

---

## **A IMPORTÂNCIA DOS PEQUENOS AEROPORTOS PARA O DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO REGIONAL**

THE IMPORTANCE OF SMALL AIRPORTS FOR  
REGIONAL SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT

**Wilson Alves dos Santos Junior<sup>1</sup>**

**William Rodrigues Ferreira<sup>2</sup>**

### **RESUMO**

O transporte aéreo é o meio de deslocamento de pessoas e produtos que mais se desenvolveu ao longo do século XX, permitindo superar grandes faixas de mares e oceanos, territórios inóspitos e relevos acidentados, encurtando o tempo de maneira tão extraordinário como foram as ferrovias no século XIX. Atualmente, o avião voa na mesma velocidade da economia global. Entretanto grande parte dos benefícios da aviação segue como objeto de debate entre os interesses público e o privado. Esse artigo propõe analisar e discutir a importância do transporte aéreo e da logística não apenas para a geração e concentração de lucros para as empresas privadas, mas como uma necessidade histórica de democratizar o acesso da população ao meio de transporte mais rápido e seguro, por meio de redes aéreas regionais capazes de promover a reativação de centenas de aeroportos situados em pequenas e médias cidades, impulsionando o desenvolvimento econômico e social por meio da cadeia de serviços oferecido por esse modal de transporte.

**PALAVRAS-CHAVE:** transporte aéreo; aviação regional; desenvolvimento social; logística.

---

<sup>1</sup> Doutorando em Geografia na Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). E-mail: [wasj2022@gmail.com](mailto:wasj2022@gmail.com).

<sup>2</sup> Professor do Instituto de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFU). E-mail: [wferreira@ufu.br](mailto:wferreira@ufu.br).

**ABSTRACT**

Air transport is the means of displacement of people and products that most developed throughout the twentieth century, allowing to overcome large sash of seas and oceans, inhospitable territories and rugged reliefs, shortening the time in such an extraordinary way as were the railways in the nineteenth century. However, much of the advantages of aviation are the subject of debate between public and private behalf. This article proposes to analyze and discuss the importance of air transport and logistics not only for generating and concentrating profits for private companies, but as a historical need to democratize the population's access to the fastest and safest means of transport, through regional air networks capable of promoting the reactivation of hundreds of airports located in small and medium-sized cities, driving economic and social development through the chain of services offered by this mode of transport.

**KEYWORDS:** air transport; regional aviation; Social development; logistics.

## INTRODUÇÃO

O transporte aéreo no Brasil sempre foi marcado pela contradição entre o ideal do desenvolvimento regional e integração nacional, planejado pelo Estado desde o início do século XX, e a exploração comercial e concentração de lucro pelas companhias aéreas que sempre enfatizaram a visão mercadológica deste importante setor da economia nacional.

Sendo a aviação o meio de transporte mais seguro, rápido e capaz de cobrir vastas áreas em tão pouco tempo, como é possível que o Brasil, um país de extensão territorial continental, tenha seu sistema nacional de transporte e logística estruturado no modal rodoviário? Diante dessa realidade, cabe questionar se a deficiência do transporte aéreo brasileiro é resultado da ausência de políticas públicas ou apenas uma questão de interesses privados onde o poder público tem privilegiado mais as necessidades das empresas e do mercado do que a necessidade de desenvolvimento regional e integração nacional?

Esse artigo propõe debater alguns temas relacionados à estagnação do transporte aéreo regional no Brasil e o seu impacto no desenvolvimento econômico local. Para a sua elaboração a metodologia aplicada foi a revisão bibliográfica e a análise dos dados e informações sobre o transporte aéreo nacional obtidos de várias entidades do setor de transporte.

É preciso registrar que a ausência de bibliografias mais críticas sobre o transporte aéreo, quer dizer, num sentido mais amplo sobre o acesso da população em geral à aviação e sobre os benefícios que o transporte aéreo pode proporcionar para o desenvolvimento econômico e social nas pequenas e médias cidades, é um enorme desafio para a elaboração de estudos e pesquisas mais consistentes. A maioria dos autores que pesquisa a aviação no Brasil, geralmente parte do ponto de vista do mercado, muitas vezes desconsiderando o fator social e apoiando quase sempre na análise de um tipo de transporte voltado para as possibilidades de ganhos (lucros) do capital privado e como um meio de transporte elitizado, limitado à classe social mais afortunada e executivos de grandes empresas.

Na atualidade, a aviação possibilita algo muito mais além do encurtamento do espaço pelo tempo deslocado em alta velocidade. O transporte aéreo, como bem definido pelas autoras Pons e Reynés (2004), deixa de ser apenas uma atividade meio e torna-se uma engrenagem importante para a economia mundial, pois acaba representando mais que um emaranhado de redes e fluxos, se transformando em um

importante setor da economia capaz de englobar outros setores como a indústria, o comércio, o transporte e o lazer (turismo). Em síntese, essas autoras destacam o papel do transporte aéreo como:

una de las mayores industrias mundiales destinada a facilitar la movilidad de las personas y proveer de servicios para los negocios y las actividades de ocio. Su desarrollo se encuentra altamente correlacionado con el crecimiento del mercado entre países, para el que se muestra especialmente idóneo, por su enorme capacidad de reducir, como ningún otro modo de transporte, el binomio “distancia/tiempo. (PONS; REYNÉS, 2004, p.179).

Cabe então compreender o conflito de interesses entre o público e o privado no sentido de construir um sistema de transporte aéreo que possa ser acessado por todos os membros da sociedade, ao mesmo tempo em que esse sistema possa contribuir diretamente para o desenvolvimento econômico e social, não apenas nos grandes centros urbanos, mas também no interior do país.

### **A AVIAÇÃO NO BRASIL**

A história da aviação no Brasil resulta-se mais em um conjunto de políticas públicas voltadas para atender os interesses das companhias aéreas privadas, do que o propósito inicial de desenvolvimento nacional por meio do alcance e da integração das localidades mais distantes das capitais, como foi idealizado pelo governo na década de 1910. Durante essa década, além das Forças Armadas brasileiras importar diversas aeronaves para a instrução e a formação de pilotos necessários para a proteção territorial, defesa nacional e transporte de malotes postais, a estratégia do poder público era utilizar a aviação para a integração o país, facilitando o deslocamento de pessoas e mercadorias para o interior remoto do país.

Distante dos grandes centros urbanos quase sempre localizados na faixa litorânea ou próxima a ela, o interior do Brasil no início do século XX era marcado pelo isolamento territorial e pelas dificuldades de deslocamento de pessoas e de mercadorias em regiões que, praticamente inexistiam rodovias pavimentadas ou onde os rios eram os principais meios para alcançar determinadas cidades e povoados. Os planos governamentais de utilizar a aviação para alcançar essas localidades remotas começou a ser esboçado ainda no final da década de 1910, com a incorporação da função de fiscalização da navegação aérea por parte da Inspeção Federal de Viação Marítima e Fluvial, órgão estatal criado em 1907 e responsável pela inspeção das empresas de navegação.

A aviação comercial no mundo começou a decolar nos países europeus a partir da segunda década do século XX, com o desenvolvimento de aeronaves cada vez mais seguras e com maior capacidade de carga e de alcance. Os aviões que foram utilizados como arma de guerra no primeiro conflito bélico mundial entre os anos de 1914 e 1918, após o conflito foram usados para superar os acidentes geográficos e abreviar o tempo de deslocamento entre as metrópoles e as colônias europeias. O correio aéreo já cruzava mares e oceanos com malas postais em hidroaviões capazes de voar longas rotas em alto mar e pelas costas marítimas do continente africano e sul-americano.

No Brasil, o presidente Artur Bernardes editou o Decreto 16.893 em 1925, que regulamentava os serviços civis de navegação aérea e que também teve o propósito de atrair as empresas aéreas estrangeiras para atuarem no Brasil. Não obstante, foi durante a ditadura de Getúlio Vargas que o transporte aéreo ensaiou voos mais altos com a criação do Departamento de Aviação Civil (DAC), em 1931 que, além de considerar a possibilidade de utilizar a aviação como defesa militar do território nacional, também poderia ser o elemento chave para o transporte de pessoas e produtos para as cidades mais distantes do polo industrial do país, permitindo maior circulação de produtos e capital promovendo, desta forma, o desenvolvimento socioeconômico dessas localidades.

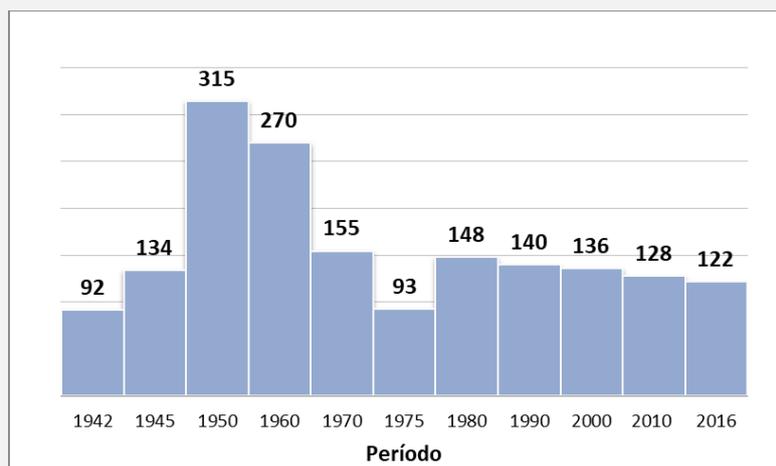
No entanto, ao mesmo tempo em que o Estado liberava enormes quantidades de recursos públicos para a construção da infraestrutura necessária para a operação dos voos, como aeródromos e sistemas de navegação, também concedeu generosos subsídios e financiamentos para as empresas privadas que quisessem explorar esse novo setor de transporte, por meio de concessões públicas para a realização de voos de cargas e malote, a princípio, com o incremento progressivo de voos com passageiros.

Diversas companhias aéreas estrangeiras se interessaram com a possibilidade do imenso mercado promissor que o Brasil oferecia e passaram a funcionar no país a partir de 1927, como a Compagnie Générale Aéropostale, de origem francesa, a Condor Syndikat, com sede na Alemanha e também a estadunidense New York-Rio-Buenos Aires Line (NYRBA), subsidiária da Pan Am. Nesse mesmo ano também surgia a VARIG, Viação Aérea Rio-Grandense, empresa nacional com sede em Porto Alegre (RS). A partir da década de 1930 diversas outras empresas de capital nacional surgiram em diversos estados brasileiros como a Viação Aérea São Paulo (VASP) e a Navegação Aérea Brasileira (NAB), porém, sempre com os generosos subsídios públicos e

facilidades nos empréstimos tanto para a aquisição de aeronaves e equipamentos, como para o financiamento da infraestrutura aeroportuária.

A partir da década de 1950, com a política automobilística adotada pelo governo de Juscelino Kubitschek, o governo Federal passou a privilegiar paulatinamente o transporte rodoviário, que recebeu enormes incentivos dos cofres públicos para o desenvolvimento da infraestrutura necessária para atender a indústria automobilística. Além dos altos investimentos públicos na infraestrutura rodoviária, parte dos recursos federais foi destinado para a manutenção das principais rodovias que ligavam as capitais às cidades do interior com maior relevância econômica e política. Gradativamente o transporte aéreo regional foi sendo substituído por veículos terrestres, levando à redução drástica do número de localidades atendidas por voos regulares da década de 1950 até os dias atuais, conforme apresentado no GRÁFICO 1.

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



Fonte: Garófalo (1982). Pereira (1987).

Conforme os dados do Ministério dos transportes, portos e aviação civil (2018), em 2018, a quantidade de aeroportos públicos e privados operacionais no Brasil totalizava 2.499, sendo que, desses, 1.911 eram considerados privados e 588 públicos. Da quantidade total dos aeroportos públicos, apenas 65 eram responsáveis por 98% dos embarques e desembarques em todo o país. Nesse mesmo ano apenas 122 aeroportos possuíam algum tipo de voo regular, um número bem reduzido se compararmos com a década de 1950 onde a média de localidades com a operação de algum voo regular era de 315 localidades.

Com a redução da oferta de voos na rede aérea regional e sua concentração nos mercados com maiores demandas, ou seja, nos fluxos entre as capitais e grandes

idades do interior, parte significativa da população ficou restrita apenas ao transporte rodoviário para se moverem pelo interior do Brasil em viagens de ônibus que chegam a durar mais de 50 horas de deslocamento, percorrendo estradas, por vezes precárias e com altos índices de acidentes e assaltos durante a viagem.

Outro fator negativo provocado pela redução dos voos regionais foi a restrição do envio de cargas que exigem menor tempo de deslocamento, como produtos perecíveis e farmacêuticos, malas postais, eletrônicos, entre outros. Esses tipos de cargas tiveram o frete prejudicado pelo aumento no tempo de deslocamento e pelos altos custos relacionados à perdas e danos e seguros contra roubos, furtos e acidentes. Frequentemente comuns ao longo de tantas rodovias precárias e perigosas que cortam o país.

Com base nessa realidade, um dos elementos fundamentais para a análise sobre a questão da aviação no Brasil refere-se a quantidade de recursos públicos que foram destinados para um tipo de transporte que, além de beneficiar os grupos sociais mais abastados, em relação ao transporte de passageiros, também não consegue se desenvolver como alternativa complementar para a cadeia logística de distribuição de mercadorias. Ao do contrário do senso comum, o modal aeroviário tem o papel fundamental de oferecer o suporte dinâmico para os outros tipos de modais. Isto quer dizer que, em se tratando de cadeia logística, os modais de transportes não podem funcionar como concorrentes, pois a eficiência nos processos de circulação de pessoas e mercadoria está na integração de toda a tecnologia desenvolvida até o nosso tempo para fazer do espaço, um objeto a ser superado pelo tempo.

### **REDES REGIONAIS DE TRANSPORTE AÉREO. UMA ALTERNATIVA PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DAS PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES E PARA A LOGÍSTICA NACIONAL.**

Para compreender as contradições do sistema de transporte além da sua aparência, é preciso compreender que todo modal de transporte, seja rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário ou aeroviário, requer enormes investimentos em infraestrutura que perpassam pelo planejamento das políticas públicas e que, dada as demandas do capital privado, nem sempre são consideradas, na prática, como políticas sociais.

No campo da eficiência nos processos de deslocamento de pessoas e produtos, uma matriz de transporte mais equilibrada, conforme as condições geográficas e

econômica de cada lugar, proporciona maior capacidade de gerenciamento operacional, aproveitamento de recursos e maior contribuição para o desenvolvimento social regional.

O Brasil é um país onde a maior parte da carga transportada é realizada pela via terrestre, sobretudo rodovias e ferrovias. Dada a realidade de um país subdesenvolvido onde a exportação de commodities ainda reflete de maneira relevante na balança comercial, a matriz de transporte (TABELA 1) correspondente também apresenta o quanto a ausência de planejamento na cadeia de distribuição pode afetar diretamente outros setores da economia que dependem de maior agilidade na circulação de mercadorias em um país de dimensão territorial tão imenso.

TABELA 1. Matriz de transporte de cargas - Brasil 2022.

<b>Matriz do transporte de cargas</b>		
<b>Modal</b>	<b>Bilhões (TKU)</b>	<b>Participação (%)</b>
Rodoviário	1.548,0	64,86
Ferroviano	356,8	14,95
Cabotagem	249,9	10,47
Hidroviário	125,3	5,25
Dutoviário	106,1	4,45
Aeroviário	0,6	0,03
<b>Total</b>	<b>2.386,7</b>	<b>100</b>

Fonte: Boletim unificado CNT. Novembro 2022.

É preciso compreender que o transporte, como um dos principais elementos da cadeia de produção, precisa ser tratado com a devida importância. Pois, os processos logísticos atuais não consideram o transporte apenas como um simples meio de deslocamento de mercadorias, como outrora foi tratado no início do século passado. O gerenciamento da cadeia de distribuição engloba todos os processos desde a produção, a armazenagem e a circulação. O transporte torna-se mais um elo dessa complexa cadeia de operações onde a qualidade da infraestrutura física está vinculada diretamente com a eficiência de todo o processo.

A logística surgiu como sistema para dar resposta mais eficiente não apenas às exigências do transporte, mas também na forma de armazenagem e distribuição de diversos tipos de produtos, ou seja, como gerenciamento de toda a cadeia de produção. Conforme demonstra Dias (2012), a origem da palavra logística vem da junção dos termos grego “logos”, que significa razão, e “logistiki”, cálculo e administração

financeira. Nesse sentido, a palavra logística compreende planejamento, desenvolvimento, aquisição, armazenagem, transporte e distribuição da produção.

De acordo com Christopher:

A logística é o processo de gerenciar, estrategicamente, a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas) por meio da organização e seus canais de marketing, de modo a poder maximizar as lucratividades, presente e futura através do atendimento dos pedidos a baixo custo. (CHRISTOPHER 1997, p. 2, apud FARIA e COSTA, 2011, p.16).

Na era do capitalismo moderno, a logística ultrapassa o sentido elementar do transporte apenas como um meio para deslocar mercadorias. Com a terceira revolução industrial, a logística se torna elo essencial em toda a cadeia de suprimentos, utilizando toda inovação tecnológica e da informação para gerenciar os processos e fluxos, integrando as operações logísticas visando também a necessidade de redução do tempo de entrega estimulando o uso combinado de vários modais, reduzindo os custos operacionais e aumentando a eficiência de deslocamento de acordo com a característica de cada modal.

Não obstante, o componente essencial para todo sistema de transporte integrado é a infraestrutura básica para a realização do fluxo constante de mercadorias e pessoas. Geralmente, o poder público fica responsável pela implementação da infraestrutura necessária para o transporte, permitindo ao capital privado apenas a sua exploração por meio de concessões públicas de rodovias, ferrovias e aeroportos, todos construídos com financiamentos públicos.

O investimento público em infraestrutura de transporte é necessário e fundamental para promover o desenvolvimento da economia, possibilitando a criação de meios que facilitam o escoamento da produção para o mercado nacional e internacional. De acordo com a TABELA 2, os investimentos públicos para o setor de transporte tiveram uma evolução significativa entre os anos 2009 e 2012, período onde o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) propôs reorganizar a estrutura logística nacional.

É preciso sublinhar que o PNLT, criado em 2005 pelo governo de Lula da Silva (PT), foi concebido como um plano de Estado e não de governo. Isto significa que seu planejamento e implementação era de longo prazo e independente de qualquer governo que assumisse posteriormente. O PNLT tinha como meta resolver os problemas imediatos que dificultavam a circulação interna de cargas, ao mesmo tempo

que previa a construção de grandes obras de infraestrutura de transporte em todos os modais ao longo de um período de 20 anos.

No total, o PNLT destinava mais de R\$ 400 bilhões para a construção, implementação e reforma de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos com o objetivo de promover a multimodalidade e, com isso, reduzir o desequilíbrio na matriz de transporte até o ano de 2025, conforme projeção demonstrada no GRÁFICO 2. A maior parte dos recursos para realização das obras e reformas vieram dos cofres públicos e apenas uma pequena parte foi financiada pelo capital privado por meio das chamadas Parcerias Público-Privado (PPP).

TABELA 2. Evolução do investimento público em infraestrutura de transporte. 2022.

Evolução do Investimento Público Total em Infraestrutura de Transporte - Total Pago (R\$ bilhões correntes)		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Recursos Disponíveis	Autorizado União	14.847,25	18.233,52	18.269,83	25.053,25	17.056,96	18.739,31	13.939,78	9.965,55	11.480,62	9.626,45	9.094,67	9.969,43	8.686,10	8.311,56
	Autorizado das Estatais (Infraero e Cia Docas)	1.643,84	1.890,06	2.488,33	3.163,45	3.628,09	3.334,30	2.008,34	1.623,91	1.597,22	1.399,36	1.585,13	1.343,12	1.333,22	1.091,87
	Total de Recursos Disponíveis	16.491,08	20.123,58	20.758,16	28.216,70	20.685,05	22.073,61	15.948,12	11.589,46	13.077,84	11.025,81	10.679,80	11.312,55	10.019,32	9.403,43
Investimento Realizado	Rodoviário	7.823,82	10.265,35	11.213,43	9.351,89	8.362,51	9.050,62	5.951,08	8.609,25	7.976,55	7.480,94	6.605,94	6.742,73	5.761,30	5.280,01
	Ferroviano	994,29	2.549,54	1.557,52	1.082,51	2.299,93	2.683,91	1.620,40	1.008,83	611,34	648,36	551,59	364,09	401,06	276,73
	Aquaviário (União+Cia Docas)	1.296,05	1.285,36	1.036,62	837,51	634,62	769,40	506,23	535,68	558,70	663,37	340,74	364,42	582,31	172,16
	Aéreo (União+Infraero)	1.149,14	1.519,50	1.815,84	2.420,24	2.899,81	3.335,57	2.958,45	2.171,49	1.966,64	2.293,42	2.466,53	2.390,61	2.381,24	1.616,20
	Investimento Total (Total Pago)	11.263,29	15.619,75	15.623,42	13.692,14	14.196,87	15.839,51	11.036,16	12.325,26	11.113,23	11.086,09	9.964,81	9.861,85	9.125,91	7.345,10

Nota A: Valores referentes ao Orçamento Fiscal da União e Orçamento de Investimento das Estatais de 2022.

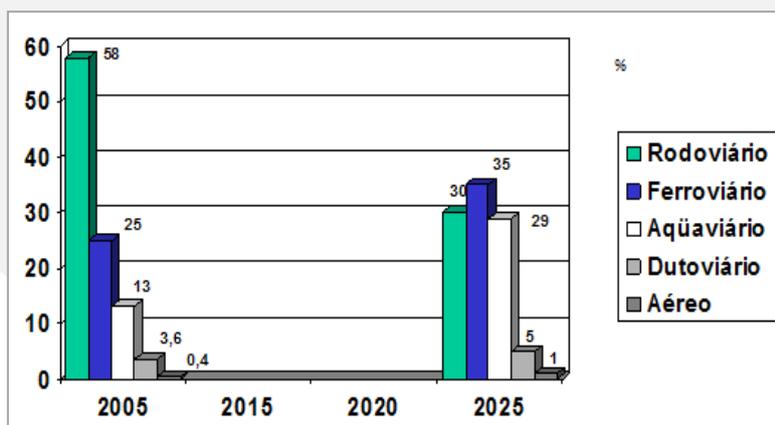
Nota B: Os investimentos em transporte aéreo foram atualizados para incorporar os aportes do Ministério da Defesa em melhoria e adequação dos sistemas de controle de tráfego aéreo e de navegação desortos na região 200V.

Nota C: Para os investimentos das Estatais, em 2009 e 2010, foram utilizados os valores informados para o Autorizado (definido como dotação inicial mais créditos adicionais) e para o realizado no Orçamento de Investimento das Empresas Estatais conforme portarias divulgadas pelo Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (DEST), órgão vinculado Ministério da Economia. A partir de 2011, as informações são as divulgadas pelo Orçamento Fiscal da União (Siga Brasil).

Nota D: Orçamento Fiscal da União e Orçamento das Estatais foram atualizados em 18.11.2022 com dados acumulados no ano até 17.11.2022. Os dados são do Siga Brasil.

Fonte: Boletim unificado CNT. Novembro 2022.

Gráfico 2. Projeção da nova matriz de transporte para 2025



Fonte: Ministério dos Transporte, Portos e Aviação Civil. PNLT, 2007.

Com a crise política que resultou no impedimento e afastamento da Presidenta Dilma Rousseff e com o fim do governo do Partido dos Trabalhadores (PT), desde 2002, a economia do país retraiu progressivamente, gerando impactos sociais negativos em um país mergulhado em outra crise econômica.

Entretanto, para analisar criticamente a questão das políticas públicas no Brasil em um sentido mais amplo, é necessário, antes de tudo, compreender as contradições do modo de produção econômico vigente. Se tomarmos uma sociedade onde o capitalismo seja o modo de produção hegemônico é bem possível que as políticas públicas estejam mais a serviço do capital privado do que para propor soluções para a maioria da população, uma vez que a classe dominante, nesse caso, os capitalistas, transformam o Estado em um órgão para gerenciar a exploração da riqueza em detrimento dos trabalhadores, que representam a maior parte da sociedade.

Muitos autores que desenvolveram e seguem elaborando conceitos e análises sobre políticas públicas acabam se baseando geralmente no modo de produção capitalista sem realizar a devida crítica sobre como são tratadas as políticas públicas quando o Estado, principal órgão responsável pelo planejamento e de tomada de decisão sobre o território nacional, está estruturado de acordo com as exigências do capitalismo.

Em todo país capitalista as estruturas da administração, legislação e ordenamento econômico e social são constituídos para atender o modo de produção e reprodução do capital. Tal qual sublinhado por Brandão,

Sob o regime capitalista de produção, a divisão social do trabalho se aprofunda e sofisticada recorrentemente, as articulações entre espaços diferenciais se processam de forma regular e ordenada, embora com natureza desigual, complexa e de forma combinada e sujeita a um processo de evolução hierárquica -, submetidas a leis, centros de controle e padrões diversificados e específicos de inserção. (BRANDÃO, 2012, p.69).

Toda essa estrutura é sintetizada no poder concentrada na mão dos principais representantes do capitalismo, os industriais, os banqueiros e os latifundiários, que determinam a política praticada nos parlamentos nacional, estaduais e municipais, elaborando leis e criando os meios indispensáveis para a manutenção da classe econômica e social que detém o poder econômico ao mesmo tempo em que decide a quantidade ínfima e insuficiente de recursos e investimentos para as políticas públicas de caráter social a serem implementadas para a maioria do povo.

Dessa forma, desenvolver políticas públicas em um país capitalista não significa meramente realizar “uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público”, como afirma Secchi (2011, p. 2), pois grande parte dos recursos destinados aos investimentos de infraestrutura do transporte, por exemplo, acabam por financiar basicamente a infraestrutura necessária para a reprodução do capital. Nesse caso, a

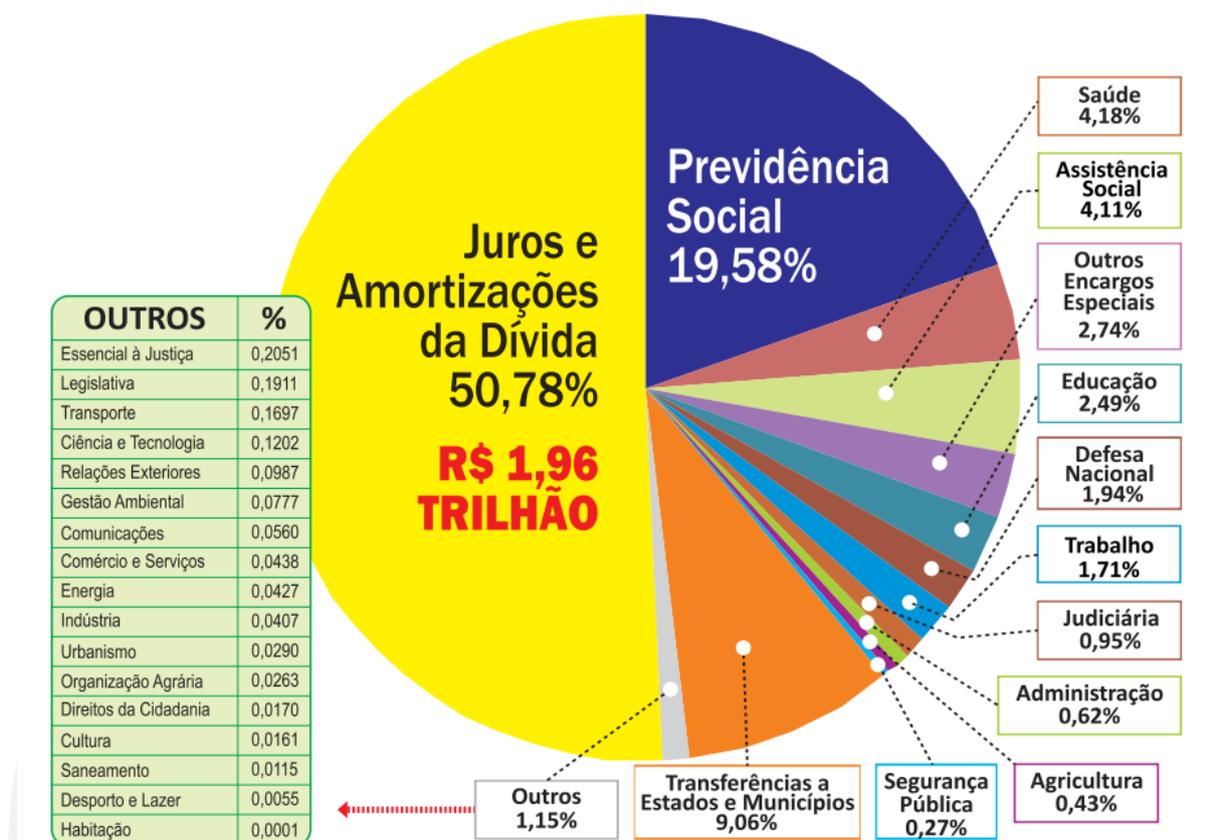
maior contradição está mais relacionada com a justificativa das escolhas das políticas públicas em um sistema que não pode existir sem o antagonismo dos interesses das classes sociais mais importantes na sociedade, do que promover de fato ações que visam acabar com as desigualdades sociais, com o acesso a melhores condições de vida para a população em geral.

Outros autores, como Steinberger (2013) e Souza (2006), apresentam a relação inseparável do Estado, políticas públicas e do território em seus estudos, mostrando como o pensamento neoliberal influencia diretamente nas ações tomadas pelos que gerenciam o Estado segundo a vontade do capital. Não se pode negar que determinados gestores que ocuparam o cargo de chefe-maior da estrutura do Estado, a presidência da República, desenvolveram diversas políticas de assistências sociais aos mais necessitados por meio de importantes políticas públicas sociais. Contudo, o caráter conflituoso do planejamento e do financiamento para a realização dessas políticas sempre estiveram nos limites dos gastos permitidos pelos capitalistas, pois a prioridade sempre foi a manutenção do lucro do capital privado.

No Brasil, os governos de João Goulart e Dilma foram exemplos onde os gerentes de turno ousaram a desafiar os limites de gastos liberado pelos capitalistas e, ainda assim, acabaram sendo execrados e “penalizados” da democracia capitalista, tendo seus governos substituídos pela linha mais reacionária e conservadora do capital para reestabelecer a “ordem social e econômica” dos seus negócios.

A contradição entre os interesses público e privado é determinado pelo grupo que detém o poder econômico nas mãos. A construção de uma rodovia pode ser considerada uma política pública, no entanto, se servir apenas aos interesses do agronegócio ou das indústrias para a realização da circulação do capital e não como forma de atender uma necessidade social mais ampla, não pode ser considerada de fato uma política pública, mas como uma maneira do Estado facilitar as necessidades das empresas privadas. Assim como as políticas de assistência social que redistribui a menor parcela do orçamento da União também não pode ser considerada política pública suficiente e adequada. À exemplo do Orçamento Federal executado em 2021 (GRÁFICO 3), conforme dados da Auditoria Cidadã Dívida (2022), do total de R\$ 3,861 trilhões, apenas 0,1697% foi destinado para o transporte. Ainda que, uma pequena parte dos investimentos em infraestrutura nos transportes foram de origem privada, é o capital que se beneficia com a maior porção dos recursos públicos destinados para as políticas públicas.

GRÁFICO 3. Orçamento Federal Executado (pago) em 2021 = R\$ 3,861 trilhões. Brasil.



Fonte: Auditoria Cidadã da Dívida (2022).

Em 2021, mais de 50% do dinheiro público foi enviado para os bancos privados como pagamentos de altos juros e amortizações das dívidas públicas ao mesmo tempo em que a população padece com as estruturas precárias de saúde, educação, lazer, transporte e moradia.

Para uma análise mais objetiva sobre o tema políticas públicas é necessário compreender as relações entre o Estado e o capital e assim elaborar uma crítica além das características aparentes dos fatos, apresentando de maneira mais clara e concreta os interesses particulares do controle do Estado pelo capital. É preciso desenvolver análises com base na essência das contradições na sociedade, apontando os elementos necessários que limitam o papel do Estado na promoção de verdadeiras políticas públicas sociais, tão necessárias para a realização das atividades que possam gerar o desenvolvimento social e econômico para a maior parcela dos cidadãos.

O planejamento dos gastos públicos precisa envolver as demandas da população. Em um país de dimensão territorial continental, como o Brasil, diversificar e combinar os vários tipos de modais de transporte é uma necessidade para além dos

lucros do capital. É inconcebível imaginar que em pleno século XXI a maior parte da população ainda utiliza o transporte terrestre para se deslocar dentro de um país tão imenso.

A multimodalidade por meio da combinação do transporte terrestre com o aéreo é uma exigência não apenas da dinâmica atual da economia mundializada, mas também como imperativo de promover o desenvolvimento econômico e social regional, sempre com foco no bem-estar da população.

A aviação em um país de território extenso possui a capacidade de conectar os grandes centros urbanos às cidades do interior com maior rapidez, segurança e economia. Mesmo apesar dos altos custos operacionais da aviação, esse tipo de transporte se torna bastante atrativo para distâncias superiores a 400 km no transporte de passageiros e de cargas de médio e alto valor agregado, como eletrônicos e produtos perecíveis e sensíveis à ação do tempo. Isto se deve graças à maior velocidade desenvolvida pelos aviões modernos e também pela maior capacidade de carga que vários modelos conseguem transportar. É preciso observar que, em países como o Brasil, onde a rede de ferrovias é limitada e grande parte das rodovias estão em condições precárias de tráfego com muitos pontos de gargalos, a combinação de modais é essencial para a redução do tempo de deslocamento e para a redução dos custos logísticos, de acordo com a vantagem que cada modal pode oferecer.

Sob essa perspectiva, a aviação, quando estruturada na forma de redes aéreas regionais conectadas com os hubs nacionais e combinada com o modal terrestre, proporciona múltiplos benefícios tanto para o transporte de passageiros, quanto para a circulação de mercadorias, por meio da ampliação dos nós (terminais logísticos aeroportuários, portos secos, pontos de entreposto e armazéns de crossdocking, etc). Deste modo, a aviação regional se torna essencial para a economia nacional, pois oferece as condições indispensáveis para a integração nacional ao mesmo tempo em que pode impulsionar as economias locais.

## **A IMPORTÂNCIA DOS PEQUENOS E MÉDIOS AEROPORTOS PARA O DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO REGIONAL**

Com base nessa análise, o transporte aéreo não pode ser apresentado apenas como um modo de transporte para privilegiados ou como concorrente de outros modais. Ao contrário, como planejamento de política pública e social a aviação, que representa o modal de transporte mais rápido e seguro já inventado, precisa ser tratado

como elemento estratégico para o crescimento econômico capaz de distribuir a riqueza por ele gerado.

O aumento nos fluxos de uma rede regional de transporte aéreo estimula a criação de novos espaços econômicos para o setor logístico, que passa a ocupar o entorno do sítio aeroportuário com empresas diversas, aproveitando o tráfego de pessoas neste local, como sublinham Pons e Reynés (2004),

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).

No Brasil do Santos Dumont, existem atualmente centenas de pequenos e médios aeroportos municipais inoperantes ou, no máximo, operando apenas com pequenas aeronaves particulares. São voos que atendem o agronegócio, empresários de outros setores da economia ou escolas de aviação. Geralmente, esses aeroportos possuem uma infraestrutura mínima de segurança para as operações de decolagens, pousos, hangaragem, além de contar com pequenas salas de embarque e desembarque sem estrutura suficiente para voos regulares. A maioria desses aeródromos sequer possuem pontos de abastecimentos, brigadas de incêndio e muito menos balizamento e iluminação para operação noturna ou em baixas condições de visibilidade.

A falta de investimentos públicos para esses tipos de aeroportos demonstra que a prioridade do transporte aéreo no Brasil está direcionada quase por completa para os grandes centros urbanos. A maioria dos aeroportos do interior do país está em completo abandono. Sem investimentos dos municípios, dos estados, da União e menos ainda do capital privado, muitos desses aeródromos deixam de funcionar como importantes nós de ligação entre o interior subdesenvolvido e as metrópoles desenvolvidas.

Após o fim do Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR), criado em 1975 e extinto com 1991 sob a influência das reformas liberalizantes do governo Collor, a aviação regional foi deixada no solo. O SITAR tinha como finalidade estruturar a aviação regional por meio da subdivisão territorial do Brasil em cinco

regiões de atuação das empresas aéreas regionais, quase todas subsidiárias de grandes companhias aéreas nacionais. Com as crises econômicas da “década perdida”, o Brasil dos anos 1990 até o início do novo século passa por uma fase privatizante e de “Estado mínimo”, o que resulta em forte crise do setor aéreo, levando o Estado a reduzir drasticamente os investimentos em infraestrutura aeroportuária, como destaca Josef Barat:

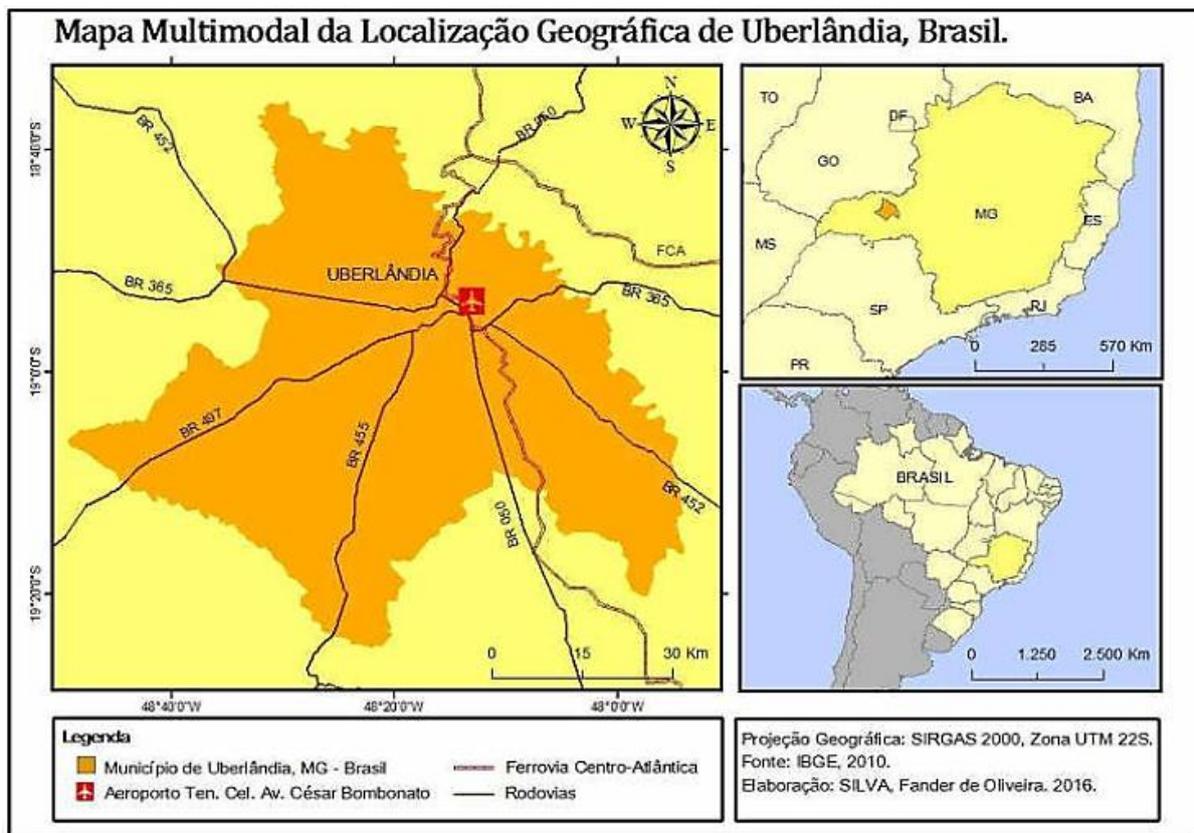
A infraestrutura aeroportuária e aeronáutica voltada para a aviação regional é precária em cidades que polarizam economias regionais. Esses gargalos representam mais uma contribuição ao Custo Brasil, na medida em que dificultam a inserção da economia brasileira na globalização, em razão da tendência de consolidar fortes especializações regionais. Carências nas infraestruturas tanto aeroportuária quanto aeronáutica podem afetar a especialização produtiva e a formação de novas cadeias de produção nas áreas de influência dos aeroportos, uma vez que estes têm importante atuação como facilitadores ou indutores do desenvolvimento regional. (BARAT, 2012, p.181).

Um modelo alternativo para o transporte aéreo no Brasil é a constituição de uma ampla rede aérea regional capaz de interligar as pequenas cidades do interior do país aos polos econômicos regionais e às grandes metrópoles nacionais. Com investimentos públicos, essa alternativa impulsionaria a reativação de centenas de pequenos aeródromos, transformando-os em pequenos terminais aeroportuários que, em combinação com os modais rodoviário e ferroviário, tornaria possível a ampliação da cadeia de suprimentos, permitindo o incremento econômico nos municípios carentes de atenção do Estado para as questões de geração de emprego e renda.

Trabalhando com um recorte regional, tomemos como exemplo, a criação de uma rede aérea com base na cidade de Uberlândia, localizada na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, localizado no oeste de Minas Gerais e composta de 66 municípios.

O município de Uberlândia está localizado em uma região centralizada e estratégica no país (MAPA 1). É cortado por várias rodovias Estaduais e Federais e pela ferrovia Centro-Atlântica, além de abrigar um aeroporto regional de relevante significância e o Porto Seco do Cerrado que funciona como um entreposto da Zona Franca de Manaus. (FOTOGRAFIAS 1, 2 e 3).

MAPA 1. Mapa multimodal da localização geografia de Uberlândia. Brasil. 2016.



Fonte: SILVA. (2017).

FOTOGRAFIA 1. Aeroporto Ten. Cel. Aviador César Bombonato. Uberlândia.



Fonte: Google Earth. 2022

FOTOGRAFIA 2. Ferrovia Centro-Atlântica. Uberlândia.



Fonte: Google Earth. 2022

FOTOGRAFIA 3. Porto Seco do Cerrado. Uberlândia.



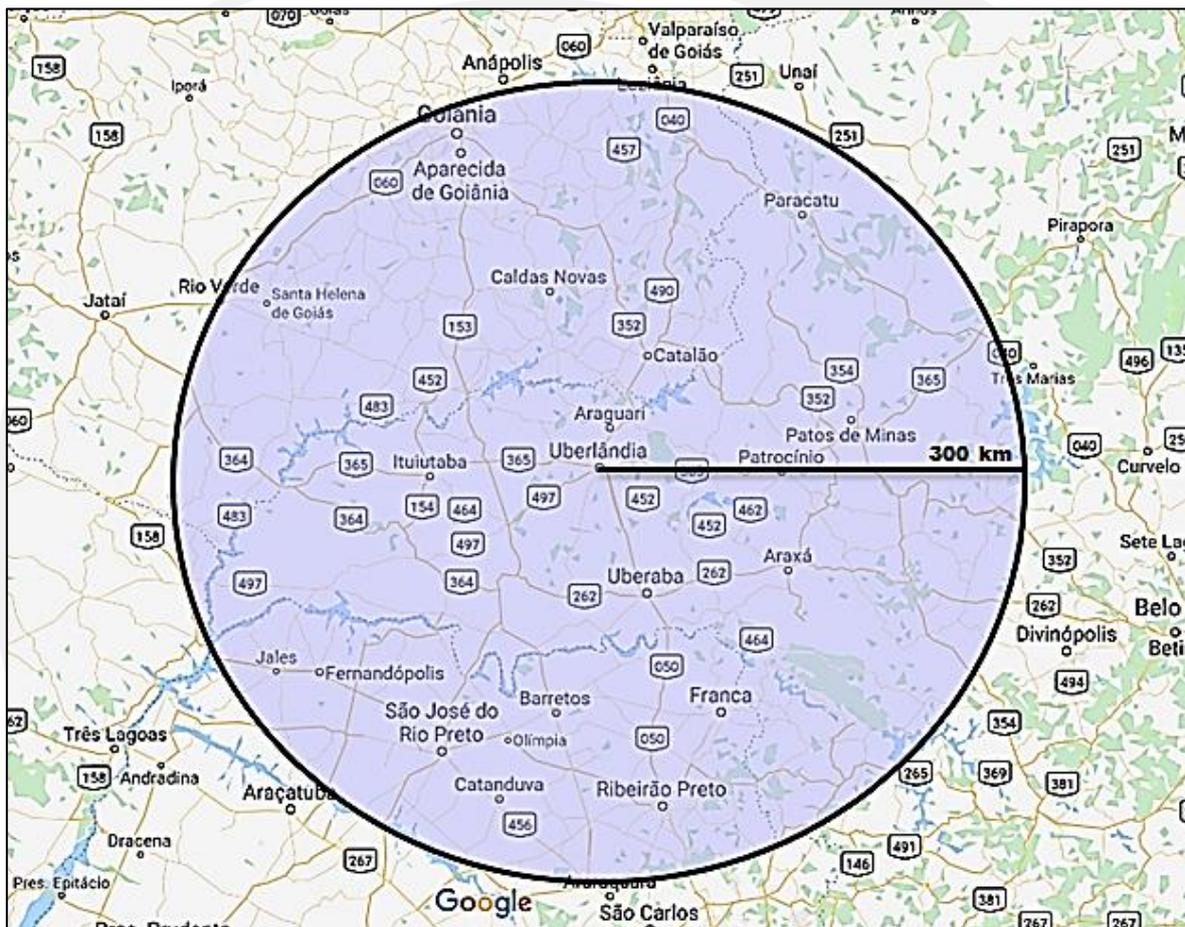
Fonte: Google Earth. 2022

O município de Uberlândia é uma referência nacional em logística sediando diversos estabelecimentos comerciais do ramo atacadista, indústrias do agronegócio e tantas outras empresas de transporte e logística. Assim como Uberlândia, existem no país vários polos regionais com características semelhantes com capacidade de conectar as pequenas cidades sob sua influência com as grandes capitais por meio da aviação regional.

Partindo de Uberlândia, onde o sítio aeroportuário permite a instalação de um centro logístico integrado, o progressivo incremento no fluxo aéreo de carga e de passageiros utilizando aeronaves de pequeno e médio porte poderia cobrir um raio de

300 Km, conforme IMAGEM 1, possibilitando abranger uma população estimada em 4.4 milhões de pessoas e um PIB aproximado de R\$ 170 bilhões. (TABELA 3). Essa rede proporcionaria maior agilidade para o transporte de determinadas mercadorias, mais opções de deslocamento para os habitantes das cidades da região e, sobretudo, na criação de empresas de transporte e logística com a reativação das operações aéreas nos aeroportos das cidades sob a influência do polo econômico regional.

IMAGEM 1. Raio de alcance 300 km. Uberlândia. 2018.



Fonte: Google Maps. (2019).

TABELA 3. Relação população x PIB. Cidades de MG, SP e GO. 2018.

Estado/Cidade	População (2018)	PIB (R\$) (2016)	Distância do aeroporto até o centro (km)
<b>Minas Gerais</b>			
Uberlândia	683.247	33.195.801.464	8,3
Uberaba	330.361	13.663.787.121	3,7
Poços de Caldas	166.111	6.161.865.951	9
Patos de Minas	150.833	4.222.695.026	12,2
Varginha	134.477	4.518.940.902	7,2
Araxá	105.083	4.844.142.405	4,7
Ituiutaba	104.067	2.872.466.700	5,5
Lavras	102.728	2.304.009.266	6,3
Paracatu	92.430	3.243.710.691	3,6
Patrocínio	90.041	2.561.468.360	4,3
Alfenas	79.481	2.302.156.832	2
Frutal	58.962	1.644.115.276	5,2
João Pinheiro	48.561	1.334.148.889	9
<b>Goiás</b>			
Rio Verde	229.651	9.022.691.540	8
Catalão	106.618	6.243.522.359	9,6
Itumbiara	103.652	4.195.537.552	4,3
Caldas Novas	89.087	2.378.195.282	3,1
<b>São Paulo</b>			
Ribeirão Preto	694.534	30.881.620.869	6,4
São José do Rio Preto	456.245	16.073.725.785	3,6
Franca	350.400	9.849.123.792	6
Barretos	121.344	4.470.587.197	5,5
Catanduva	121.210	3.892.131.887	1,8
<b>Total</b>	<b>4.419.123</b>	<b>169.876.445.147</b>	

Fonte: IBGE Cidades. (2019).

Com investimentos públicos em infraestrutura neste tipo de rede aérea as cidades sob influência do polo passariam a gerar maiores receitas por meio da comercialização de mais mercadorias e serviços relacionados com a cadeia logística localizada próxima ou até mesmo dentro dos sítios aeroportuários. O uso de pequenas e médias aeronaves mistas para o transporte de passageiros e de encomendas expressas, mercadorias de significado valor agregado, como os produtos comercializados pelo e-commerce, a rede aérea regional se tornaria um importante catalizador para a cadeia logística integrada, tornando possível a reorganização do espaço de acordo com o desenvolvimento econômico gerado pelo novo fluxo interior-polo regional-metrópole.

Por conseguinte, o desenvolvimento da aviação regional influenciaria também a indústria aeronáutica nacional e a indústria de serviços ligados ao setor aéreo, que também sofreria com os impactos positivos, possibilitando a reorganização espacial

em função do aumento do fluxo e dos novos nós e redes que passariam a existir de acordo com as demandas sociais e econômicas regionais.

Há a princípio, duas maneiras da realização desse plano. Uma seria por meio da intervenção do poder público reconhecendo o transporte aéreo regional como essencial tanto para o transporte de passageiros como para o setor logístico. O outro modo, como acontece naturalmente no capitalismo, seria permitir apenas às empresas privadas o direito aos benefícios gerados pela aviação, sempre concentrando os lucros nas mãos de alguns poucos.

Entretanto, em se tratando de geração de riqueza, o Estado tem o dever de promover o bem-estar social com a geração e distribuição das riquezas para todos os membros da sociedade.

A perspectiva social do Estado deve ser prioridade. A aviação regional pode ser estimulada por políticas públicas que subsidiem os voos regionais buscando integrar todos os modais de transporte possíveis. O aumento da quantidade de voos transportando cargas e passageiros resulta na redução de mais veículos pesados e poluentes nas rodovias, gerando, desta forma, maior economia de recursos públicos destinados à manutenção das rodovias, por exemplo.

A retomada das operações aéreas nos diversos aeroportos do interior do Brasil, por meio da constituição de redes aéreas regionais interligadas implicaria diretamente no plano nacional de transporte e logística, pois resultaria na maior integração entre os distintos modais de transporte, conectando o rodoviário com o aeroviário, criando diversas condições para o desenvolvimento econômico e social para as regiões tão carentes de meios concretos para incrementar a economia local.

A reorganização do espaço por meio do planejamento do transporte multimodal permite maior eficiência, segurança e economia para a circulação de pessoas e mercadorias, além de reativar a aviação regional, onde cada pequeno aeroporto se converteria em um aglutinador de geração de renda para a população, além de oferecer maior acesso ao meio de transporte mais rápido e seguro disponível atualmente.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A aviação promoveu uma verdadeira revolução nas relações humanas e econômicas em nossa época, tornando possível o deslocamento de pessoas e cargas para qualquer região do planeta em menos de 24 horas. Sem dúvida, o transporte aéreo foi o modal que mais se desenvolveu ao longo do século XX, possibilitando maior

dinâmica à economia mundial ao mesmo tempo em que encurtou o espaço e o tempo para as diversas atividades econômicas e sociais dos seres humanos.

Como um veículo de transporte que se desloca com velocidades superiores a 800 km e com baixo índice de acidentes, a aviação possibilitou novas relações e interações quase instantâneas. Lugares antes inalcançáveis ou que levariam dias para se atingir, com o advento e desenvolvimento de aeronaves cada vez mais velozes e com maiores capacidades de carga, as fronteiras nacionais e os acidentes geográficos foram superados conforme a economia mundializada demandava novos meios para dinamizar os processos produtivos e a circulação de produtos e pessoas em tempo hábil.

No entanto, os benefícios da aviação ainda são objetos de conflitos de interesses entre o público e o privado. A contradição entre utilizar a aviação para promover o desenvolvimento regional e a integração nacional ou apenas como mais um meio para a acumulação de riqueza para o capital privado talvez seja a principal barreira que impede o desenvolvimento da aviação no Brasil. O transporte aéreo, tão necessário à atualidade, também apresenta outro caráter contraditório entre as necessidades de deslocamento da população e como elemento capaz de integrar a cadeia de suprimentos. A aviação não pode funcionar como um concorrente em relação a outros modais, pois esse tipo de estratégia comercial afeta diretamente no tempo de deslocamento dos produtos e nos custos logísticos.

O planejamento para um sistema de transporte e logística integrado deve partir de uma estratégia nacional para o setor. Contudo, a perspectiva puramente mercadológica e hegemônica no transporte aéreo atual ainda é uma barreira a superar, pois a maior parte da população, além de não ter acesso ao transporte aéreo, também vive marginalizada dos benefícios extras que a cadeia logística do setor aéreo pode proporcionar.

A infraestrutura do transporte aéreo construída pelo poder público não pode funcionar apenas para atender os interesses das empresas aéreas privadas em busca de lucros astronômicos. O transporte aéreo possui um importante papel para impulsionar o desenvolvimento econômico e social no interior do país. A aviação dentro de um sistema integrado de rede regional de transporte tem a capacidade de se transformar em mecanismo gerador de renda e desenvolvimento local, por meio da reativação de pequenos e médios aeroportos no interior do país.

A retomada da operação nos aeródromos próximos aos polos econômicos regionais possibilitaria à população local maior acesso ao meio de transporte mais seguro e mais rápido, além de estimular, dinamizar e promover a economia dessas pequenas cidades por meio dos serviços oferecidos pela cadeia logística integrada, como a criação de pequenos terminais logísticos aeroportuários, empresas de transporte e manutenção, hotéis, restaurantes, escritórios comerciais etc.

O poder público por meio de uma regulamentação específica para a aviação regional, mais investimentos em infraestrutura fora das capitais, maiores subsídios para reduzir os custos da operação aérea e outros incentivos para indústria aeronáutica nacional, ainda é o principal responsável para elevar o país a um patamar semelhante aos sistemas de transporte e logística dos países mais avançados.

Cabe ao poder público e à população em geral determinar os rumos desse processo. É preciso ampliar a infraestrutura aeroportuária, hoje concentrada aos grandes centros urbanos, para o interior do país, promovendo a integração logística nacional e democratizando o acesso à toda população ao direito de se deslocarem com o tipo de transporte mais avançado já inventado pela humanidade.

## REFERÊNCIAS

AUDITORIA CIDADÃ DA DÍVIDA. **Gasto com dívida pública sem contrapartida quase dobrou de 2019 a 2021**. 2022. Disponível em: <<https://auditoriacidada.org.br/conteudo/gasto-com-divida-publica-sem-contrapartida-quase-dobrou-de-2019-a-2021>>. Acesso em: 26 nov. 2022.

BARAT, Josef. **Globalização, logística e transporte aéreo**. São Paulo: Ed. Senac São Paulo, 2012.

BRANDÃO, Carlos Antônio. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2012. 238 p.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (Brasil). Boletins: **Boletim unificado CNT novembro 2022**. Brasília, 2022. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/boletins>>. Acesso em: 24 nov. 2022.

FARIA, A. C.; COSTA, M. F. G. Conceitos, objetivos e evolução da logística. In: \_\_\_\_\_. **Gestão de custos logísticos**. São Paulo: Atlas, 2011. Cap. 1, p. 13-20.

GARÓFALO, Gílson de Lima. **O mercado brasileiro de transporte aéreo regional**. São Paulo: IPE USP, 1982. 295 p.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **PNLT – Relatório executivo 2007**. 2014. <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2820-pnlt-relatorio-executivo-2007.html>>. Acesso em: 25 nov. 2016.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. Tabelas - **Anuário Estatístico de Transportes**. 2018. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/63-bit/4825-tabelas-anuario-estatistico-de-transportes.html>>. Acesso em: 22 jul 2018.

PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa. 1987. 472 p.

PONS, Joana María Seguí; REYNÉS, María Rosa Martínez. **Geografía de los transportes**. Palma de Mallorca: Universitat de Les Illes Balears, 2004.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

SILVA, Fander de Oliveira. **Logística urbana de cargas em áreas centrais**. 2017. 139 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2017.

SOUZA, Celina. **Políticas públicas: uma revisão da literatura**. In: Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45.