

TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS E O AVANÇO DA COVID-19 NO BRASIL

PASSENGERS AIR TRANSPORT AND THE ADVANCEMENT OF COVID-19 IN BRASIL

Lucas Azeredo Rodrigues

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFSC)

lucas.azeredo.rodrigues@gmail.com

RESUMO

O Brasil é um dos países que mais sofrem com a ausência de políticas públicas federais em prol da contenção do avanço da COVID-19. No setor aéreo não é diferente. A ausência de uma maior intervenção regulatória da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), cujo propósito seria a restrição quanto à circulação de pessoas, fica evidente quando se confronta a denominada “malha aérea essencial” com o atual cenário pandêmico. É neste sentido que este trabalho pretende analisar quais foram as medidas adotadas pelo setor aéreo e Estado, bem como demonstrar seu impacto na circulação de pessoas na rede urbana com maiores índices de COVID-19. Para isso, usaremos dados oficiais e confecção de representações cartográficas para um melhor entendimento da temática. A espacialização desses dados nos indica disseminação do vírus poderia ter sido reduzida caso adotassem medidas mais severas na regulação do transporte aéreo de passageiros.

Palavras-chave: Transporte aéreo de passageiros. Aviação comercial. COVID-19. Geografia da Circulação. Transporte e Logística. Geografia da Saúde.

ABSTRACT

Brazil is one of the countries that most suffer from the absence of federal public policies in favor of containing the progress of COVID-19. In the airline industry it is no different. The absence of greater regulatory intervention by the National Civil Aviation Agency (ANAC), which purpose would be to restrict the circulation of people, is evident when confronting the so-called “essential air network” with the current pandemic scenario. It's in this sense that this work intends to analyze what were the measures adopted by the air and State sector, as well as to demonstrate their impact on the circulation of people in the urban network with higher COVID-19 indexes. For this, we will use official informations and making cartographic representations for a better understanding of the theme. The spatialization of these data based on the references of the Geography of Circulation, Transport and Logistics indicate that the spread of the virus could have been reduced if they had adopted more severe measures in the regulation of passenger air transport

Keywords: Air passenger transport. Commercial aviation. COVID-19. Geography of Circulation. Transport and Logistics. Health Geography.

INTRODUÇÃO

A disseminação dos casos da COVID-19 no Brasil segue descontrolada, com previsão de atingir seu ápice no mês de maio. A fragilidade de medidas governamentais e a falta de efetividade de políticas públicas voltadas ao isolamento social têm aumentado, exponencialmente, os riscos de contaminação, em especial pela flexibilização quanto à circulação de pessoas e carência de investimentos na saúde pública. Por razões políticas, o Governo Federal não tem se mostrado personagem central no comando dos trabalhos para evitar ou diminuir sensivelmente os impactos da pandemia da COVID-19, fazendo com que vários governadores e prefeitos assumissem esse papel, vindo a tomar medidas preventivas e repressivas por conta própria nos estados e municípios, no propósito de evitar a propagação do vírus. Dentre as medidas de precaução recomendadas pela

Recebido em: 02/05/2020

Aceito para publicação em: 21/05/2020.

Organização Mundial da Saúde (OMS), e aplicadas por vários países do mundo, a principal foi a de restringir a prestação de serviços apenas àqueles julgados essenciais. Essa ação teve resultado positivo nos locais onde foi aplicada, percebendo-se efetiva redução dos casos.

Segundo o Ministério da Saúde brasileiro, o primeiro caso da COVID-19 no país foi confirmado no dia 26/02/2020 na cidade de São Paulo, vindo a disseminar-se rapidamente pelo território nacional. Um dos meios de locomoção mais eficaz para o vírus se deu justamente no transporte aéreo, pela simples razão das necessidades de deslocamento de grandes distâncias em curto tempo. Embora ele não possa ser considerado o responsável direto pela transmissão, é inegável que o transporte aéreo contribuiu para sua propagação, pois aeroportos e as próprias aeronaves tornaram-se meios propícios e eficazes para circulação e transmissão do novo coronavírus. Sem dúvida alguma, o modal é essencial para o país. No entanto, a frágil política de controle sanitário e regulação do setor foram omissas (e isso em nível global!), o que, aliás, já ficou evidente nos estudos de Ribeiro et al. (2020), onde se enfatizou a necessidade de um maior controle quanto à movimentação de passageiros e adoção de barreiras sanitárias nos aeroportos brasileiros, fazendo com que a propagação do vírus se retraísse.

Ora, se a principal medida de prevenção é a restrição da circulação de pessoas, por que então a configuração dos voos regulares de passageiros no país se concentrou justamente no estado de São Paulo, epicentro dos casos no Brasil?

Este artigo objetiva analisar quais foram as principais estratégias logísticas adotadas pelo Estado e pelo meio corporativo para a manutenção da “malha aérea essencial” e o quanto isso pode ter colaborado para a intensificação da circulação do vírus no país. Embora o tráfego aéreo no país tenha diminuído aproximadamente 90% durante abril/2020, outras medidas poderiam ser adotadas para evitar a aglomeração de pessoas em locais com altos índices de casos, tais como a prática do sistema de *hub and spoke*² e o isolamento de pessoas que trabalham no setor, já que o transporte aéreo é um importante alimentador das centralidades regionais. Aqui, não se trata de criticar o modal, mas de apresentar soluções alternativas nesse momento de excepcionalidade.

Nossa proposta, aqui, é espacializar os dados da COVID-19 do país, retratar as principais estratégias logísticas do Estado e das companhias aéreas, e o quanto a disseminação territorial do vírus está relacionado com a circulação de pessoas nos principais centros urbanos do país. Para isso, adotaremos a percepção geoeconômica da Geografia da Circulação, Transporte e Logística desenvolvida por Silveira (2011), baseada nas relações dialéticas do materialismo histórico.

A “MALHA AÉREA ESSENCIAL” E OS CASOS DE COVID-19 NO BRASIL

Muito se perguntou a respeito da chamada “malha aérea essencial” quando a ANAC divulgou³ no dia 28/03/2020 a relação dos aeroportos que seriam atendidos durante o mês de abril/2020. Num primeiro momento, o que se viu foi a manutenção dos serviços aéreos nas capitais estaduais, no Distrito Federal e nas principais cidades com grande influência regional, como São José do Rio Preto, Uberlândia, Montes Claros, Juazeiro do Norte, Petrolina, Porto Seguro, Ilhéus, Imperatriz, Navegantes, Chapecó e Londrina.

No entanto, ao observarmos para onde vão esses voos, a surpresa (ou não) é que seguem em direção ao epicentro dos casos de COVID-19, o estado de São Paulo, em especial os aeroportos de Guarulhos, na região metropolitana da capital, e Campinas. O primeiro serve de centro de operações (*hub*) para a Gol e Latam; o segundo, para a Azul. Mesmo num período normal, a configuração dos fluxos aéreos de passageiros usufruía de amplas conexões ofertadas a partir desses aeroportos, e o de Congonhas (São Paulo), pois, ao se concentrarem, esses voos possibilitam um melhoramento da taxa de ocupação das aeronaves, consecutivamente uma redução de custos operacionais.

Embora a organização do transporte aéreo no país se configure nesse modelo de *hub*, é preciso questionar o motivo pelo qual as companhias aéreas decidiram concentrar suas operações em locais com altos números de casos de COVID-19. Sem dúvida, isso foi uma opção para reduzir custos, uma vez que o setor aéreo internacional enfrenta a maior crise de sua história. Em todo planeta, empresas

² “Concentração de voos em grandes aeroportos para proporcionar as conexões, deixando de lado a ideia de ‘linhas aéreas’ e dos voos de ‘ponto a ponto’” (RODRIGUES, 2020, p.118).

³ Disponível em: <https://www.anac.gov.br/noticias/2020/malha-aerea-essencial-comeca-no-sabado-28>. Acesso em: 30/04/2020.

solicitam aos seus respectivos Estados ajuda financeira para manter suas operações, dentre outras medidas que visam à sua sobrevivência, como empréstimos, estatizações, diferimento de impostos etc.

Daí se questionar: se a contenção do avanço da COVID-19 implica a restrição de circulação, a estratégia de concentrar os voos no epicentro da crise é a melhor saída? Também não se compreende a omissão da ANAC em elaborar conjuntamente com as companhias aéreas um plano logístico para deslocamento entre os aeroportos, já que a medida principal nesse momento é a diminuição ao máximo de circulação de pessoas, em especial na região da capital paulista, que é, como se disse, o local de maior concentração de óbitos e casos da COVID-19. Do mesmo modo, não se entende por que há ausência de normativas para regulação desse tipo de ação em períodos de restrição de deslocamentos, o que seria uma medida inteligente e eficaz no combate à pandemia. Estranha-se, igualmente, que vários órgãos como a Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA) e a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), têm se pronunciado apenas para defender que as companhias aéreas precisam de socorro financeiro dos Estados, a fim de manterem suas operações, sem refletir que, embora o sistema de segurança seja extremamente incisivo, o controle sanitário é algo que ainda precisa ser aperfeiçoado.

A fim de problematizar a questão, tome-se como exemplo o ataque terrorista às Torres Gêmeas em 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, a partir do qual foram implementadas inúmeras medidas no setor aéreo no que diz respeito à segurança aeroportuária. Aqui, o que se viu foi a ampliação de ações preventivas para evitar novos atentados. Essas práticas englobaram o aumento da rigidez na circulação de passageiros e bens, inclusive sob o aspecto sanitário por todo o mundo. Assim como em determinados países é obrigatório apresentar o Certificado Internacional de Vacinação e Profilaxia (CIVP), nos próximos tempos haverá a necessidade de rever esta prática e incluir novos procedimentos que visem intensificar o controle sanitário e outros tipos de exames médicos. Também é válido lembrar que há a necessidade de criar políticas preventivas em casos de doenças de fácil transmissão (como a COVID-19 e o H1N1). Se, por um lado, verificou-se a necessidade de aumentar a segurança aeroportuária em virtude de um atentado terrorista, por outro, também será preciso traçar novas medidas de controle de doenças, visando diminuir o impacto no sistema de saúde pública, com a adoção, por exemplo, de equipamentos para aferir temperatura corporal nos aeroportos, aparelhos de testagem, um plano logístico emergencial que restrinja a circulação pelos principais aeroportos do mundo (*hubs*), intensificação das informações aos passageiros, principalmente nas áreas de desembarque, referentes à vigilância sanitária, dentre outras.

A forma rápida de alastramento da COVID-19 pelo mundo foi basicamente por pessoas que usufruíram do serviço aéreo, muitas das quais sequer sabiam que estavam contaminadas. Muitos países se omitiram (em amplos aspectos) e demoraram para criar barreiras sanitárias para controlar a circulação de pessoas em seus territórios. A falta de um plano emergencial no setor aéreo mundial (onde caberia o papel da IATA e OACI) foi um fator que contribuiu para disseminação do vírus pelo mundo.

Não se compreende o porquê da ausência de medidas de prevenção a doenças, já que, em tempos como os atuais, o mundo é globalizado, cada vez mais conectado, com aumento exponencial de tecnologias, velocidade das informações, interligando pessoas e lugares, as quais ocorrem em tempo real, permitindo a diminuição da relação espaço-tempo. Cabe lembrar que o cenário para a adoção de ações é melhor do que o da Gripe Espanhola, pandemia que tomou o mundo na década de 1920, dizimando milhares de pessoas. Nesse sentido, ressalva Santos (2001, p.171): “mais do que qualquer outra antes dela, é exigente de uma interpretação cuidadosa e epistêmica, de modo a permitir que cada coisa, natural ou artificial, seja redefinida a modo planetário. Essa totalidade-mundo se manifesta pela unidade das técnicas e das ações”.

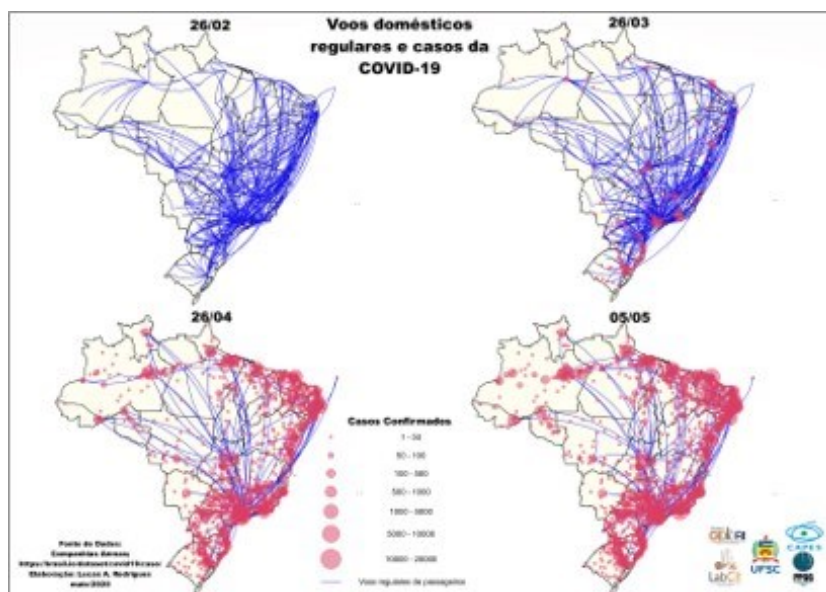
Chama atenção o fato de que o vírus tem se alastrado por todo território brasileiro num curto espaço de tempo. Os dados da projeção realizada pela Fundação Oswaldo Cruz⁴ mostram que a velocidade de difusão do vírus está cada vez mais rápida, o que decorre da ausência de políticas (principalmente normativas federais) quanto à circulação e manutenção da segurança e bem-estar social. Isto é, a falta de posicionamento e de ações afirmativas que visam à redução de circulação de pessoas proporcionam a disseminação do vírus pelo país.

⁴ Plataforma Monitora COVID-19. Disponível em: <https://bigdata-covid19.icict.fiocruz.br/> Acesso em: 30/04/2020

Ao observar a quantidade de casos da COVID-19 e compará-los com o fluxo aéreo no Brasil, fica evidente que o modal é um elemento difusor do vírus por intermédio da movimentação de passageiros. Nos locais onde os voos foram mantidos, houve mais casos de contaminação, o que reforça aquela afirmação. No entanto, vale lembrar que os aeroportos com voos regulares (principalmente os *hubs*) se localizam nos principais nós da rede urbana, em cidades que possuem ampla centralidade regional e uma hinterlândia com ampla circulação de pessoas, mercadorias, capitais e informações. Veja-se que na figura 1 os voos vigentes em fevereiro antes da pandemia já apontavam os primeiros casos da COVID-19 no país, cuja evolução até o início do mês de maio materializa os principais pontos de propagação do vírus.

Além dos riscos de salubridade do passageiro, também se deve pensar no setor produtivo, tendo o trabalhador sua importância para a continuidade dos serviços aeroportuários, partindo da correlação de ações simultâneas, desde a limpeza, segurança, tráfego, serviços de solo em geral (*catering, pushback, abastecimento etc.*), tripulação, agente de aeroporto, dentre outros. Veja-se que são várias as pessoas agindo em prol da operação do próprio sistema aeroviário. Entretanto, inexistente a preocupação com esses profissionais, que trabalham exaustivamente para prosseguimento da atividade aeroportuária. Tal situação tem criado um problema a mais para a contenção da pandemia. É que a exposição de um funcionário do setor aéreo aumenta cada vez que ele entra em contato com áreas afetadas, em especial naquelas em que há uma maior concentração da doença como São Paulo. E esse cenário ainda tem um adicional: os voos no país têm sido maciçamente redirecionados para esse estado, assim como Brasília, Rio de Janeiro, Manaus, Recife e Fortaleza, onde se concentram os principais *hubs* aeroportuários e uma influência significativa na hierarquia da rede urbana.

Figura 1 - Mapa de voos vigentes e casos da COVID-19



Será possível reduzir a exposição e propagação do vírus pela malha aeroviária? Para que isso ocorra, haverá necessidade de uma atuação conjunta do governo com o setor corporativo (companhias aéreas e aeroportos), os quais deverão implementar ações imediatas para remodelar suas estratégias logísticas, no intuito de reestruturar o modal aéreo (mesmo que temporário).

A ANAC, como representante do governo federal, tem o poder de regulamentar a utilização de outros aeroportos como "*hub*" e, ainda, diminuir ao máximo a circulação de pessoas na macrometrópole paulista. Por sua vez, as companhias aéreas têm tentado manter o mínimo de circulação na malha aeroviária. Entretanto, a concentração de voos no epicentro da crise no país tem estimulado uma possível discussão a respeito da adoção dessa estratégia, na medida em que isso tem se mostrado ineficaz.

Dentro dessa perspectiva, os dados da etapa combinada da ANAC (destino dos passageiros) referentes ao mês de março/2020 na aviação comercial mostram que, dos passageiros que passaram

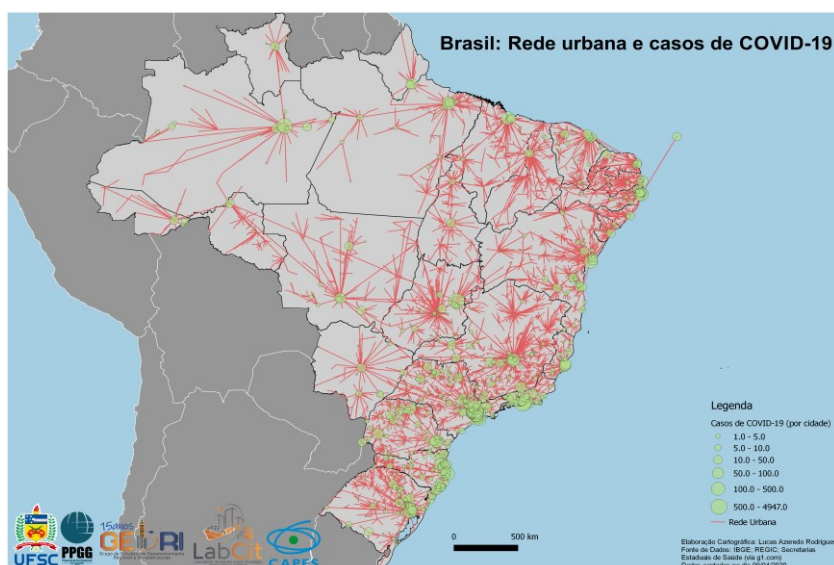
por Campinas, 67% seguiram para conexão, assim como em São Paulo 32% e Guarulhos 56%. Em dados brutos, somando a movimentação desses aeroportos, isso representa que um total de 789 mil passageiros (51%) desembarcaram nesses locais, o que reforça o poder geoeconômico que a macrometrópole exerce sob o território nacional. Não parece razoável pensar nesses aeroportos unicamente como pontos de conexão, cuja utilização como *hub* pode, inclusive, ser revista, já que a conexão pode ser realizada em outros aeroportos, desde que se observem as normas de controle sanitário.

A centralização das operações exige uma ampla oferta de *slots* (pousos e decolagens), e aeroportos regionais (desconcentrados dos epicentros de casos da COVID-19) apresentam uma infraestrutura aeroportuária limitada, principalmente no que diz respeito ao tipo de aeronave que pode receber. Entretanto, parte deles está apta a receber as aeronaves padrões das empresas brasileiras, como o B737, A320 e Embraer. Num possível diálogo a respeito da distribuição dos *slots* (temporários) nesses aeroportos, poderia ser proposto um plano emergencial para conter o avanço e circulação do vírus. Contudo, isso implica o aumento de custos, o que nesse momento pode ser justificativa para a não adoção dessa política. O deslocamento desses voos para outros aeroportos pode aumentar a probabilidade de contágio das redes que estão interconectadas às suas hinterlândias, caso não seja adotada uma estratégia logística especial que envolva o isolamento social das pessoas que estão trabalhando no setor. É justamente aqui que as empresas e o Estado deveriam convergir seus esforços em prol da efetividade de medidas para contenção e propagação do vírus pelo país.

CIRCULAÇÃO, TRANSPORTE, LOGÍSTICA E A PROPAGAÇÃO DO VÍRUS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO: APONTAMENTOS COMPLEMENTARES

Ao refletir sobre o avanço da COVID-19 no Brasil, nota-se que os primeiros casos ocorreram nas cidades com maior circulação de pessoas e que apresentam participação significativa na rede urbana, isto é, nas centralidades regionais. A figura 3 por exemplo, mostra os casos de COVID-19 e a dimensão das redes urbanas. Por isso, defende-se a ideia de que é preciso desconcentrar os voos dos *hubs*, ainda que temporariamente, o que também permitirá atenuar o impacto no setor aéreo, visto que há demanda reprimida que precisa circular pelo território nacional, principalmente para aqueles que fazem o uso regular desse tipo de transporte. No entanto, é necessário ressaltar um planejamento cuidadoso, que leve em consideração as diferentes nuances regionais e a interdisciplinaridade que o assunto exige, no propósito de evitar a difusão da pandemia pelas redes geográficas interligadas aos aeroportos em atividade. A partir do transporte aéreo, o vírus penetra na rede intraurbana e se difunde por intermédio de outros modais (aquaviário, rodoviário ou ferroviário), seja nas escalas metropolitanas, intermunicipais ou interestaduais.

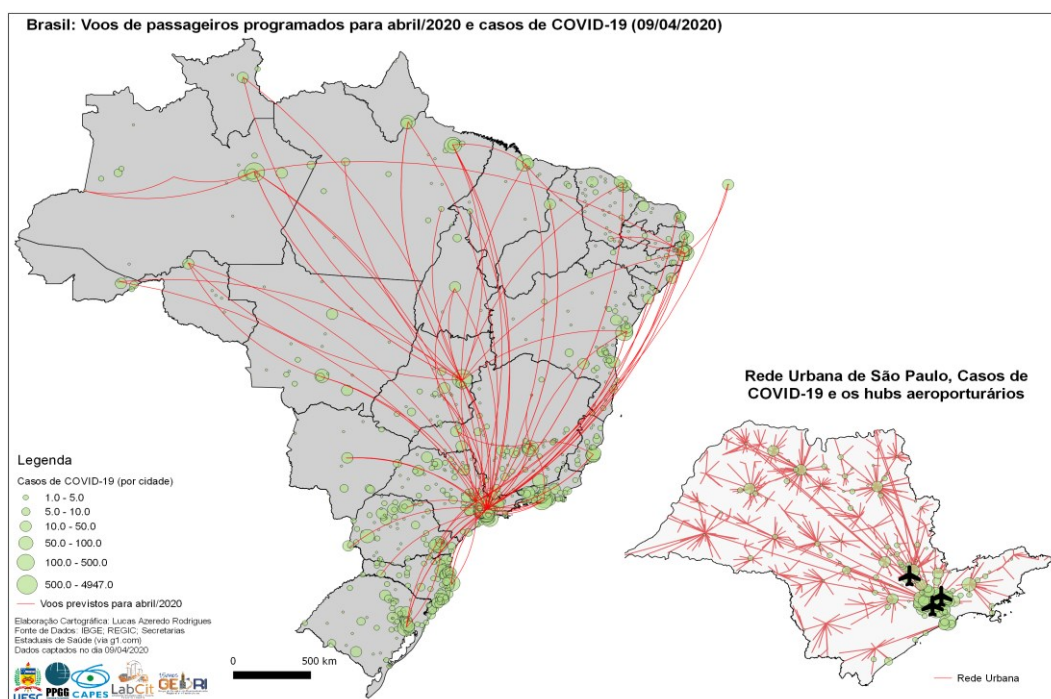
Figura 3 - Rede urbana e casos de COVID-19 (09/04/2020)



Disponível em: <https://labcit.ufsc.br/> Acesso em: 30/04/2020

A rigor, o que se percebe é que o vírus tem se deslocado de acordo com a hierarquia urbana, o que reforça a ideia de que a desconcentração pode, de fato, surtir efeito, mesmo nos locais conectados na hinterlândia dos aeroportos, seja em capitais ou no interior (figura 4). Importa assinalar que a medida severa aplicada na Argentina (de suspender os voos de passageiros até setembro) não se mostra eficaz no Brasil. E isto porque se trata de formações socioespaciais diferentes, com grande área territorial. É preciso levar em conta a forma de organização dos voos, a ponto de evitar aglomerações em pontos críticos, que deve ser a pauta das próximas agendas governamentais e corporativas, mudando sensivelmente a atual configuração do modal aéreo.

Figura 4 - Mapa de voos vigentes em abril e casos de COVID-19 (09/04/2020)

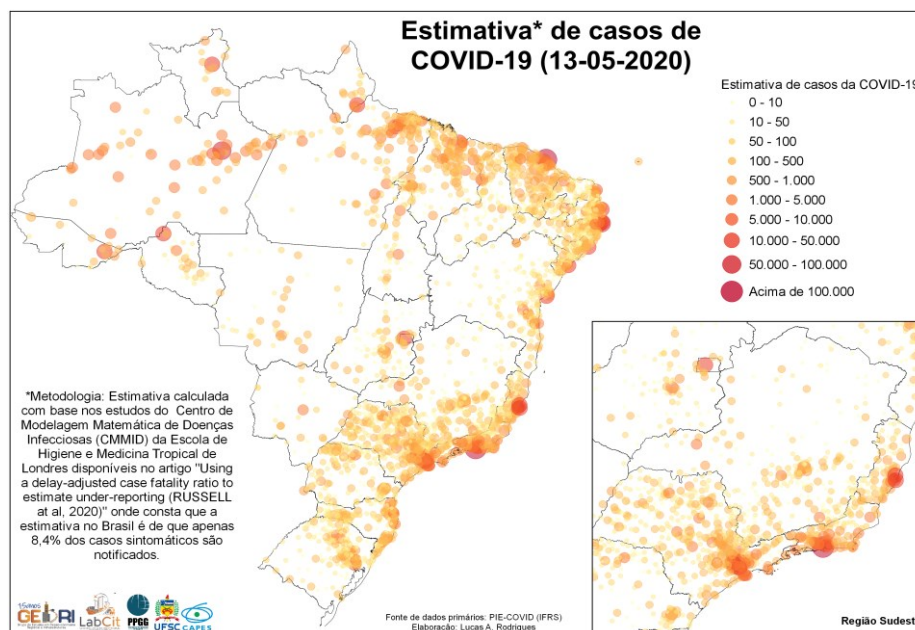


Disponível em: <https://labcit.ufsc.br/> Acesso em: 30/04/2020

Quando se observa a estimativa dos casos reais da COVID-19 no dia 28/04 (figura 5), tem-se a percepção de que o vírus está presente nos locais com maiores índices populacionais, e também nos espaços onde há maior circulação de pessoas. Ao ver os casos no eixo Rio-São Paulo, verifica-se um aumento nas regiões com maior circulação (transporte e pessoas), e também da interação desses elementos com os nós da rede urbana e nas proximidades das hinterlândias dos aeroportos. E isso fica muito evidente quando se trata da Região Metropolitana de São Paulo e sua extensão.

O avanço da COVID-19 já se faz presente em outros pontos de circulação (além do transporte aéreo), tais como na Amazônia, onde a propagação se dá por intermédio da circulação de pessoas no transporte fluvial, inclusive em outros eixos que possuem forte influência na respectiva rede geográfica. Tal situação também ocorre em outros importantes entroncamentos rodoviários, como no trecho Porto Alegre – Chapecó (BR-386), Porto Alegre-Curitiba (via BR-101), Cuiabá – Porto Velho (BR-364), alguns trechos da BR-153 e BR-116 que cortam o país no sentido Norte-Sul, dentre outras.

Figura 5 - Estimativa de casos de COVID-19 (13/05/2020)



Disponível em: <https://labcit.ufsc.br/> Acesso em: 17/05/2020

Lamentavelmente, a COVID-19 também está presente nas cidades com menor centralidade regional, principalmente naquelas com população média de 50 mil habitantes, as quais funcionam como nó na rede. No estado de Santa Catarina, por exemplo, foram constatados casos em cidades como Videira, Joaçaba e Concórdia, e nas cidades que estão conectadas às suas redes. Vale lembrar, porém, que o Governo Estadual passou a afrouxar as políticas de isolamento, principalmente com a flexibilização e abertura de comércios. Tanto que apenas em Chapecó, após a retomada de parte das atividades comerciais, os casos oficiais saltaram de 7 para 480 em um mês, chegando a ser a cidade com mais casos no estado catarinense, o que reafirma a ideia aqui defendida. De fato, até o momento a melhor forma de conter o avanço do vírus tem sido a adoção de medidas visando à restrição da circulação, e também a utilização de políticas conjuntas entre o Estado e o meio corporativo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sem dúvida alguma, vive-se um momento cada vez maior de redução das interações sociais entre pessoas, o que, de certo modo, vem corroborado pela utilização e intensificação das plataformas de comunicação digital. O aumento dos casos da COVID-19 e do número de óbitos tem aumentado ainda mais o distanciamento entre as pessoas. O mundo tem diante de si uma nova realidade, absolutamente diferente de momentos anteriores; o cotidiano das pessoas revelará novas tendências, mudanças de comportamento, enfim, novas práticas. Essa nova realidade certamente trará, ainda mais, a redução do contato pessoal, exigindo do setor aéreo perspicácia e sensibilidade para também adotar novas estratégias, vez que, ao que parece, cada vez menos as pessoas se deslocarão para outros lugares. As ações corporativas também precisam levar em conta o medo que as pessoas terão para viajar pelo modal aéreo, ao menos num primeiro momento pós-pandemia, o que, inclusive, aconteceu no período logo após os ataques terroristas de 11 de setembro.

A crise do setor aéreo precisa ser vista com olhos no presente e no futuro, porque rever os modelos de mercado vigentes é uma necessidade premente. Indiscutivelmente, a atuação estatal também deve envidar esforços para manutenção e preservação das empresas aéreas, buscando soluções para retomada dessas atividades desenvolvidas pela aviação (como por exemplo a compra de ações). Fusões, aquisições, associações, falências, estatização, dentre outras ações que visam concentração de capital serão intensificadas, haja vista que nem todos Estados serão capazes de socorrer essas empresas. É preciso ter cuidado para que o setor não entre em colapso, da mesma forma que não se pode, de modo algum, esquecer do apoio incondicional às pessoas infectadas pela COVID-19, tampouco deixar de se preocupar e auxiliar as famílias daqueles cujas vidas foram ceifadas.

Por outro lado, é importante pontuar e identificar a formação de nova onda de internacionalização do capital inserido no transporte aéreo, e consecutivamente um excedente de mercado, como já vimos em outros momentos da curta história da aviação comercial (RODRIGUES, 2020). O Brasil já caminhava para esse tipo de ação com a abertura descontrolada do mercado da aviação para o capital estrangeiro, em especial com as políticas neoliberais do Governo Temer e Bolsonaro. Todavia, assistir-se-á a uma reestruturação maciça no setor, uma vez que as grandes fabricantes já se encontram em severa crise financeira (*Boeing* e *Airbus*), o que fez as companhias adotarem estratégias logísticas mais conservadoras para manutenção no mercado, como o corte da encomenda de aeronaves, antecipação da aposentaria de equipamentos obsoletos, suspensão de importantes voos que integravam territórios (principalmente a aviação regional), dentre outras ações.

Uma das grandes lições que a COVID-19 traz para aviação é a de que a política de livre mercado e concorrência (via modelos neoliberais) mostra-se extremamente frágil e volátil às oscilações socioeconômicas. Por outro lado, há necessidade de se planejar políticas sanitárias mais severas, além da elaboração de um plano que vise uma restrição da circulação de pessoas imediatamente em casos de doenças contagiosas como o vírus.

Julga-se que a circulação de pessoas é o fator chave para a disseminação do vírus. No entanto, quando se vê a distribuição dos casos de COVID-19 e sua correlação com a rede urbana, percebe-se que as interações espaciais assumem importante papel no avanço do novo coronavírus no território brasileiro. E, nesse sentido, verifica-se que o caminho escolhido pelo Estado e pelo meio corporativo não levou em consideração a possibilidade de expansão vertiginosa da pandemia. É preciso, portanto, que se adotem medidas verdadeiramente eficazes para diminuir, ao máximo, a forma de contágio. A concentração de voos no epicentro da crise (São Paulo) deveria ser mais bem avaliada, pois o aumento de casos de infectados e óbitos causa profunda ruptura da estrutura modal até então realizada, diante das interações que são realizadas a partir de uma hinterlândia aeroportuária.

Ressalta-se que cumpre à ANAC intervir no setor no propósito de auxiliar a população e o setor aéreo que estão interligados, afinal um depende do outro. A atuação dessa agência reguladora tem por objetivo agir em circunstâncias especiais, ditando as políticas públicas a serem adotadas, com clara observância das normas internacionais e nacionais para controle de doenças infectocontagiosas. Nessa medida, verifica-se que o plano de concentração de voos na metrópole paulista não foi uma boa escolha, visto que aumentou o risco de propagação do vírus. A ANAC deveria ter intensificado as ações para formar barreiras sanitárias eficazes. Ocorre que, em verdade, atuou de modo diverso, descumprindo seu papel de fiscalização.

Não se pode desconsiderar a desastrosa atuação do Governo Federal, o qual vem agindo na contramão das recomendações da OMS e dos outros países do mundo, dando mais ênfase à crise econômica do que ao bem-estar social da população. A única medida patrocinada pelo governo federal foi a intensificação da flexibilização do isolamento social, medida essa que vai de encontro a todas orientações dos organismos internacionais e científicos.

Finalmente, objetivou-se aqui traçar um panorama inicial das estratégias logísticas adotadas pelo Estado e pelo setor corporativo durante os primeiros meses da pandemia no Brasil, constatando-se ora a omissão dos órgãos reguladores, ora o uso de estratégias paliativas sem muita eficácia, o que pode comprometer o futuro do setor aéreo, caso não sejam adotadas novas medidas diante do novo cenário que se avizinha. A prevenção do vírus no país deve ser a pauta principal a ser discutida, em especial pelas companhias aéreas, o que não pode deixar de ser endossado pelo Estado. O mais importante na verdade é tratar da circulação de pessoas, que se utilizam do transporte aéreo, seja a trabalho, seja a lazer, ao longo da malha aérea brasileira. Medidas sanitárias precisam levar em conta o que está ocorrendo neste momento, utilizando-se da experiência ora vivida como marco fundamental para o tratamento de doenças facilmente transmissíveis sob o ponto de vista logístico, tanto das empresas quanto do governo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANAC. **Agência Nacional da Aviação Civil**. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/>>. Acesso em: 16/05/2020

Azul Linhas Aéreas Brasileiras. Disponível em: <<https://www.voeazul.com.br/malhadaazul>>. Acesso em: 30/04/2020

FUNDAÇÃO OWSVALDO CRUZ. **Monitora COVID-19**. Disponível em: <<https://bigdata-covid19.iciict.fiocruz.br/>>. Acesso em: 30/04/2020

GOL. **Gol Linhas Aéreas Inteligentes**: Disponível em: <<https://www.voegol.com.br/pt/informacoes/voos-gol?br=banner-carrossel1&of=compromisso-gol-voos>>. Acesso em 30/04/2020

LABCIT. **Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística**. Disponível em: <<https://labcit.ufsc.br/>>. Acesso em: 17/05/2020

LATAM. **Latam Airlines**. Disponível em: <https://www.latam.com/content/dam/experiencia-latam/coronavirus/Tabela_LATAM_05-2020.pdf>. Acesso em: 30/04/2020

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Corona Vírus Brasil**. Disponível em: <<https://covid.saude.gov.br/>>. Acesso em: 30/04/2020

PIE-COVID. **Plataforma de Informações espaciais da COVID-19**. Disponível em: <<http://covid19.riogrande.ifrs.edu.br/>>. Acesso em: 30/04/2020

RIBEIRO, Servio Pontes; DATILO, Wesley; CASTRO e SILVA, Alcides; REIS, Alexandre Barbosa; GOES-NETO, Aristóteles; ALCANTARA, Luiz; GIOVANETTI, Marta; COURA-VITAL, Wendel; FERNANDES, Geraldo Wilson; AZEVEDO, Vasco Ariston. **Severe airport sanitarian control could slow down the spreading od COVID-19 pandemics in Brazil**. MedRxiv – Cold Spring Harbor Laboratory, 2020. <https://doi.org/10.1101/2020.03.26.20044370>

RODRIGUES, Lucas Azeredo. **Transporte aéreo de passageiros em Santa Catarina: estratégias logísticas e organização territorial**. Dissertação (Dissertação em Geografia) – UFSC. Florianópolis, 2020

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção epistemológica e perspectivas. In: Silveira, M. R. (Org.). **Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas**. 1ed. São Paulo: Outras Expressões, pp. 21- 67. 2011.