



ANÁLISE DAS IMPLICAÇÕES DO MONOPÓLIO DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL.

Analysis of the implications of the air transport monopoly in Brazil.

Wilson Alves dos Santos Junior¹

RESUMO

O transporte aéreo, como qualquer outra atividade humana, também representa uma forma de produção e acumulação de riqueza por parte de uma pequena parcela da sociedade capitalista. Desde a sua invenção no início do século XX, o avião é o único meio de transporte capaz de percorrer longas distâncias em pouco tempo, com maior segurança e confiabilidade, podendo atingir qualquer ponto do planeta em questões de horas. Contudo, mesmo com todas essas características, a aviação não está à disposição de qualquer pessoa. A indústria do transporte aéreo, nos países capitalistas possuem interesses contraditórios, onde as companhias privadas exploram esse importante setor para a sociedade com base apenas na necessidade de obtenção do lucro. Analisar as implicações das contradições do transporte aéreo como criador de valor apropriado pelos capitalistas ou como bem comum para os membros da sociedade é um desafio que deve buscar soluções na superação do modo de produção capitalista. Este artigo propõe debater algumas características necessárias para um novo tipo de transporte aéreo baseado nos interesses sociais.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte Aéreo, Rede Aérea, Monopólio.

ABSTRACT

Air transport, like any other human activity, also represents a form of production and accumulation of wealth by a small portion of capitalist society. Since its invention in the early twentieth century, the plane is the only means of transport capable of traveling long distances in a short time, with greater safety and reliability, and can reach any point on the planet in hours. However, even with all these characteristics, aviation is not available to anyone. The air transport industry in capitalist countries has contradictory interests, where private companies exploit this important sector for

¹ Doutorando e Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e graduado do Curso Superior de Tecnologia em Logística do IFTM (Uberlândia Centro). E-mail: wilson.doutorando.geografia@gmail.com

society based so on the need to obtain profit. Analyzing the implications of the contradictions of air transport as a creator of value appropriated by capitalists or as a common good for the members of society is a challenge that must seek solutions in overcoming the capitalist mode of production. This article proposes to discuss some characteristics necessary for a new type of air transport based on social interests.

KEYWORDS: Air Transport, Air Network, Monopoly.

A aviação nacional foi idealizada e ensaiada antes mesmo da década de 1920, com a tentativa do governo brasileiro em organizar e desenvolver o transporte aéreo por meio da importação de aeronaves e com a fundação de duas escolas de aviação vinculadas ao Ministério da Guerra. Em 1925, o governo de Artur Bernardes elaborou uma legislação específica do setor aéreo com o objetivo de atrair empresas estrangeiras para a exploração da aviação no país e, dessa maneira, conforme Cappa (2013), a aviação nacional nasce em concordância com os interesses do capital privado internacional.

No contexto internacional, a aviação que havia se desenvolvido durante a Primeira Guerra Mundial, agora era usada para o transporte aéreo civil e já alçava voos para destinos mais distantes por meio de hidroaviões capazes de cruzar os oceanos, carregando malas postais e pequenas encomendas em seus compartimentos de cargas. Nesse período, várias companhias aéreas privadas já cruzavam os céus dos países europeus, estabelecendo ligação entre elas e suas colônias na África. Em 1927, as duas empresas mais importantes do velho continente, a francesa Compagnie Général Aéropostale e a alemã Condor Syndikat iniciaram as suas atividades no Brasil.

A Aéropostale já estava interessada em ampliar a sua linha no Atlântico Sul até Buenos Aires e os empresários alemães, impossibilitados de avançar com o transporte aéreo na Alemanha devido às restrições pós-guerra veem no Brasil, país com um imenso território, uma oportunidade de desenvolver o setor de transporte aéreo com enormes possibilidades de ganhos.

No entanto, é com a ditadura de Getúlio Vargas a partir de 1930 que a aviação no Brasil decola de fato. Com a finalidade de contribuir com o desenvolvimento regional promovendo, ao mesmo tempo, a integração nacional como atributo estratégico indispensável para a soberania e defesa em todo o território brasileiro, a

ditadura de Vargas promove a concessão e o direito de exploração do transporte aéreo para as empresas estrangeiras.

O projeto nacionalista de Vargas promovia a industrialização do país e buscava modernizar o sistema de transporte nacional com o objetivo conectar a produção do interior do país com os grandes centros urbanos, onde a economia capitalista industrial já manifestava uma produção em maior escala.

Diante da possibilidade de um novo mercado que surgia então, vários empresários brasileiros começaram a criar companhias de aviação com a finalidade de explorar o setor de transporte aéreo que prometia alta lucratividade devido à demanda de passageiros e cargas que buscavam meios mais rápidos para se deslocarem pelo interior do país. O Brasil nesse período ainda possuía uma rede de rodovias precária, sem pavimentação asfáltica e extremamente limitada, tal como o sistema de ferrovias. O capitalismo nacional exigia maior dinâmica para seus processos e a infraestrutura necessária para a circulação do capital ainda era muito insuficiente.

Após a década de 1930 foram criadas várias empresas nacionais de aviação, destacando-se a VARIG (Viação Aérea Rio-Grandense, 1927), a Sindicato Condor (antiga Condor Syndikat, nacionalizada em 1927), a VASP (Viação Aérea de São Paulo, em 1933) e a NAB (Navegação Aérea Brasileira, 1938), além de outras de capital internacional como a NYRBA (1929) e a Panair do Brasil (1930). (Garófalo, 1982).

O papel do governo nesse período e, praticamente em todo o processo do desenvolvimento do transporte aéreo nacional até os dias atuais, além de regulamentar a atividade aérea, também foi o de proporcionar a infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea necessária para as operações com segurança como, aeródromos, terminais de embarque e desembarque de passageiros e cargas, e auxílios-navegação. Para as empresas privadas que recebiam a concessão de operar no transporte aéreo, tinham a responsabilidade de tornar os fluxos viáveis e acumular a riqueza gerada pelo lucro num sistema de concorrência monopolista destinado a atender os interesses dos grupos capitalistas. Afinal, como afirma Harvey,

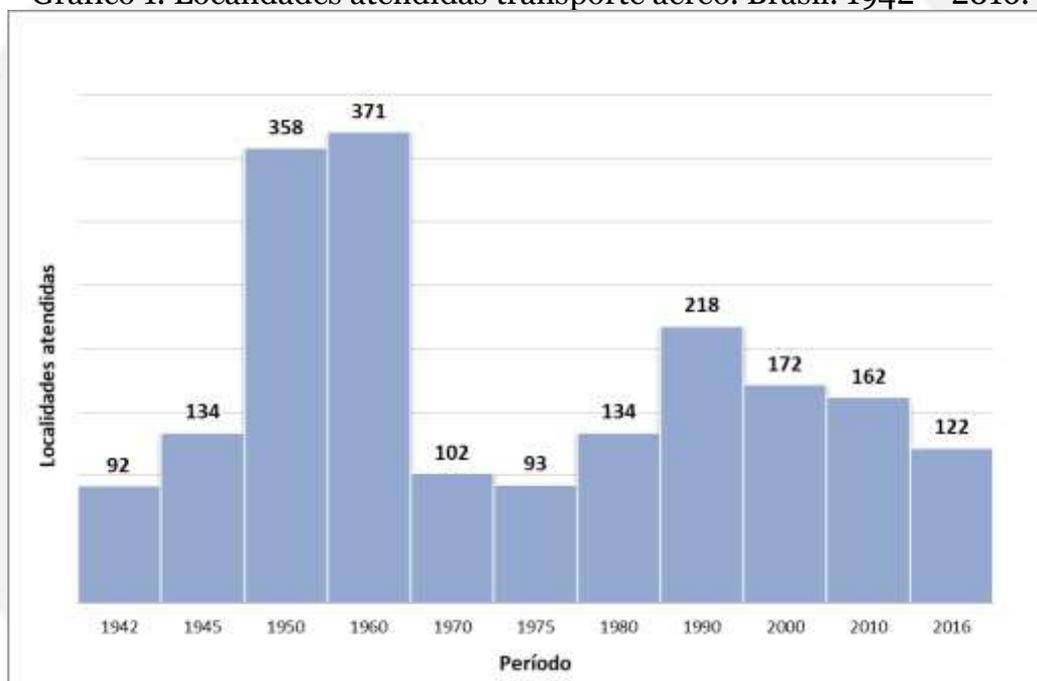
Cultivando o poder de monopólio, o capital efetua um amplo controle da produção e da comercialização. Ele pode estabilizar o mundo empresarial para permitir o cálculo racional e o planejamento de longo prazo, a redução de riscos e incertezas. (HARVEY, 2016, p. 135 e 136).

O capital privado necessita dos investimentos públicos. O Estado contribuiu diretamente para o funcionamento das companhias privadas de aviação desde os subsídios, empréstimos a fundo perdidos e outros tipos de benefícios. Em contra

partida, essas empresas exploravam as rotas com maior demanda em detrimento ao planejamento inicial estatal de integração regional. A busca pelo lucro sempre foi o objetivo principal dessas empresas.

Esse fato é demonstrado, após a década de 1950, com o governo de Juscelino Kubitschek promovendo maiores investimentos para o transporte rodoviário e privilegiando as empresas automobilísticas transnacionais, o que levou muitas empresas aéreas a abandonar grande parte das localidades atendidas pela aviação regular, conforme apresentado no Gráfico 1. Essa política de substituição radical da aviação pelo transporte rodoviário resultará no atual modelo de transporte nacional e logística com muitos problemas, formado por gargalos e integração modal deficiente.

Gráfico 1. Localidades atendidas transporte aéreo. Brasil. 1942 – 2016.



Fonte: Garófalo (1982). Pereira (1987). Gol (2018). Adaptado pelo autor.

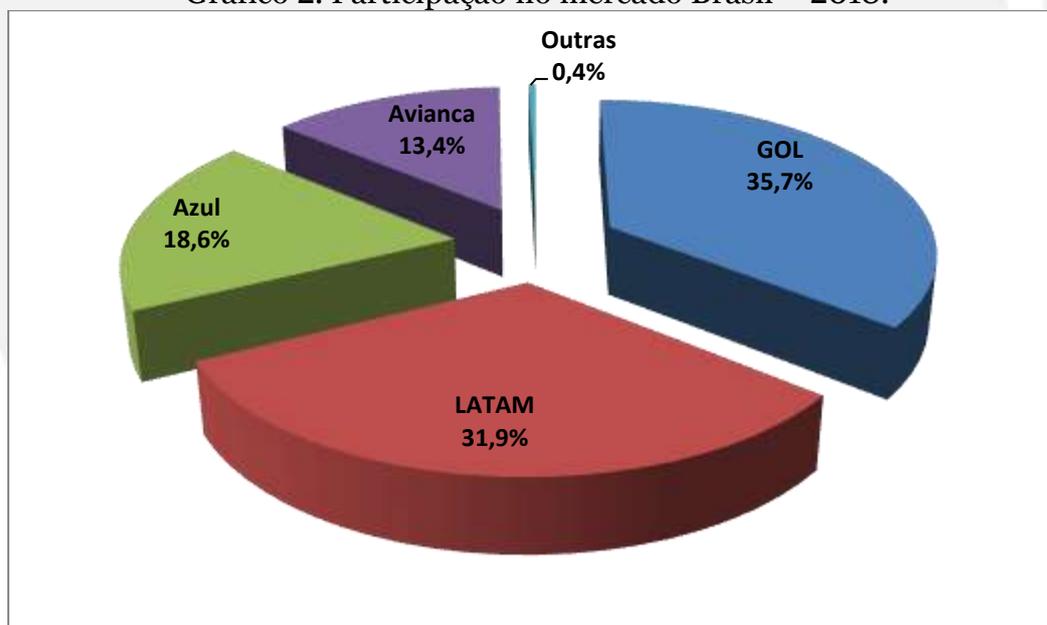
Deste modo, em prejuízo de um modal de transporte mais rápido e seguro, a aviação brasileira foi substituída pelo transporte rodoviário num sentido inverso ao das grandes economias mundiais que tomaram a opção de diversificar o uso dos modais de acordo com as necessidades geográficas, econômicas e sociais.

Em consequência à nova política de transporte baseada na indústria automobilística, a concorrência centrada nos grandes mercados fez com que as pequenas e médias empresas fossem tragadas pelas companhias maiores e essas acabaram se constituindo em verdadeiros monopólios do transporte aéreo. Durante as

décadas de 1950 e 1960, fusões, falências, concordatas, formação de consórcios, redução dos subsídios públicos e aeronaves a jato com maiores capacidades de carga e passageiros influenciaram diretamente no abandono das rotas regionais com poucos assentos ocupados, levando as empresas aéreas a se concentrarem nas rotas mais lucrativas.

Segundo os dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2019), das quase 30 empresas aéreas que operavam voos regulares no Brasil entre os anos de 1940 ao final da década de 1950, a maioria criada com as sobras das aeronaves utilizadas na Segunda Guerra Mundial e compradas a preços baixos, durante a décadas de 1990 e 2000 apenas 14 seguiram atuando com voos regulares (VARIG, VASP, Transbrasil, Rio Sul, Webjet, Total, Trip, Passaredo, BRA, Pantanal, Ocean Air, TAM, GOL e Azul). E dessas, praticamente quatro companhias partilham o mercado doméstico atualmente (a Gol com 35,7% do mercado, seguido da Latam - fusão da TAM com a chilena LAN - com 31,97%, Azul, que adquiriu a Trip, com 18,6% e Avianca - ex Ocean Air - com 13,4%. (Gráfico 2).

Gráfico 2. Participação no mercado Brasil – 2018.



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil (2019).

Com o fim do sistema de divisão geográfica estabelecido desde 1975 pelo Sistema Integrado do Transporte Aéreo Regional (SITAR, encerrado em 1999), o Brasil entrou em um período de maior liberalização do setor aéreo por meio de um processo gradual em um cenário de concorrência acirrada entre as empresas que haviam sobrevivido ao período anterior. Várias empresas sofreram fusões, dando origem a

companhias aéreas nacionais maiores ao mesmo tempo em que a aviação regional deixava de existir como regulamentação exclusiva, acabando com a exclusividade das empresas regionais, inserindo-as no mercado nacional. O que na prática resultou-se outra vez, na concentração de umas poucas empresas no mercado doméstico.

O processo conhecido como desregulamentação aérea realizada durante a década de 1990 no Brasil, já como tendência mundial introduzido inicialmente nos Estados Unidos no início dos anos 1980, buscava dar mais liberdade para as companhias por meio da liberação das tarifas, fusões e aquisições de empresas aéreas. (Barat, 2012, p.107). Após um longo período de forte regulamentação e intervenção federal que controlava os preços das tarifas, as frequências dos voos e a entrada de novas empresas no setor, mantendo uma espécie de concorrência controlada, a rentabilidade das empresas estavam completamente comprometidas com as duras oscilações cambiais e a inflação descontrolada. Conforme sublinha Barat (2012), era necessário um plano nacional que garantisse maior estabilização econômica com menor intervenção do mercado.

Um importante fator a considerar é que, dos 5561 municípios brasileiros, apenas 2% das cidades possuem pelo menos uma linha aérea regular atuando, o que significa que a maioria das cidades de pequeno e médio porte que possuem aeroportos, atende somente a um limitado tráfego de voos particulares, mantendo uma estrutura aeroportuária praticamente subutilizada ou, na maioria dos casos, abandonados pela falta de operação, resultado da falta de interesse e de investimentos por parte das administrações municipais, quase sempre responsáveis pela manutenção destas pistas e, menos ainda, pelos órgãos estaduais, que concentram suas atividades aeronáuticas nas capitais e nas cidades de maior importância econômica na região.

Ao lado das telecomunicações, a aviação talvez seja o meio de transporte que mais rápido dá suporte à acumulação capitalista. É inegável que as novas tecnologias aplicadas na aviação, não apenas no setor da indústria aeronáutica, mas também nas novas formas de navegação aérea via satélite com maior segurança para os deslocamentos aéreos de pessoas e mercadorias, não estejam vinculadas com os interesses de um mercado mundializado, dinâmico e instantâneo em que se tornaram as transações capitalistas na atualidade.

De acordo com Harvey (2005, p. 50), “no contexto da acumulação em geral, o aperfeiçoamento do transporte e da comunicação é visto como inevitável e necessário”. Esse mesmo autor, analisando a história e a lógica do capital a respeito das implicações

da tecnologia sobre a acumulação, indica alguns imperativos tecnológicos dominantes e sobrepostos que pode “facilitar a aceleração da circulação do capital em todas as suas fases” com a “necessidade de ‘destruição do tempo pelo espaço’”, o que tem gerado uma diversidade de revoluções tecnológicas. (HARVEY, 2005, p.99).

A aviação tem proporcionado as condições ideais para a dinâmica do capitalismo atual, pois consegue contribuir diretamente para a circulação do capital com maior velocidade e regularidade. No entanto, como tudo que pode gerar lucro e riqueza, o capital possui a capacidade de apropriar de forma privada com a “ajuda” do Estado que elabora uma legislação específica de maneira que o monopólio na forma de transporte aéreo esteja sempre sob o controle das empresas privadas e não da maioria das pessoas.

Todavia, a apropriação e a acumulação capitalista no transporte aéreo também não seriam possíveis sem o consentimento do Estado que, segundo a teoria marxista, não passa de um aparelho de poder e de dominação de uma classe sobre outra. E, desta forma, em todas as sociedades capitalistas o Estado possui um importante papel para a concentração da riqueza dos capitalistas quando gerencia todos os processos de acumulação por meio de leis e regulamentações que facilitam e perpetuam o domínio das empresas privadas nas esferas não apenas da produção, mas também na circulação do capital.

Portanto, o transporte sob o modo de produção capitalista adquire um duplo papel: de apropriação da riqueza gerada pela prestação de serviço ao mesmo tempo em que exclui milhares de pessoas ao direito de se deslocarem de maneira mais rápida e segura. O caráter contraditório da aviação controlada pelo capital privado é a produção e concentração da riqueza para uns poucos e a restrição da maioria aos benefícios que esse tipo de transporte pode proporcionar para o conjunto da sociedade. Ao limitar o direito da maioria dos cidadãos de usar o transporte aéreo, ou seja, de também anular o espaço pelo tempo em seus deslocamentos, condenando-os a realizar longas viagens por rodovias precárias e inseguras em um país tão imenso como o Brasil, demonstra que, mesmo passado mais de 100 anos da invenção do avião, o transporte aéreo continua sendo um privilégio para os mais afortunados e seus altos executivos a serviço da reprodução do capital.

Isso aponta para uma análise mais profunda sobre as contradições do capitalismo no cotidiano das pessoas. A mesma tecnologia que impulsiona a redução

dos preços das mercadorias por meio da maior produtividade, o transporte aéreo ainda é um luxo que serve apenas aos caprichos da classe mais rica.

É preciso observar também que as formas de apropriação do capital não se restringem exclusivamente às formas de deslocamento, mas em toda a infraestrutura necessária para as operações das aeronaves. Toda essa infraestrutura (indústria aeronáutica, aeroportos e sistemas de auxílio-navegação) construída quase sempre com recursos públicos serve diretamente aos interesses das companhias privadas. A construção de um sistema de transporte nacional e integrado capaz de satisfazer as necessidades de todos os membros da sociedade definitivamente não é o objetivo do capitalismo. Apenas a possibilidade da lucratividade move os interesses dos capitalistas e o Estado servirá sempre como um dos principais instrumentos para a realização dos interesses dessa classe.

No Brasil, na maioria dos aeroportos localizados no interior do país praticamente não existe operação de voos regulares. São estruturas construídas com recursos públicos que beneficiam apenas os mais ricos com suas pequenas aeronaves particulares. Esses aeroportos poderiam compor uma rede aérea regional conectando as cidades menores aos polos econômicos regionais e estes aos grandes centros urbanos, viabilizando o fluxo de pessoas e mercadorias de maneira mais ágil e segura, além de possibilitar uma maior economia em escala referente à manutenção das rodovias e, sobretudo, promovendo o desenvolvimento socioeconômico em cada localidade por meio das potencialidades particulares ao setor de transporte e logística.

A utilização de aeronaves de pequeno e médio porte poderia trazer mais conforto para a população local e possibilitar a criação de renda por meio da implantação de comércios dentro do sítio aeroportuário e ao seu redor, como escritórios comerciais, oficinas de manutenção, pequenos terminais logísticos intermodais, hotéis, restaurantes, etc, tal como afirmam as autoras Pons e Reynés,

Los aeropuertos generan nuevos espacios en sus hinterlands porque los territorios adyacentes se han visto estimulados por vías de comunicación terrestre. Éstas procuran la articulación de la infraestructura aeroportuaria con los núcleos urbanos, turísticos e industriales a los que sirve de forma directa. Estas infraestructuras de comunicación, a su vez, propician el desarrollo de zonas comerciales próximas que consolidan grandes corredores, muy atractivos para la industria, el comercio y los servicios. Aunque las actividades en ellos establecidas no tengan siempre una relación directa con el aeropuerto, se benefician del tráfico de personas que éste genera y de la renta de situación que sus excelentes comunicaciones propician. (PONS; REYNÉS, 2004, p. 188).

Não obstante, a forma como o transporte aéreo é estruturado nas sociedades capitalistas “em vias de desenvolvimento” é caracterizado pelos interesses individuais privados e delimitado pelo monopólio e não pelo interesse geral da população. A dependência de tecnologias externas, limitando a produção nacional de aeronaves e a disputa irracional entre os modos de transporte não são obras do acaso, mas resultado de uma política direcionada para a acumulação de capital por parte dos agentes que compõe o capitalismo. Como bem sublinha Harvey, “o capital é apaixonado pelo monopólio” (HARVEY, 2016, p. 134). E o monopólio nos países subdesenvolvidos é dependente dos monopólios dos países desenvolvidos que ditam a forma e as regras de acumulação e espoliação nos países semicoloniais.

Quando analisamos a interação do capital entre os monopólios no setor de transporte e o Estado, torna-se evidente que essa relação se baseia nos interesses apenas de uma classe, a dos capitalistas. Em outras palavras, isso demonstra que a apropriação da riqueza gerada no setor de transporte aéreo também está vinculada com outros modais de transportes, sobretudo o rodoviário. A relação entre as empresas de aviação e as empresas do transporte rodoviário se estabelece também na forma em que as empresas transportadoras, sejam de pessoas ou de mercadorias, muitas vezes não passam de subsidiárias das companhias aéreas, que estendem seus monopólios de maneira que a população permaneça refém da demanda criada em cada setor sempre com a aprovação do Estado, que acaba definindo em qual setor do transporte receberá mais investimentos na infraestrutura.

Se levarmos em consideração que o Estado contribui para a determinação do preço da mercadoria força de trabalho, controlando o nível salarial das massas de acordo com a vontade do capital, talvez possamos desenvolver uma crítica mais aprofundada sobre o porquê da população pobre está sujeita à longas e penosas viagens em ônibus, cruzando o território nacional enquanto uma parcela ínfima da sociedade goza do conforto das viagens aéreas. O Estado sob o controle do capital define também o tipo de usuários para cada tipo de transporte, “distribuindo” a parcela de lucro que cada monopólio necessita.

Harvey define esse tipo de ação como poder coletivo do capital, afirmando que:

O poder de monopólio inerente à propriedade privada constitui a base do intercâmbio e, por extensão, da concorrência. Isso pode parecer elementar, talvez até trivial, mas não quando reconhecemos que o poder de classe do capital depende da reunião de todos esses direitos de propriedade individuais e monopolistas numa ordem social em que a classe capitalista pode ser definida, em comparação com o trabalho, por seu *monopólio*

coletivo sobre os meios de produção (ou, na versão atualizada, sobre os meios de financiamento). (HARVEY, 2016, p. 130).

Por fim, o resultado das relações entre capital privado, monopólio, transporte e Estado não estabelece outra implicação que não seja a apropriação e concentração da riqueza por meio do lucro obtido pelas as empresas privadas e da restrição da maior parte da população ao acesso do transporte aéreo e das possibilidades de desenvolvimento socioeconômico que esse tipo de transporte poderia proporcionar se fosse planejado com base nos interesses sociais.

Outro modelo de transporte aéreo poderia ser elaborado e aplicado se realmente fosse levado em consideração as necessidades da população e não apenas a visão mercadológica no setor. Porém, para a realização dos objetivos iniciais definidos pelo Estado nos primórdios da aviação, desenvolvimento regional e integração nacional, uma revolução social seria necessária para reorganizar uma nova rede de transporte que possa em fim, beneficiar todos os membros da sociedade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte aéreo no Brasil é organizado com base na apropriação e na acumulação da riqueza produzida pelo lucro procedente da exploração dos serviços aéreos e não nas necessidades reais da maioria dos membros da sociedade.

Ao mesmo tempo em que a aviação gera riqueza, também produz a exclusão ao acesso do meio de transporte mais moderno já criado pelo ser humano, capaz de deslocar pessoas e mercadorias com maior rapidez, segurança e amplitude, tornando possível a anulação do espaço pelo tempo, além do poder de estabelecer novas formas de economias e rendas para a população.

O funcionamento de uma rede aérea regional interconectada com a rede nacional e combinada com outros modos de transporte poderia proporcionar maior desenvolvimento socioeconômico local, por meio da reativação das operações aéreas nas centenas de aeroportos localizados no interior do país.

Entretanto, o Estado que deveria ser o principal órgão gerador de desenvolvimento social e econômico para todos os membros da sociedade, funciona apenas como um comitê para gerenciar os interesses da classe capitalista, tornando possível a criação de monopólios que atuam contra os interesses dos cidadãos.

Um novo modelo de transporte precisa ser pensando e planejado. Um modelo onde o acesso à aviação seja tão comum como o direito à cidade. Porém, essa realidade só poderá ser possível com a superação das contradições na sociedade capitalista baseada apropriação e na acumulação da riqueza pelos que detém o poder.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Painel de indicadores do transporte aéreo 2018**. 2019. Disponível em: < <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo>>. Acesso em: 29 dez. 2019.
- BARAT, Josef. **Globalização, logística e transporte aéreo**. São Paulo: Ed. Senac São Paulo, 2012.
- CAPPA, Josmar. **Cidades e aeroportos no século XXI**. Campinas: Alínea, 2013.
- GARÓFALO, Gílson de Lima. **O mercado brasileiro de transporte aéreo regional**. São Paulo: IPE USP, 1982. 295 p.
- GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES (São Paulo). **Histórico do transporte aéreo regional no Brasil**. 2018. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento/download/602b3769-f440-4a6a-8647-3767fodf9eao>>. Acesso em: 02 mar. 2018.
- HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- PONS, Joana María Seguí; REYNÉS, María Rosa Martínez. **Geografía de los transportes**. Palma de Mallorca: Universitat de Les Illes Balears, 2004.
- SANTOS JUNIOR, Wilson Alves dos. **O transporte aéreo de cargas e a organização do espaço regional**. 2019. 150 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.14393/ufu.di.2019.682>.