superar as implementadas pelas grandes companhias aéreas, que têm maior poder de barganha de linhas e, conseqüentemente, mais acesso aos *slots*. A dinamização na operação de linhas consideradas de baixa densidade, através de *marketing*, via internet, demais meios de comunicação, agentes de viagens, etc., criando incentivos nas tarifas, pode ser uma solução potencial de expansão dessa atividade. Outra saída é a busca de parcerias e acordos de pequenas empresas com as de grande porte, já que permitem a continuidade e distribuição de serviços, com custos reduzidos. Este tipo de parceria confirma a flexibilidade na conexão em rede. A atuação da OceanAir, expandindo suas linhas regionais em vários estados do Nordeste no ano de 2004, vem demonstrando que esses caminhos podem ser promissores.

Ao longo dos últimos 10 anos tem ocorrido o crescimento no movimento de passageiros via transporte aéreo no país, como demonstram as análises que serão vistas ainda nesse capítulo. Todavia, esse crescimento necessariamente não implica em expansão na rede de ligações entre cidades e aeroportos. Dentro dessa percepção, a condução das estratégias para o mercado da aviação comercial corrobora a necessidade da logística na tentativa de implementar melhorias na utilização dos serviços aéreos e gerar benefícios para os agentes envolvidos com a atividade, inclusive o consumidor final.

Por outro lado, ainda é difícil compreender, no caso do desequilíbrio financeiro de empresas brasileiras, o planejamento e a busca de soluções dos órgãos públicos da atividade, no momento em que a liberdade tarifária está consolidada para permitir maior competitividade e o movimento de passageiros é de fato crescente.

A partir de todos os elementos apresentados, poder-se-ia fazer o seguinte questionamento: qual a função da logística dentro do desenvolvimento do transporte aéreo?

Poder-se-ia dizer que é contribuir para que as atividades do Sistema da Aviação Comercial atinjam um nível de equilíbrio que possibilite gerir os processos integradores do sistema, com condições de competitividade. Isto pressupõe uma revisão e restabelecimento nos processos da direção operacional de cada companhia aérea, reescrevendo cada etapa, para então reconstruir as que não estão funcionando bem, como, por exemplo, de uma simples ação que começa com o atendimento ao cliente no balcão, ao fazer um pré *check in*; do gerenciamento comercial das estratégias de divulgação de uma linha ou rota, ao controle logístico dos pertences dos usuários (bagagens, mercadorias).

Ainda dentro no contexto de macrovisão, que englobe o sistema de transporte em geral e sua importância sócio-econômica, a articulação desse meio de transporte com as demais modalidades torna-se fundamental para definições mais consistentes sobre onde investir, implantar, modernizar aeroportos, planejar redes de tráfegos mais adequadas à demanda por serviços aéreos. No aspecto tecnológico que, de fato, é real na indústria aérea, ressalta-se a capacidade de as companhias aéreas investirem em aeronaves mais modernas para sobreviverem no ambiente de concorrência e ainda serem capazes de gerar investimentos financeiros.

Ademais, insere-se nessas colocações a importância, aqui no Brasil, de saber articular e supervisionar o comportamento das empresas aéreas na atividade. Porém, algumas atitudes são questionáveis, reforçando a posição de ambigüidade de suas ações no ambiente de flexibilização, como por exemplo, na medida em que se estimulam, através do Ministério da Defesa, as empresas a desenvolverem planos de racionalização, sendo pertinente essa atitude; por outro lado, extrapolam-se as dificuldades para importação de aviões com imposição de regras rígidas para importação, tornando muitas vezes moroso o processo de aquisição, além da política de impostos altamente dispendiosa neste setor.

O sistema *Hub and Spoke* pode ser considerado um exemplo de evidência nas estratégias de logística nos aeroportos, por parecer tornar mais eficiente a distribuição do tráfego. O poder de barganha no mercado exercido pelas companhias aéreas com este sistema e o grau de competitividade tem influenciado na dinâmica do gerenciamento da montagem de vôos, conexões, horários, pontualidade, dentre outros itens que esbarram na corrida para controlar custos e aumentar a produtividade. Além disso, insere-se neste universo competitivo, a disputa por passageiros entre as companhias áreas que passam a se esmerar na

diferenciação de serviços prestados e de preços, fazendo surgirem e/ou fortalecerem as companhias aéreas com prática de baixa tarifa e baixo custo (*low-fare e low-cost*). Crescem, por conseguinte, as campanhas para atrair clientes e mantê-los; um bom exemplo é o programa de milhagem e as parcerias entre as próprias companhias e entre os agentes de viagens na organização de incentivos e *Famtours*⁴.

Outro aspecto importante na logística do transporte aéreo é o sistema de gerenciamento de receita máxima das companhias aéreas, *yield management*, pois monitora continuamente o fluxo de passageiros e gerencia a venda de bilhetes de modo a garantir a maior receita possível de um voo.

Provavelmente as empresas aéreas brasileiras que se apresentam com maior dificuldade financeira deveriam trabalhar mais esse aspecto para obterem resultados melhores no aproveitamento dos custos finais produzidos por suas aeronaves em suas linhas. Principalmente as empresas tradicionais, acostumadas com a não concorrência acirrada, onde os esforços para obter ganhos significativos passam a depender da capacidade de gerenciar recursos e controlar os custos, e ainda assim conseguirem manter serviços com qualidade.

Enfim, em tal ambiente de concorrência e de intensas mudanças no setor, faz-se necessário um conjunto de ferramentas poderosas alicerçadas no dinamismo, na criatividade e na competência para garantir uma posição no mercado.

3.1.2 A solução das redes no transporte aéreo e no turismo

A abordagem de redes de Castells (1999) pode contribuir para o entendimento da estrutura do transporte aéreo nas relações internas da organização e nas relações externas com os concorrentes, parceiros e instituições. Esse autor comenta que “as redes são e serão os componentes fundamentais das organizações”. (CASTELLS, 1999, p.188).

Historicamente as grandes empresas aéreas brasileiras estruturavam a formação de sua

⁴ *Famtours* - Viagens organizadas em caráter cortesia para agentes de viagens ou empresas com a intenção de divulgar um destino/produto turístico, de conquistar um mercado, evento, grupo, cliente.

rede em uma estrutura vertical formando alianças centralizadas com os componentes da mesma rede, ficando a distribuição dos serviços limitada aos mesmos fornecedores da rede. Essa situação favorecia a obtenção de vantagens comerciais sobre seus concorrentes em função do seu poder de atuação no mercado. As empresas do grupo Varig representaram um exemplo de integração vertical, pois no seu grupo de empresas foram incorporadas novas companhias aéreas, além da Varig, as empresas Rio Sul e Nordeste, para operação de linhas regionais, e na verticalização do grupo, a Rede Tropical de Hotéis, e demais incorporações, inclusive a Varig Log, como operadora logística.

Um exemplo de integração vertical internacional é observado na Inglaterra com a operadora de viagens de turismo *Airtours*⁵, que tem integrada a sua estrutura, uma companhia aérea própria e empresas de turismo varejistas. Porém, as transformações econômicas global e informacional levaram este tipo de empresa, com estrutura vertical, a romper o canal de distribuição de sua rede, pela necessidade de atender a demanda por serviços, permitindo a competitividade no mercado. Assim, foi acontecendo à formação de uma nova integração que necessariamente não precisava acontecer através de empresas do grupo, aproximando-se da integração horizontal que interliga interesses comuns até mesmo entre concorrentes do mesmo ramo (COOPER, 2001). A integração horizontal representa praticamente a “empresa horizontal” comentada por Castells (1999).

Por meio desta abordagem integrativa que converge com o entendimento de redes no transporte aéreo, ao interagir com o sistema de turismo, produz-se uma nova forma de articulação em redes.

No turismo, existem redes de serviços formais e informais inter e intraconectadas, formando uma complexa cadeia de componentes que dá sustentáculo à atividade. Esses componentes permitem, em decorrência de suas necessidades, a formação de novas redes, como o que acontece, por exemplo, entre operadoras de viagens e companhias aéreas quando criam parcerias para montar pacotes de viagens objetivando, a primeira, vender o destino turístico, e a segunda, ocupar os assentos de uma aeronave em uma determinada rota.

⁵ *Airtours*- operadora internacional inglesa. Operou no Brasil de abril a outubro de 2001, com um de seus *charters*, trazendo neste período em torno de 2800 turistas ingleses direto para a Bahia.

Apesar desta pesquisa só analisar os meios de transporte para o turismo, tão somente o transporte aéreo, Lamb e Davidson (1996 apud PAGE, 2001), quando identificam as ligações entre turismo e transporte, também destacam:

[...] a necessidade de regiões ou Estados avaliarem o conceito de sistemas de transporte integrado para o turista. Isto quer dizer que as redes individuais de transporte que existem em cada modo de transporte turístico, precisam ser planejadas e integradas em uma estrutura de conjunto. (LAMB; DAVIDSON, 1996 apud PAGE, 2001, p.26).

Dessa forma, as redes integradas acontecem tanto no transporte aéreo como no turismo, viabilizando os processos de troca de informações e serviços entre os diversos segmentos dessas atividades, com o desenvolvimento de estratégias tanto públicas como privadas.

Uma abordagem de Garrido (2002) sobre rede interorganizacional baseada em diversas análises desses conceitos, diz o seguinte:

[...] rede inteorganizacional é um tipo de agrupamento de empresas conectadas, geralmente com o objetivo de fortalecer e complementar umas às outras, tanto nos processos produtivos, como nos sistemas de distribuição. São também consideradas como formas de alianças estratégicas entre organizações e tanto podem unir empresas de uma mesma localização geográfica (redes locais), como conectá-las globalmente em longas distâncias (redes dispersas). (GARRIDO, 2002, p.126-127).

Afirma Garrido que o turismo é compatível com a formação de redes inteorganizacionais em virtude da multivariabilidade de segmentos que fazem parte desta atividade. Garrido comenta estudos de Tremblay (1998) que reforçam o dinamismo proporcionado no setor com este tipo de organização em rede, como sendo capaz de integrar prestadores de serviços de destinos turísticos; formar alianças estratégicas entre empresas conectadas em rede, tanto nos mercados emissivos como receptivos; criar conexões complexas de informações e compartilhá-las entre sistemas ou organizações tornando-as mais acessíveis e flexíveis.

Esse pensamento fica mais evidenciado com outra afirmação de Castells (1999, p.498), de que “redes são estruturas abertas capazes de expandir de forma ilimitada, integrando novos nós desde que consigam comunicar-se dentro da rede [...]”. E com uma visão mais ampla, acrescenta: “redes são instrumentos apropriados para a economia capitalista baseada na inovação, globalização e concentração descentralizada [...]”.

Neste mesmo sentido, convém a contribuição de Dias (1995, p.148), comentando que a conexidade é a primeira propriedade da rede, “os nós das redes são assim lugares de conexões, lugares de poder e de referência”. Ainda afirma que o estudo de redes integra a noção de sistema. Segundo Dupuy (1984 apud DIAS, 1995, p.148), “a teoria de sistemas permite especificar as interações entre subsistemas e postularia que a rede de relações é também rede de organizações”.

As análises percorridas levaram ao desenvolvimento de uma configuração que demonstra a formação de redes interorganizacionais no turismo e no transporte aéreo, através de uma visão sistêmica (Figura 3), que tem em comum o turista/passageiro para o desenvolvimento de interações entre os componentes dessas redes. As ligações nas redes se processam em função do atendimento ao passageiro, que também pode ser um turista, e do produto que é oferecido.

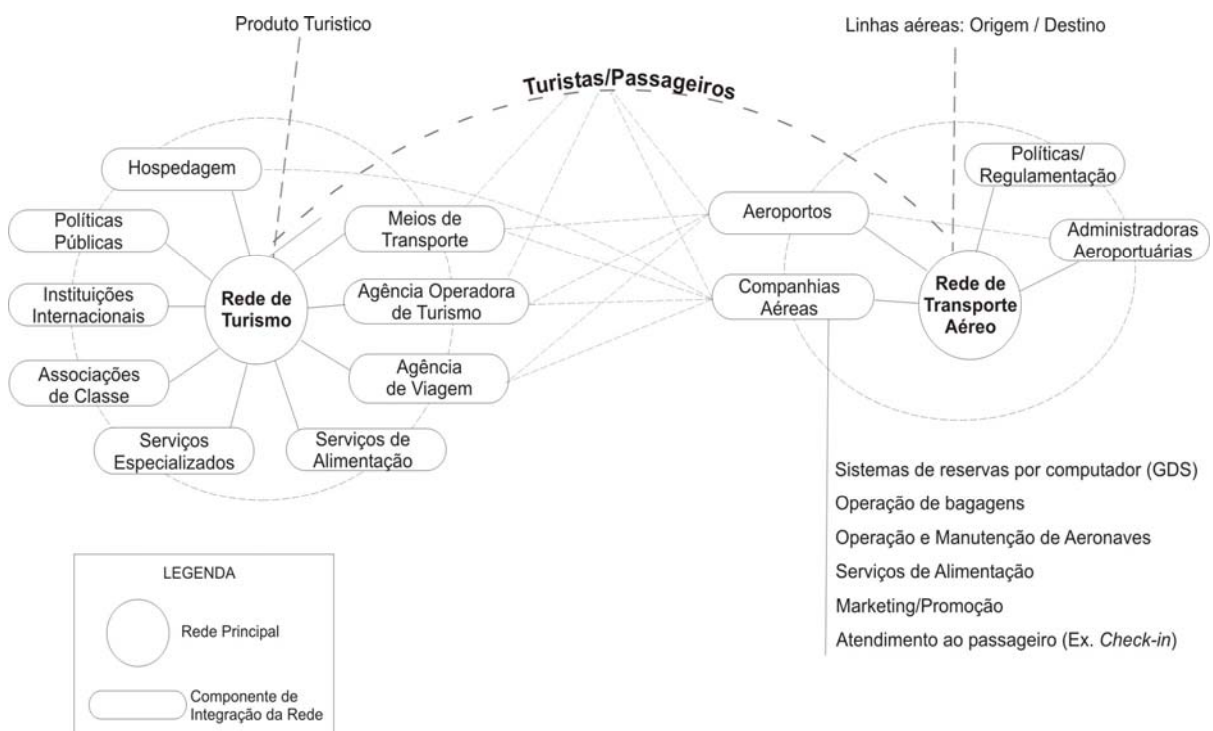


Figura 3 – Visão sistêmica de redes integradas – transporte aéreo e turismo

Fonte: Elaboração da autora com base nos estudos da dissertação.

Na rede principal de turismo, destaca-se o componente meio de transporte, que contém o transporte aéreo, e que também interage com os agentes de viagem, a hotelaria e os demais componentes da rede. A ligação da rede de turismo com a de transporte aéreo é possível através de vários componentes, como, por exemplo, as empresas aéreas.

As políticas públicas trabalham no desenvolvimento dos produtos turísticos

oferecidos; e os agentes de viagem e operadoras trabalham na organização dos arranjos desses produtos. A rede de transporte aéreo e as aeronaves com seus assentos representam o produto principal oferecido para interagir com operadoras, agências de viagens, hotelaria; da mesma forma acontecem às articulações internas e externas com órgãos do governo para a viabilização de linhas, possibilitando a comercialização dos assentos.

Assim, as interligações dos componentes visualizados (Figura 3), podem acontecer de várias formas e partindo de cada componente podem-se formar novas redes. A interação dessas redes e seus componentes conduzem ao melhor desenvolvimento dessas atividades.

Na composição da rede de transporte aéreo sobressaem-se os aeroportos, que são componentes essenciais de ligações externas para entrada e saída do turismo receptivo internacional. Além de possuir também sua própria rede interna, é importante entender a estrutura dos aeroportos para se alcançar a organização das redes de um determinado lugar, mais especificamente aqui no Estado da Bahia.

3.2 A ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA O TURISMO

A estrutura aeroportuária engloba instalações e equipamentos que precisam ser adequados à acessibilidade do aeroporto para cargas e passageiros, e estes últimos podem ser turistas ou não. Fazem parte dessa estrutura o espaço de estacionamento para carga e descarga, características e dimensões da pista, pátio das aeronaves, acessos terrestres, a disponibilidade de necessidades básicas e de conveniência dos seus usuários, juntamente com a administração do conjunto de ferramentas para o controle do tráfego aéreo, dentre outras.

Os usuários dos serviços aeroportuários estão classificados entre os trabalhadores do aeroporto, os visitantes e acompanhantes de passageiros, os passageiros e os residentes no entorno do aeroporto, atraídos pelas facilidades (lojas de conveniências, correio, lojas comerciais, restaurantes) (PALHARES, 2001).

Os aeroportos, exercendo a função de atendimento à demanda por transporte aéreo, agregam vantagens competitivas para uma comunidade/região, fundamentais ao seu desenvolvimento, induzindo a introdução de negócios e investimentos em atividades comerciais, industriais e turísticas, possibilitando aumento na geração de riqueza. As relações

comerciais envolvidas de forma direta e indireta conduzem a melhoria da infra-estrutura interna de um aeroporto e das localidades no seu ambiente externo, ampliando em cadeia os benefícios com transportes complementares terrestres.

Assim, a interação entre Autoridades Aeroportuárias, governos locais e companhias aéreas é fundamental para se obter resultados eficientes na instalação dos aeroportos e mesmo na utilização da capacidade operacional destes. Os aeroportos mais novos são projetados contemplando-se com mais rigor os detalhes que incorporam toda a logística de necessidades para a localização do aeroporto ou mesmo futuras reformas e ampliações.

O crescimento de demanda por transporte aéreo, tanto de carga como de passageiros, tem contribuído para mudar as estruturas dos aeroportos. De forma global, essas estruturas vêm incorporando novos paradigmas no que diz respeito à prestação de serviços. Dos itens que compõem um aeroporto, as cargas aéreas e os passageiros, com todas as suas conveniências, têm se tornado prioridades de grau tão importante como a atenção dada às companhias aéreas.

As super estruturas de serviços montadas nos principais aeroportos brasileiros têm aumentado os negócios nesses espaços influenciando a circulação de mercadorias dentro destes e no seu entorno, gerando aumento de receitas aeronáuticas e não-aeronáuticas. Existe na política da administração aeroportuária o Adicional de Tarifas Aeroviárias (Ataero), que é gerado com as tarifas arrecadadas no aeroporto, provenientes de serviços de pousos, cargas dentre outros. Os recursos do Ataero ajudam na manutenção da infra-estrutura dos aeroportos. Parte dessa arrecadação é repassada para os órgãos federais do transporte aéreo, como Secretaria de Fundos, Aeronáutica; e a outra parte fica com a administradora do aeroporto. Soma-se a essas receitas a arrecadação proveniente das empresas de serviços que pagam pelo direito de funcionar no espaço do aeroporto.

Nos investimentos feitos para instalação, modernização e ampliação de aeroportos no país nos últimos anos, tem-se contemplado em suas estruturas o atendimento para montagem de carga. As empresas aéreas, como a Varig Log e a TAM Express, têm investido em operações de logística para aumentar suas receitas, acentuando a concorrência e competição entre elas. Nos aeroportos administrados pela Infraero cresceu em 16% o volume de carga importada e 2% o volume de cargas exportadas nos primeiros três meses de 2004, se

comparado com o mesmo período em 2003 (INFRAERO..., 2004).

A flexibilização da legislação no setor aéreo brasileiro aos poucos vem influenciando as ações mais dinâmicas da administração aeroportuária do país, passando de um tipo de administração centralizada e estatal, para, nos últimos anos, uma mais integradora e parceira dos governos locais e do setor privado, além de desempenhar um papel importante de interação social com as comunidades circunvizinhas.

Essa maior liberdade permitida na administração aeroportuária tem contribuído para melhorar o desempenho financeiro de um aeroporto. De um simples local de pouso e decolagem de aeronaves, de embarque e desembarque, e transbordo de troca de modos de transporte, o aeroporto passa a exercer uma variedade de serviços. Neste sentido, aparece a intenção de promoção do desenvolvimento local e regional, quando possibilita com a circulação do movimento de mercadorias e pessoas, a geração de receitas, empregos e, por fim, renda.

Com o uso da logística, pode-se definir a melhor capacidade de um aeroporto, seja nos aeroportos tradicionais ou mesmo nos mais modernos, a montagem de estrutura para atender as novas tendências de mercado, portanto da demanda por serviços mais eficientes. A estruturação dos *slots*, da quantidade de companhias aéreas que podem ser inseridas nos aeroportos de uma região, e a organização dos *hubs* aéreos situados nos grandes centros urbanos são fundamentais para tornar um aeroporto funcional e, ainda assim, obter desempenho econômico.

Em contrapartida, as estratégias aplicadas na gestão dos aeroportos devem levar em consideração as necessidades das companhias aéreas e dos seus usuários, sem esquecer que o crescimento desses serviços, mesmo com os benefícios socio-econômicos que os aeroportos geram em termos locais, regionais e nacionais, muitas vezes produzem inconveniências para a população local, refletindo em impactos negativos de diversas naturezas, desde poluição sonora, alteração no meio ambiente, planejamento urbano, dentre outros (PALHARES, 2001).

O congestionamento em aeroportos antigos/tradicionais nos grandes centros, como no caso do aeroporto de Congonhas (São Paulo), é um exemplo de realidade que precisa de soluções de logística. O seu crescimento desordenado desestrutura a adequação do aeroporto à

demanda dos serviços, além de causar problemas ambientais urbanos, que extrapolam o controle de uma administração aeroportuária, repercutindo no social e no entorno das comunidades locais. A capacidade desse aeroporto é de cerca de seis milhões de passageiros por ano, entretanto tem recebido em torno de doze milhões. O mesmo vem acontecendo com o aeroporto de Santos Dumont (Rio de Janeiro), com capacidade para 2,5 milhões de passageiros por ano e que vem recebendo em torno de 5,5 milhões.

Os aeroportos mais modernos são projetados integrando novas características para lidar com soluções mais práticas. Na reestruturação ou estabelecimento de um aeroporto, a interação dos governos municipal, estadual e nacional na alocação de recursos é fundamental para a organização da infra-estrutura, especialmente do seu entorno, que depende dos modais de transportes complementadores para o acesso de entradas e saídas do movimento do fluxo de cargas e passageiros.

A influência da atividade turística na expansão ou modernização aeroportuária é de fato, uma realidade mundial. Sejam viagens de negócios ou lazer, o crescimento das viagens aéreas está deixando em todo o mundo o espaço aéreo e os aeroportos mais cheios. No Brasil, os dados sobre o desempenho desse setor para 2004, estimados pela Embratur, indicam que o número de turistas estrangeiros deve ter chegado a 4,6 milhões de pessoas, e que os turistas estrangeiros pesam na balança de serviços (TURISTAS..., 2005).

As estratégias empreendidas para captação de demanda e venda do produto turístico, em parceria com instituições promotoras da atividade, fazem justificar a necessidade de investimentos de infra-estrutura local, principalmente dos aeroportos, lócus do principal modal para o turista estrangeiro. Portanto, poder-se-á afirmar que, estrategicamente, o turismo contribui para a melhoria das infra-estruturas aeroportuárias, trazendo também benefícios para a comunidade local.

Segundo Page (2001, p.15), “o transporte é reconhecido como um dos fatores mais significativos para o desenvolvimento internacional do turismo”. Assim, todas as ramificações interligadas ao transporte aéreo são beneficiadas, isto é, os aeroportos com toda sua estrutura. Considerando que “um sistema de aeroportos caracteriza-se por um conjunto de unidades aeroportuárias, no qual cada componente opera de forma integradora com os demais” (BNDES, 2001b, p.1), discorrer sobre sua estrutura no espaço nacional e regional aumenta a

compreensão da organização do transporte aéreo com vistas também ao turismo receptivo.

O sistema aeroportuário brasileiro é formado por 2014 aeródromos civis⁶, públicos e privados. Segundo o DAC, 715 são aeródromos públicos e 1299 são privados. Dos aeroportos públicos, 66 são administrados pela Infraero, que é o principal órgão de administração aeroportuária do país, concentrando 97% do movimento de transporte aéreo regular no Brasil, portanto absorve os principais aeroportos do país. Somente nos seus aeroportos, esse movimento representou no ano de 2000, um total de 2,9 milhões de pousos e decolagens de aeronaves nacionais e estrangeiras; 67,9 milhões de passageiros e 1,31 milhão de toneladas de carga.(BNDES, 2001b). Os aeroportos que não estão na jurisdição da Infraero são administrados por convênio do DAC com os Estados e Municípios, ou diretamente pelo DAC através de empresas privadas e particulares⁷.

Dentro do complexo aeroportuário, além dos órgãos que controlam o tráfego de pouso e decolagem, operação das aeronaves, diretamente ligados ao comando da Aeronáutica; existem outros órgãos federais (Receita Federal, Polícia Federal, Ministério da Saúde e da Agricultura, etc); estaduais (polícia militar, civil, juizado de menores, etc); prefeituras (transporte coletivo, táxi), empresas aéreas responsáveis pelas aeronaves que prestam serviços a passageiros, e empresas que prestam serviços auxiliares às companhias aéreas. O DAC é o órgão normativo e fiscalizador, representante do Comando da Aeronáutica. Este é o representante do Ministério da Defesa, que por sua vez, representa o Governo Federal.

A classificação dos aeroportos se dá pela função que eles desempenham dentro do sistema, e pelo porte de aeronave que está programada para operar em cada um deles. Assim, os classificados como de interesse federal são, em sua maioria, administrados pela Infraero, considerados de alcance nacional, fazendo ligações com áreas de significativo interesse

⁶ Aeródromo - considerada a área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Conceito mais amplo que engloba aeroportos públicos e privados, envolve todas as pistas de pouso com características das mais simples às mais complexas. Aeroporto - é um aeródromo público mais complexo, dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e carga. Aeródromos privados não podem ser explorados para fins comerciais. O seu uso tem que ter a permissão do proprietário (BNDES, 2001b, p.3).

⁷ A complementação dos dados mais atuais do número e distribuição de aeródromos brasileiros foi extraída do site do Departamento de Aviação Civil (DAC) disponível em: <[www.http://dac.gov.br](http://dac.gov.br)>. Acesso em: 26.out. 2004. (BRASIL, 2004c).

político-social. Os de interesse estadual, que desempenham a função de atendimento ao tráfego aéreo regular entre regiões, fazem ligações de importância nacional ou importância econômica local ou regional. Além desses, incluem-se os que não têm tráfego regular, mas são necessários para a integração de regiões. Porém, a depender do tipo de tráfego em cada aeroporto, a sua classificação pode estar inserida em âmbito de interesse federal, bem como estadual (BRASIL, 2001).

Existem aeroportos operando rotas aéreas domésticas nacionais e rotas internacionais. Os Aeroportos Domésticos com rotas exclusivas no território nacional não contêm serviços da Receita Federal e da Polícia Federal. Os Aeroportos Internacionais têm uma operação mais complexa, são caracterizados como portões de entrada e saída do tráfego internacional, que envolvem, além de empresas aéreas nacionais, o controle das empresas estrangeiras. O DAC autoriza vôos regulares com pontos de origem e destino em território estrangeiro feitos por empresas nacionais e estrangeiras através de acordos bilaterais. Nesses aeroportos, as formalidades de Alfândega, a presença de saúde pública, da Polícia Federal e Receita Federal se fazem necessárias. Os aeroportos classificados como regionais compartilham as linhas regulares regionais, que fazem ligações da capital com as cidades de grande potencial socioeconômico. Os aeroportos classificados como turísticos situam-se, normalmente, nos municípios que têm o turismo como principal atividade econômica.

3.2.1 O papel da Infraero

Com os avanços tecnológicos e a modernização da indústria aérea, o Brasil começou a ter problemas no acompanhamento da infra-estrutura dos aeroportos, pois os mesmos eram administrados diretamente pelo Ministério da Aeronáutica, através do DAC, o qual não estava preparado para atender aos novos equipamentos. O foco do Ministério não era administrar aeroportos, essa função era apenas complementar, por isso, foi proposta a criação de uma empresa específica de administração aeroportuária. Assim surgiu a Infraero, começando suas operações em 1973, com o objetivo de planejar, construir, explorar comercial e industrialmente a infra-estrutura aeroportuária.

A responsabilidade da política de desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária foi transferida para a Infraero. A mesma começou a trabalhar em busca de resultados, tornou-se

auto-suficiente e passou a ser superavitária. Em 1996, ela absorveu mais uma atividade, em alguns aeroportos passou a operar torres de controle e prestar apoio à navegação aérea.

Em relação à evolução das receitas da administração aeroportuária, as primeiras fontes de arrecadação da Infraero eram limitadas às tarifas de pouso e decolagem, de permanência e navegação aérea (direcionada mais para o Ministério). Com o tempo, passou a ter a seqüência dos terminais de cargas que começaram a operar com cargas importadas, e atualmente, também com exportadas, bem como, cargas domésticas.

No aeroporto de Salvador, a diversificação de serviços na atividade tem gerado outras fontes de receita, através da concessão de espaços internos nos aeroportos em parceria com empresários. As receitas do terminal de carga e áreas comerciais já representam em torno de 50% da receita total. A Infraero tem sua autonomia em relação à administração do aeroporto, obedecendo, contudo, a legislação do Governo Federal e a orientação através do DAC/Ministério da Defesa. Seguindo uma tendência mundial, a intenção é transformar os aeroportos em verdadeiros centros comerciais que são os “aeroshopping”. Os resultados das receitas advindos dos aeroportos sob sua administração são reinvestidos na infra-estrutura aeroportuária de acordo com as prioridades **(entrevista direta)**⁸.

Além da função de prover a infra-estrutura básica aeroportuária - pistas de pousos, áreas de movimentação de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamentos e áreas correlatas - a Infraero coordena todas as atividades que são desenvolvidas no aeroporto. As empresas prestadoras de serviços no aeroporto têm vínculo com a mesma, todavia esta não interfere na atividade. Assim, cada atividade tem seu órgão fiscalizador, por exemplo, empresas de transporte terrestre.

Em relação ao controle das companhias aéreas nos aeroportos, continua o DAC como órgão normatizador, regulador, fiscalizador da liberação de linhas. As companhias aéreas que têm interesse em uma determinada linha apresentam um estudo de viabilidade econômica financeira ao DAC, que passa por uma avaliação e, dependendo do parecer, a linha é autorizada.

⁸ Verificar APÊNDICE A.

Outro aspecto importante das companhias aéreas nos aeroportos refere-se à liberação dos *slots*. Para se ter direito aos *slots*, a empresa aérea faz a programação com a Infraero dos horários e disponibilidade dos mesmos. Na parte operacional executada pelas companhias aéreas, a regularidade e a pontualidade pesam no controle de custos, mesmo havendo certa flexibilidade. Busca-se agrupar aeronaves em uma seqüência de pontes, pois a eficiência na gestão do tempo, considerando horas de uma aeronave parada em terra firme e aeronave voando é um fator importante dentre as variáveis que contribuem para mensurar o desempenho de uma companhia aérea. O DAC, em muitas tomadas de decisões, escuta a administradora do aeroporto, para verificar a disponibilidade de espaço, de infra-estrutura.

A partir de 2003, a Infraero assumiu também a função de incentivo ao turismo, assinando um convênio com a Embratur, onde ela disponibiliza uma parcela de recursos destinados a promover o Brasil no exterior, sendo um dos focos do trabalho, os vôos *charters*. Para viabilizar a realização desses vôos, tem buscado junto ao DAC uma flexibilização não só de transporte de passageiros, mas também de cargas, através do aproveitamento do porão das aeronaves (**entrevista direta**)⁹.

O aproveitamento adequado de cargas e passageiros contribui para tornar viável os vôos internacionais. Esse é um processo novo iniciado no Brasil, que requer esforços na operação logística, para manter equilibradamente a demanda e oferta de vôos, combinando transporte de passageiro e de cargas. Alguns aeroportos situados em cidades do Nordeste (Salvador, Recife, Natal, Fortaleza) vêm sendo beneficiados com essa estratégia.

O crescimento de parcerias e ações conjuntas, envolvendo segmentos estratégicos do transporte aéreo e do turismo, iniciado mais fortemente nos dois últimos anos, coincide exatamente com o início desse trabalho de pesquisa, onde os acontecimentos direcionados para essas ações não estavam explicitados. Havia sim a sinalização de ações não concretizadas. Essa intervenção do transporte aéreo e do turismo, no processo de captação de vôos *charters* e do aproveitamento de uma aeronave, combinando passageiros e carga de porão permeia os questionamentos indagados nos pressupostos desta pesquisa, no que diz

⁹ Verificar APÊNDECE A.

respeito às estratégias com vistas à influência no turismo receptivo internacional.

A percepção extraída com a entrevista na Infraero é que o envolvimento com a atividade turística tem contribuído para torná-la uma empresa empreendedora do turismo, inclusive no âmbito internacional, com o encaminhamento entende-se do Governo Federal para o Congresso, de uma alteração do projeto de Lei que possibilita sua atuação como empresa no exterior.

Pressupõe-se, com as atividades desenvolvidas por uma administradora de aeroporto, a interação do aeroporto com outras organizações, inclusive com a atividade turística, corroborando a visão de redes integradas, mostrada anteriormente (Figura 3, p. 63).

A evolução do tráfego doméstico regular de passageiros nos mais movimentados aeroportos brasileiros administrados pela Infraero, expostos na Figura 4, demonstra que houve crescimento de tráfego aéreo ao longo do período.

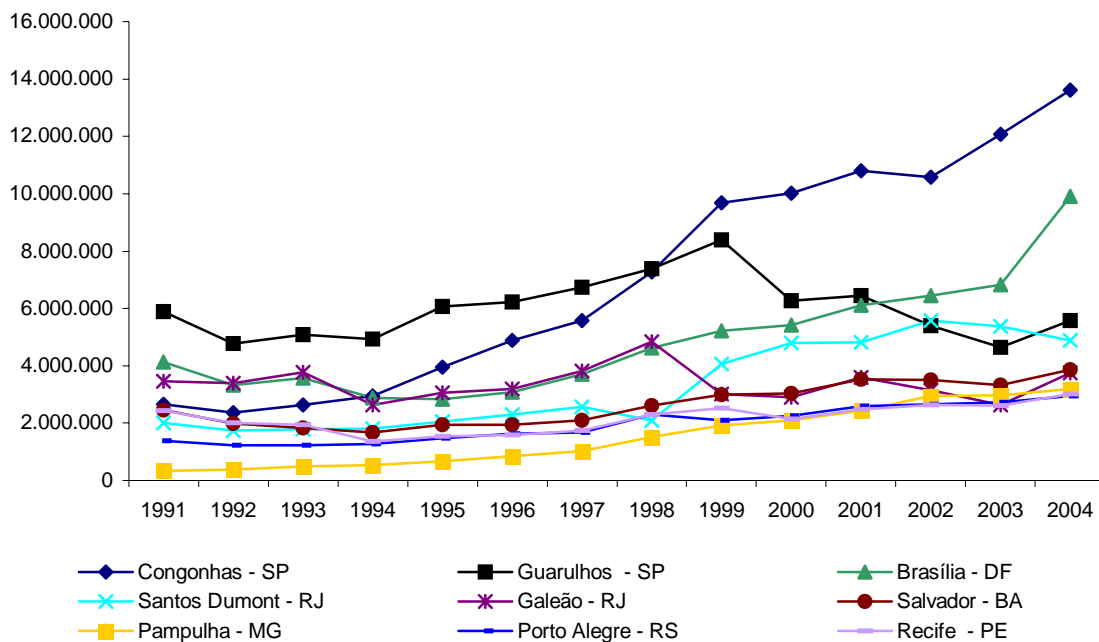


Figura 4 - Gráfico do movimento do tráfego doméstico de passageiros nos principais aeroportos brasileiros - 1991-2004

Fontes: Departamento de Aviação Civil - DAC (BRASIL, 2004b); INFRAERO (2005).

Nota: Embarque e desembarque sem incluir operações de vôos militares.

Observa-se que o crescimento não aconteceu de forma uniforme em todos aeroportos. Os aeroportos de Congonhas, Brasília, Salvador, Pampulha e Porto Alegre, analisando o

período compreendido entre 1991 e 2004, atingiram a maior variação de crescimento em 2004.

Os aeroportos internacionais de Guarulhos e Galeão tiveram a menor variação de crescimento de tráfego doméstico no período. Apesar do aeroporto do Galeão ter tido um acréscimo de 30% em 2004, em relação ao ano anterior, esse resultado confirma o objetivo do DAC de tentar descentralizar os aeroportos centrais (Congonhas/Santos Dumont/ Pampulha), e transferir parte do movimento para aeroportos maiores, como Galeão e Guarulhos. O objetivo é reduzir o tráfego daqueles aeroportos, já que seus sítios não têm capacidade para receber tráfego maior. Provavelmente, por isso, o aeroporto Santos Dumont decresceu em torno de 14% em 2004, em relação a 2003.

Uma amostra dessa intenção é a Portaria do DAC, nº 821, de agosto de 2004, determinando que a partir de 29 de agosto de 2004, somente operariam no aeroporto Santos Dumont vôos com origem e destino do Aeroporto de Congonhas (SP), e que todos os vôos operando no Santos Dumont com origem e destino de outros aeroportos, inclusive Campinas, Pampulha, Vitória, Brasília, Porto Seguro, passariam a operar no Aeroporto Internacional do Rio-Galeão. Assim, cerca de 35% do movimento do Aeroporto Santos Dumont foi transferido para o Galeão, que tem capacidade ociosa (SANTANA, 2004).

Dessa forma, os aeroportos centrais, que fazem ligação com o aeroporto de Brasília, passarão a atender ao perfil de passageiro executivo, retornando a sua função inicial, comentada no segundo capítulo. Esses aeroportos servirão de movimentação interna e não de linha de trânsito. Os *hubs* serão concentrados nos aeroportos maiores; e no entorno desses aeroportos, avançam-se nas melhorias dos transportes terrestres intermodais.

O aeroporto de Salvador, ao longo do período, até 1999, apresentou uma pequena variação anual mantendo-se na sexta posição. Porém, nos últimos cinco anos do período estudado, ele subiu para a quinta posição, sobrepondo-se ao aeroporto Galeão, exceto no ano de 2001, quando praticamente, ambos aeroportos alcançaram o mesmo movimento de passageiros.

Observa-se que nos primeiros anos subseqüentes ao Plano Real (1994) houve crescimento de tráfego doméstico, coincidindo com o crescimento do turismo doméstico que

ocorreu no país neste mesmo período.

A seleção dos cinco principais aeroportos brasileiros com tráfego internacional de passageiros está representada na Figura 5, onde estão concentrados os maiores fluxos de passageiros turistas internacionais.

Observa-se que os aeroportos de Guarulhos (São Paulo) e Galeão (Rio de Janeiro) concentram o maior tráfego de passageiros internacional em todo período. Os anos de 1992 e 1993 alcançaram juntos, percentuais próximos, em torno de 92%; e em 2004, subiram para 93,2%. Esses aeroportos estão situados nos grandes centros econômicos do país, representando os principais *hubs* aéreos do país, portanto, o principal transbordo de distribuição de fluxo turístico internacional para os outros estados brasileiros. Guarulhos é considerado o maior aeroporto da América do Sul e o principal portão de entrada do turismo internacional no Brasil.

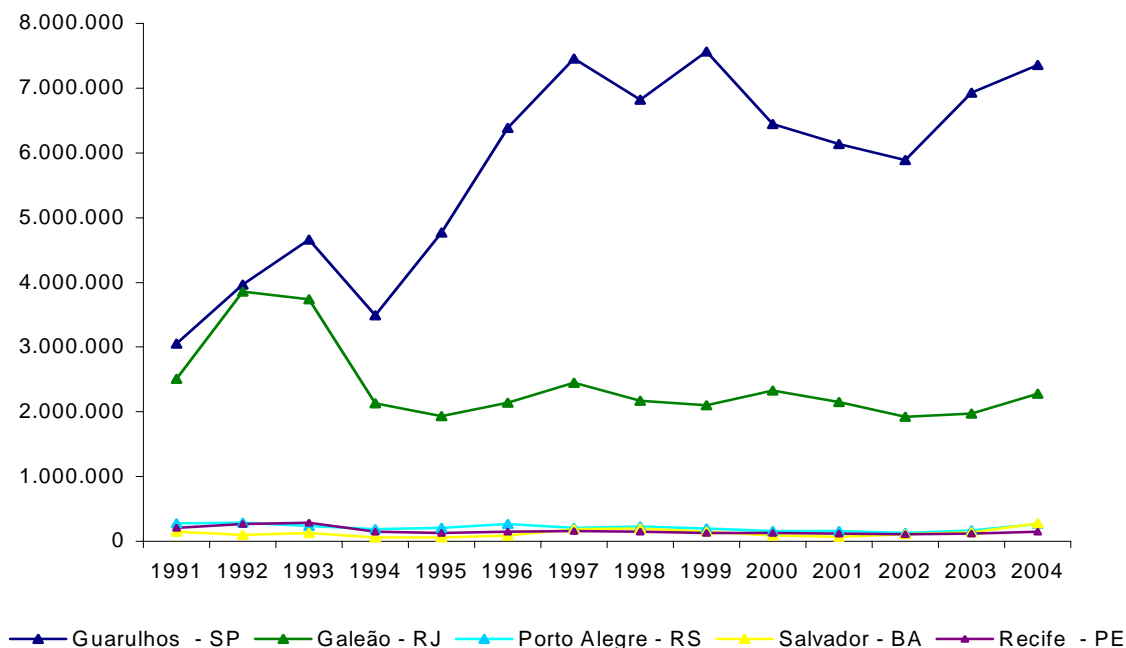


Figura 5 - Gráfico do movimento do tráfego internacional de passageiros nos cinco principais aeroportos brasileiros de 1991-2004

Fontes: Departamento de Aviação Civil - DAC (BRASIL, 2004b); INFRAERO (2005).

Nota: Embarque e desembarque sem incluir militar.

Percebe-se que ao longo do período, Salvador manteve-se em média na quinta posição, ficando a terceira posição disputada por Recife e Porto Alegre. Porém, nos anos de 2002 e

2003, Salvador superou Recife; e, em 2004, consolidou-se na terceira posição, com o incremento de vôos diretos. Essa posição do aeroporto de Salvador, na atualidade, conduz a pensar que Salvador está representando o terceiro *hub* internacional do país e o primeiro do Nordeste.

Nos últimos anos vem se destacando os aeroportos da Região Nordeste, com índices de crescimento anual associado ao turismo, em especial Rio Grande do Norte, Ceará, Bahia e Recife. A ampliação das instalações de aeroportos viabilizada com investimentos provenientes do Programa de Desenvolvimento Turístico (Prodetur) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Governos dos Estados e Infraero tem provocado mudanças na direção das análises sobre componentes associados ao transporte aéreo.

O crescimento do tráfego aéreo internacional nos dois aeroportos do Nordeste, mostrado na Figura 5, destaca em 2004, o aeroporto de Salvador, com o dobro do movimento (105%) em relação a 2003; e o de Recife, cabendo em 22%, no mesmo período. Pressupõe-se com esses resultados, que o turismo tem estimulado a demanda por transporte aéreo para muitas regiões brasileiras, e conseqüentemente para o desenvolvimento das estruturas aeroportuárias.

3.3 A ESTRUTURA AEROPORTUARIA NO ESTADO DA BAHIA

O Estado da Bahia tem aproximadamente 135 pistas de pouso, apresentando a maior rede do Norte e Nordeste do país. Em 1992, o DAC transferiu para o estado da Bahia, através de convênio, a responsabilidade de administrar a maioria dos aeródromos, excetuando os que estavam sob a administração da Infraero, e alguns particulares, que ficaram diretamente ligados ao DAC.

Com isso, a Secretaria de Infra-Estrutura (Seinfra) através do Departamento de Infra-Estrutura de Transportes (Derba) e a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (Agerba) assumiram a responsabilidade pela administração e fiscalização de cerca de 120 aeródromos, sendo que, homologados para uso público, há em torno de 80 aeródromos. O Governo do Estado, por meio de licitação, faz convênios com empresas privadas ou prefeituras para a administração da maioria desses

aeroportos. Por exemplo, o aeroporto de Porto Seguro é administrado pela Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda (Sinart), através de um contrato de concessão. Existem alguns aeroportos que o Estado não transfere a responsabilidade da administração, são os caracterizados como pequenas pistas de pouso (**entrevista direta**)¹⁰.

O Derba é uma autarquia da Seinfra, responsável pela parte técnica operacional de infra-estrutura física, inclusive construção de estradas e aeroportos, enquanto a Agerba, outra autarquia, é o órgão responsável pela fiscalização dos aeroportos no âmbito estadual. Dentro da Seinfra, existe a Superintendência dos Transportes (Supet) representando o órgão mais centralizado da Secretaria, enquanto o Derba e Agerba são mais descentralizados.

No Plano Aeroviário do Estado da Bahia, que contempla o planejamento do Sistema Estadual de Aeroportos, existe uma série de análises sociais, econômicas e técnicas voltadas para dimensionar e desenvolver melhorias na infra-estrutura dos aeroportos, tendo como principal fonte de recursos, para execução de obras nos aeroportos, o Programa Federal de Auxílios a Aeroportos (Profaa)¹¹.

Destaca-se como importante do ponto de vista de interesses econômicos ou de particulares, aproximadamente 79 aeródromos homologados, e os demais não homologados estão localizados em espaços municipais, praticamente desativados ou mesmo desaperecebidos em função do crescimento urbano no entorno da área municipal ao qual estão localizados.

A distribuição dos aeródromos no Estado da Bahia (Figura 6) destaca os aeroportos com capacidade para receber aeronaves de grande porte, e que têm relação com os propósitos do turismo no Estado, que são os de Salvador, Ilhéus, Porto Seguro, Lençóis, Paulo Afonso, Valença e Comandatuba.

¹⁰ Verificar APÊNDECE A.

¹¹ Portaria nº1047/Gm4, de 30 de dezembro de 1992.



Figura 6 – Oferta aeroportuária do Estado da Bahia -2004

Fonte: PELTBAHIA (BAHIA, 2004).

Nota: Adaptação da autora.

Para permitir um melhor entendimento do Complexo Aeroportuário da Bahia, no que tange à estrutura de aeroportos para o atendimento do turismo receptivo, a Tabela 5 a seguir, seleciona seis aeroportos, detalhando suas infra-estruturas para uma visão comparativa de como eles estão situados e dimensionados.

Os aeroportos de Salvador, Ilhéus e Paulo Afonso são de interesse federal, entretanto, o de Ilhéus classifica-se como nacional, e o de Paulo Afonso, como aeroporto local com tráfego para atender à Aviação Geral. A Infraero tem jurisdição para a administração da infraestrutura aeroportuária nestes três aeroportos. Recentemente a Bahia foi escolhida para ser a sede regional Centro-Leste da Infraero. Esta nova posição pode contribuir para expandir aeródromos no Estado e ampliar a rede de relações com a atividade turística.

Tabela 5 - Estrutura do complexo aeroportuário dos seis principais aeroportos do Estado da Bahia

Aeroportos	Salvador	Ilhéus	Porto Seguro	Lençóis	Valença	Paulo Afonso
Administração	INFRAE RO	INFRAE RO	SINART	SINART	MPE*	INFRAERO
Área patrimonial Sítio (m ²)	6.473.688	750.573	86.410	114.560	141.430	1.466.769
Pátio para Aeronaves Área (m ²)	211.000	10.199	8.360	12.600	16.480	12.047
Pista (dimensões / metros) (Pouso/ decolagem)	3005x45 1520x45 **	1576x45	2000x45	2030x30	1800x45	1800x45
Terminal de passageiros (m ²)	60.000	3.400	3.172	1.100	756	1.610
Estacionamento de veículos (capacidade/ano)	1600 vagas	73 vagas	***	***	50 vagas	60 vagas
Estacionamento aeronaves (n° posições)	26	3	8	3	4	15

Fonte: IAC (BRASIL, 2001); INFRAERO (2004); SINART (2005).

Notas: * MPE – Montagens e Projetos Especiais.

** Pista principal e secundária

*** Não foi informado.

O aeroporto de Porto Seguro é classificado como nacional no plano aeroviário, todavia tornou-se internacional, principalmente com o incremento de vôos *charters* regulares em alguns períodos do ano, e o de Lençóis e Valença são classificados como aeroportos turísticos. Todos os aeroportos mencionados na Tabela 5 possuem estrutura de pista com suporte para aeronaves de grande porte, porém com algumas limitações em relação às dimensões de pista para decolagem de vôos internacionais diretos de longa distância, excetuando o aeroporto de Salvador, que é completo. Vale ressaltar que uma pista de pouso, além de ter pavimentação adequada para suportar o peso da aeronave, precisa de comprimento suficiente para possibilitar a decolagem da aeronave, completa com toda sua carga e passageiros.

No programa de investimentos da Infraero para os aeroportos, o aeroporto de Salvador recebeu a maior verba para ampliação e modernização dos TPS (terminais de passageiros) e obras complementares desde 1998, ampliando sua capacidade no terminal de passageiros de dois milhões para seis milhões. Na primeira etapa, investiram-se nos acessos viários ao aeroporto, ampliações de pistas, pátios, construção de terminal de carga aérea, e de *finger* com onze pontes de embarque e do edifício garagem; na segunda etapa, ampliaram os TPS, o espaço para embarque e desembarque internacional, ampliação do número de lojas para atendimento ao usuários e posição de *check-in*. Os recursos para investimentos foram provenientes de uma parceria com o Governo do Estado, Embratur e Prodetur, totalizando os investimentos em 240 milhões de reais.

O Aeroporto Internacional de Salvador, no ano de 2004, ficou na quinta posição nacional em número de vôos, com 67 mil operações de pousos e decolagens domésticas e quatro mil internacionais (LOUREIRO, 2005).

Para o superintendente regional da Infraero na Bahia: “o aeroporto de Salvador representa o *Hub* do Nordeste e Recife está sendo preparada para fazer ligações para cidades vizinhas [...] a tendência é que o Aeroporto de Salvador atraia mais vôos *charters* e que seja um distribuidor de carga”(entrevista direta)¹² .

O aeroporto internacional de Porto Seguro fica no segundo lugar na recepção de vôos depois de Salvador, representou a segunda maior verba nos investimentos aeroportuários do Estado nos últimos 10 anos, passando por duas etapas de ampliação e modernização. Os investimentos ficaram em torno de 12 milhões de reais, concluídos em 1996.

A principal justificativa para os investimentos nesse aeroporto foi a expansão do turismo na região. Contudo, as dimensões de pista dificultam a operação de aviões de grande porte, inviabilizando, em termos de logística, um resultado mais favorável e competitivo para as companhias aéreas com vôos internacionais. Por exemplo, uma aeronave com origem de Portugal consegue pousar com toda a sua carga e passageiros, entretanto tem dificuldade na sua decolagem, quando o retorno é direto para Portugal com as mesmas condições (passageiros, carga e tanques cheios), em razão das dimensões de pista não serem suficientes (ver ANEXO B), sendo preciso em torno de 2500 metros de pista para decolagem.

¹² Verificar APÊNDICE A.

Essa situação faz com que a aeronave decole com menos combustível, e obrigatoriamente tenha que descer em um aeroporto maior, como Salvador ou Recife, para ser abastecida e continuar a viagem. Os custos operacionais para a companhia aérea tornam-se maiores, considerando-se que ela tem que efetuar mais despesas com as tarifas aeroportuárias de pouso. Além disso, o gasto de combustível de uma aeronave é maior durante a decolagem, e nesta situação são executados dois processos operacionais que influenciam no valor agregado dos custos finais do voo.

Observa-se na Tabela 5 as limitações estruturais do aeroporto de Porto Seguro, evidenciadas até mesmo no tamanho da área patrimonial. Logo, poderiam ter sido previstas as dificuldades de ampliação antes mesmo de serem efetivados os investimentos. As normas estabelecidas na Legislação aeroportuária em 1987, sobre construção de aeroportos, já ressaltavam questões dessa natureza¹³. A solução da limitação atual esbarra com as limitações de expansão no seu entorno urbano.

Verifica-se também em Ilhéus, a existência no entorno do aeroporto de rio e mar, impedindo sua expansão. Além disso, ressaltam-se as limitações de ordem burocrática em termos de operação para vôos internacionais, pois não tem Alfândega, nem a estrutura exigida obrigatoriamente em aeroportos receptores de tráfego internacional.

O aeroporto de Lençóis é relativamente novo, iniciou as operações de tráfego em 1998. Representou a terceira maior verba de aeroportos no Estado, no total de R\$ 8,49 milhões de reais (**entrevista direta**)¹⁴. Apesar de ter sido construído prevendo-se a expansão do turismo na Chapada Diamantina, e de ter sido idealizado com o maior envolvimento entre o interesse privado e público (perspectiva de investimentos hoteleiros, para aumento de leitos no local, inclusive com a construção do hotel Portal de Lençóis), ainda não conseguiu deslanchar com toda sua capacidade. A instabilidade do fluxo de passageiros em suas linhas aéreas não garante uma rentabilidade segura para as companhias aéreas. A Nordeste Linhas Aéreas tentou manter a operação de linhas para esse destino até 2004. Recentemente (janeiro de 2005), a Oceanair iniciou operações regulares durante a semana, porém os resultados desse novo desafio só poderão ser avaliados com o tempo.

¹³ Portaria GM5 1141 de 1987 – Estabelece requisitos para construção de aeroportos, e dentre eles define limites mínimos para o tamanho do sítio patrimonial pelas categorias de aeroportos.

¹⁴ Verificar APÊNDICE A.

O aeroporto de Valença é o mais novo do Estado, começou a operar em 2001. O mesmo foi concebido, inicialmente, pensando-se no turismo da região. A sua construção envolveu investimentos da Aeronáutica, através do Fundo Aeroviário Nacional, do Governo do Estado e investimentos da empresa Montagem e Projetos Especiais (MPE), administradora do aeroporto, esta última participando com um terço dos recursos. O total de investimentos públicos e privados ficou em torno de R\$ 7,58 milhões de reais, ressaltando que esse foi o primeiro caso de investimento privado feito em aeroportos da Bahia (**entrevista direta**)¹⁵.

Uma das intenções da MPE era utilizar o aeroporto para transportar a produção de camarão da região, contrariando o objetivo inicial intencionado pelo Governo da Bahia para o aeroporto, de incrementar o movimento de passageiros originados por turismo para a região. Atualmente, o aeroporto é utilizado para o turismo, porém ainda sem muita relevância.

O maior fluxo de turistas para a região do entorno de Valença que utiliza transporte aéreo é direcionado para Camamu e, principalmente, para a ilha de Tinharé onde se localiza Morro de São Paulo. Para Morro de São Paulo, o acesso se dá por meio de empresas de táxi aéreo partindo de Salvador. Uma opção saindo de Salvador e descendo no aeroporto de Valença é a utilização da empresa de táxi aéreo Aday, onde o passageiro tem que percorrer um caminho mais longo, pois ao desembarcar no aeroporto de Valença, o mesmo tem que se deslocar de transporte terrestre até o terminal do atracadouro de Bom Jardim, para seguir a viagem de barco até o outro lado da ilha. A duração da viagem, desde o embarque em Salvador até a chegada a Ilha, é em torno de 50 minutos.

Outra opção de viagem para Morro de São Paulo acontece através da empresa de táxi aéreo Aerostar, que opera direto de Salvador para a Ilha, pousando em um aeródromo localizado em uma fazenda. Trata-se de uma pista relativamente pequena, com dimensões de 1.000 por 30 metros. Esta empresa foi criada há oito anos, com foco voltado para o turismo, possui aviões pequenos, tipo monomotores e bimotores de 5 a 9 assentos para passageiros. Nos últimos dois anos tem crescido o fluxo de passageiros para este destino, e, em função do crescimento, a empresa tem conseguido manter vôos semanais regulares, apesar de não serem classificados oficialmente, pelas normas do DAC, como “vôos de tráfego regular”. Mais recentemente foi incluído nos seus itinerários a ligação Morro de São Paulo - Camamu (Barra

¹⁵ Verificar APÊNDICE A.

Grande), para atender à demanda de agências de viagens e de turistas individuais que desembarcam no aeroporto de Salvador.

A passagem aérea de Salvador para Morro de São Paulo, pela Aerostar, de ida custa em torno de R\$ 184,00 (base janeiro 2005), enquanto pela Aday, que inclui na passagem o percurso terrestre do aeroporto de Valença até Morro de São Paulo, custa R\$166,00. A tarifa pela Aerostar é mais alta, porém a maior vantagem ainda é em termos do tempo gasto no percurso. O fato do aeroporto ficar localizado na Ilha torna mais atraente ao turista utilizar os vôos da empresa Aerostar, com duração em torno de 20 minutos.

Para o aeroporto de Paulo Afonso, a grande razão da sua origem foi a instalação da Chesf na região. Atualmente o aeroporto vem atendendo, principalmente, aos passageiros em visita a parentes na região, porém com bastante limitação de fluxo. A existência de passageiros com o perfil de visita a parentes só acontece em função da característica do vôo, que é operado com tarifas baixas, ou seja, operação de vôo *charter* da empresa aérea BRA Transportes Aéreos, transportando passageiros com origem em São Paulo.

Provavelmente, a localização do aeroporto de Paulo Afonso, situada dentro de uma região seca e pobre do Estado, tendo no seu entorno municípios com predominância de população carente, que demanda ações de desenvolvimento social e econômico, contribua para o pouco aproveitamento da infra-estrutura aeroportuária. Por outro lado, o município de Paulo Afonso está desenvolvendo a piscicultura, e é dotado de grande beleza natural, sendo também favorável para a prática de esportes radicais, o que justifica a atenção dos organismos do turismo.

O aeroporto do Hotel Transamérica localizado no município de Una, na vila de Comandatuba, apesar de não ter sido inserido na Tabela 5, está destacado na Figura 6. Trata-se de um aeroporto particular, de interesse privado, apresentando uma estrutura física que o capacita a receber algumas aeronaves do porte de Boeing, com dimensões de pista de pouso de 2.000 por 30 metros (comprimento/largura). A demanda de passageiro é dirigida basicamente para o hotel. O turismo de negócio para eventos prevalece no perfil de sua demanda turística. A TAM é a companhia aérea autorizada a operar no aeroporto, mantendo linhas regulares duas vezes na semana. Os turistas do mercado internacional chegam até este aeroporto através do itinerário: São Paulo – Hotel Transamérica – Salvador ou vice-versa.

Além da TAM, existe operação de vôos *charters* nacionais em alguns períodos do ano.

A partir das explanações sobre a estrutura aeroportuária no espaço territorial baiano, pode-se dizer que ela ainda não deslanchou significativamente, levando-se em consideração que a Bahia é o quinto Estado brasileiro em extensão, com área total de 567.295,03 Km², possui a maior população entre os estados do Nordeste, com 13,4 milhões de habitantes em 2003, representando neste mesmo ano 5% do PIB nacional e 39% do PIB do Nordeste (BAHIA, 2004).

3.3.1 A estrutura do programa estadual de logística de transportes na Bahia

No contexto estadual da logística para o transporte aéreo, discorre-se sucintamente sobre o que se tem realizado de específico nesta área no sistema de transporte na Bahia. As primeiras tentativas da administração estadual, de forma a modernizar e otimizar o sistema de transporte, com a perspectiva da intermodalidade e multimodalidade, ficaram evidenciadas com a criação em 1998 da Comissão Especial de Coordenação do Planejamento da Logística de Transportes do Estado da Bahia. Essa comissão tinha o objetivo de coordenar as ações relativas à modernização e à ampliação da logística de transportes, reunindo vários organismos e entidades de classe envolvidos no setor, com destaque para a Federação das Indústrias do Estado da Bahia e órgãos da Secretaria de Infra-Estrutura, como Derba e Agerba.

Em 2001 foi criada, através da Seinfra, a Superintendência de Transportes (Supet), com a função de planejar e elaborar a política de transporte do Estado, e sua principal ação resultou na criação do Peltbahia, que teve a parceria da Fundação Luiz Eduardo Magalhães (FLEM) e a contratação da consultoria técnica internacional da *Booz, Allen & Hamilton* do Brasil Consultores Ltda.

O Peltbahia reúne estudos formando uma base de informações importante para o planejamento de longo prazo no processo de tomada de decisões relacionadas ao desenvolvimento da infra-estrutura de logística de transportes, à integração e desenvolvimento do Estado da Bahia. Antecederam a sua concepção, inúmeras discussões com a participação de segmentos da sociedade, organismos públicos e entidades privadas que contribuíram com

subsídios sobre as diferentes modalidades de transportes, inclusive da Secretaria da Cultura e Turismo que participou nas discussões relacionadas a transportes para o turismo. As discussões propiciaram reunir diferentes pontos de vistas para validar a sua concretização¹⁶.

O Peltbahia foi aprovado em agosto de 2004, tornando-se um documento público indicador de oportunidades de negócios para atrair investimentos, que reuniu um conjunto de estratégias intervencionistas nas esferas públicas e privadas, visando à reorganização da cadeia logística com vistas ao desenvolvimento econômico do Estado (BAHIA, 2004).

As intervenções nos modais de transporte contemplam rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos para integração das diversas regiões do Estado, com justificativas de estímulo a sua economia e de maior ampliação da competitividade dos produtos baianos a fim de tornar mais competitivo o processo de produção do Estado da Bahia e, conseqüentemente, promover o seu desenvolvimento, tendo como alicerce uma logística multimodal (ALBAN, 2002).

Pode-se dizer que esse programa é uma estratégia governamental com intenção de estabelecer um planejamento eficiente de transporte utilizando a logística do sistema multimodal. Apesar das justificativas ressaltarem o incremento para os investimentos mais voltados ao transporte de cargas, até mesmo pelo peso do setor industrial e agrícola na economia baiana, algumas intervenções são focadas para o turismo de forma direta ou articulada com a carga.

O resultado dos estudos deste Programa gerou dois produtos importantes: um Portfólio de Investimentos e um Plano Prioritário. O portfólio contempla as intervenções a serem implantadas no período de 2008-2020 e compõe o maior número de projetos, totalizando R\$ 7,8 bilhões em investimentos. No Plano Prioritário, as intervenções são de curto prazo, mais voltadas para os pontos críticos observados na infra-estrutura de logística de transportes tendo previsão para o período de 2004-2007, englobando investimentos em torno de R\$ 1,9 bilhões, antecedendo o Portfólio de Investimentos (BAHIA, 2004).

¹⁶ Recomenda-se a leitura do documento público sobre Peltbahia, publicado em 2004, que subsidiam as informações referidas neste estudo (BAHIA, 2004); e o primeiro livro publicado nos cadernos da Fundação Luis Eduardo Magalhães, elaborado pelo professor Alban (2002), que consta igualmente nas referências deste estudo.

No que concerne ao transporte aéreo e ao turismo, dentro da intermodalidade, destacam-se alguns trechos rodoviários incluídos no programa, a articulação das rodovias federais BR-101, BR-116 com a BR-242 no cruzamento do entorno rodoviário da cidade de Feira de Santana, que faz parte do eixo de integração da Bahia com Estados do Nordeste e do Sudeste/Sul e dos fluxos internos do Estado, e dá também acesso a importantes localidades turísticas do Estado. Além disso, está próximo da Região Metropolitana de Salvador, onde concentra-se grande demanda por transporte, com intenso fluxo de carga geral, e reúne o maior fluxo de turismo receptivo internacional.

Convém, no conjunto de intervenções e oportunidades de investimentos destacados no Peltbahia, referir-se aos projetos contemplados para os aeroportos e a articulação com algumas rodovias que têm fins turísticos. O Portfólio de Investimentos foi estruturado com a formação de 20 agrupamentos¹⁷. Os projetos voltados para os aeroportos e rodovias de interesse turístico estão inseridos nos agrupamentos mostrados na Tabela 6:

Tabela 6 – Investimentos contemplados no Peltbahia para projetos visando o turismo

Código	Agrupamentos	Investimentos (R\$)
A4	Sistema da BR-101	1, 17 bilhão
A7	Rodovias Turísticas e Porto do Campinho	460 milhões
A18	Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães – Salvador	170 milhões
A19	Novo Aeroporto de Porto Seguro	120 milhões
A16	Novo Aeroporto de Ilhéus	150 milhões

Fonte: PELTBAHIA (BAHIA, 2004).

O Sistema da BR-101 está situado paralelo à costa oceânica e dá acesso a localidades turísticas litorâneas. O agrupamento A7 é uma rota de movimento turístico e faz importantes ligações com outros agrupamentos. Atende ao turismo da faixa litorânea e da Chapada Diamantina, e da Baía de Camamu - Maraú, esta dotada de um patrimônio natural singular, de piscinas naturais no mar. As ligações terrestres no entorno dessa região são importantes para conectar outras localidades de potencial turístico, como Itacaré e Ilhéus, pois os turistas que

¹⁷ O conceito de agrupamento referido pelo Peltbahia é visto como um conjunto sinérgico de projetos de infra-estrutura que integrados conseguem obter o melhor aproveitamento das sinergias entre os diferentes projetos, para com isso adequar melhor o atendimento às demandas por transporte (BAHIA, 2004).

chegam no aeroporto de Ilhéus precisam do modal terrestre para o deslocamento até essas cidades.

O agrupamento A16 aponta para um novo aeroporto em Ilhéus. As justificativas dão ênfase ao movimento de passageiros e de carga, a primeira atenderia a expansão de indústrias, portanto à necessidade de estruturar o aeroporto com implantação de terminal de carga e áreas de Alfândega, intencionando montar um aeroporto-indústria; a segunda justificativa visa atender à demanda crescente do fluxo de turistas das localidades circunvizinhas.

O aeroporto de Salvador, agrupamento A18, vem tendo um crescimento significativo a cada ano, tanto de passageiros como de cargas. Como tratado anteriormente, o mesmo já possui uma infra-estrutura relevante, porém, ainda necessita de ampliações visando expansão futura. As intervenções projetadas no Peltbahia estão concentradas na ampliação do pátio de aeronaves e da pista de taxamento.

O agrupamento A19, que contempla um novo aeroporto para Porto Seguro, é totalmente direcionado para a atividade turística do Sul do Estado e ao tráfego regular doméstico e internacional. Os problemas relatados de infra-estrutura física do aeroporto atual contribuem para direcionar a indicação de um novo aeroporto na região de Pindorama. O conjunto de projetos desenvolvidos no programa é complexo e os comentários nesta pesquisa sobre este Programa são bastante resumidos, limitados ao entendimento dos investimentos que envolvem diretamente as estratégias do governo baiano para expansão do turismo.

Porém, ficou evidenciado no Peltbahia que a maioria dos projetos visa estimular intervenções com o desenvolvimento da logística de transporte multimodal para atender principalmente os setores da produção agrícola e da indústria, priorizando investimentos que promovam a operação para o transporte de cargas. As intervenções relacionadas ao turismo e aos aeroportos estão previstas nos investimentos de longo prazo, e, por mais importante e crescente o interesse com o setor de turismo, eles não conseguiram sobressair-se no conjunto de projetos do Programa.

Assim, considerando o que foi discorrido sobre o transporte aéreo, a logística da infra-estrutura aeroportuária, a contextualização das redes que se formam nas atividades de

transporte aéreo e de turismo; e ainda, a análise da oferta de aeroportos no Estado da Bahia em relação à distribuição das linhas aéreas para o atendimento da demanda de passageiros, turistas e não turistas, merece acrescentar-se mais elementos que corroborem com as estratégias públicas e privadas direcionadas para o turismo receptivo, principalmente o internacional, de forma que se esclareça se a lógica do planejamento e da política para o desenvolvimento do turismo está surtindo o efeito desejado.

4 AS IMPLICAÇÕES DA LOGÍSTICA DO TRANSPORTE AÉREO NO TURISMO RECEPTIVO NO ESTADO DA BAHIA

4.1 O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO PARA O TURISMO NO ESTADO DA BAHIA

As ações estratégicas para o desenvolvimento do turismo na Bahia tornaram-se mais evidentes a partir de 1991, quando o Governo do Estado passou a injetar mais recursos na atividade turística, executando importantes obras de infra-estrutura e direcionando grandes investimentos para a atividade, ao tempo em que estimulava a iniciativa privada a fazer investimentos. O turismo já se posicionava como atividade sócio-econômica de prioridade governamental, coincidindo esse período com a retomada de crescimento da economia baiana em muitos setores de bens de consumo final.

Os programas, projetos e parcerias com o setor privado envolvendo segmentos dessa atividade, intensificaram-se, principalmente a partir do Programa de Desenvolvimento do Turismo (Prodetur-BA)¹. Resumidamente, esse Programa tem como objetivos: aumentar o fluxo do turismo; elevar o padrão da oferta e atrair demanda; gerar emprego e renda, possibilitando melhoria nas condições de vida da população local; garantir a qualidade ambiental, significando, com isso, a capacidade de promover o desenvolvimento do turismo sustentável (MENDONÇA JÚNIOR, 2002).

As ações específicas consolidadas pelo Governo do Estado com o Prodetur , em sua

¹ Prodetur – BA - O programa tem uma proposta para o horizonte de 20 anos. O primeiro contrato do Programa (Prodetur I) começou em 1994 e se concluiu em 2000, sendo que algumas obras se estenderam até 2002. Trata-se de investimentos públicos com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Banco do Nordeste, principalmente em infra-estrutura.

primeira etapa, foram diretamente voltadas para melhoria da infra-estrutura básica dos municípios: saneamento básico, comunicação, energia, restauração de patrimônio histórico, estruturação do sistema de transporte, estando a construção, modernização e ampliação de aeroportos, bastante evidenciadas nesta fase. O objetivo de fomentar a oferta turística para atrair fluxo de demanda e elevação da permanência do turista no Estado nas diversas regiões contempladas do planejamento turístico tem gerado a distribuição mais consistente dos Produtos da Bahia, vistos neste contexto como “Produtos Turísticos”.

Na primeira etapa do Prodetur, o Estado foi dividido em um conjunto de zonas turísticas prioritárias. Para o estabelecimento destas zonas foram identificadas as localidades que possuíam qualidade nos atrativos turísticos e recursos naturais preservados em condições de absorver a implantação de empreendimentos com infra-estrutura para o turismo receptivo, sem trazer prejuízos ao meio ambiente (MENDONÇA JUNIOR, 2002).

Ressaltem-se em relação às estratégias do Governo, ações complementares ao Programa, inclusive, as relacionadas à captação de outras fontes de recursos que necessariamente não foram oriundos dos recursos destinados para o Prodetur. A distribuição dos investimentos públicos para as zonas turísticas da Bahia, no período de 1991 a 2005 está apresentada na Tabela 7, valendo a observação que a grande maioria desses investimentos já foi executada, até mesmo pela vigência do período².

Tabela 7– Investimentos públicos segundo a zona turística de 1991 a 2005

Zona turística	Valor em US\$
Costa dos Coqueiros (Litoral Norte)	125 milhões
Baía de Todos os Santos – Região Metropolitana de Salvador	874 milhões
Costa do Dendê – Litoral Sul	172 milhões
Costa do Cacau – Litoral Sul	205 milhões
Costa do Descobrimento – Litoral Sul	231 milhões
Costa das Baleias – Litoral Sul	136 milhões
Chapada Diamantina – Circuito do Diamante/Circuito do Ouro/ Chapada Norte	157 milhões
Outros	124 milhões
Total	2,0 bilhões

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo - ago./2004 (BAHIA, 2004b),

² Os dados incluem investimentos executados, em execução e projeção de 1991 a 2005, foram divulgados pela Secretaria da Cultura e Turismo em outubro de 2004, com base de dados até agosto de 2004.

Observa-se dentre os investimentos das zonas turísticas apresentados, que a Baía de Todos Santos absorveu a maior parte dos investimentos, com U\$ 874 milhões, desse valor foram direcionados U\$ 652 milhões somente para Salvador (Capital), principalmente para as áreas de saneamento básico e aeroporto.

A Costa do Descobrimento foi a zona turística considerada como o conjunto mais completo de obras públicas executadas voltadas para o turismo, ressaltando-se que foi a primeira zona a receber investimentos do Prodetur-BA. Dentre os investimentos, destaca-se a segunda ampliação do Aeroporto de Porto Seguro (MENDONÇA JUNIOR, 2002).

A partir daí, novos contratos foram fechados com as fontes de financiamento contemplando as outras zonas. Salientando que na Costa do Dendê e Costa das Baleias não foram efetivados investimentos com recursos deste Programa. Na Costa do Dendê, apesar de projetos previstos, não houve disponibilidade de recursos do financiamento. Contudo, o aeroporto de Valença e o acesso viário deste aeroporto até o atracadouro de Bom Jardim foram efetivados com outros recursos (**entrevista direta**)³.

Os investimentos governamentais para fomentar a atividade turística resultaram na realização de investimentos pela iniciativa privada, que segundo a Secretaria da Cultura e Turismo (2004), para cada U\$1,00 investido pelo setor público, o setor privado responde com US\$ 2,60 em empreendimentos diversificados, principalmente no que diz respeito a oferta de leitos por unidades hoteleiras.

Na Costa dos Coqueiros, destaca-se a enorme estrutura de unidades hoteleiras onde está situado o Complexo de Sauípe, sobressaindo também, a Vila de Praia do Forte, sendo duas localidades bastante visitadas pelo turista estrangeiro. Na Chapada Diamantina, destaca-se o crescimento de meios de hospedagem e de turistas no entorno dos circuitos que buscam os atrativos do ecoturismo.

Na Costa do Cacau, por exemplo, no município de Itacaré, há crescimento significativo da oferta de leitos em unidades hoteleiras, em decorrência dos investimentos privados, principalmente na construção de resorts e pousadas. A construção da rodovia que

³Verificar APÊNDICE A.

liga Ilhéus a Itacaré, BA-001, com distância de 60 km, complementa a logística intermodal, rodovia e aérea, para o acesso turístico receptivo entre os dois municípios, beneficiando também o entorno de localidades turísticas da região. Ressalta-se no projeto desta rodovia, que houve a preocupação com problemas ambientais, sendo por muitos, considerada uma “estrada ecológica”.

Decorridos alguns anos de implantação e consolidação dos investimentos nas zonas turísticas, novas necessidades foram identificadas nas zonas que não puderam ser atendidas, pelo Prodetur I. Assim, um novo contrato de financiamento proposto pelo Governo do Estado foi aceito pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), dando início ao Prodetur II, em dezembro de 2004. Este novo acordo, entretanto, não inclui somente obras de infraestrutura, mas outros investimentos considerados como fatores importantes para o turismo: os recursos humanos, melhoria da gestão municipal para a gestão turística, focando também a questão fiscal para geração de renda municipal; a questão ambiental tornou-se mais forte, os projetos ambientais tiveram maior espaço, sendo melhores definidos, além de projetos outros de infraestrutura (**entrevista direta**)⁴.

No escopo do Prodetur II, nasceu o conceito de “Pólos Turísticos”, como um requisito do BID, principal provedor dos recursos, um arranjo criado para definição das regiões turísticas. Essa denominação, o Banco do Nordeste já utilizava para outros setores produtivos. Mercadologicamente, como estratégia turística do Estado, a nova redação define que existe a denominação de Pólos Turísticos na Bahia apenas dentro da perspectiva de integração do Prodetur Bahia com o Prodetur Nordeste, pois o BID utiliza o conceito de Pólos para todos os Estados. Assim, a solução encontrada pelo Estado foi agrupar duas zonas turísticas com características similares e contíguas em um pólo turístico. Entretanto, a denominação turística defendida que prevalece pelo Estado da Bahia ainda é de zonas turísticas.

A elaboração do planejamento para a segunda fase do Prodetur tem estratégias mais competitivas que contemplam a participação da sociedade civil e dos governos através dos conselhos deliberativos. O Prodetur I foi mais autocrático, o Estado era o definidor e executante exclusivo. Na nova fase do Programa, os procedimentos em relação à decisão, são

⁴ Verificar APÊNDICE A.

compartilhados com as regiões e com os interessados.

Em cada região (pólo turístico) existe um Conselho de Turismo que se constitui em um espaço institucionalizado de participação e responsabilidade, voltado para o planejamento e ações focadas no desenvolvimento do turismo dos municípios integrantes dos Pólos Turísticos. Todos os órgãos executores são conselheiros, inclusive a sociedade local, o empresariado e a Secretaria de Cultura e Turismo. O Conselho funciona como o lócus da questão onde se definem, se aprovam as deliberações sobre cada pólo. O Conselho é formado por 36 membros, tendo de um lado, membros do poder público Estadual, Federal e Municipal, e de outro lado, membros do setor privado, ONG's, entidades associativas e universidades. Cada pólo tem seu plano de turismo com suas definições de prioridades, que são acompanhadas pelo Conselho. Os Conselhos foram criados em 2003, como uma exigência do BID para o Prodetur II, com o objetivo de criar uma instância local de governança (**entrevista direta**)⁵.

Na intermediação entre o final da primeira fase do Prodetur e a sua segunda fase, novas zonas turísticas foram concebidas no planejamento estratégico do Prodetur-BA: as Zonas Lagos do São Francisco e Caminhos do Oeste. Assim, trabalha-se na atual configuração do Programa com a formação de nove zonas agregadas aos seis pólos turísticos.

- a) Pólo Salvador e Entorno: Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros.
- b) Pólo Chapada Diamantina: Circuito do Diamante, do Ouro e da Chapada Norte.
- c) Pólo Litoral Sul: Costa do Dendê e Costa do Cacau.
- d) Pólo do Descobrimento: Costa do Descobrimento e Costa das Baleias.
- e) Pólo São Francisco (novo): Zona Lagos do São Francisco.
- f) Pólo Caminhos do Oeste (novo): Zona Caminhos do Oeste.

Com o agrupamento das zonas em pólos, pressupõe-se a existência de grupos mais extensos de municípios adjacentes e de complexidade de ações. Em contrapartida, essa situação induz a necessidade de interação com os interesses do desenvolvimento regional, considerando que as atitudes e responsabilidades pela gestão das atividades turísticas não poderão ser isoladas, e sim desenvolvidas conjuntamente em função dos atrativos turísticos disponíveis, com todos os componentes e aspectos gerados a partir deles. No caso do

⁵ Verificar APÊNDICE A.

transporte, a necessidade de acesso às localidades turísticas traz benefícios para o conjunto de municípios que almeja por melhoria de infra-estrutura de transportes. As necessidades são comuns e constantes para todos os municípios, mesmo com a existência de peculiaridades em cada um, de natureza ecológica, cultural, econômica, social, dentre outras.

Na Figura 7 obtêm-se uma visão mais clara da localização das zonas turísticas prioritárias da Bahia, possibilitando observar a lógica dos agrupamentos de zonas em pólos pela proximidade entre elas.

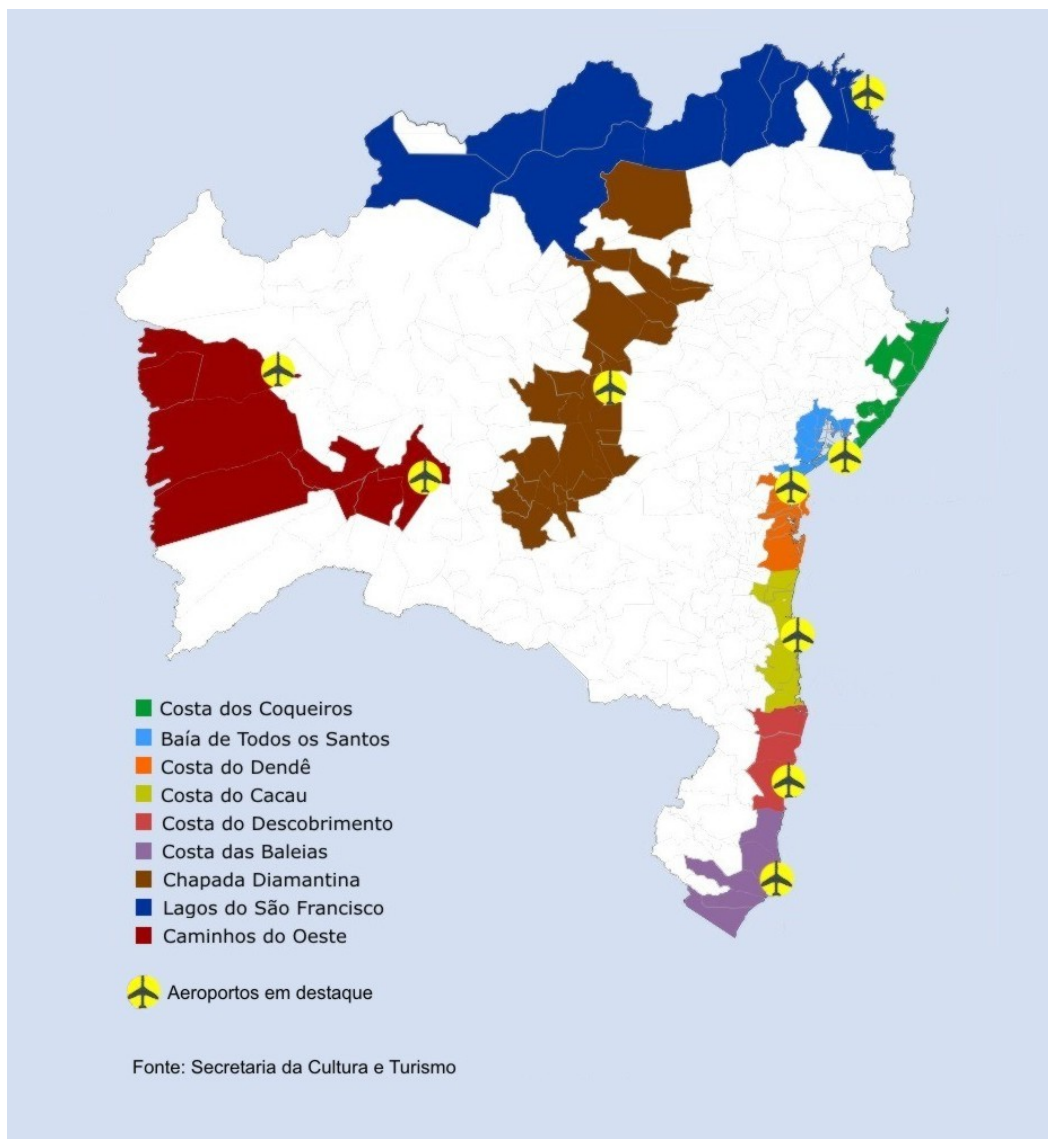


Figura 7 – Distribuição das zonas turísticas prioritárias do Estado da Bahia

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo.

Nota: Figura cedida pela SCT em 2004 e adaptada pela autora.

O Pólo Salvador e Entorno tem Salvador como elo entre a Baía de Todos os Santos e a

Costa dos Coqueiros, portanto pólo de grande importância turística, principalmente para o turismo receptivo internacional, pois Salvador, por eminência, reúne as maiores condições de infra-estrutura física e humana, além de possuir o principal aeroporto do Estado, Deputado Luis Eduardo Magalhães. O entorno deste Pólo é limitado pela costa litorânea, e, entre as regiões, encontra-se uma baía natural que agrupa ilhas, recifes, piscinas naturais e beleza vegetal. Praticamente no conjunto de atrações do Pólo, além do turismo cultural e histórico, muito forte em Salvador e algumas cidades do Recôncavo, acontecem atividades de lazer, esportes radicais, passeios ecológicos e turismo náutico.

O Pólo Litoral Sul é o contínuo da Costa do Dendê com a Costa do Cacau, onde atrativos naturais e histórico-culturais prevalecem em suas localidades turísticas. Em relação ao transporte aéreo, esse pólo reúne três aeroportos para a utilização do turismo: o de Ilhéus, o de Valença e o de Comandatuba.

O Pólo do Descobrimento, que incorpora a Costa do Descobrimento e Costa das Baleias, consegue reunir variedades de atrativos turísticos que se misturam entre o turismo cultural, histórico e de natureza, este último bastante evidenciado na Costa das Baleias, onde está localizado o arquipélago de Abrolhos. O principal aeroporto deste Pólo é o internacional de Porto Seguro, apesar de existir na Costa das Baleias o aeroporto de Caravelas que é subutilizado.

O novo Pólo São Francisco, que vem sendo chamado Região dos Lagos, abriga o município de Paulo Afonso que propicia o turismo de aventura e o ecoturismo, com atrativos voltados também para passeios fluviais; o mesmo se dando no município de Juazeiro, banhado pelo Rio São Francisco. Além dos atrativos, soma-se a este Pólo turístico, o desenvolvimento agro-industrial de municípios como Juazeiro e Paulo Afonso, com o crescimento da piscicultura, contribuindo para integrar os interesses econômicos com os sociais, podendo com isso justificar a melhor logística para exploração do transporte aéreo, na conciliação do transporte de passageiros e de carga, facilitado pela existência do aeroporto em Paulo Afonso.

O Pólo Chapada Diamantina tem o turismo como grande aliado da economia de muitas localidades da região que se desenvolvem em função dessa atividade. O crescimento de meios de hospedagem em decorrência do turismo contribuiu para influenciar a construção

do aeroporto de Lençóis, dentro do Circuito do Diamante. Praticamente, de todos os aeroportos construídos no Estado da Bahia, este foi o mais intencionado para a atividade turística. Todavia, desde quando o aeroporto começou a operar, não se alcançou resultado expressivo no movimento do tráfego aéreo de passageiros derivado do incremento do turismo na região, como confirmam as estatísticas expostas neste capítulo.

O deslocamento até as localidades do Pólo Chapada Diamantina é feito, em sua maioria, através de transporte terrestre, por empresas transportadoras intermunicipal, interestadual e turística ou através de carro particular. Os turistas estrangeiros que se deslocam para as localidades desse pólo saem em sua maioria de Salvador, tendo que percorrer a distância de 425 quilômetros até Lençóis, numa viagem com duração em torno de seis horas, além de defrontar com trechos de difícil acesso pelas más condições da rodovia. Esta situação dificulta o turismo receptivo internacional de se expandir, na medida em que as formas para se chegar até as localidades escolhidas desse Pólo são limitadas pela questão do tempo e das opções de acesso.

A compreensão da estrutura do planejamento estratégico do governo baiano para a atividade turística e a localização das ações para o desenvolvimento do turismo receptivo internacional, que diretamente depende de transporte aéreo, direcionam para a análise da rede estrutural pública e seu processo de integração com os agentes privados da atividade.

4.1.1 A formação de redes na estrutura pública do turismo na Bahia

Na estrutura da gestão pública voltada para o turismo, praticamente só existe como unidade estadual a Secretaria da Cultura e Turismo (SCT) criada em 1995, primeiro escalão dos órgãos de turismo, da estrutura centralizada do Governo do Estado. A SCT é responsável pelo planejamento e execução das políticas de turismo. Depois dela, vem a Bahiaturisa como órgão executor direto da SCT.

Basicamente existem duas superintendências ligadas à SCT que trabalham mais voltadas para o turismo. A Superintendência de Investimentos em Pólos Turísticos (Suinvest), que é atualmente a unidade gestora do Prodetur-BA, e a Superintendência de Desenvolvimento do Turismo (Sudetur), que assume o papel de executar estudos econômicos

e capacitação para o turismo, inclusive a coordenação para captação de vôos, desenvolvida em conjunto com a Bahiatursa.

A Bahiatursa, que, desde a década de 1970, vinha implementando a política estadual do turismo, inclusive a coordenação inicial do Prodetur-BA na primeira metade da década de 1990, foi reorientada para dar ênfase à promoção e *marketing* turístico, no mercado de turismo nacional e internacional, trabalhando também na promoção do “Produto Bahia” nas feiras internacionais, com a participação de agentes do *trade* (operadores de turismo, hotelaria, companhias aéreas, etc).

Dentre as atividades da Bahiatursa, ressaltam-se dois Programas considerados modelos: a gestão do Programa de Certificação da Qualidade do Setor de Turismo do Estado da Bahia (Qualitur), que possibilita a qualificação das empresas, dentro de um padrão internacional, através da elevação da qualidade de mão-de-obra e dos serviços; e o Programa de Fidelidade Bahia, objetivando identificar cada turista que chega à Bahia através de um cartão fidelidade concedido ao turista de forma a oferecer um atendimento melhor e personalizado. Além disso, vem assumindo atividades delegadas pelo Ministério do Turismo, através de convênio, para exercer a fiscalização e o controle de qualidade dos serviços turísticos, além de administrar o Centro de Convenções⁶.

Na instância Federal, a SCT tem vinculação com o Ministério do Turismo através do Conselho Nacional de Turismo (CNT), sendo o Secretário representante no Conselho, enquanto na instância Estadual existe o Fórum Estadual de Turismo vinculado a SCT/Suinvest. O papel de articulação com os municípios cabe à SCT e à Bahiatursa. Existem funções que são conjuntas; o programa de regionalização, por exemplo, trata do produto turístico, mas envolve uma retaguarda que é o planejamento. Há uma relação formal de parceria no Prodetur-BA, em que a SCT é a coordenadora do programa, mas não é executora das obras. Assim, acontece uma relação direta entre os secretários do Governo do Estado, que definem e discutem quais são as ações que devem ser impetradas, buscando sua viabilização. Ao mesmo tempo, existe uma relação formal de convênio e parceria para execução das obras,

⁶ Centro de Convenções - Equipamento consolidado para eventos nacionais e internacionais (feiras, congressos, etc.), que exerce um papel importante no turismo de negócios e eventos, atuando como regularizador da variação sazonal de Salvador.

com outras Secretarias estaduais e suas descentralizadas (**entrevista direta**)⁷.

Para entender, dentro desse contexto, como as redes se articulam entre órgãos públicos, no caso da interconexão turismo receptivo e transporte aéreo, deve ser ressaltado que as relações se integram começando pelas Secretarias, SCT (Turismo) e Seinfra (Transporte), que estruturam seu planejamento e suas políticas e desenvolvem seus programas. No caso das obras oriundas do Prodetur, por exemplo, essas Secretarias firmam um convênio permanente para execução das mesmas. Nas questões técnicas e de planejamento, as superintendências da SCT se reportam aos órgãos técnicos e de planejamento da Seinfra, como o Derba, Agerba e Supet; a Suinvest, da área de planejamento da SCT, trabalha na captação de recursos que são repassados diretamente para realização das obras, mediante execução prévia. Assim, à medida que vai sendo executada a obra, os recursos vão sendo repassados.

Integrando a rede do planejamento estratégico em relação ao transporte aéreo e ao turismo, insere-se a estratégia desenvolvida pela Bahiatursa e a Sudetur/SCT no trabalho de captação de vôos, que levam em consideração o banco de dados desses dois órgãos sobre movimento de passageiros nos aeroportos; pesquisas de demanda turística para saber o perfil do turista, quais são os centros emissores, os gastos e a renda *per capita* dos turistas, dentre outras variáveis. A partir daí, busca-se captar vôos nacionais e internacionais, sendo fundamental a capacidade de articulação com as empresas aéreas, operadoras turísticas e outras empresas do *trade* turístico, para com isso incrementar a viabilização de linhas aéreas internacionais, e linhas aéreas regionais nos aeroportos estratégicos de interesse turístico.

Com essa visão, justifica-se a oferta de equipamentos turísticos e serviços tendo em vista a expansão da demanda, além dos fatores econômicos e sociais pertinentes às regiões envolvidas. A integração da rede estadual pública do turismo na Bahia está delineada na Figura 8, de forma a ratificar as explanações discorridas, ao mesmo tempo procura situar a rede do transporte aéreo dando ênfase às conexões com o turismo receptivo internacional. Observa-se que as relações se processam dentro da rede, acontecendo articulações diretas entre as esferas estadual e federal, e destas com agentes privados e a sociedade civil.

⁷ Verificar APÊNDICE A.

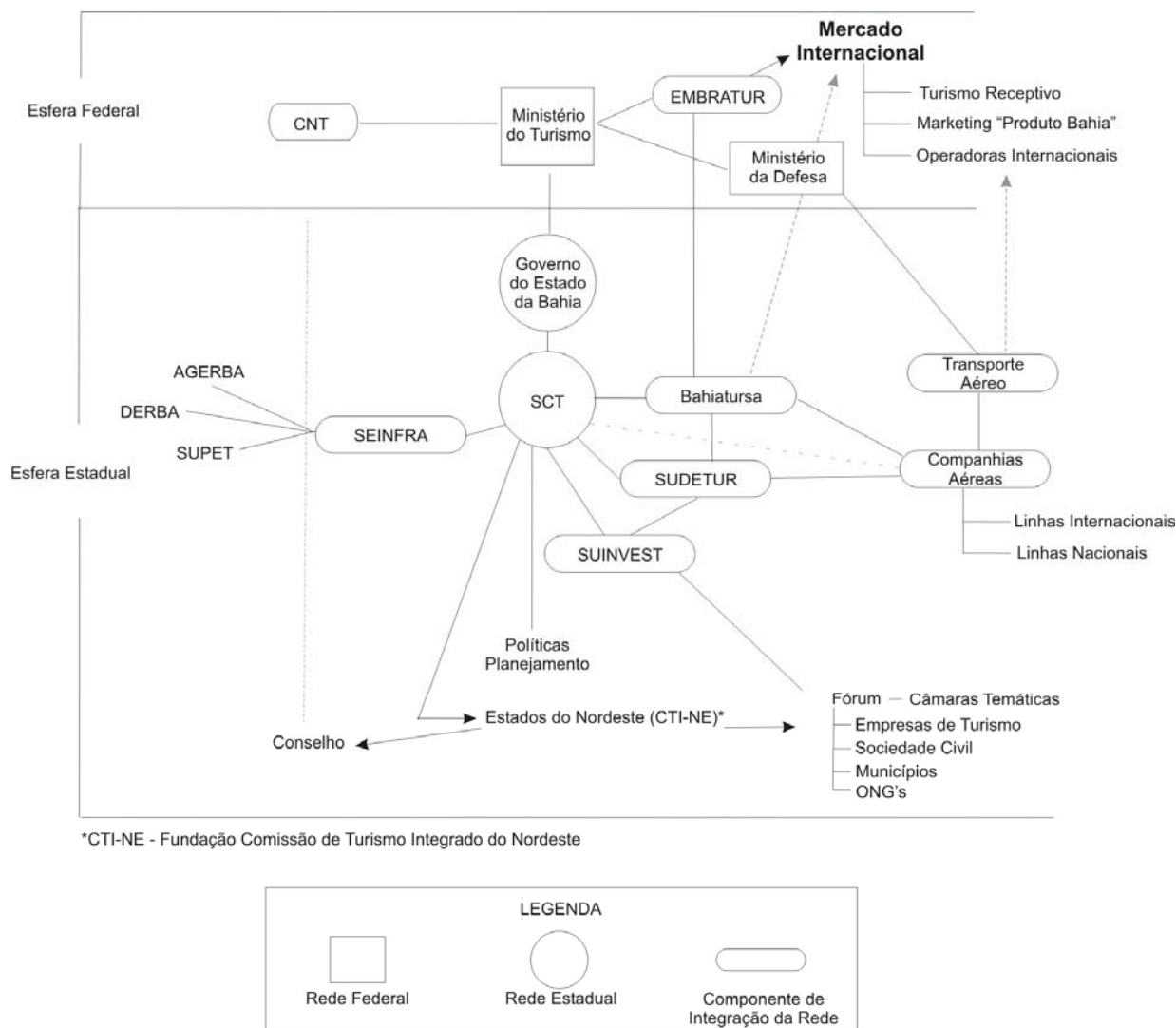


Figura 8 - Rede estrutural pública do turismo no Estado da Bahia aliando turismo receptivo internacional e transporte aéreo – 2005

Fonte: Elaboração da autora com base nos estudos da dissertação.

Essa estrutura desenvolve-se formando ligações com os componentes integrantes das redes da esfera pública. No entanto, ainda é uma característica da política brasileira, a não adoção de uma concepção sistêmica em seus planos, programas e projetos entre as esferas federal, estadual e municipal. Todavia, nos últimos anos as transformações que emergiram, resultantes da revolução tecnológica e da globalização da economia, têm propiciado o despertar para a necessidade de uma visão integrada dos diversos setores, inclusive do turismo.

As estratégias públicas para o turismo começam a sinalizar um planejamento com uma percepção mais integradora, principalmente a partir de 2003. O fato de existir um Ministério exclusivo para as questões do turismo, assumindo um papel de protagonizar também o planejamento e as políticas públicas, tem contribuído para intermediar interlocuções dentro da rede de turismo, e dela com outros setores, através do estabelecimento das diretrizes para o turismo de forma descentralizada. A intenção do Ministério é executar políticas através de gestores organizados, ficando as verbas a serem distribuídas para os Estados sob a coordenação do Fórum Estadual do Turismo e de suas Câmaras temáticas. As regiões apresentam, através das Câmaras, as suas necessidades, que são repassadas para o Fórum, e a partir dele chega-se ao Ministério do Turismo, para então serem discutidas com outros Ministérios objetivando-se chegar às melhores soluções para as necessidades apresentadas.

Outro aspecto da influência do Ministério do Turismo com vistas ao transporte aéreo vem de incentivos para organização de seminários e encontros objetivando discutir conjuntamente o assunto, como aconteceu no V Congresso Brasileiro da Atividade Turística (Cbratur)⁸, realizado em Brasília em 2003, voltado para discutir o transporte aéreo como vetor de desenvolvimento do turismo, resultando em propostas, documentos para fomentar o desenvolvimento de ambos setores: transporte e turismo. O Cbratur é um importante Fórum de discussão dos principais entraves e oportunidades para o desenvolvimento do turismo no Brasil.

Da mesma forma, a Fundação Comissão de Turismo Integrado do Nordeste (CTI-NE), que também é uma importante instituição para discussões e ações sobre o transporte aéreo e o turismo, recentemente tem organizado seminários em vários estados do Nordeste, e dentre seus temas está “a importância do transporte aéreo para os destinos turísticos”. Vem trabalhando em conjunto com a Bahiatursa e a Infraero nas questões que envolvem captação de *charter* para o Brasil.

Assim, no cenário das instituições públicas federais do turismo, o gestor maior é o Ministério do Turismo, papel antes exercido pelo Embratur, quando este estava ligado ao

⁸ As palestras, estudos de casos, políticas e discussões do seminário estão reunidas nos Anais do V Congresso Brasileiro da Atividade Turística (CBRATUR, 2004).

antigo Ministério do Esporte e Turismo. Atualmente a função do Embratur é promover o Brasil no exterior, desenvolvendo estratégias de *marketing* direcionadas para o turismo receptivo internacional. A participação em feiras e encontros, em centros emissores internacionais para expor o “Produto Brasil” é compartilhada com o órgão oficial de turismo de cada estado brasileiro interessado em desenvolver o turismo, que no caso da Bahia é a Bahiatursa.

4.2 A ORGANIZAÇÃO DAS REDES AÉREAS NO ESTADO DA BAHIA E A RELAÇÃO COM OS AEROPORTOS DE DEMANDA TURÍSTICA

Sendo o transporte aéreo de fundamental importância para o turismo receptivo na Bahia, as estratégias contempladas pelo Governo do Estado visaram a implantação de um aeroporto com a capacidade para vôos de maior porte em cada zona turística, ou aeroportos bem posicionados para atender a demanda em zonas circunvizinhas, ficando o aeroporto de Salvador como o principal projeto por possuir maior amplitude e qualificação.

As análises das redes aéreas no Estado da Bahia permitem apontar os principais aeroportos com demanda de passageiros, assim como a montagem das linhas aéreas, origem e destino, dentro das áreas de influência turística. A configuração das linhas regulares das companhias aéreas nos aeroportos do estado da Bahia está representada na Figura 9, utilizando como base o mês de janeiro de 2005.

Observa-se entre os aeródromos pontuados na Figura 9, a existência de linhas aéreas regulares em apenas nove localidades. A logística do aproveitamento dessas redes de ligações, considerando as estratégias para captação de passageiros/turistas, aponta para os resultados positivos ou negativos que podem ser obtidos da interação dessas duas atividades - o transporte aéreo e o turismo.

Em relação às companhias aéreas que operam no Estado no tráfego regular, observa-se a existência de seis companhias aéreas nacionais: Varig, Tam, OceanAir, Pantanal, Gol e Abaeté, sendo esta última, baiana. A Varig e Tam operaram linhas internacionais diretas dos centros emissores para Salvador, enquanto a Gol, que é nova na operação de linhas internacionais, apenas operou como conexão, tendo como portão de entrada, São Paulo. As companhias aéreas internacionais, com operação direta no Estado foram a Air Europa

(Espanha), TAP (Portugal) e LAN (Chile). Elas não constam na Figura 9, limitando-se à chegada no aeroporto de Salvador.

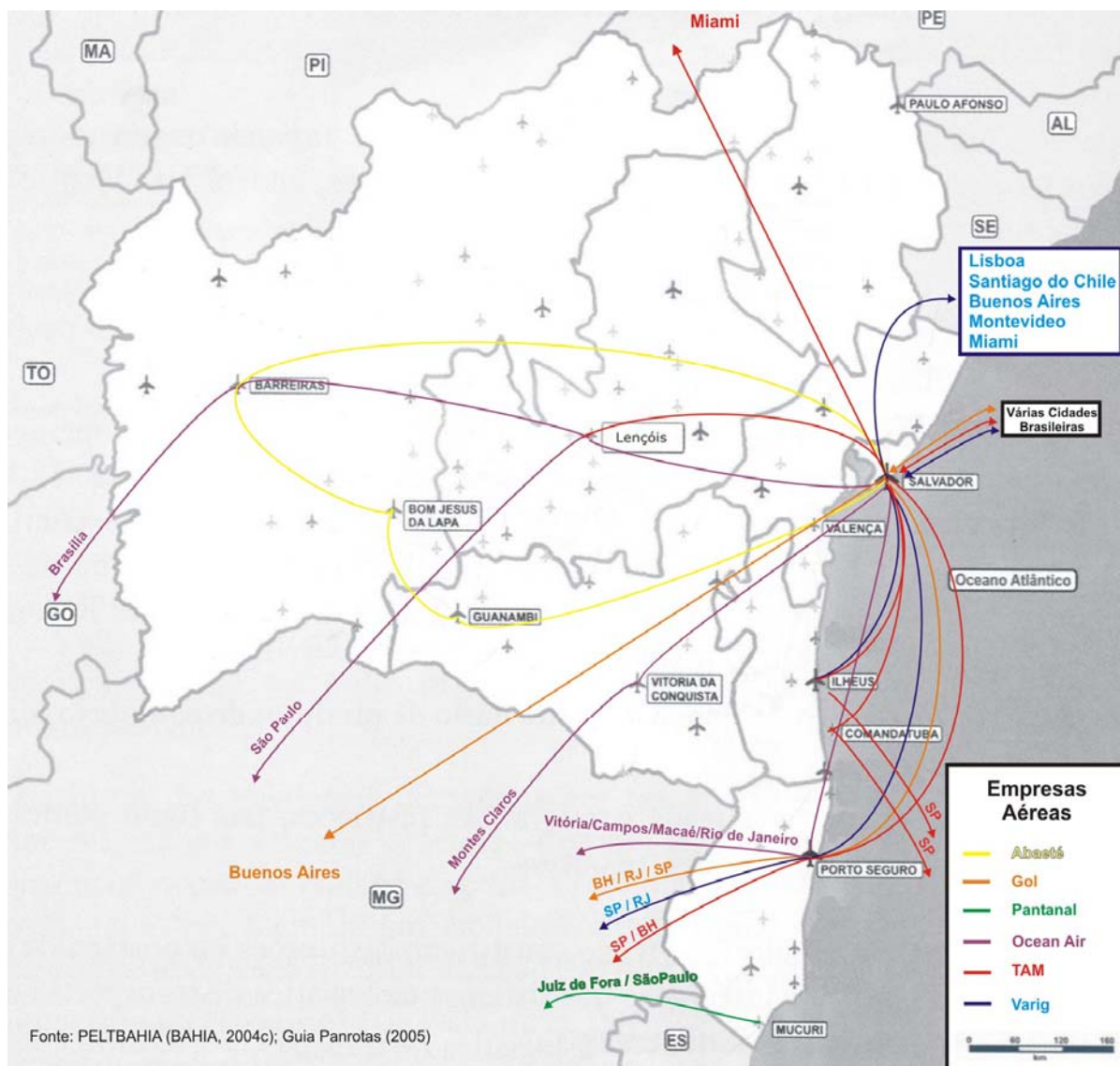


Figura 9 – Redes aéreas do tráfego regular das companhias aéreas operando no Estado da Bahia em janeiro de 2005

Fonte: PELTBAHIA (BAHIA, 2004); Guia Panrotas (2005).

Nota: Adaptação da autora.

Dentre os aeroportos localizados na Figura 9, apenas acontece movimento de tráfego aéreo de importância para o turismo em: Salvador, Lençóis, Porto Seguro, Ilhéus e Comandatuba. Os aeroportos de Valença e Paulo Afonso não operaram no tráfego regular no mês de janeiro de 2005. No aeroporto de Paulo Afonso, de janeiro a outubro de 2004, a empresa OceanAir operou uma linha aérea semanal, contudo, a linha foi cancelada em função

de ter apresentado prejuízo em todos os meses de operação. A Empresa BRA Transportes Aéreos vem operando um *charter* como tráfego não regular. Ressalta-se neste ponto a instabilidade de se manter linhas aéreas a longo prazo em cidades interioranas. Essa situação dificulta a montagem de viagens organizadas, especialmente quando se trata do turismo receptivo internacional, que demanda vendas de passagens pontuais e seguras.

Em relação às linhas da OceanAir, estas demonstram um maior dinamismo com a inserção de linhas regionais expandindo-se para o interior do Estado. Da mesma forma, a empresa Abaeté, com sede em Salvador, participa da rede interna de outros aeroportos, mas não tem relevância para o turismo. Nestas duas empresas operadoras de linhas regionais, prevalece o perfil de passageiros de negócios. Todavia, as linhas aéreas para Barreiras, operadas por essas empresas, podem ser beneficiadas com o fluxo turístico derivado do desencadear das ações que serão desenvolvidas com o novo Pólo Caminhos do Oeste.

Por outro lado, o aeroporto de Mucuri não tem fins turísticos, a linha é operada pela empresa aérea Pantanal (P8), fazendo o itinerário Mucuri - Juiz de Fora - São Paulo (vice-versa). A linha aérea deste aeroporto não chega a conectar-se à rede interna do Estado, ela acontece isolada da rede.

Nos aeroportos de maiores implicações para o turismo receptivo, no ano de 2005 (nos meses de alta estação, janeiro a março), o número de vôos semanais para Ilhéus, Porto Seguro e Salvador apresentou, nessa seqüência, aproximadamente, 40 vôos, 50 vôos e 430 vôos regulares semanais. As linhas regulares de vôos internacionais limitaram-se ao aeroporto de Salvador, atingindo em torno de 33 linhas regulares semanais, um acréscimo de 275% em relação a 2004, que neste mesmo período registrou 12 vôos semanais. **(entrevista direta)**⁹.

Em termos de logística dentro das redes, observa-se, ainda na Figura 9, a inexistência de ligações aéreas dos aeroportos de Porto Seguro e Ilhéus com outros aeroportos regionais dentro do Estado. Essas duas cidades turísticas absorvem o maior movimento de fluxo de passageiros via transporte aéreo depois de Salvador, além de se situarem em zonas turísticas onde foram realizados muitos investimentos. Os vôos que chegam a Porto Seguro têm como

⁹ Verificar APÊNDICE A.

origem São Paulo, Belo Horizonte e/ou Salvador; os vôos que chegam em Ilhéus são originados de São Paulo e/ou Salvador.

A linha aérea operada pela empresa Aerostar, táxi aéreo, não está inserida na Figura 9, posto que não é considerada oficialmente regular. Por outro lado, essa situação favorece a empresa, que é de pequeno porte, pois o fato de não atender a alguns critérios rígidos do DAC, exigidos para as companhias aéreas que operam no tráfego regular, permite a uma empresa dessa natureza gerenciar de forma mais enxuta o movimento de suas aeronaves em relação ao movimento de passageiros.

A limitação de linhas aéreas interioranas e a instabilidade da manutenção dessas linhas em alguns aeroportos, somadas à carência de rodovias confortáveis e seguras dentro do Estado, em trechos importantes que permitam as ligações turísticas, podem comprometer o conjunto de investimentos em equipamentos turísticos, na medida em que restringe o movimento de turistas até as localidades. Esses aspectos afetam mais diretamente as empresas operadoras de receptivo internacional vendedoras de serviços turísticos, quando precisam confirmar com muita antecedência suas vendas, e se deparam com o cancelamento de uma linha aérea, repercutindo nos compromissos assumidos por essas empresas.

Ademais, as linhas aéreas são intensamente mutáveis, eis que a configuração de uma rede aérea confirmada para um mês pode não corresponder ao mês subsequente. Todavia, as referências de um mês ou ano ajudam a avaliar os avanços que foram acrescidos nos itinerários ao longo de um período, ou seu retrocesso em conseqüência, principalmente, de fatores econômicos e políticos, acompanhados de deliberações tomadas pelos órgãos reguladores do setor, como o DAC.

Do ponto de vista da organização do transporte aéreo para o turismo na Bahia, caberia a reflexão sobre quais localidades turísticas têm potencial para uma linha aérea instalar-se de forma otimizada. Ademais, um ponto em comum entre essas atividades é o fato do produto oferecido ser perecível, o que tem maior peso no transporte aéreo. A oferta de assentos de uma linha aérea para um destino turístico, por exemplo, quando o limite mínimo de vendas estimado não é atingido, o prejuízo é sentido pela companhia aérea de imediato, não tendo como repor o produto. O mesmo se dá na atividade turística, em muitas situações, principalmente de pacotes organizados, quando não se consegue efetivar a venda de um

produto na quantidade mínima estimada. Nesse aspecto, o cuidado com o gerenciamento das receitas, o *yield management*, deve ser redobrado.

De fato, pode-se dizer que os aeroportos de Salvador, Porto Seguro, Ilhéus, Lençóis, Valença e Paulo Afonso estão estrategicamente bem localizados dentro das perspectivas almejadas para expansão das potencialidades turísticas do Estado, no entanto aeródromos como o de Caravelas, localizado na Costa das Baleias, e o de Barreiras poderiam estar incluídos na listagem dos investimentos em aeroportos estratégicos para o turismo, pois estão posicionados no entorno de localidades com forte potencial turístico. Mesmo tendo o aeroporto de Porto Seguro, como base principal para o passageiro turista, as distâncias percorridas a partir desse aeroporto, via transporte terrestre, até as localidades turísticas da Costa das Baleias são significativas, perdurando em torno de três horas. Sendo assim, o aeroporto de Caravelas poderia ser preparado para atender o turismo dessa região.

4.2.1 Considerações sobre o desempenho do movimento de passageiros nos aeroportos selecionados na pesquisa

A evolução do movimento do tráfego aéreo de passageiros embarcados e desembarcados, e as operações de pouso e decolagem de vôos domésticos e internacionais nos aeroportos selecionados nesta pesquisa, no período de 1991 a 2004, foram analisados pela Secretaria da Cultura e Turismo (SCT), através da Bahiaturisa e Sudetur utilizando como base de dados, as informações obtidas através das administradoras dos aeroportos. Para obter uma análise mais precisa em relação aos passageiros com fins turísticos, os órgãos da SCT excluíram da movimentação geral de passageiros, os passageiros em trânsito, conexão e cabotagem, e as operações de vôos, os aviões militares, de carga e mala postal.

Assim, a Figura 10 representa a evolução do movimento doméstico e internacional de aeronaves no aeroporto de Salvador, mostrando em vários intervalos, flutuações de crescimento e redução de tráfego. O ano de 2001 registrou o maior movimento doméstico de aeronaves de todo período, com 63.339 vôos (pouso e decolagem). Porém, esse movimento decresceu nos dois anos subsequentes (2002 e 2003), apontando retomada de crescimento em 2004, com uma variação de 4,78% em relação a 2003.

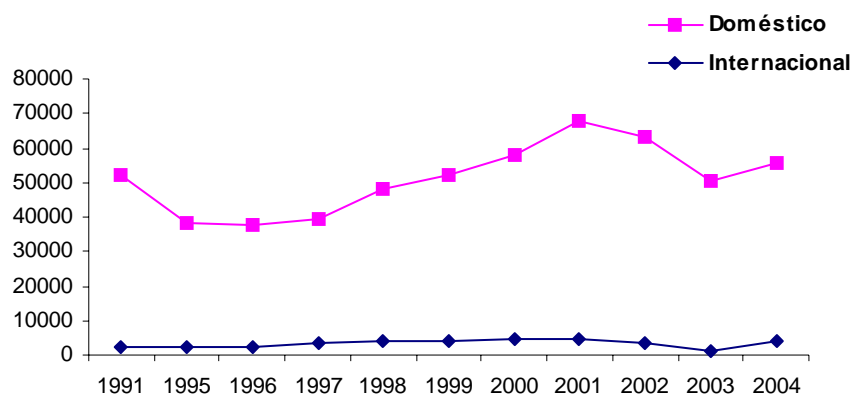


Figura 10 – Gráfico do movimento de aeronaves em vôos domésticos e internacionais no Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães - Salvador – 1991 a 2004 (pouso e decolagem)

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo/Bahiatursa (BAHIA, 2002a, 2004a, 2005).

O movimento internacional de aeronaves, mostrado na Figura 10, demonstra pequeno crescimento ao longo dos anos, com ligeiro recuo em 1999, retomada de crescimento em 2000, e retração expressiva em 2003, com retomada de crescimento em 2004, alcançando a variação de 190,68% em relação a 2003.

É importante observar a curva ligeiramente crescente entre 1999 e 2001, demonstrando acontecer maior oferta de vôos, e a redução da curva em 2003 nos dois mercados (doméstico e internacional). Essa redução pode ter sido reflexo da tomada de decisão do Ministério de Defesa, através do DAC, em 2003, de estabelecer orientações para a redução de linhas aéreas, na tentativa de equilibrar a demanda por assentos nos vôos em relação à oferta, assunto tratado no segundo capítulo desta dissertação.

Sobre o turismo receptivo internacional no Estado da Bahia, importa aprofundar as análises do movimento de passageiros no aeroporto de Salvador, que concentra os maiores fluxos de desembarques internacionais, mesmo não tendo dados desagregados de passageiros turistas dos não turistas. Ainda assim, os dados do quantitativo total podem auxiliar nas análises pretendidas, como pode ser observado no gráfico a seguir (Figura 11).

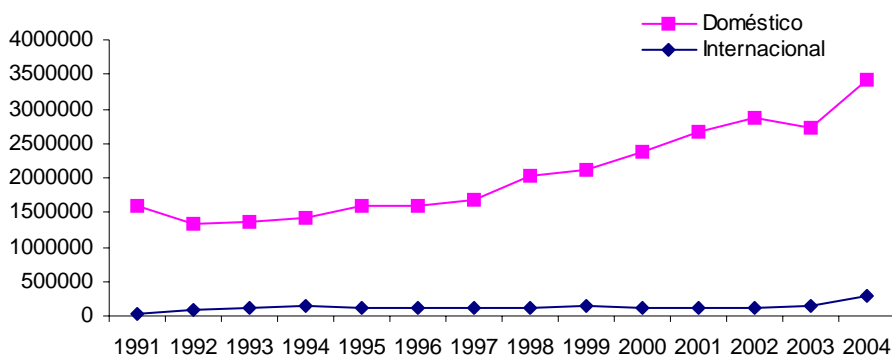


Figura 11 - Gráfico do movimento de passageiros em vôos domésticos e internacionais no Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães - Salvador - 1991-2004 (embarque e desembarque)

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo/Bahiatursa (BAHIA, 2002a, 2004a, 2005).

Nota: Não estão incluídos embarque e desembarque de passageiros de cabotagem (trechos domésticos) em vôos internacionais, passageiros em trânsito e conexão.

A variação do movimento doméstico de passageiros no ano de 2004 registrou um crescimento de 103,7% em relação ao ano de 1991, e de 21,4 % comparando com 2003, enquanto o movimento internacional registrou a expressiva variação de 577,3% e de 105,0% para esses mesmos períodos. Fazendo uma analogia com o movimento de aeronaves no ano de 2003, mostrado na Figura 10, quando aconteceu maior redução de vôos internacionais, tem-se a impressão que o aproveitamento dos vôos oferecidos em relação à demanda por vôos internacionais foi mais equilibrado. Essa adequação da oferta aérea ao crescimento da demanda de passageiros é um resultado que pressupõe um melhor desempenho operacional. Um aspecto negativo da redução de vôos aparece quando a redução torna-se fator impeditivo à demanda de passageiros.

Em relação ao movimento de passageiros do conjunto de aeroportos selecionados para a pesquisa, a Tabela 8 reúne os resultados absolutos dos desembarques e embarques de passageiros em cada aeroporto, desde 1991 possibilitando elucidar novas interpretações sobre o transporte aéreo associado ao desempenho do turismo receptivo.

Tabela 8 – Evolução da movimentação de passageiros nos principais aeroportos do Estado da Bahia - 1991 – 2004 (embarque e desembarque)

Ano	Aeroporto					
	Salvador	Porto Seguro	Ilhéus	Lençóis	Valença	Paulo Afonso
1991	1.590.273		186.487			
1992	1.347.780		144.818			
1993	1.359.713		135.099			
1994	1.412.579	316.140	112.465			
1995	1.583.809	538.588	122.009			6.379
1996	1.582.944	459.330	131.401			7.923
1997	1.687.583	471.800	152.673			10.226
1998	2.035.047	549.735	192.731	1.053		9.047
1999	2.116.323	655.448	197.107	3.850		6.682
2000	2.375.980	682.123	185.643	9.052		6.531
2001	2.680.572	636.095	208.577	7.459	11.386	8.221
2002	2.863.118	469.798	225.676	7667	8.475	11.885
2003	2.733.221	495.355	179.883	6.219	9.278	10.613
2004	3.432.834	696.126	210.597	5.323	10.156	17.029

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo/Bahiatursa (BAHIA, 2000, 2002a, 2004a, 2005).

Dentre os aeroportos analisados, Salvador e Ilhéus são os mais antigos em operação. Observa-se que o aeroporto de Porto Seguro começou a registrar movimento de passageiros em 1994, sobressaindo-se de imediato do movimento de passageiros do aeroporto de Ilhéus. Na seqüência do fluxo de passageiros em Porto Seguro, as variações de maior redução aconteceram nos anos de 2002 e 2003, sendo recuperado o crescimento em 2004. Comparando o movimento de passageiros em 1994 com o registrado em 2004, verifica-se que o crescimento situou-se em 120,2%.

O aeroporto de Paulo Afonso confirma a sua instabilidade de fluxo de passageiros em diferentes anos desde 1995, apesar do aumento expressivo de passageiros em 2004 em relação aos outros anos, em decorrência dos vôos da OceanAir com vôo regular, e da BRA, linha de *Charter*. Todavia, com a saída da linha OceanAir em outubro de 2004, a tendência para 2005 é uma queda do movimento de passageiros, levando-se em consideração que no primeiro semestre desse ano não houve operação de tráfego regular.

Os aeroportos mais novos como Lençóis e Valença também são marcados pela instabilidade no movimento. Levando-se em conta que eles foram concebidos com o objetivo inicial de atender aos passageiros turistas e aliadas questões de localização desses aeroportos, as considerações induzem a pensar que os aeroportos com finalidades turísticas, com características regionais, mesmo estando dentro de zonas turísticas só conseguem fomentar o crescimento de fluxo de passageiros e conseqüentes benefícios para o entorno da localidade quando as estratégias políticas e de planejamento estão bem articuladas entre os agentes privados e públicos para promover com dinamismo essas atividades.

O crescente movimento de passageiros em 2004 no aeroporto de Valença deve-se aos vôos da empresa de táxi aéreo Aday, operando como transporte não regular, principalmente levando turistas para Morro de São Paulo; e a presença esporádica de *charter* direcionado para o Club Med, na Ilha de Itaparica e a jatos particulares.

Observa-se na Tabela 8, que os aeroportos internacionais de Salvador e Porto Seguro, registraram o maior movimento de passageiros de todo período estudado, no ano de 2004. O aumento foi de 25,6% em Salvador em relação ao ano de 2003; e em Porto Seguro de 40,53% para este mesmo ano. Esse crescimento pode estar relacionado com as mudanças desencadeadas na política da aviação civil; e nessa fase, também aconteceram mudanças na política nacional do turismo, refletidas diretamente nas políticas estaduais. Advém também, a fase positiva da economia do país em 2004.

4.2.2 O incremento de vôos *charters* de passageiros na Bahia

O vôo *charter* é um importante segmento do transporte aéreo que tem crescido muito no Brasil, influenciando o fluxo de turistas internacionais que desembarcam nos aeroportos brasileiros, principalmente nos estados do Nordeste, como no caso do Estado da Bahia. O perfil do público desse tipo de vôo é basicamente de turista, diferente do público de vôo regular que envolve passageiros turistas e não turistas. O vôo *charter* possui a característica de ter garantida a lotação da aeronave para justificar as tarifas mais baixas.

A maioria dos acordos de *charter* tem o envolvimento de grandes operadores turísticos que organizam e estruturam o *marketing* do seu negócio direcionado a um destino turístico. O

contrato desse tipo de voo pode ser caracterizado como um fretamento ou um aluguel de uma aeronave por parte de uma ou mais operadoras turísticas que se organizam para vender os pacotes turísticos montados e oferecê-los ao público. De outra forma, uma operadora turística pode ser representante de companhias aéreas, ou possuir em sua rede de serviços turísticos seus próprios aviões autorizados a operar *charters*, como é o caso da Airtours, comentado no terceiro capítulo, quando se levantou a questão da integração vertical.

A realização de um voo *charter* internacional envolve a participação de vários componentes de uma rede. Quando parte de uma operadora turística internacional, as estratégias têm como base a divulgação de um destino desenvolvido principalmente pelos órgãos de turismo de um país, em parceria com as empresas privadas interessadas na exploração desse segmento.

O aumento de *charter*, principalmente no Nordeste brasileiro, deve-se tanto às ações de empresários do turismo que vislumbram oportunidades deste destino, quanto às ações públicas, como se verifica no convênio de cooperação firmado entre a Embratur, Infraero e a CTI-NE para incrementar o turismo. A intenção do convênio em promover *charters* é estimular os destinos que não contam com voos internacionais regulares e incentivar o transporte de carga nos porões das aeronaves. Essa ação contribui para a viabilidade econômica dos voos beneficiando o turismo receptivo e o escoamento de produtos perecíveis do Nordeste (CHARTERS ..., 2004).

Algumas normas rígidas sobre a política de *charter* no país vêm sendo discutidas e flexibilizadas em função da necessidade de se buscar soluções para a expansão do transporte aéreo. Atualmente, poder-se-ia dizer que determinados voos *charters* já se enquadram na condição de voo regular em função de sua frequência semanal para alguns destinos pontuais. Por exemplo, no mercado doméstico de *charter*, a empresa brasileira BRA tem mantido um voo para Paulo Afonso às terças-feiras e outro para Ilhéus no final de semana, com frequência quase regular. Contudo, esses voos não são considerados oficialmente regulares, portanto, não constam nos itinerários do tráfego doméstico de passageiros de forma visível ao público.

Os voos *charters* internacionais na Bahia são direcionados para Salvador e Porto Seguro e têm surtido efeitos nos fluxos turísticos internacionais, permitindo que outros componentes da rede de turismo, como agências de turismo, hotelaria, restaurantes,

transportes turísticos locais, profissionais do setor, e outros serviços indiretos sejam beneficiados, participando do processo.

O número de vôos *charters* internacionais no aeroporto de Salvador e sua evolução podem ser visualizados na Figura 12.

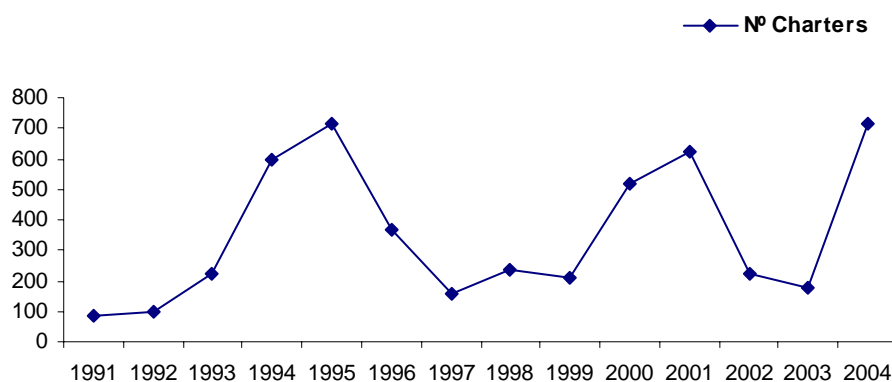


Figura 12 - Gráfico da evolução do movimento de vôos *charters* internacionais no Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães - Salvador -1991-2004 (pouso e decolagem)

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo/Bahiatursa (BAHIA, 2002a, 2004a, 2005).

Na movimentação de vôos *charters*, observou-se um desempenho muito expressivo em 1995, 2001 e 2004. Este último representou um acréscimo de 296,1% em relação a 2003; e, em relação a 1991, de 710,2%. Em contrapartida, em 2003 ocorreu uma queda substancial de operações de *charters* retrocedendo aos quantitativos próximos do intervalo entre os anos de 1992 e 1993. Constata-se assim, grande inconstância nesse tipo de operação.

O movimento de passageiros em vôos *charters* internacionais desembarcados no aeroporto de Salvador está apresentado na Figura 13, demonstrando que houve crescimento em 2004, de 149,2%, comparado com o ano de 2003, e, em relação a 1991, de 224,6%. O ano de 2002 registrou o menor movimento de passageiros de todo o período. Os acontecimentos desencadeados em 2001 com a estagnação da economia mundial e os atentados de 11 de setembro nos Estados Unidos devem ter contribuído para essa redução, já que nos vôos *charters* as reações são mais imediatas aos fatores de crise econômica e de insegurança.

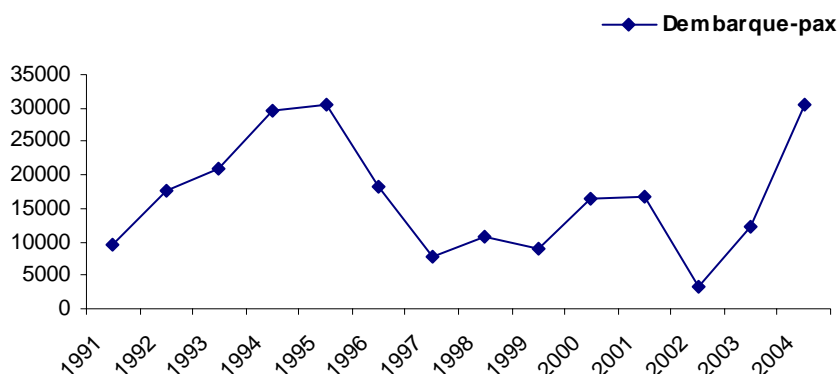


Figura 13 - Gráfico da evolução do movimento de passageiros internacionais em vôos *charters* internacionais desembarcados no Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães - Salvador - 1991-2004

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo/Bahiatursa (BAHIA, 2002a, 2004a, 2005).

Observa-se ao longo dos anos, expostos nas Figuras 12 e 13, uma significativa mudança de variação nos intervalos do período, tanto em relação ao número de vôos como de passageiros. Esses dados confirmam o quanto é instável e sazonal esse segmento, mas ao mesmo tempo, a grande importância que tem para os destinos que absorvem o fluxo do turismo receptivo internacional, que muitas vezes acontece em meses de baixa estação do turismo doméstico, servindo para equilibrar as receitas derivadas do turismo. Por outro lado, no turismo receptivo nacional, tanto a demanda de passageiros como a oferta de vôo *charter* nacional é mais intensa no verão, período de alta estação para o turismo doméstico.

Segundo informações obtidas (data base da entrevista), existem quatro vôos *charters* internacionais que chegam ao aeroporto de Salvador: dois de Portugal, um da Holanda e um de Paris. Os dois primeiros casos têm concubinatos com Porto Seguro (**entrevista direta**)¹⁰.

Ressalta-se no negócio de *charter* que as companhias aéreas caracterizadas como regulares passaram a dar atenção a esse segmento no mercado de aviação comercial. A empresa TAM, por exemplo, diversificou suas estratégias designando aeronaves da sua frota para a operação de vôos *charters* internacionais. Como resultado, obteve melhor desempenho nos vôos fretados na alta temporada de 2004, especificamente em janeiro, alcançando um crescimento de 43% em relação a janeiro de 2003 (LIMEIRA, 2004).

¹⁰ Verificar APÊNDICE A.

4.3 QUADRO DO TURISMO RECEPTIVO NA BAHIA E OS RESULTADOS OBTIDOS COM AS ESTRATÉGIAS

Convém salientar que, alguns dados sobre o turismo receptivo internacional tratados aqui limitam-se às análises até 2003, em razão dos anuários estatísticos publicados pela Embratur só estarem disponibilizados até este ano. Porém, as informações mais atualizadas referentes à Bahia foram extraídas de publicações da Secretaria da Cultura e Turismo e Bahiatursa¹¹.

A entrada de turistas estrangeiros no Brasil, por via de acesso transporte aéreo, representou em 2003, o percentual de 73,3%, enquanto os outros modais ficaram com os 26,7% restantes. Na Bahia, neste mesmo ano, o transporte aéreo representou 93,5%, e o outro meio de entrada no Estado, limitou-se ao transporte marítimo, alcançando 6,5% (EMBRATUR, 2005). Esses percentuais corroboram com a importância que o transporte aéreo tem para o turismo receptivo internacional, e devem servir como subsídios na tomada de decisões do Ministério do Turismo de promover o produto turístico brasileiro no exterior.

Ainda em relação ao número de turistas estrangeiros que entra no Brasil pela via de acesso aéreo, a Tabela 9 mostra um comparativo do Brasil com a Bahia e mais dois importantes estados brasileiros, demonstrando o quanto é insignificante o número de turistas estrangeiros que ingressa no Brasil via transporte aéreo, utilizando como primeiro portão de entrada a Bahia.

¹¹ Os dados coletados de 1991 a 2004 da Secretaria da Cultura e Turismo através da Bahiatursa sobre fluxo global turístico e desempenho do turismo receptivo no Estado, apresentam pequenas distorções nas análises de diferentes documentos publicados, em diversos períodos, que dificultaram a escolha da publicação, no entanto, não inviabilizaram as análises pretendidas.

Tabela 9 – Entradas de turistas estrangeiros, via acesso aéreo - Brasil – Bahia - São Paulo – Rio de Janeiro - 2003

Entradas	Turistas (milhões e mil)	Participação (%)
Brasil	2.954.566	100
São Paulo	1.967.518	66,59
Rio de Janeiro	612.901	20,74
Bahia	55.947	1,89

Fonte: EMBRATUR (EMBRATUR, 2005).

Evidencia-se, juntamente com as análises comentadas no capítulo anterior, que o Estado de São Paulo, através do seu aeroporto internacional de Guarulhos, representa o principal distribuidor de fluxo turístico internacional para outros Estados brasileiros.

O fluxo global doméstico e internacional de turistas na Bahia e em Salvador, via todos os modais, está representado na Figura 14, demonstrando crescimento ao longo dos anos. A importância em destacar o fluxo global de Salvador, em relação ao fluxo total da Bahia, deve-se a sua representatividade como principal portão de entrada de turistas no Estado. Assim sendo, no ano de 1991, a sua participação no fluxo total da Bahia alcançou o percentual de 52,81%, e em 2004, mesmo com uma pequena redução, atingiu 46,57% do montante do Estado.

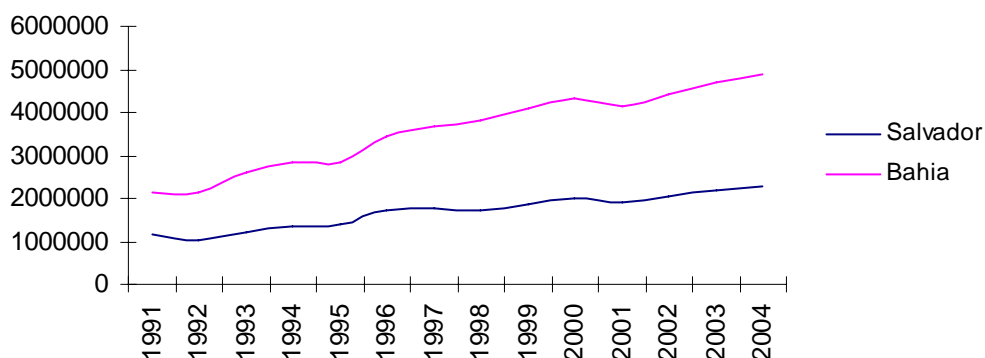


Figura 14 - Gráfico do fluxo turístico global na Bahia e em Salvador - 1991-2004

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo (BAHIA, 2005a).

Convém ressaltar, que no fluxo global total de Salvador, em 2004, o mercado doméstico representou 80,58%, e o segmento internacional 19,4% do número de turistas que visitaram Salvador.

Fazendo uma análise mais detalhada do fluxo turístico global internacional (Figura 15), observa-se que ocorreu uma maior expansão do fluxo turístico a partir de 1999, ano em que aconteceu a desvalorização da moeda Real, favorecendo o turismo receptivo internacional. Apesar de uma ligeira queda do fluxo entre os anos 2001 e 2002, o crescimento foi retomado em 2003 e 2004. Todavia, esse crescimento quantitativo de números de turistas, não alterou a oscilação da participação do fluxo internacional de Salvador em relação ao fluxo global da Bahia, que se manteve, de 1999 a 2004, com uma média de 66,66%.

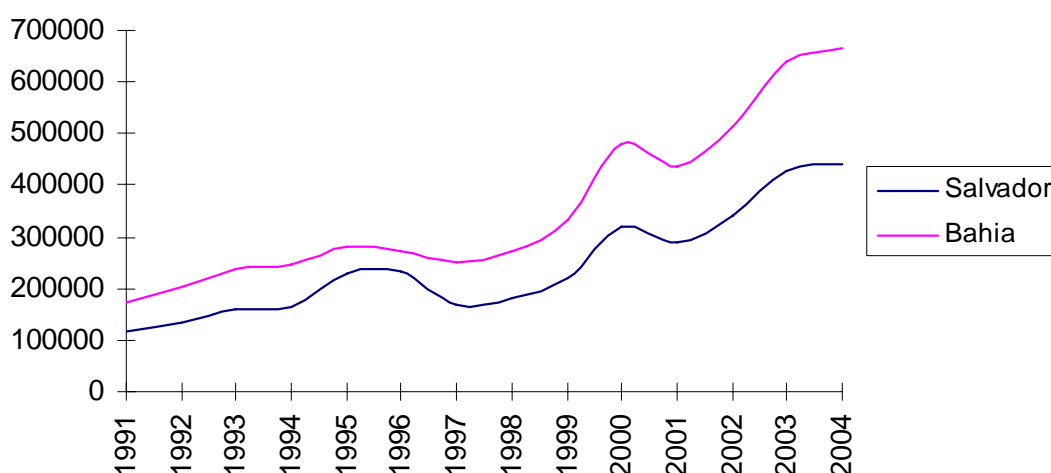


Figura 15 - Gráfico do fluxo turístico global internacional na Bahia e Salvador - 1991- 2004

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo (BAHIA, 2005a).

Nesse contexto, as análises demonstram que, mesmo com o crescimento em termos quantitativos de turistas estrangeiros no Estado, não se tem de forma clara a distribuição mais equitativa desse fluxo para outras cidades turísticas da Bahia. Assim sendo, a importância do transporte aéreo para o turismo receptivo internacional extrapola a questão de linhas aéreas internacionais, e coliga com a necessidade de aprimorar as redes das linhas regionais. Da mesma forma, faz-se necessário melhorar as redes de organizações (hotelaria, empresas de serviços turísticos qualificadas, etc.) visando à expansão da demanda turística.

Contudo, é fundamental associar outros indicadores de desempenho da atividade, para aumentar a compreensão sobre a importância do turismo receptivo internacional na Bahia. Segundo a Bahiatursa (2004), o gasto médio individual é mais elevado em relação ao turista estrangeiro. Assim, convém tecer considerações sobre a procedência dos turistas que chegam ao Estado, assim como o indicador de gasto médio do turista estrangeiro no país.

Os gráficos representados na Figura 16 mostram a participação dos mercados emissores de fluxo turístico internacional para Salvador nos anos de 1995, 1998, 2001 e 2004, destacando os sete principais países dentre os mercados emissores internacionais. Ressalta-se, portanto, comentários concernentes aos países destacados. Observa-se na seqüência dos períodos, mudanças relevantes na variação de participação.

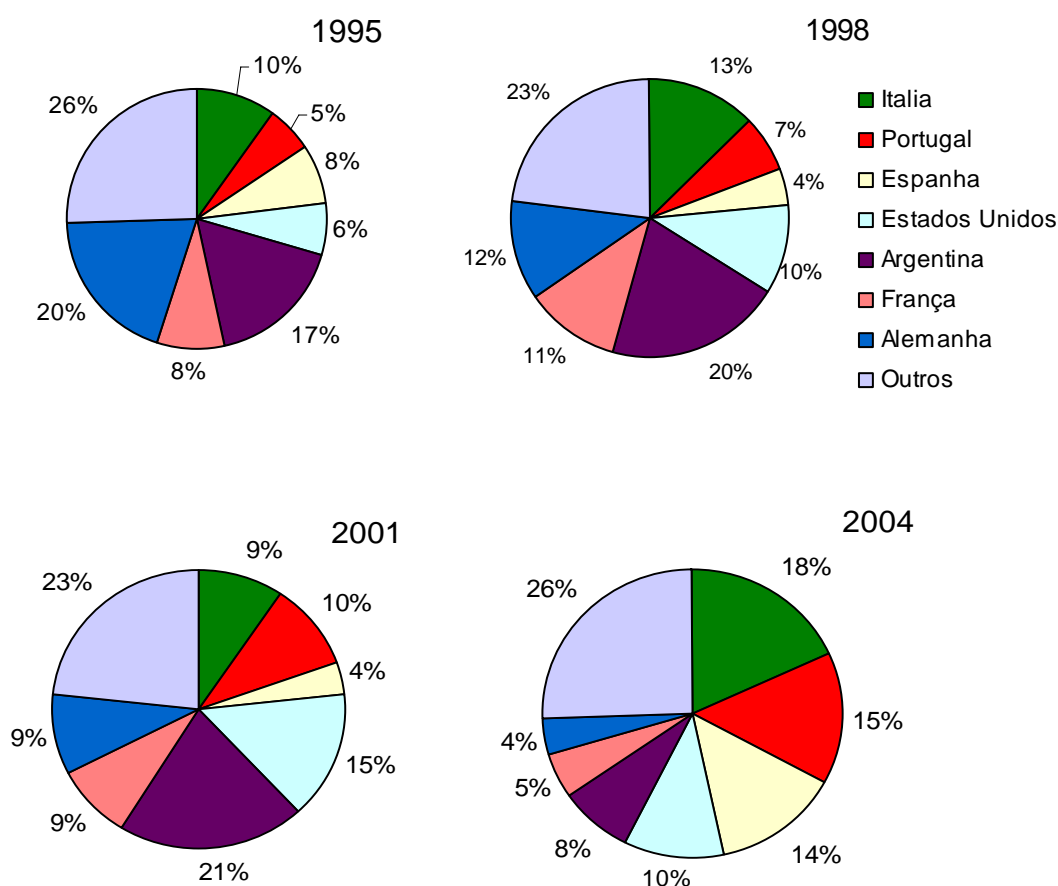


Figura 16 - Participação do fluxo turístico internacional segundo os principais mercados emissores para Salvador – Anos – 1995 – 1998 - 2001-2004

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo (BAHIA, 2005a, 2005c).

A Alemanha no ano de 1998 alcançou a maior participação, com 20%, porém registrou em 2004, uma queda expressiva de 4% dentre os mercados emissores. A Argentina se destacou em quase todos os períodos, no entanto, no ano de 2004 decresceu significativamente. A crise econômica e política desencadeada nesse país, a partir de 2001, afetou diretamente a atividade turística influenciando nos resultados negativos dos anos subsequentes a 2001. Os Estados Unidos que se situavam na segunda posição em 2001, desceram para a quarta posição em 2004, enquanto mercados que tinham menos participação cresceram nos períodos. Portugal foi crescente nos quatro períodos, alcançando o segundo lugar em 2004. A Espanha que não se sobressaiu em relação aos países destacados nos anos de 1995, 1998 e 2001, conseguiu a terceira posição em 2004. A Itália, apesar de um ligeiro recuo na participação em 2001, quando comparada com os anos de 1995 e 1998, representou a melhor participação em 2004, com 18%.

Os impactos negativos ocorridos nas economias norte-americana e Argentina, nos anos de 2001 e 2002, juntamente com os conflitos internacionais que se sucederam aos atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 nos EUA, podem elucidar a queda na participação desses centros emissores.

As análises de mercados indicam que a origem do centro emissor influencia na receita turística, principalmente, quando se considera, dentre outros aspectos, a renda média *per capita* desses turistas e os gastos produzidos.

Os dados do indicador de gasto médio diário *per capita* e de permanência do turista estrangeiro que visita o Brasil, apresentados na Tabela 10, contribuem para ampliar a percepção sobre a importância de conhecer e conquistar os mercados internacionais mais importantes para o turismo receptivo internacional.

Tabela 10 - Gasto médio *per capita* diário e permanência média dos turistas estrangeiros dos principais mercados emissores para o Brasil em 2003

Mercados emissores	Gasto médio per capita diário no Brasil (US\$)	Permanência média Brasil (dias)	Gasto médio diário (US\$) x Permanência média (dia)
Alemanha	80,09	19,28	1.544,13
Argentina	90,46	9,82	888,31
Chile	91,55	10,56	966,76
Espanha	92,81	16,98	1.575,91
Estados Unidos	106,56	11,90	1.268,06
França	75,15	16,82	1.264,03
Inglaterra	89,16	16,91	1.507,69
Itália	75,10	19,39	1.456,19
Portugal	81,24	12,99	1.055,31

Fonte: EMBRATUR (EMBRATUR, 2005).

É interessante observar nas análises dos indicadores de gasto médio diário e de permanência média (Tabela 10), quando multiplicadas as duas variáveis, que os resultados obtidos nem sempre favorecem ao país de maior gasto médio individual. O número de dias de permanência em um destino influencia positivamente nos indicadores de desempenho de mercado. A conjugação dessas variáveis pode contribuir na montagem de estratégias para captação de mercados.

Segundo a Embratur (2005), entre os países emissores, o maior nível de renda média anual individual em 2003 foi do turista procedente dos Estados Unidos, com US\$ 50.610,31, que representou também o maior gasto individual; em segundo lugar ficou o turista da Inglaterra, com US\$ 44.571,06; em terceiro, a Alemanha; em quarto, a Espanha, e em quinto lugar, a Itália. Os argentinos, paraguaios e chilenos registraram as menores rendas.

Comparando os dados da Embratur (2005), em relação ao maior gasto individual e a

permanência média (Tabela 10), com a evolução da participação dos mercados emissores para Salvador (Figuras 16), pode-se supor que Salvador vem perdendo espaço em alguns mercados, como os Estados Unidos e a Alemanha. Todavia, o mercado espanhol que ficou na terceira posição em 2004, representou uma boa média de gastos e dias de permanência no Brasil em 2003.

Ainda segundo a Embratur (2005), o maior gasto diário *per capita* por turista aparece nos que se hospedam em hotel, com US\$ 194,65, e sua permanência média é de 5,8 dias. Em relação às 11 cidades¹² mais visitadas pelos turistas estrangeiros, Salvador ficou na terceira posição em 2002, com 12,8%, mantendo-se na mesma posição em 2003 com o percentual de 15,76%, superada apenas por Rio de Janeiro e São Paulo. Os turistas que viajaram através de agências de turismo, e se hospedaram em hotel, alcançaram um gasto diário médio de US\$ 146,80 em Salvador. Esses resultados somam-se aos dados da Secretaria da Cultura e Turismo, que em termos relativos, mostram uma taxa de ocupação hoteleira de 58,9% em 2003, aumentando para 62,1% em 2004, tendo se posicionado neste último ano como o segundo mais importante pólo receptor do turismo internacional do país (BAHIA, 2005a).

Um comparativo de receita gerada na Bahia e em Salvador, derivada do turismo, pode ser visto na Tabela 11, demonstrando o desempenho desta atividade nos anos de 2000 a 2004. A participação da receita gerada em Salvador em relação ao total da Bahia permaneceu com a média de 55,36% no período analisado.

Tabela 11 – Receita gerada na Bahia e Salvador derivada do Turismo

	2000 -2004 (US\$ milhão)				
Receita Gerada	2000	2001	2002	2003	2004
Bahia	954,3	844,0	916,0	1.041,2	1.093,2
Salvador	520,0	469,6	509,2	578,4	607,3
Participação (%) SSA/BA	54,49	55,64	55,59	55,55	55,55

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo (BAHIA, 2005a).

¹² Foram consideradas mais visitadas: Rio de Janeiro-RJ, São Paulo-SP, Salvador-BA, Foz do Iguaçu-PR, Recife-PE, Porto Alegre-RS, Fortaleza-CE, Florianópolis-SC, Balneário de Camboriu-SG, Búzios-RJ, Belo Horizonte-MG.

Outro aspecto observado é que a evolução da receita na Bahia, no ano de 2004, foi de 14,55%, comparada com 2000, e em relação a 2003 foi de 4,99%. Enquanto isso, a receita de Salvador cresceu 16,78%, e 4,99% no mesmo período. Observa-se que nos dois últimos anos, mesmo tendo ocorrido evolução na receita, não houve oscilações na variação do percentual, tanto para o Estado da Bahia como para a cidade de Salvador.

Complementando as análises, os dados da Tabela 12 indicam que a evolução da receita turística derivada do segmento internacional na Bahia teve um desempenho expressivo de 75,28% em 2004, comparado com 2000; todavia atingiu 4,99% em relação a 2003. Em Salvador, a receita gerada quase dobrou, alcançando 96,63% em 2004, comparada com o ano 2000, porém permaneceu com o mesmo percentual da Bahia, de 4,99% em relação a 2003.

Tabela 12 – Receita gerada na Bahia e Salvador derivada do turista estrangeiro - 2001 -2004 (US\$ milhão)

Receita Gerada	2000	2001	2002	2003	2004
Bahia	237,5	156,28	240,50	396,47	416,29
Salvador	156,82	115,76	178,15	293,68	308,36
Participação (%) SSA/BA	66,03	74,07	74,07	74,07	74,07

Fonte: Secretaria da Cultura e Turismo (BAHIA, 2005a).

Observa-se na participação da receita gerada pelos turistas estrangeiros em Salvador, em relação a sua participação no total da Bahia, a ocorrência de uma estabilidade nos resultados, com uma média, nos últimos quatro anos, de 74,07%, evidenciando que a receita derivada do turismo receptivo internacional na Bahia concentrou-se, neste período, em Salvador.

As análises evidenciadas nas Tabelas 11 e 12 demonstram que a receita permanece mais concentrada em Salvador, quando vista no total geral da Bahia ou quando observada somente a receita do turista estrangeiro, apesar dos investimentos efetivados em outros destinos dentro do Estado.

De fato, as receitas geradas pelos turistas estrangeiros têm crescido na Bahia, em especial Salvador, decorrentes do aumento do fluxo turístico evidenciado neste capítulo. Todavia, as análises sobre o desempenho da atividade turística que dizem respeito ao turismo receptivo internacional conduzem a uma complexidade de questões que não podem desvencilhar-se da dependência que tem do transporte aéreo. Mesmo tendo em comum a vulnerabilidade a fatores que conduzem ao crescimento ou desenvolvimento dessas atividades, nem sempre os resultados positivos acontecem na mesma magnitude. Os efeitos da variação cambial, por exemplo, podem influenciar o sucesso ou insucesso dos mercados, beneficiando ora o nacional, ora o internacional, seja no transporte aéreo, ao analisar as linhas domésticas ou internacionais, em função da demanda de passageiros, seja no turismo, ao analisar o desempenho do fluxo de turistas nacional e internacional, e os mercados emissores.

Mesmo com os indicadores favoráveis ao turismo receptivo na Bahia, as análises sobre o tráfego aéreo no Estado e a atual realidade da oferta de vôos internacionais diretos de Salvador, apresentadas nesta dissertação, demonstram que os resultados ainda são pequenos quando comparados com o tráfego aéreo regular dos principais aeroportos do país. O fato de Salvador ter alcançado a terceira posição, em 2004, no movimento de tráfego aéreo de passageiros entre os aeroportos brasileiros e o primeiro lugar entre os do Nordeste, deve apenas exercer maiores esforços para aumentar o número de turistas estrangeiros que entram no país, tendo como primeiro acesso, o Estado da Bahia, considerando que os resultados atuais são significativamente menores que os de São Paulo e Rio de Janeiro.

5 CONCLUSÃO

De tudo que foi visto nesta dissertação, pode-se dizer que as ações estratégicas desenvolvidas pelo Governo da Bahia, envolvendo a participação da iniciativa privada, ao longo da década de 1990 até os dias atuais, têm contribuído para o desenvolvimento do turismo. Os resultados aparecem na melhoria de infra-estrutura e de serviços nas zonas turísticas e estão refletidos no crescimento do fluxo turístico, principalmente o internacional, nesses três últimos anos, respondendo, até aqui parcialmente, às indagações levantadas nesta pesquisa. Todavia, algumas considerações que dizem respeito ao turismo receptivo na interface com o transporte aéreo merecem destaque.

O estudo da infra-estrutura aeroportuária com todo o arcabouço de componentes que envolvem a organização do transporte aéreo contribuiu para a melhor compreensão dos laços de dependência dessa atividade com a de turismo. Observou-se na gestão dos aeroportos pesquisados, que é conduzida por administradoras aeroportuárias, a falta de intervenção direcionada para o turismo receptivo, excetuando a participação da Infraero, nos últimos anos, que tem demonstrado interesse na atividade.

As articulações das administradoras aeroportuárias são dirigidas às demandas das empresas aéreas, no que dizem respeito à liberação de *slots*, estrutura para pouso e decolagem, etc. Parece que a atenção ao turismo torna-se importante para essas administradoras em função da oferta aérea, no entanto, os esforços para deslançar a atividade turística continuam limitados à iniciativa dos órgãos oficiais do setor e empresas de turismo.

A análise das redes das linhas aéreas dentro do Estado, indica um baixo aproveitamento pelos resultados relacionados ao movimento de passageiros nos aeroportos analisados nesta pesquisa, excetuando o de Salvador e de Porto Seguro, principalmente quando se considera que, nesse fluxo de passageiros, nem todos são necessariamente turistas. Essa percepção leva a crer, com os resultados demonstrados do fluxo global turístico

internacional para a Bahia, que o maior percentual é concentrado na capital, Salvador, evidenciando um processo quase imperceptível na distribuição de turistas estrangeiros pelo interior do Estado, mesmo com todas as estratégias desenvolvidas pela Secretaria da Cultura e Turismo.

As análises realizadas permitiram constatar que o modo como acontece à articulação entre a atividade de transporte aéreo e a atividade de turismo nas esferas federal e estadual repercute nos resultados do turismo receptivo internacional. De um lado, tem-se o transporte aéreo que é conduzido por leis federais rígidas, pela própria característica da atividade. De outro, o turismo, uma atividade de serviços, tanto no âmbito federal como estadual, caracterizada como mais flexível e que tende a uma maior integração.

As estratégias estaduais para o turismo, notadamente encampadas pela Secretaria da Cultura e Turismo e Bahiatursa, envolvendo a captação de vôos internacionais, são desenvolvidas de forma que propiciam a articulação com as operadoras internacionais e nacionais. Nesse sentido, pressupõe-se existir integração dessas estratégias com o objetivo de desenvolver o turismo receptivo no Estado, levando em consideração todas as zonas turísticas. A relação de dependência nas articulações públicas e privadas é questão fundamental dentro desse processo. Todavia, parecem insuficientes as ações do Governo do Estado para integrar a participação do Governo federal junto às companhias aéreas, nas questões dirigidas à efetivação dos acordos envolvendo a ampliação da oferta de companhias aéreas para o Estado, tão essencial para o turismo receptivo internacional.

Tal fato, leva a crer, por envolver articulações mais complexas, que é essencial, em muitas questões do transporte aéreo, o intenso envolvimento do Conselho Nacional do Turismo, CTI-NE e Infraero, como agentes facilitadores nas negociações no âmbito federal. Estreitar o relacionamento entre essas instituições poderá ensejar a revisão de normas abrindo precedentes ou flexibilização com o intuito de promover e facilitar a entrada de vôos internacionais nos Estados. Todavia, essas ações não impedem que cada Estado desenvolva suas próprias estratégias de conquistas de vôos regulares ou *charters*. No caso específico da Bahia, esta deverá fortalecer a capacidade dos órgãos de turismo vinculados a Secretaria da Cultura e Turismo de conquistar mercados, de saber incrementar o *marketing* do “Produto Bahia” e facilitar a negociação de acordos.

Assim, no primeiro escalão de negociações de captação de vôos internacionais, tem que existir a integração entre estados, para defenderem suas propostas, que passarão pela

aprovação dos órgãos federais de aviação.

No que diz respeito à influência das operações logísticas das companhias aéreas no turismo, as análises empreendidas neste estudo levam a pensar que o processo se inverte, quando se analisam as linhas regionais, especificamente envolvendo o turismo e o transporte aéreo, pois, normalmente, elas acontecem em razão da influência do turismo no transporte aéreo. Os agentes de turismo é que fazem a captação de vôos, partindo principalmente deles o interesse em ampliar as linhas aéreas para o atendimento da demanda turística pretendida com suas estratégias.

A percepção sobre quem exerce maior influência, foi sendo amadurecida com as entrevistas aplicadas. O interesse pela exploração de linhas regionais, contemplando passageiros também turistas, normalmente só acontece pela companhia aérea quando se tem um estímulo capaz de convencê-la das vantagens. Pois as estratégias das companhias aéreas, na maioria das vezes, têm como principal foco o passageiro com perfil de negócios. A manutenção de linhas aéreas em destinos onde não se tem consolidado o turismo e/ou onde o dinamismo da economia local não é atraente para gerar negócios, dificilmente tem condições de sustentar a permanência de movimento de tráfego aéreo com fluxo de passageiros, se não houver ações consistentes de planejamento do setor público, capazes de fomentar o interesse da classe empresarial. Este fato inviabiliza qualquer companhia aérea de se manter. Como disse um dos entrevistados: *“O negócio da companhia aérea é voar para o lugar que seja lucrativo para ela”*.

Nas questões estaduais internas do turismo voltadas para o transporte aéreo, relacionadas com o incremento de linhas diretas internacionais e linhas regionais entre os aeroportos das cidades turísticas, devem ser trabalhadas estratégias específicas, capazes de convencer e despertar o interesse das companhias aéreas na exploração de novas linhas.

Um aspecto observado nas análises sobre a estrutura das companhias aéreas diz respeito à logística operacional em relação à adequação das aeronaves a uma linha específica. Por exemplo, quando uma linha é autorizada pelo DAC para operar em Lençóis, numa aeronave Boeing 737-300, com até 128 assentos em um determinado dia da semana, a companhia aérea só pode voar neste tipo de aeronave. Em uma situação de pouca demanda de passageiros, o ideal seria poder programar uma aeronave da Embraer 120 Brasília, de 30 assentos para substituí-la. No entanto, uma solicitação para mudar o tipo de aeronave envolve processos burocráticos, que não atenderiam em tempo hábil a programação do vôo naquele

dia. Com isto, os custos de pouso, combustível, tripulação, manutenção, que têm a ver com o tipo de aeronave, permanecem os mesmos, independente do número reduzido de passageiros.

Essa situação tem relação com a rigidez do mecanismo regulatório do transporte aéreo e com a pouca habilidade das companhias aéreas em buscar soluções logísticas dentro das políticas do transporte aéreo. As empresas deveriam ajustar a capacidade dos aviões à demanda dos passageiros, proporcionando vantagens competitivas e o Governo deveria incentivar essas ações.

Outra consideração sobre o transporte aéreo refere-se à falta de um dinamismo maior nas soluções que viabilizam a expansão de linhas aéreas. Este fato é resultado da pouca interação entre os órgãos federais e as empresas privadas deste segmento, apesar das mudanças que vêm ocorrendo nestes últimos anos, sinalizadas com a deliberação de portarias, como as emitidas em 2003, tratadas no terceiro capítulo deste trabalho. No seminário do Cbratur, comentado no quarto capítulo, uma das propostas geradas no documento final foi a possibilidade de diferenciar o preço de combustível de linhas regionais, para justificar a expansão das redes aéreas interioranas, considerando que este insumo representa um dos principais itens no custo operacional das companhias aéreas brasileiras, principalmente quando se considera a vulnerabilidade advinda de variações cambiais.

As questões que nortearam esta dissertação tiveram procedência e conduziram as evidências sobre a organização das redes de linhas aéreas no Estado, e as implicações no turismo receptivo internacional. Ficou evidenciado que uma linha aérea com objetivos turísticos só se consolida quando acontece o apoio das empresas públicas e privadas de turismo.

Adotou-se como pressuposto de análise nesta dissertação a existência de estratégias públicas e privadas do Estado da Bahia dirigidas ao transporte aéreo, todavia levanta dúvidas quanto à eficiência dessas estratégias nos resultados do turismo receptivo internacional. Pode-se dizer que as estratégias acontecem e têm surtido efeito nos fluxos turísticos dos dois aeroportos internacionais (Salvador e Porto Seguro), mas não conseguem avançar na expansão dos outros aeroportos analisados. É preciso ampliar as interações na rede de relações, possibilitando um planejamento com ações pragmáticas voltadas a estimular eficazmente os centros emissores a incrementarem o envio de turistas para a Bahia.

Sendo o transporte aéreo a principal via de acesso do turismo internacional,

obviamente a eficácia nas negociações para captação de vôos deveria ser uma ação de grande peso nas estratégias do Governo da Bahia, através da Secretaria da Cultura e Turismo e da Bahiatursa, considerando todos os investimentos que foram feitos dentro das zonas turísticas em aeroportos e na restauração do patrimônio, dentre outros.

Quando se analisa o aeroporto de Porto Seguro, avaliando-se os investimentos empreendidos na sua ampliação e modernização, observa-se que foram realizados especialmente vislumbrando-se atrair turistas de São Paulo, e outros países da América do Sul. Nesta perspectiva, sua localização atende às distâncias desses centros emissores, dentro das características estruturais do seu complexo aeroportuário, porém sua infra-estrutura dificulta o tráfego de aeronaves de grande porte, notadamente nas operações de decolagem no retorno aos centros emissores da Europa. Verifica-se, pois, que a logística operacional repercute além da questão técnica, influenciando decisivamente na estrutura de custos de uma linha internacional direta.

Segundo informações obtidas com as entrevistas realizadas, em relação à estrutura do aeroporto de Porto Seguro e as estratégias para o turismo, constatou-se que o mercado europeu e outros de maiores distâncias foram sendo conquistados e absorvidos mais recentemente. Por inferência, conclui-se que na montagem de estratégias para os investimentos neste aeroporto, ocorreu a falta de interação entre a área técnica e de planejamento, ou mesmo, uma desatenção na direção política das intenções pleiteadas pelo Estado.

As redes públicas do turismo e do transporte aéreo, estudadas nesta dissertação, ao mesmo tempo em que mostram existir articulações políticas por parte da gestão pública no que concerne à tomada de decisões, demonstram haver limitações na interação entre os órgãos de planejamento e de execução. Ou seja, é como se acontecessem ações isoladas dentro da rede pública.

Ao analisar o aeroporto de Paulo Afonso, que apresenta instabilidade de linhas aéreas em diferentes anos, emerge o pensamento sobre a falta de uma intervenção pública específica que contribua para otimizar o movimento de passageiros. Considerando que a Infraero é a sua administradora, poderia se supor um maior poder de intervenção junto ao DAC para facilitar a exploração comercial das companhias aéreas. A responsabilidade pelo não desempenho continuado no movimento do tráfego desse aeroporto parece esbarrar nas relações políticas da esfera federal com a esfera estadual, através do Governo da Bahia, de buscar soluções para

incrementar o movimento de passageiros. Provavelmente, com a inserção do novo Pólo turístico Lagos do São Francisco no planejamento estratégico atual, esse cenário tenderá a mudar com o propósito de desenvolver o turismo da região.

A situação do aeroporto de Valença é o maior exemplo de incoerência no planejamento aeroportuário do Estado, pois apesar de toda infra-estrutura aeroportuária para operação de tráfego aéreo, o aeroporto ainda não conseguiu criar linhas regulares. A disponibilidade de vôos relativamente fixos semanais viabilizados com empresas de táxi aéreo, ao mesmo tempo que demonstra uma nova forma de fazer viagens via o transporte aéreo, confirma a ineficiência das ações estratégicas, quando contemplaram aquele aeroporto.

A viabilidade e o crescimento do fluxo turístico para Valença teriam que tornar atraentes, tanto o percurso de acesso para Morro de São Paulo, como para outras localidades turísticas da região. Para isso acontecer, é preciso a elaboração de estratégias desafiadoras, fomentando a exploração das localidades de potencial turístico, envolvendo a participação de empresários interessados na exploração do turismo, a administradora do aeroporto e as companhias aéreas. Nesse aspecto, ter opções de escolha sobre como se chegar em localidades turísticas pode ser positivo tanto para empresas aéreas, como para agentes de viagens, hotelaria e turistas. A competitividade é possível e saudável quando se analisa o conjunto de fatores intrínsecos à questão.

O Governo da Bahia ao observar que outros estados do Nordeste estão ampliando o espaço em relação a vôos *charters*, por exemplo, pode acontecer que, ao dar atenção demasiada a política deste segmento, coloque-se como contra-ponto os esforços para apoiar as companhias aéreas no incremento de vôos regulares internacionais diretos para o Estado.

Por outro lado, quando uma linha de vôo *charter* está dando certo em um destino, começa despertar o interesse de companhias aéreas regulares por aquela linha. Por isso, tem crescido no mercado de *charter* a participação de empresas aéreas regulares. Para a captação de vôos regulares diretos o interesse da companhia aérea é maior e a logística operacional requer eficiência nas articulações, que envolvem, na maioria das vezes, acordos com outras companhias aéreas, como o *code-share*, para alimentar a rede de distribuição internacional. Outra consideração diz respeito à importância de se manter linhas internacionais ou mesmo barganhar novas, pois a perda de uma linha aérea afeta diretamente o turismo receptivo internacional.

Em suma, existe infra-estrutura aeroportuária para atender o turismo na Bahia. As zonas turísticas têm aeroportos em condições de atender à demanda turística, e aeroportos que não possuem estrutura suficiente para tal, neste caso, a solução seria buscar saídas para estruturá-los ou construir novos. Todavia, essa solução não resolveria a questão da viabilização de linhas aéreas por parte das empresas aéreas, que dependem de passageiros constantes, e, ao mesmo tempo, não resolveria o problema das empresas de turismo, que têm dificuldade de oferecer serviços incluindo passagens aéreas, em razão da limitação de vôos e de preços não acessíveis. Por outro lado, as empresas aéreas, mesmo depois de conquistarem a liberdade de aplicar tarifas deliberadas pelo governo federal, têm dificuldade de manter sua rentabilidade por causa dos onerosos custos para a operação de uma aeronave, aos quais se somam as taxas aeroportuárias. Com isto, as tarifas promocionais de passagens são restritas a poucos assentos, sendo a maioria, disponibilizadas com tarifas elevadas, principalmente em linhas regionais, como o caso de Lençóis, que dificilmente se consegue uma tarifa promocional.

O impasse está na falta de percepção dos agentes públicos e privados do turismo e do transporte aéreo, com suas políticas e estratégias, de que é preciso desatar os nós de redes individuais para integrá-las com novas redes, e melhorar as ações desenvolvidas nas atividades do turismo e do transporte aéreo. Isto significa unir estratégias para alcançar metas de modo mais eficiente.

Nesse contexto, percebe-se a necessidade de duas articulações - institucional e comercial - para efetivar negócios de captação de vôos. O apoio institucional que parte do governo local, através do órgão oficial de turismo, permite o elo de ligação nas negociações na rede pública e facilita os acordos comerciais.

A tendência é que o turismo receptivo internacional cresça na Bahia. No entanto, mesmo que consiga manter sua terceira posição como primeiro portão de entrada do turista estrangeiro, é preciso melhorar sua participação proporcional, muito aquém da de São Paulo e Rio de Janeiro. O aumento do número de turistas que ingressaram na Bahia pela via aérea, alcançou em 2002 o total de 46.356, passando em 2003 para 55.947, de acordo com dados da Embratur (2005), demonstrando um resultado positivo. Mesmo assim, as estratégias precisariam ser mais agressivas para suplantar as atuais estatísticas do turismo receptivo na Bahia.

A participação do órgão oficial de turismo da Bahia em eventos nos mercados

internacionais cresceu nos últimos anos, amparada pela presença de agências de turismo que expõem seus produtos e serviços, além de outros segmentos da atividade, como hotelaria e companhias aéreas. Acrescenta-se que este crescimento culminou na criação de associações de turismo, como a Associação Baiana de Receptivo (ABRE), além da expansão de empresas especializadas. A consolidação desse segmento tem fortalecido associações de classe, organizadores de eventos, como a Salvador da Bahia Convention Bureau. Essa realidade pode contribuir para reduzir a centralização das operadoras de receptivo internacional, fortemente concentradas no Rio de Janeiro.

Diante do exposto nesta dissertação, mais do que a articulação entre transporte e turismo, é a articulação entre o poder público e empresas privadas, entre políticas de estímulo (por parte do governo) e uma boa gestão (por parte das companhias aéreas, agências de turismo, etc.) e a articulação, trabalho em redes, que faz a diferença. Neste sentido, os processos logísticos na tomada de decisões do planejamento, programas e nos procedimentos internos das organizações, públicas e privadas, contribuem para a geração de valores estratégicos.

Ademais, ainda é prematuro emitir considerações precisas decorrentes das estratégias governamentais para essas atividades, em razão de muitos acontecimentos serem recentes, mas é possível que nos próximos anos obtenha-se um resultado bastante diferente para o turismo receptivo internacional em relação ao transporte aéreo.

Esta dissertação apenas iniciou uma discussão sobre temática tão dinâmica e tão polêmica, e foi dada sua contribuição. Contudo, espera-se que outros estudos possam continuar a pesquisa elucidando pontos que aqui foram sinalizados.

REFERÊNCIAS

ACERENZA, M. A. **Administración del turismo**: conceitualización y organización. 4. ed. México: Trillas, 1991. v.1.

ALBAN, M. Transportes e logística: os modais e os desafios da multimodalidade. **Caderno da Fundação Luís Eduardo Magalhães**. Salvador, 2002.

AVIAÇÃO comercial. A pequena notável. **Istoé**, n.1805, p.80-81, maio 2004.

AVIAÇÃO comercial. Tráfego aéreo doméstico cresceu 5,9% no ano. **Revista Flap Internacional**, São Paulo, v.41, n.380, p.8, maio 2004.

BAHIA. Secretaria da Cultura e Turismo. Bahiatursa. Indicadores básicos do turismo baiano. Estudos sobre desempenho social e econômico. **Desempenho do turismo baiano -1990-1999**. Salvador, n.1, jul.2000. Série E.

_____. _____. _____. Indicadores básicos do turismo baiano. **Desempenho do turismo baiano -1991-2000**. Salvador, n.1, jun.2001. Série E.

_____. _____. _____. **Indicadores básicos do turismo baiano**: movimentação de vôos e pax´x nos aeroportos da Bahia-Jan-Dez/2001. Salvador, n.12, jan.2002a. Série B.

_____. _____. _____. **Indicadores básicos do turismo - Bahia**. Movimentação de Vôos e Passageiros nos Aeroportos-janeiro-dezembro de 2004. Salvador, n.11, jan.2005. Série B.

_____. _____. _____. **Movimentação de vôos e passageiros nos aeroportos-janeiro-dezembro de 2003**. Salvador, n.12, jan.2004a. Série B.

_____. _____. _____. **Pesquisa de demanda turística**. Salvador, jul.2002b.

_____. _____. _____. **Turismo em Salvador**. Indicadores de desempenho. Salvador, 2004b.

_____. Secretaria da Cultura e Turismo. **Indicadores de desempenho do turismo**. Disponível em: <http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/analise_desempenho.asp>. Acesso em: 2 nov. 2005a.

_____. Secretaria da Cultura e Turismo. **Turismo na Bahia- PRODETUR/NE**. Disponível em: <http://www.sct.gov.br/turismo/prodetur_ne.asp> Acesso em: 11 abr. 2005b.

_____. Secretaria da Cultura e Turismo. **Turismo na Bahia**. Dados estatísticos do turismo na Bahia. Disponível em: <http://www.sct.gov.br/turismo/estatisticas_turismo_bahia.pdf> Acesso em: 20 jun. 2005c.

_____. Secretaria de Infra-Estrutura. **PELTBAHIA - Programa estadual de logística de transportes**: caminhos para o desenvolvimento. Salvador: SEINFRA, 2004.

BALLOU, R. H. **Logística empresarial**. São Paulo: Atlas, 1993.

BARBOSA, Y. M. **Historia das viagens e do turismo**. São Paulo: Aleph, 2002. (Coleção ABC Turismo).

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 2. ed. São Paulo: SENAC, 1998.

BNDES. Aspectos de competitividade do setor aéreo (Modal Aéreo II). **Informe de Infra-Estrutura**. Rio de Janeiro, n.42, mar. 2001a.

_____. Aviação regional brasileira (Modal Aéreo IV). **Informe de Infra-Estrutura**. Rio de Janeiro, n.50, nov. 2002.

_____. Infra-estrutura aeroportuária: fator de competitividade econômica (Modal Aéreo III). **Informe de Infra-Estrutura**. Rio de Janeiro, n.46, ago.2001b.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Instituto de Aviação Civil-IAC. Departamento de Infra-Estrutura de Transporte da Bahia. **Plano Aeroviário do Estado da Bahia-PAEBA**. Salvador, 2001. 2v.

_____. Instituto de Aviação Civil-IAC. **Estudo de demanda detalhada dos aeroportos brasileiros**. 1999. Disponível em: <<http://www.dac.gov.br> acesso. Acesso em: 03 set. 2003.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil - DAC. **IV plano de desenvolvimento do sistema de aviação civil -1997-2000**. Disponível em: <www.dac.gov.br>. Acesso em: 20 maio 2004a.

_____. **Anuário do transporte aéreo 2003**. Dados estatísticos sobre a evolução do mercado 2004. Disponível em: <<http://www.dac.gov.br>>. Acesso em: 22 maio 2005a.

_____. **Demanda detalhada dos aeroportos brasileiros 2003**. Disponível em: <<http://www.dac.gov.br/download/DemDetalhada2003.pdf>>. Acesso em: 4 nov. 2004b.

_____. **Empresas brasileiras de transporte aéreo regular**. Disponível em: <http://www.dac.gov.br/empresas/emp_naci_reg.asp ->. Acesso em: 4 jan. 2005b.

_____. **Estatísticas de aeroportos**. Disponível em: <<http://www.dac.gov.br/estatisticas/graficos/estat27.htm>>. Acesso em: 26 out. 2004c.

_____. **Estatísticas do transporte aéreo: anuários estatísticos do transporte aéreo 2003**. Disponível em: <<http://www.dac.gov.br>>. Acesso em: 6 jun. 2004d.

_____. **Estatísticas do transporte aéreo: dados comparativos avançados-2000-2004**. Disponível em: <<http://www.dac.gov.br/estatisticas/estatisticas6.asp>>. Acesso em: 22 jan. 2005c.

_____. **Estudo de demanda detalhada dos aeroportos brasileiros**. 1999. Disponível em: <<http://www.dac.gov.br> acesso. Acesso em: 3 set. 2003.

_____. **Evolução do transporte aéreo**. Disponível em: <<http://www.dac.gov.br>>. Acesso em: 26 mar. 2004e.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1.

CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORREIA, R. L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CASTRO, N.; LAMY, P. Desregulamentação do setor transporte o subsector transporte aéreo de passageiros. **Textos**, Brasília, IPEA, n.319, 1993.

CAVANHA, F.; OSCAR, A. **Logística: novos modelos**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001.

CHARTERS esquentam litoral brasileiro. **Informativo quinzenal**. Brasília: EMBRATUR, ed.27, nov. 2004. Disponível em: < <http://www.embratur.gov.br>>. Acesso em: 19 nov.2004.

COELHO, S. dos S.; SERPA, A. Transporte coletivo nas periferias metropolitanas: estudo de caso em Salvador, Bahia. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio Claro, v. 26, n.2, p.91 -126, 2001.

CBRATUR - CONGRESSO BRASILEIRO DA ATIVIDADE TURÍSTICA, 5., 2003, Brasília. **Anais...** Brasília: Senac, 2004.

COOPER, C. et al. **Turismo, princípios e prática**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

COVÊLLO, F. A. **Filosofia do turismo**. Salvador: Gráfica Trio, 1982.

CRUZ, R. de C. A. **Introdução a Geografia do turismo**. São Paulo: Roca, 2001a.

_____. **Política de turismo e território**. 2.ed. São Paulo: Contexto, 2001b.

DENCKER, A. de F. M. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. São Paulo: Futura, 1998.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORREIA, R. L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 141-162.

DI RONÁ, R. **Transportes no turismo**. São Paulo: Manole, 2002.

EMBRATUR. **Anuários estatísticos 2004**. Estudo de demanda turística internacional. Disponível em: <<http://www.embratur.gov.br>>. Acesso em: 20 jun. 2005.

FLEURY, P. F. (Org.); WANKE, P.; FIGUEIREDO; K. F. **Logística empresarial: a perspectiva brasileira**. São Paulo: Atlas, 2000.

FREITAS, H.G.T. **Novos cenários da aviação brasileira: gestão da Empresa TAM privilegiando a liderança, a qualidade de serviço, o marketing e a cultura organizacional**. 1996. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal da Bahia-UFBA, Salvador, 1996.

GARRIDO, I. M. D. A. **Modelos multidimensionais no turismo: cadeias, clusters e redes**. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2002.

GOELDNER, C. R.; RITCHIE, J. R. B.; MCINTOSH, R. W. **Turismo: princípios, práticas e filosofias**. 8. ed Porto Alegre: Bookman, 2002.

GUIA PANROTAS. São Paulo, v.31, n. 380, p. 191-195, nov. 2004.

_____. São Paulo, v.31, n. 382, p. 183-187, jan. 2005.

GUIMARÃES, E. A. **Regulação do mercado de aviação civil no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA, 2003.

IBGE. **Normas de apresentação tabular**. 3. ed. Rio de Janeiro, 1994.

INFRAERO. **Aeroportos brasileiros 2003**. Movimento operacional acumulado da rede Infraero. 2003, 2004. Disponível em: <www.infraero.gov.br>. Acesso em: 05 jun. 2005.

INFRAERO apresenta seus números. **Revista Avião Revue**, São Paulo, v.5, n. 56, p. 80, maio 2004.

INSTITUTO IMAM. (Org.). **Gerenciamento da logística e cadeia de abastecimento**. São Paulo: IMAM, 2000.

KELLER, P.; BEAGER, T. Air transport and turism. In: TOURISM-AIEST, 52., 2002, Switzerland. **Annales...** 2002. Switzerland: International Association of Scientific Experts, 2002.

KOSTMAN, A. Aviação: mais gente nas alturas. **Veja**, São Paulo, v. 37, ed.1865, n.30, p. 66-67, 28 jul.2004.

LAGE, B. H. G.; MILONE, P. **Turismo teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2000.

LAMBERT, D. M.; STOCK, J.; VALENTINE, J.G. **Administração estratégica da logística**. São Paulo: Vantine Consultoria, 1998.

LIMEIRA, A. Vôos charter movimentam aeroportos. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 27 maio 2004. Caderno A14.

LOUREIRO, G. Bahia é sede regional da Infraero. **Brasilturis Jornal**, São Paulo, v.24, n.546, p.10, jan. 2005.

LOUREIRO, V. A importância do Charter para o crescimento do turismo internacional no Brasil. **Brasilturis Jornal**. São Paulo, v. 22, n. 511, ago. 2003.

_____. **Turismo e transporte aéreo internacional no Brasil**. Salvador: Omar G.Produções, 2001.

LUBISCO, N. M. L.; VIEIRA, S. C.; SANTANA, I. V. **Manual de estilo acadêmico**: monografias, dissertações e teses. 2 ed. Salvador: EDUFBA, 2003.

MENDONÇA JUNIOR, É. P. Estratégia de desenvolvimento turístico na Bahia. **Cadernos de Análise Regional**. Desempenho Atual e Potencial Turístico na Bahia. Salvador, Instituto de Pesquisas Aplicadas- IPA-DCSA- UNIFACS, v.4, n.7, out.2001.

MENDONÇA JUNIOR, É. P; GARRIDO, I. M.D.A; VASCONCELOS, S.. **Turismo e desenvolvimento sócio-econômico**: o caso da Costa do Descobrimento da Bahia. 2.ed. Salvador: Omar G. Produções, 2002.

NICKERSON, N. P. **Foundations of tourism**. Ney Jerse: Prentice –Hall, c1996.

NOVAES, A. G. **Logística e gerenciamento de cadeia de distribuição**: estratégia, operação e avaliação. 2. ed. Rio de janeiro: Elsevier, 2004.

OLIVEIRA, A. P. **Turismo e desenvolvimento**: planejamento e organização. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

OMT. **Long-term prospects**: tourism 2020 vision. Disponível em: <http://www.wold-

tourism.org/facts2020.html>. Acesso em: 25 jun. 2005.

_____. **Políticas de aviación y de turismo**. Madrid: Mundi-Prensa, 1995a.

_____. **Technical manuals**. Concepts, definitions and classifications for tourism statistics. Madrid, 1995b.

PAGE, S. J. **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

PALHARES, G. L. **Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento socioeconômico**. São Paulo: Aleph, 2001.

_____. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PASIN, Jorge A. B.; LACERDA, S. M. A reestruturação do setor aéreo e as alternativas de política para a aviação comercial no Brasil. **Revista do BNDES**. Rio de Janeiro, v.10, n.19, p.217-240, jun.2003.

PELIZZER, H. A. **Uma introdução a técnica do turismo transportes**. São Paulo: Pioneira, 1978.

QUEIROZ, L. A. de. **Turismo na Bahia: estratégias para o desenvolvimento**. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2002.

RODRIGUES, A. A. B. (Org.). **Turismo e geografia**. Reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1995.

_____. **Turismo modernidade globalização**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SALGADO, L. H. A regulação do mercado de aviação civil no Brasil: evolução e situação atual. In: GUIMARÃES, Eduardo A. **Regulação do mercado de aviação civil no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA, 2003.

SANDRONI, P. (Org.). **Novo dicionário de economia**. São Paulo: Círculo do Livro; Best Seller, 1994.

SANTANA, L. Transporte aéreo e aeroespço. **Vasp Notícias**. n. 929, 14 ago.2004. Disponível em: <<http://www.vasp.com.br>>. Acesso em: 16 ago. 2004.

SEI - SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. **Anuário estatístico da Bahia** 2003. Salvador, 2004.

SILVA, J. A. S. **Nova dinâmica espacial da Cultura e do Turismo na Bahia: base para o planejamento do desenvolvimento turístico fundamentado nos conceitos e práticas de cluster econômico**. 2004. Disponível em: <<http://www.etur.com.br>> Acesso em: 04 ago. 2004.

SILVA, S. B.M. Geografia, turismo e crescimento: o exemplo do Estado da Bahia. In: RODRIGUES, A. A. B. (Org.). **Turismo e geografia**. Reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1995.

SIMÕES, M. L. **Privatização e regulação no transporte de bens - marcos atuais para a evolução do setor**. 1999. Dissertação (Mestrado)- Universidade Federal da Bahia-UFBA, Salvador, 1999.

TAM - TRANSPORTES AÉREOS MERIDIONAIS. Disponível em:
<<http://www.tam.com.br>>. Acesso em: 15 jan. 2005.

TRÁFEGO aéreo doméstico cresceu 5,9% no ano. **Revista Flap Internacional**, São Paulo, v.41, n.380, p.8, maio 2004.

TURISTAS estrangeiros já pesam na balança comercial, diz EMBRATUR. Disponível em:
<http://br.invertia.com/noticias/noticia.aspx?idNoticia=200501051713_ABR_28282052>.
Acesso em: 5 jan.2005.

VAZ, G. N. **Marketing turístico: receptivo e emissor: um roteiro estratégico para projetos mercadológicos e privados**. São Paulo: Pioneira, 1999.

WTTC - WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL. **The 2005 travel & tourism economic research**. Disponível em: <www.wttc.org/franesetprg/2005tsa/pdf/1.Brazil.pdf>. 30 jun. 2005a.

_____. **Tourism satellite accounting**. Disponível em: <<http://www.wttc.org/tsa1.htm>>.
Acesso em: 24 jun.2005b.

ZERMENÓ, F. J. de la T. **Sistemas de transportación turística**. México: Trillas, 2000.

APÊNDICE A - Relação dos entrevistados

Carlos Roberto R. Rebouças – Superintendente da Divisão de Aeroportos da Sinart na Bahia. Entrevista concedida em: 11 de julho de 2005.

Benjamim Antônio de S. D. Fontes - Coordenador da Superintendência de Transportes - Supet/ Seinfra. Bahia. Entrevista concedida em: 3 de março de 2005.

Euvino Ney Taques - Superintendente da Infraero na Bahia. Entrevista concedida em: 22 de julho de 2004.

Fernando Bichara - Coordenador Regional da Empresa Aerostar Linhas Aéreas. Entrevista concedida em: 7 de junho de 2004.

Fernando Sampaio - Comandante – Piloto da Aerostar Linhas Aéreas. Entrevista concedida em: 14 de abril de 2005.

Inez Maria Dantas Amor Garrido - Assessora de Planejamento da Superintendência de Investimentos -Suinvest- Secretaria da Cultura e Turismo da Bahia. Entrevista concedida em: 29 de março de 2005.

Jocaeis Mariano dos Santos - Coordenador do Departamento de Infra-Estrutura de Transportes - Derba/Seinfra-Bahia. Entrevista concedida em: 23 de fevereiro de 2005.

Jose Albuquerque de Macedo - Superintendente da Secretaria de Cultura e Turismo. Entrevista concedida em: 3 de abril de 2005

Virgínio Loureiro - Consultor em Turismo e Aviação. Entrevista concedida em: 5 de maio de 2005.

NOTA: As informações utilizadas na dissertação, através de entrevistas diretas, não foram citados os autores para preservar suas identidades. Contudo, a relação de todos os entrevistados encontra-se neste apêndice.

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista direto aplicada a gestores e profissionais de turismo e transporte aéreo

Empresa:

Entrevistado:

Função:

Data:

1 SOBRE POLÍTICA, REGULAMENTAÇÃO E A INFRA-ESTRUTURA DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E NA BAHIA

- 1.1 Como você vê a regulamentação da aviação civil brasileira? E os acordos internacionais?
- 1.2 O que pensa sobre a possibilidade de se criar uma agência reguladora para o transporte aéreo?
- 1.3 Até que ponto funciona o monitoramento do governo federal junto às companhias aéreas?
- 1.4 Quais as influências e estratégias necessárias ao desenvolvimento da infra-estrutura do transporte aéreo de um estado?
- 1.5 Quais empresas operam serviços aéreos regulares domésticos, internacionais e regionais na Bahia?
- 1.5 O que conhece da política para vôo charter e vôo regular nacional e internacional no Brasil? E na Bahia?
- 1.6 O que tem influenciado a expansão de vôo *charter* no Brasil e na Bahia? Quais os aspectos positivos e negativos desta expansão?
- 1.7 Quais fatores influenciam no desenvolvimento das companhias aéreas brasileiras?
- 1.8 Como você vê a organização do Sistema *Hub and Spoke* no Brasil? Quais os principais *hub* entre os principais aeroportos brasileiros?
- 1.9 Qual a importância da infra-estrutura do transporte aéreo para o turismo receptivo internacional na Bahia?

2 SOBRE ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NA BAHIA

- 2.1 Considera o aeroporto de Salvador um *hub*?
- 2.2 Quais os critérios para liberação de linhas alimentadoras (*spoke*) nos principais aeroportos da Bahia administrados pela Infraero e Sinart ?
- 2.3 Como se situa o complexo aeroportuário na Bahia, em termos de estrutura física, técnica e política?
- 2.4 Qual o papel da Seinfra e Derba na estrutura aeroportuária?
- 2.5 Como se dá o relacionamento das companhias aéreas com a Infraero?
- 2.6 Como acontece o relacionamento do DAC com as principais administradoras Infraero e Sinart? Quais os aspectos positivos e negativos deste relacionamento?
- 2.7 Quais os critérios para alocação do sistema de distribuição dos *slots* nos aeroportos?
- 2.8 Quais as empresas que operam na Bahia? E qual o número de vôos regulares internacionais e de *charters*?
- 2.9 As tarifas aeroportuárias de pouso diferenciam de acordo com o tipo de aeronave. Existe alguma preocupação com a logística operacional das companhias aéreas?
- 2.10 Como tem sido o desempenho das receitas aeroportuárias nos aeroportos administrados pela Infraero e Sinart, especificamente os de maior fluxo de passageiro?
- 2.11 Qual a frequência semanal de vôos nos aeroportos de Salvador, Lençóis, Porto Seguro, Ilhéus, Valença?
- 2.12 Quais as estratégias atuais para os aeroportos da Bahia?

3 SOBRE AS EMPRESAS AÉREAS, OS AEROPORTOS, O TURISMO E O TRANSPORTE AÉREO NA BAHIA

- 3.1 Conhece as estratégias públicas para o turismo no Estado da Bahia?
- 3.2 Qual a relação do transporte aéreo com o turismo receptivo na Bahia?
- 3.3 De que forma se dá a articulação entre a SCT e a Seinfra em termos de planejamento e execução das políticas públicas?
- 3.4 Qual o papel da SCT e Bahiatursa na promoção do marketing turístico? Que tipo de relação tem com a Embratur atualmente? Quais as funções?
- 3.5 Quais as estratégias turísticas para captação de Charter?
- 3.6 Como ocorrem as inter-relações entre as principais instituições públicas de turismo na Bahia?
- 3.7 Como acontecem as relações entre essas instituições e as empresas privadas do setor?
- 3.8 Qual a influência da SCT e Bahiatursa, nos investimentos e movimentação dos aeroportos?
- 3.9 Quais os investimentos turísticos projetados e, até então, já implementados no Estado da Bahia?
- 3.10 Existem estratégias específicas para o segmento de turismo receptivo, no que concerne ao transporte aéreo?
- 3.11 De que forma a companhia aérea desenvolve estratégia para atrair seus passageiros? Como a empresa aérea escolhe os destinos para operação de linhas?
- 3.12 Qual o tipo de passageiro nos principais aeroportos baianos (de turismo, de negócios, etc.)?
- 3.13 Quais os principais pontos de estrangulamento para o turismo receptivo internacional no que concerne à infra-estrutura do transporte aéreo nos principais aeroportos baianos?
- 3.14 Qual a sua percepção sobre a influência do turismo no desenvolvimento do transporte aéreo? E vice-versa?
- 3.15 Conhece o Programa Estadual de Logística dos Transportes da Bahia?
- 3.16 Quais os investimentos do Peltbahia com foco voltado para o turismo?

ANEXO A – Principais “Liberdades do Ar” da aviação mundial

Liberdade 1: o direito de uma companhia de voar sobre um país para chegar a outro.

Liberdade 2: o direito de uma companhia de parar em um país por causa do combustível ou manutenção, sem pegar ou deixar passageiros.

Liberdade 3: o direito de uma companhia de descarregar, em um país estrangeiro, a carga que viaja do país no qual está registrada para um outro país.

Liberdade 4: o direito de uma companhia trazer de volta os passageiros de um país estrangeiro para o país em que está registrada.

Liberdade 5: o direito de uma companhia de trazer de volta os passageiros de dois países estrangeiros desde que o voo termine no país em que está registrada.

Liberdade 6: o direito de uma companhia de transportar passageiros para um ponto de entrada no país em que está registrada e depois para um país estrangeiro, no qual nem a origem nem a destinação final sejam o país em que está registrada.

Liberdade 7: o direito de uma companhia de operar completamente fora do país em que está registrada, ao transportar passageiros entre dois países.

Liberdade 8: o direito de uma companhia, registrada em um país estrangeiro, de transportar passageiros entre dois pontos dentro do mesmo país estrangeiro (direito de cabotagem).

Segundo Mill (1999 apud PAGE, 2001, p.196), “as primeiras duas liberdades são aceitas internacionalmente, enquanto as liberdades de 3 a 6 estão sujeitas a acordos bilaterais, e as duas últimas raramente são aceitas”.

ANEXO B – Planta da Configuração do Aeroporto Internacional de Porto Seguro



Fonte: Instituto de Aviação Civil (IAC). PAEBA (BRASIL, 2001, p.4).

SANTOS, Gicelma Rodrigues dos. Análise da infra-estrutura aeroportuária na Bahia e suas implicações na demanda do turismo receptivo internacional. 2005. 141 f. il. Dissertação (Mestrado em Análise Regional)– Universidade Salvador - Unifacs, Salvador, 2004.

Autorizo a reprodução [parcial ou total] deste trabalho desde que citada a fonte e/ou para fins de comutação bibliográfica.

Salvador, 22 de Novembro de 2005.