

TEXTOS PARA DISCUSSÃO

LabCit/Gedri

V. 1, n. 12, 2020

ISSN 2675-3308

“MALHA AÉREA ESSENCIAL” E O TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS NO BRASIL EM TEMPOS DE PANDEMIA

Lucas Azeredo Rodrigues

O Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística – LabCit se constitui como espaço de interação entre pesquisadores, professores, estudantes e comunidade, oferecendo suporte para atividades de pesquisa, ensino e extensão. A origem do laboratório remete ao Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas – Gedri, constituído em 2005. O mesmo congrega pesquisadores de diferentes regiões do país. O grupo é certificado pelo CNPq desde 2005 e atualmente é sediado no Departamento de Geociências da Universidade do Federal de Santa Catarina (UFSC).

LABCIT/GEDRI
Departamento de Geociências
Bloco C do CFH, Sala 4
E-mail: labcit.gedri@gmail.com
Telefone: 048-3721-8594
Ramal: 8594



Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Centro de Filosofia e Ciências Humanas – CFH
Departamento de Geociências – GCN
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da UFSC
Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística
LABCIT
Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas
GEDRI
Coordenador: Márcio Rogério Silveira

Site: <https://labcit.ufsc.br/>

“MALHA AÉREA ESSENCIAL” E O TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS NO BRASIL EM TEMPOS DE PANDEMIA

Textos
para
Discussão

Lucas Azeredo Rodrigues

Licenciado em Geografia (UFFS). Mestre e doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina (PPGG-UFSC). Membro do Grupo de Estudos sobre Dinâmicas Regionais e Infraestruturas (GEDRI), Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística (LabCit), Núcleo de Estudos sobre Transporte (NETRANS) e do Grupo de Estudos sobre Transporte Urbano-Regional (GETUR).

Resumo: Os impactos socioespaciais proporcionados pela pandemia provocada pelo SARS-Cov-2 são incalculáveis. Dentre os diversos setores que sofreram impacto direto, o da aviação comercial merece atenção redobrada. Sem dúvida, o modal foi responsável pela rápida difusão do vírus, mas que nesta sociedade globalizada é fundamental para a integração territorial. Companhias aéreas de todo planeta vêm adotando medidas severas com o intuito de preservar a retomada de operações de forma menos impactante. No Brasil, os impactos são visíveis quando se comparam os primeiros meses de 2020, tanto na tipologia dos fluxos aéreos, quanto nas estratégias logísticas adotadas pelas empresas aéreas, e também nas medidas adotadas para a retomada do setor. Este trabalho objetiva analisar os principais impactos na organização espacial do transporte aéreo comercial de passageiros, assim como identificar as principais estratégias logísticas adotadas pelo setor nesse período crítico entre março e abril de 2020 no Brasil.

Palavras-chave: Transporte Aéreo de Passageiros; Geografia dos Transportes; Coronavírus; Covid-19; Geografia da Circulação, Transporte e Logística.

AIR TRANSPORT OF PASSENGERS IN BRAZIL IN TIMES OF PANDEMIC: PRELIMINARY NOTES

Abstract: The socio-spatial impacts of the SARS-Cov-2 pandemic are still incalculable. Among the various sectors that have suffered direct impact, or commercial aviation with special attention. Undoubtedly, the modal was responsible for the rapid spread of viruses in this current globalized society, however, it is fundamental for territorial integration. Several airlines around the world have taken severe measures in order to preserve their resumption of operations in a less impactful way. In Brazil, the impacts are visible when comparing the first months of 2020. They are in the typology of air companies, in the logistics statistics adopted by airlines, in the measures adopted for the reform of the sector. Therefore, this work aims to analyze the main factors of spatial organization of commercial air transport of passengers and identifies the main logistics strategies adopted by the sector in question, a critical period between February and April 2020 in Brazil.

Keywords: Air Passenger Transport; Transport Geography; Coronavírus; Covid-19; Geography of Circulation, Transport and Logistics.

INTRODUÇÃO

De modo geral, a sociedade anseia que o deslocamento entre grandes distâncias ocorra num menor tempo possível, tendo em vista o dinamismo em que vive. Nesse sentido, as companhias aéreas vêm tentando se adequar a essa necessidade, e por isso são chamadas a se reinventar a todo instante. Além disso, é preciso levar em consideração que diversos locais têm extenso território e inúmeras barreiras naturais, tornando a aviação um elemento crucial na integração regional.

De outro lado, o momento atual conta com o fator de disseminação espacial do Sars-Cov-2, o qual impôs novo comportamento da sociedade. Nessa conjuntura, os sistemas de ações e objetos tiveram que ser reorganizados com o intuito de conter a circulação do vírus, repensando-se toda as medidas de combate e protocolos normativos visando a restrição das interações espaciais (isolamento social).

Muitas dessas providências determinaram que apenas alguns setores fossem mantidos, e, no caso do setor aéreo brasileiro, foi divulgada a “malha aérea essencial” com o intuito de assegurar o mínimo de operações entre as capitais e as principais cidades regionais, assim como exigiu do Estado e do meio corporativo a adoção de novas estratégias logísticas para manter as operações.

É neste sentido que este trabalho visa compreender brevemente a organização espacial dos fluxos aéreos doméstico e internacional no país¹, evidenciando a diferenciação dessas tipologias, a caracterização da rede aérea essencial e as principais estratégias adotadas de forma combinada (ou não) entre a logística de Estado e a corporativa, para a manutenção do setor durante o período mais restrito da pandemia.

Para isso, adotamos a percepção da *Geografia da Circulação, Transporte e Logística* (SILVEIRA, 2011) com objetivo de compreender os elementos fundamentais que circundam os transportes, tais como: circulação do capital, pessoas, mercadorias e informações; estratégias logísticas; e modais de transporte. De forma complementar, utilizam-se dados fornecidos pela Agência Nacional da Aviação Civil – ANAC para confecção de representações cartográficas e tabelas.

BREVE DISCUSSÃO DO TRANSPORTE AÉREO DE BRASILEIRO E A “MALHA AÉREA ESSENCIAL”

A configuração territorial do transporte aéreo brasileiro antes da pandemia estava estruturada para operar em todas as capitais estaduais, com concentração de voos nos *hubs*² e conexão com os aeroportos que possuíssem significativas regiões de influência. A ideia era que esses aeroportos se localizassem nos importantes pontos da hierarquia urbana, onde havia uma infraestrutura robusta para atender à demanda.

Parte dessa estrutura logística ainda se mantém mesmo durante a pandemia da Covid-19, porém com menos intensidade. Dentro dessa perspectiva, percebe-se que muitas medidas precisaram ser tomadas visando

¹ Dados referentes aos voos regulares e passageiros pagos disponibilizados em microdados (ANAC, 2020).

² Aeroportos centro de operações das companhias aérea, onde oferece ao usuário uma ampla oferta de conexões, mas ao mesmo tempo, forma de centralização de capital das empresas, com o intuito de redução de custos.

atender às normativas governamentais, sem interromper as atividades. A complexibilidade das operações externas aos aeroportos demandou novas estratégias logísticas, na tentativa de se adequar às novas exigências.

Infelizmente, o primeiro impacto percebido foi a diminuição dos postos de trabalho, medida quase sempre tomada em tempos de crise. Ainda assim, buscou-se manter as condições de operacionalidade, tanto que alguns voos, tidos por necessários, continuaram ativos.

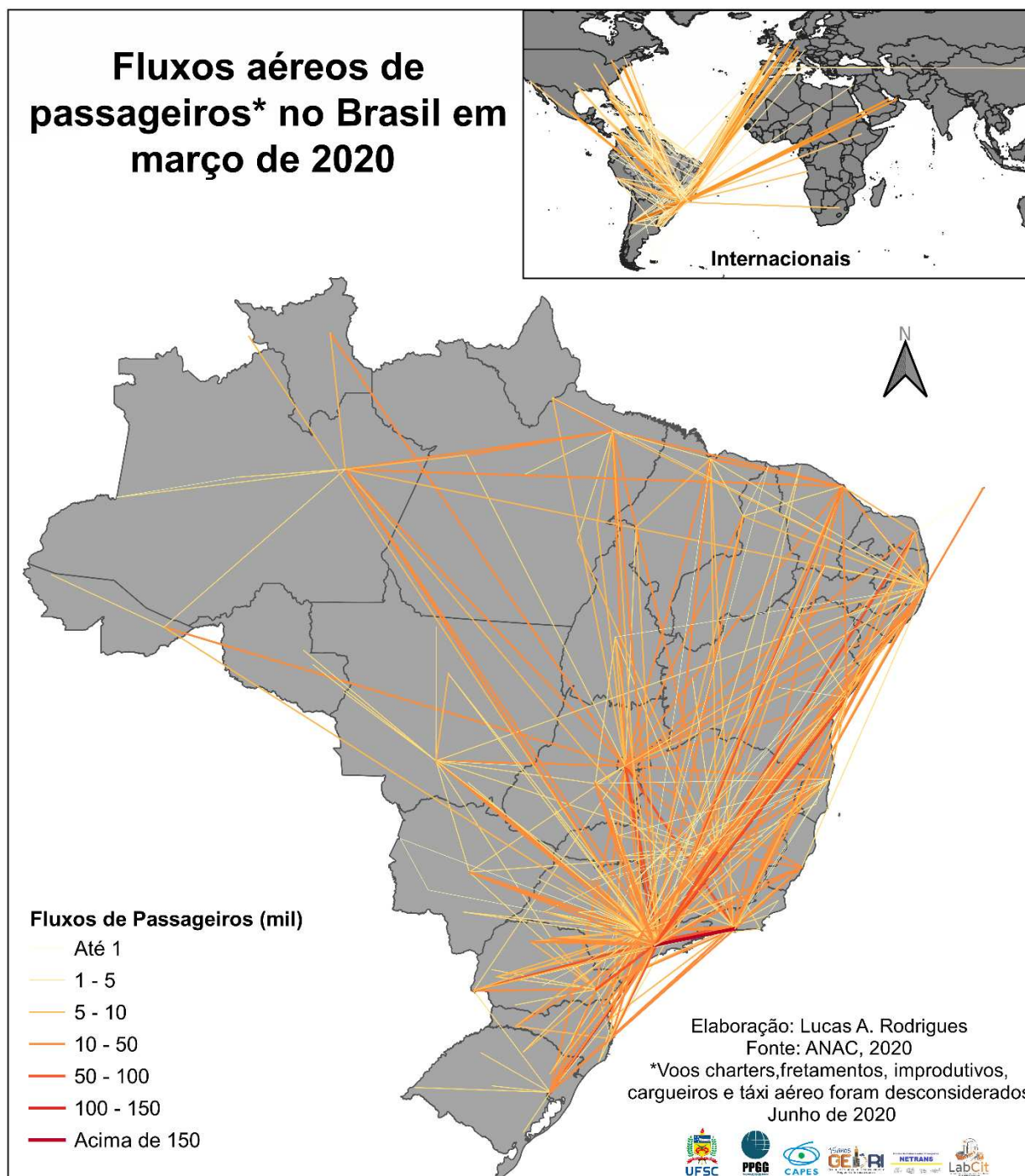
Levando-se em consideração os circuitos superior e inferior da economia (SANTOS, 1979), complementares à aviação, como restaurantes, lanchonetes, postos de combustíveis, locadoras de veículos, empresas de transporte locais, extensões das empresas que operam no aeroporto, serviço de solo, *catering*, abastecimento, manutenção e, ainda, multinacionais, houve forte impacto no setor de serviços dentro e fora dos aeroportos. O que exige uma visão dialética de causa e efeito, das quais derivam as interações num sistema de ações e objetos (SILVEIRA & COCCO, 2010).

Adotando-se o pensamento de Corrêa (1987, p. 86), existe uma “área subordinada economicamente a um centro urbano”, chamada de *hinterlândia*, dentro da qual é possível contextualizar regiões que são influenciadas e estão conectadas a uma rede geográfica. Neste sentido, a existência de uma ampla oferta de serviços pode impulsionar o desenvolvimento de um aeroporto, na medida em que os novos modelos adotados recentemente têm levado em consideração as necessidades dos frequentadores, inclusive passageiros, e o empresariado. Nessa abordagem, arrisca-se a dizer que a adoção dessas estratégias é condição *sine qua non* para a expansão dos aeroportos. Por isso, considera-se que a partir da operacionalidade de um aeroporto há um estímulo para instalação de serviços satélites nas suas redondezas. Essa região pode ser definida como *hinterlândia aeroportuária*.

Essa reflexão se faz necessária quando se observa que, apenas em 2018, o setor aéreo brasileiro gerou aproximadamente R\$ 131 bilhões, direta e indiretamente, e em média 2,1 milhões de empregos no Brasil (ABEAR, 2020). No entanto, deve-se pensar que além da atuação específica na aviação, esta área é fundamental para o gerenciamento do turismo no país em diferentes escalas, sendo responsável por aproximadamente 8% da econômica nacional (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2019). No que diz respeito à movimentação de modo geral, dados da ANAC (2020) mostram que o setor em 2019 permaneceu estável em relação ao ano anterior, transportando aproximadamente 95 milhões de passageiros.

Os fluxos de março/2020 (figura 1) mostram que há uma maior concentração de voos na região sudeste do país, principalmente na macrometrópole paulista, Rio de Janeiro e Brasília, seguido de *hubs* regionais como Recife, Manaus, Porto Alegre, Belo Horizonte e Cuiabá. Trata-se de período impulsionado pela alta temporada (verão), a qual demanda consideravelmente fluxos temporários de outros países e a partir do interior do Brasil.

Figura 1 – Fluxos Aéreos de passageiros em março/2020 no Brasil



Fonte: ANAC(2020)

De acordo com estudos de Cândido *et al.* (2020), provavelmente a principal rota de entrada do coronavírus no país foi a de Milão-Guarulhos. A configuração do transporte aéreo brasileiro em *hub* propiciou uma rápida disseminação do vírus pelo país. A figura 2 evidencia, por exemplo, os fluxos de passageiros. Priorizou-se o atendimento às capitais das unidades federativas e a utilização de Guarulhos, Campinas e Brasília como pontos de conexão (*hubs*).

Figura 2 – Fluxos Aéreos de passageiros em abril/2020 no Brasil



Fonte: ANAC (2020)

Na região **Sudeste**, a Azul utiliza aeroportos descongestionados para a prática do sistema de hub, como o caso de Campinas e Belo Horizonte-Confins. Por outro lado, Guarulhos e Galeão, principais pontos para conexão de voos internacionais, ficam na disputa entre a Latam e a Gol, além da disputa pela ponte aérea (Rio de Janeiro - São Paulo). Para as demais regiões do país, numa competitividade mais equilibrada, no **Sul** o destaque segue para Curitiba e Porto Alegre; no **Centro-oeste** Brasília, Goiânia e Cuiabá; no **Norte**, Manaus e Belém; e **Nordeste**, os aeroportos de Salvador, Recife e Fortaleza. Nos demais pontos do território nacional, desencadeiam-se alguns aeroportos regionais, localizados em importantes nós da rede urbana, representados pelas dinâmicas socioeconômicas que exigem o mínimo de circulação nessas localidades. Foram essas cidades aquelas escolhidas para compor a “malha aérea essencial”.

A pandemia impôs a adoção de novos modelos de mercado com o intuito de evitar ao máximo o contato entre as pessoas, o que proporciona ao setor novas dinâmicas. Isso vem acarretando para o setor aéreo a inserção de novas técnicas que visem atender às recomendações sanitárias, essas “novas atividades exigem um lugar no espaço e impõem uma arrumação para as coisas, uma disposição diferente para objetos geográficos, uma organização do espaço diferente daquela que antes existia” (SANTOS, 1978, p. 205). A tendência seria que essas atividades fossem concretizadas aos poucos. No entanto, foi acelerada e/ou antecipada diante da pandemia.

A necessidade de um isolamento efetivo no território nacional irá postergar a retomada de crescimento do país, ou melhor, a volta de “uma nova realidade”, diante da omissão do Governo Federal na tomada de decisões com eficácia (embora tenha sinalizado que haverá um “socorro” às companhias aéreas). Já se observa uma retomada gradual dos voos e também a adoção de severas medidas em prol do arrocho dos custos operacionais. Dessas principais estratégias escolhidas para conter os gastos, destacam-se:

- Latam: a *holding* entrou em recuperação judicial em alguns países. Sua situação crítica fica evidente quando a Qatar Airways sinalizou uma ajuda bilionária ao grupo. No entanto, vale lembrar que recentemente a Delta Airlines adquiriu 20% da empresa.
- Gol: os planos de expansão da empresa já se encontravam limitados diante da crise do B737max. A redução dos custos é facilitada pela atuação em mercados de alta densidade e regionais específicos, possível aposentadoria de algumas variações de aeronaves e uma maior padronização da frota.
- Azul: a empresa passava por uma franca expansão regional, principalmente após anunciar a aquisição da Two Flex. A inserção de novos modelos de aeronaves, e, ao mesmo tempo, a utilização de equipamentos em locais restritos, irão proporcionar à companhia uma maior volatilidade na retomada de operações, principalmente por ter uma característica propícia a mercados de baixa densidade, como àqueles atendidos pelos Embraers e ATRs.
- Voepass: a empresa paralisou suas operações durante o período mais restrito. No entanto, prevê a retomada de operações para o mês de julho/2020, com voos a partir de Ribeirão Preto (seu *hub*) e região amazônica. Isso justifica a necessidade de integração territorial daquela área, uma vez que para percorrer alguns trechos pode-se levar dias, seja no modal aquaviário, quanto no rodoviário (diante da precaridade das infraestruturas).

Além dessas principais medidas e justificativas para a possível retomada do setor, todas anunciaram diversos planos, como a antecipação de aposentadoria de aeronaves, adiamento da entrega de novas, revisão dos contratos de *leasing*, inserção de capital estrangeiro, flexibilização nos planos de carreira, demissão voluntária, alteração nas jornadas, dentre outras. Essas medidas são previstas para um prazo de pelo menos um ano, ou seja, já é evidente que o setor levará ao menos de dois a três anos para retornar e normalizar suas

atividades. No entanto, a internacionalização que vinha sendo intensificada com a abertura de capital estrangeiro será acelerada neste cenário pandêmico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se que na atual conjuntura o distanciamento social é uma medida drástica, porém necessária. Mas antes mesmo da pandemia o setor aéreo já vinha adotando mecanismos que diminuía o contato entre as pessoas, como, por exemplo, *web check-in*, despacho automático de bagagem, filas especiais de embarque etc.

Sob tal aspecto, o distanciamento social pode ser encarado como uma dessas medidas, e que certamente fará parte da rotina da aviação daqui em diante, em especial porque integrada às novas diretrizes internacionais de combate a doenças infectocontagiosas.

Cada vez mais serão implementadas novas ações que reduzam as interações entre as pessoas. A retomada do setor levará no mínimo dois anos. O panorama global indica um cenário repleto de fusões, associações, aquisições e falências. Além do mais, os setores que estão interligados indiretamente à aviação também terão árduos trabalhos de retomada, principalmente o setor turístico e aquelas atividades localizadas nas hinterlândias aeroportuárias. Medir o setor aéreo apenas entre companhias e administradores aeroportuários é um erro, caso não se levem em consideração essas atividades.

Os dados da ANAC (2020) mostram uma redução dos 6,16 milhões de passageiros em março/2020 para 0,43 no mês seguinte (redução de 95,2%). O cenário de retomada encontra-se mais favorável à Azul, diante de suas estratégias logísticas, principalmente aquelas voltadas para o mercado regional e de baixa densidade. Já a Gol terá dificuldades na retomada de operações regionais, pois sua malha não abrange esse tipo de mercado, a qual tende a focar nas linhas de alta densidade (principalmente entre capitais). Por sua vez, a Latam, além de atravessar uma crise financeira, já vinha reduzindo sua malha, a ponto de suspender novos voos domésticos, e que deverá aumentar ainda mais suas dificuldades.

Finalmente, objetivou-se neste texto traçar os panoramas iniciais da conjuntura do setor aéreo no Brasil durante os primeiros meses da pandemia da Covid-19. Sem sombra de dúvida, o modal aéreo tem sua importância para o desenvolvimento da economia, incentivando o aumento e melhoria dos serviços, bem como a manutenção dos postos de trabalho, no entanto, sua retomada de atividade deve ser realizada de forma cautelosa e levar em consideração o regionalismo brasileiro.

REFERÊNCIAS

ANAC. **Microdados**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/microdados> Acesso em: 18/09/2020

ABEAR . **Panorama 2018: O setor aéreo em dados e análises** Disponível em: <https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2019/12/Panorama2018.pdf> Acesso em: 18/09/2020

CÂNDIDO, D. da S. et al. **Routes for COVID-19 Importation in Brazil**. Journal of Travel Medicine, v. 27, ed. 3, 2020.

CORRÊA, R L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Editora Ática, 1987

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Cresce a participação do Turismo no PIB Nacional.** Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/12461-cresce-a-participa%C3%A7%C3%A3o-do-turismo-no-pib-nacional.html> Acesso em: 18/09/2020

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1978 [2012]

_____. **O espaço dividido.** São Paulo, Francisco Alves, 1979 [XXXX]

SILVEIRA, M. R. 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.

_____.; COCCO, R. G. Interações Espaciais, Transporte Público e Estruturação do Espaço Urbano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, s.l, v. 12, n. 1, p. 63-81, Maio 2010
DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2010v12n1p63>

Como citar:

RODRIGUES, L. A. Transporte aéreo de passageiros no Brasil em tempos de pandemia: apontamentos preliminares. **Textos para Discussão.** Florianópolis, v.1, n.12, 2020.