

# A RECENTE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL: UMA PERSPECTIVA DA AVIAÇÃO COMERCIAL APÓS A PANDEMIA

Lucas Azeredo Rodrigues

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

lucas.azeredo.rodrigues@gmail.com

**Resumo:** A retomada do crescimento do setor aéreo brasileiro após a pandemia trouxe novos desafios, como a intensificação da centralização de capital e a concentração de fluxos aéreos. Essas reorganizações têm gerado impactos territoriais que ampliam as diferenciações espaciais no país. Este trabalho analisa as principais estratégias logísticas adotadas pelos agentes do transporte aéreo brasileiro no período pós-pandemia e seus impactos na topologia dos fluxos aéreos. Identificam-se a emergência de hubs regionais, o maior uso de estratégias aeroportuárias como o *aeroshopping*, a redução da oferta de voos regionais e mudanças nas estratégias mercadológicas das companhias aéreas. Ressalta-se a necessidade de maior intervenção estatal para reduzir as desigualdades regionais por meio da prestação equitativa de serviços aéreos regulares de passageiros.

**Palavras-chave:** aviação comercial; Geografia dos Transportes; estratégia logística; competitividade territorial.

## THE RECENT TERRITORIAL ORGANIZATION OF AIR TRANSPORTATION IN BRAZIL: A COMMERCIAL AVIATION PERSPECTIVE AFTER THE PANDEMIC

**Abstract:** The recovery of Brazil's aviation sector after the pandemic has introduced new challenges, including intensified capital centralization and the concentration of air traffic flows. These reorganizations have resulted in territorial impacts that exacerbate spatial inequalities across the country. This study examines the main logistical strategies adopted by the key players in Brazil's aviation industry during the post-pandemic recovery period and their effects on the topology of air traffic flows. Key findings include the emergence of regional hubs, increased use of airport strategies such as *aeroshopping*, a reduction in regional flight offerings, and shifts in airline market strategies. Greater state intervention is highlighted as essential to reducing regional disparities through equitable provision of regular passenger air services.

**Keywords:** commercial aviation; Transport Geography; logistical strategy; territorial competitiveness.

## INTRODUÇÃO

Até a alta temporada de verão de 2020, o setor aéreo brasileiro configurava-se com uma densa concentração de fluxos direcionados para os três principais aeroportos da macrometrópole paulista: Guarulhos, São Paulo e Campinas. Resultante da adoção do sistema de *hub and spoke* pelas companhias aéreas, respectivamente, têm-se o principal aeroporto internacional da América Latina; outro, localizado na área central da metrópole nacional; e outro, caracterizado como “descongestionado” e situado numa área de expansão regional. Outros aeroportos também apresentavam mudanças na topologia dos fluxos aéreos, tais como Confins/MG, Florianópolis/SC, Brasília/DF e Salvador/BA.

A operacionalidade das companhias aéreas, baseada em suas respectivas estratégias competitivas, era bem definida, sendo que: a Azul apresentava maior capilaridade devido à sua frota de aviões regionais; a Gol estava presente nos mercados mais densos e em capitais regionais de maior demanda; a Latam realizava voos entre capitais e algumas capitais regionais, além de expandir-se para o mercado internacional; e a Voepass, a partir dos slots adquiridos no aeroporto de Congonhas/SP, operava ligações diretas com cidades intermediárias da região centro-sul e atendia rotas interioranas de menor densidade.

Acerca do Estado, é importante destacar a abertura ao capital estrangeiro após o impeachment de Dilma Rousseff, em 2016. Tanto nas concessões aeroportuárias quanto nas empresas aéreas, a inserção do capital estrangeiro intensificou a centralização do capital, situação que teve o aval dos gestores estatais. Era perceptível o enfraquecimento da participação do capital nacional no setor, sobretudo diante do neoliberalismo em marcha nos governos Temer e Bolsonaro.

Com a difusão da pandemia em 2020, os fluxos aéreos de passageiros domésticos no país despencaram aproximadamente 90% entre março e abril, sendo estabelecido o sistema de malha aérea essencial, com o intuito de manter a circulação mínima no território (Rodrigues, 2020). A retomada gradual dos voos com a estabilização dos casos e a

imunização em massa da população aumentou o grau de concentração dos fluxos, sobretudo com a reorganização de rotas.

Discutir o transporte aéreo no Brasil é fundamental, haja vista sua importância para a integração nacional e suas conexões internacionais. Existe um papel estratégico para o desenvolvimento regional a partir do desencadeamento de cadeias produtivas pelo território, o que pode proporcionar geração de renda e emprego. É nesse sentido que este artigo objetiva analisar as principais estratégias adotadas pelo setor corporativo e pelo Estado na retomada de crescimento do setor aéreo após o fim da pandemia de Covid-19. Compreende-se que traçar ações para amenizar a disparidade regional, assim como possibilitar uma maior utilização do modal aéreo para deslocamento, contribui para o desenvolvimento econômico do país sob várias perspectivas.

A redução dos fluxos culminou na reorganização das estratégias de mercado das empresas do transporte aéreo, isto é, tanto das companhias aéreas quanto das concessionárias aeroportuárias. Os impactos variaram desde mudanças na malha, afetando a organização dos fluxos, até as políticas de gestão. É nesse sentido que este artigo objetiva apresentar e analisar a organização territorial do transporte aéreo brasileiro após o fim da pandemia de Covid-19. Destacam-se as principais estratégias logísticas adotadas pelos principais agentes do setor, assim como os respectivos impactos territoriais. Para isso, realiza-se uma breve contextualização teórica-metodológica e a apresentação de mapas, gráficos e organogramas, com o intuito de fomentar a análise.

Sendo assim, este trabalho divide-se em três partes. A primeira aborda a organização dos fluxos, a mudança de rotas, o dinamismo regional e os fluxos internacionais. A segunda discorre sobre as companhias aéreas e suas principais estratégias logísticas, com destaque para os aspectos operacionais e gerenciais. A terceira trata dos aeroportos como novos agentes do setor aéreo brasileiro que, a partir de novos modelos de gestão, contribuíram para um novo ambiente de competitividade.

## A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DOS FLUXOS AÉREOS NO BRASIL

A compreensão dos fluxos no espaço é algo fundamental na ciência geográfica. Por exemplo, Corrêa (2022) reforça que as redes – aqui destacamos as de transporte – constituem dimensões espaciais, temporais e organizacionais, cujos elementos interagem por meio da forma e da funcionalidade. A organização espacial é fruto da própria materialidade humana, da produção e reprodução social, que resulta em uma configuração, isto é, um reflexo social (Corrêa, 1987). Santos ([1988] 2014, p. 85) enfatiza que “o espaço é, também e sempre, formado de fixos e fluxos”, contribuindo para a configuração territorial.

Os transportes fomentam uma intensa e extensa rede de ligações que rearranja o espaço sob diversos aspectos, e sua respectiva configuração demonstra os múltiplos atributos de sua organização territorial. Portanto, compreender a existência de fluxos e fixos<sup>1</sup> torna-se essencial para a análise geográfica, como destacado por Silveira (2011) ao tratar da “Geografia da Circulação, Transporte e Logística<sup>2</sup>”.

Pons e Reynés (2003) ressaltam que a forma de organização dos transportes é reflexo das atividades econômicas e que suas manifestações proporcionam descontinuidades espaço-temporais nos territórios. Ademais, as autoras enfatizam que o transporte aéreo possui uma grande capacidade de expressar as dinâmicas econômicas regionais e nacionais, estando intrinsecamente interligado à dinâmica capitalista.

Com a difusão da pandemia de Covid-19, as interações espaciais em nível global foram reduzidas. O modal aéreo foi o principal responsável pelo transporte de pessoas contaminadas pelo globo, o que, por conseguinte, possibilitou a rápida disseminação do vírus. “A amplitude espacial do transporte aéreo, somada à integração com os aeroportos

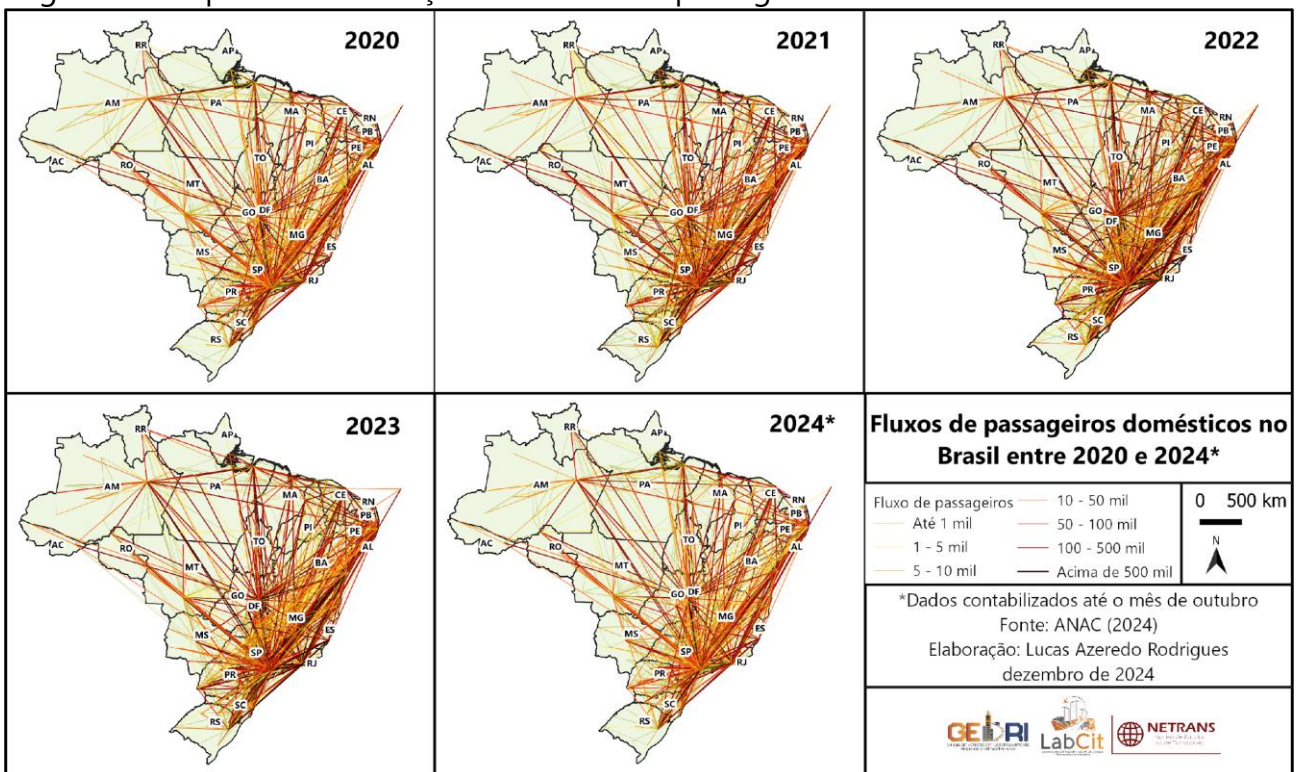
---

<sup>1</sup> Esta relação entre fluxos e fixos – com o fluxo entre fixos e subespaços representando a própria interação espacial se manifestando – é a causa de novos fenômenos, de transformações dos elementos que compõem os fluxos, mas também dos fixos, dos objetos espaciais e subespaços que comunicam. No movimento de transformação em direção ao desenvolvimento, fluxos e fixos se complexificam, com as interações entre formações materiais se diversificando e os objetos técnicos se tornando cada vez mais artificiais (Silveira e Cocco, p.67, 2011)

<sup>2</sup> “Entrementes, cabe a ela estudar a influência dos transportes, a circulação e a logística de movimento e nas repercussões ocasionadas no espaço geográfico e vice-versa” (Silveira, p.39, 2011).

regionais e à sua importância nas regiões de influência onde estão localizados, justifica, em parte, os casos da Covid-19 em regiões mais isoladas” (Silveira et al., 2020, p. 11). A Figura 1, por exemplo, ilustra a redução dos fluxos no Brasil após a eclosão da pandemia. Destaca-se que a movimentação doméstica reduziu aproximadamente 90% entre março e abril de 2020, enquanto os fluxos concentraram-se, de forma errônea, no epicentro da crise sanitária: a macrometrópole paulista, representada pelos aeroportos de Guarulhos, São Paulo e Campinas.

Figura 1 - Mapa com a evolução dos fluxos de passageiros domésticos entre 2020 e 2024



Elaboração: autor (2024)

A movimentação de 2020 foi sustentada pelos números positivos do verão. Após o início da imunização em massa, a retomada gradual dos voos impôs novos desafios, sobretudo à aviação regional. O processo também resultou em uma reorganização na hierarquia de *hubs*<sup>3</sup>. Destaca-se a inserção estratégica do aeroporto de Confins/MG e, no

<sup>3</sup> Aeroportos que são centro de operação das companhias aéreas.

movimento inverso, a competitividade – mesmo que indireta – entre o Galeão e o Santos Dumont, na capital fluminense. Outros aeroportos, como Guarulhos/SP, Brasília/DF e Congonhas/SP, reforçaram seu papel catalisador de fluxos domésticos no país, configurando o sistema de *hub and spoke*. A mudança estratégica das companhias aéreas e das concessionárias aeroportuárias favoreceu a geração de novas demandas, contribuindo, conseqüentemente, para o desenvolvimento regional no contexto em que estão inseridas.

Portanto, houve redução, e até mesmo eliminação, de rotas deficitárias<sup>4</sup> para as companhias aéreas, sobretudo em ligações regionais. Contudo, em contrapartida, observou-se o aumento de voos diretos entre capitais e polos regionais com importância econômica na vida regional. Áreas voltadas para negócios tiveram uma retomada superior às áreas turísticas, embora o setor *business* tenha substituído parte das atividades pelo *home office*.

A polaridade regional de algumas localidades do país evidencia a consolidação de aeroportos em áreas de crescimento econômico. Por exemplo, Chapecó/SC, Cascavel/PR e Uberlândia/MG, polos regionais em atividades atreladas ao agronegócio, obtiveram destaque. No entanto, a acessibilidade a esses aeroportos ainda é um entrave. Rodrigues (2023) demonstra que, dos 163 aeroportos com voos regulares de passageiros no Brasil, apenas sete apresentavam acesso por modal coletivo de massa, como Guarulhos/SP, Galeão/RJ, Santos Dumont/RJ, Recife/PE, Salvador/BA, Porto Alegre/RS e Fortaleza/CE – considerando VLT, BRT, trem ou metrô.

No referente aos fluxos internacionais, houve uma recuperação lenta, com priorização de voos ligando a Europa e os Estados Unidos ao Brasil. Contudo, em 2024, observa-se uma ampliação da movimentação com países latino-americanos, mesmo em um cenário de adensamento de voos já consolidados, operados por *flag carriers*<sup>5</sup>. Nota-se a expansão de mercados de média demanda, operacionalizados por empresas de *low cost* ou aeronaves

---

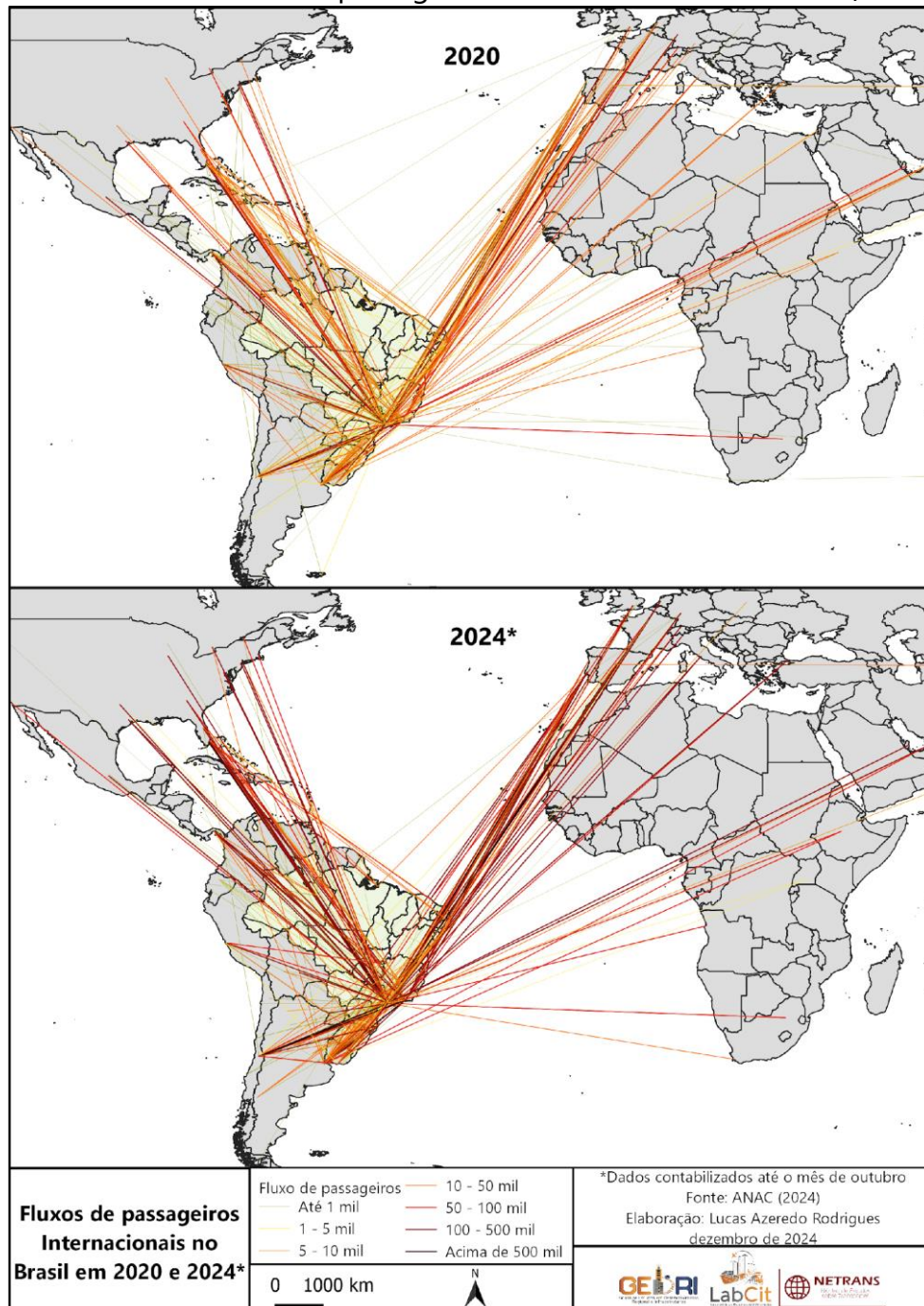
<sup>4</sup> Considera-se uma rota deficitária, aquelas que apresentam uma taxa de ocupação inferior a 70%, devido à lógica estratégica adotada pela empresa aérea.

<sup>5</sup> Companhias aéreas de bandeira, que possuem grande influência estatal na operacionalidade de rotas internacionais, como a Air France na França, Swiss na Suíça, Lufthansa na Alemanha e Emirates no Emirados Árabes.



*narrowbody*. Países como Chile e Argentina contam com a presença de empresas desse segmento, como Jetsmart, Sky e Flybondi.

Figura 2 - Fluxos internacionais de passageiros no Brasil em 2020 e 2024 (até outubro)

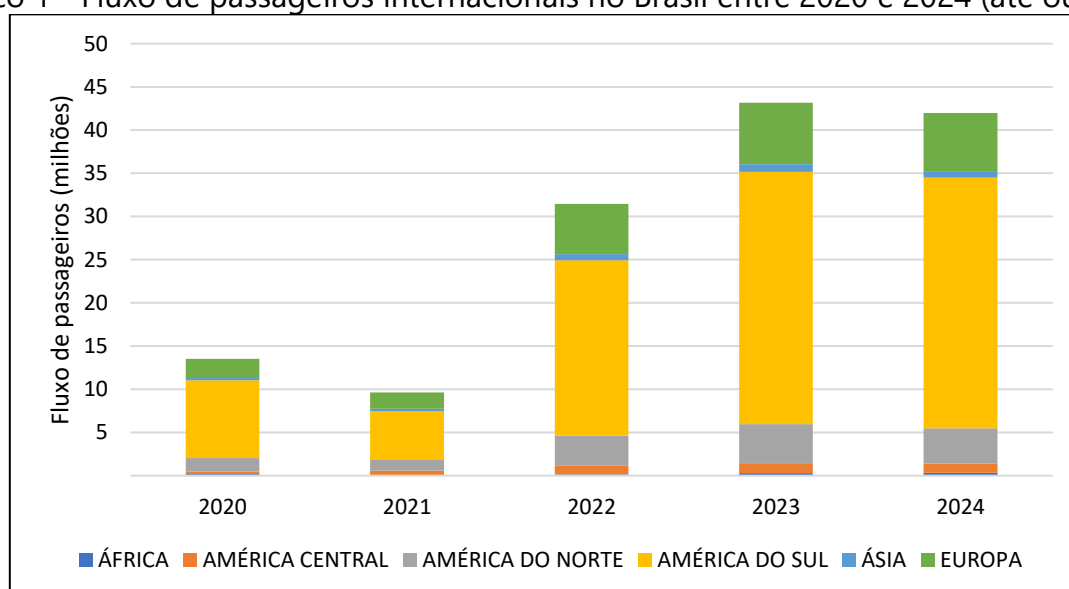


Elaboração: autor (2024)

O uso desse tipo de operação mesclada em mercados domésticos e internacionais para países vizinhos é exemplificado pelos voos operados no aeroporto de Florianópolis. Este aeroporto foi o terceiro maior em movimentação internacional de passageiros no Brasil em 2023, atrás apenas de Guarulhos/SP e Galeão/RJ. Voos conectando Florianópolis a capitais vizinhas como Montevideu, Assunção, Santiago e Buenos Aires, além de outras cidades interioranas argentinas, como Córdoba, tiveram destaque no verão. Com o desastre climático no Rio Grande do Sul no primeiro semestre de 2024, que culminou no fechamento do aeroporto de Porto Alegre, voos para o Panamá (Copa Airlines) e Lisboa (TAP) passaram a operar regularmente a partir de Florianópolis.

A ampliação de fluxos para *hubs* emergentes em mercados mais descongestionados também é notável. Por exemplo, Addis Ababa, na Etiópia, com voos operados pela Ethiopian Airlines, serve como ponto de conexão entre América e Ásia, assim como Dubai (Emirates) e Doha (Qatar Airways). Embora representem mercados potenciais, a Ásia e a África ainda aparecem de forma discreta no Gráfico 1. A América do Sul, sobretudo Argentina (Buenos Aires) e Chile (Santiago), apresenta a maior demanda de origem-destino internacional com o Brasil.

Gráfico 1 - Fluxo de passageiros internacionais no Brasil entre 2020 e 2024 (até outubro)

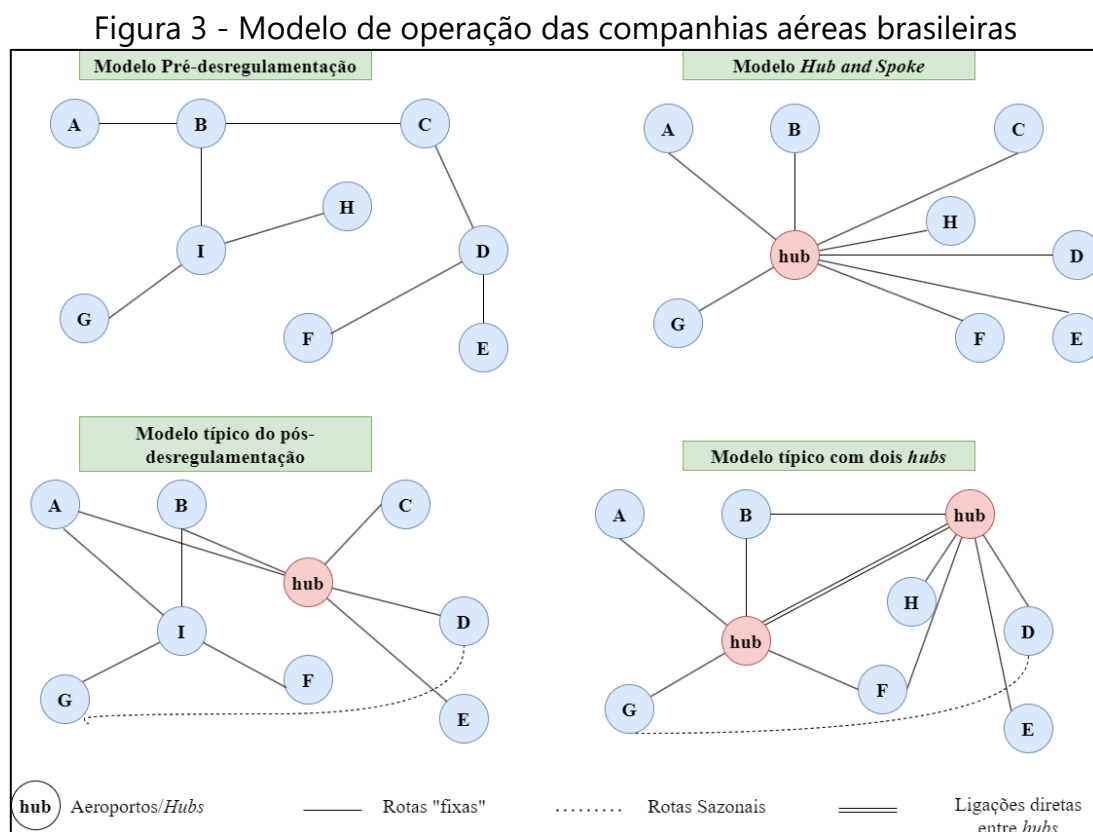


Fonte: ANAC (2024). Org. autor (2024)



## COMPANHIAS AÉREAS: ESTRATÉGIAS LOGÍSTICAS E ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL

Como peça integrante da organização territorial da aviação comercial, as companhias aéreas exercem influência em vários aspectos com base nas suas estratégias competitivas. A topologia de fluxos aéreos no Brasil obedece a uma lógica operacional, resultante da adoção de estratégias competitivas das companhias aéreas, em um processo de concentração de fluxos e centralização de capital. O foco de operação em aeroportos centrais favorece a sobrecarga de infraestruturas aeroportuárias, em um cenário organizacional do sistema de hub and spoke, com operações pontuais que fomentam ligações regionais no sistema point-to-point, ou voos *charters*<sup>6</sup> de alta temporada (Rodrigues, 2024). Elucidado pela figura 3, existem diferenças na estruturação da malha aérea.



Disponível em: Rodrigues (2024, p. 121)

<sup>6</sup> Voos temporários.

A estratégia adotada atualmente se configura como híbrida, em mescla de voos de ponto a ponto, combinados com o sistema de *hub and spoke*. Ela se aplica quando se discutem os segmentos de mercado, com um mix de serviços combinados característicos de *low cost com full service*<sup>7</sup>. A chegada das empresas de baixo custo no país foi favorecida após o processo de desregulamentação, que tem a Gol como pioneira no serviço no país. A expansão de tarifas mais baixas estimulou a demanda e popularização do transporte aéreo no Brasil, guinado pelo crescimento econômico do país nos primeiros governos Lula (2003-2010).

A tipologia de serviço à qual o transporte atende é um mix de mercados corporativos e atividades de lazer. O primeiro, que possui um custo maior, em sua maioria se localiza em regiões interioranas, cujas demandas são menores, o que, consecutivamente, proporciona a prática de tarifas mais altas. Em contrapartida, as atividades turísticas representam os diversos tipos de segmentos, e normalmente possuem uma localização privilegiada na hierarquia urbana nacional, mais frequências de voos e uma maior disputa tarifária através da competitividade entre as empresas aéreas<sup>8</sup>. A integração e parcerias com alianças internacionais (Skyteam, Oneworld e Star Alliance) também são uma estratégia que aproximou mais a interação do mercado doméstico com o internacional em voos através dos codeshares<sup>9</sup>.

A ampliação da atuação em mercados regionais pode favorecer a demanda por voos, o que, por conseguinte, pode gerar renda e emprego para a região. Isso pode ocorrer por intermédio de incentivos públicos ou parcerias público-privadas. Os impactos diretos e indiretos da criação de voos na economia local podem atingir números significativos. Por exemplo, de acordo com a ABEAR (2024), em 2023 o setor aéreo contribuiu para a soma de

---

<sup>7</sup> Ferreira (2018) classifica cinco segmentos de modelo de negócios das companhias aéreas: *Premium Service* > *Full Service* > Híbrida > *Low cost* > *Ultra Low Cost* (do mais completo para o mais simples).

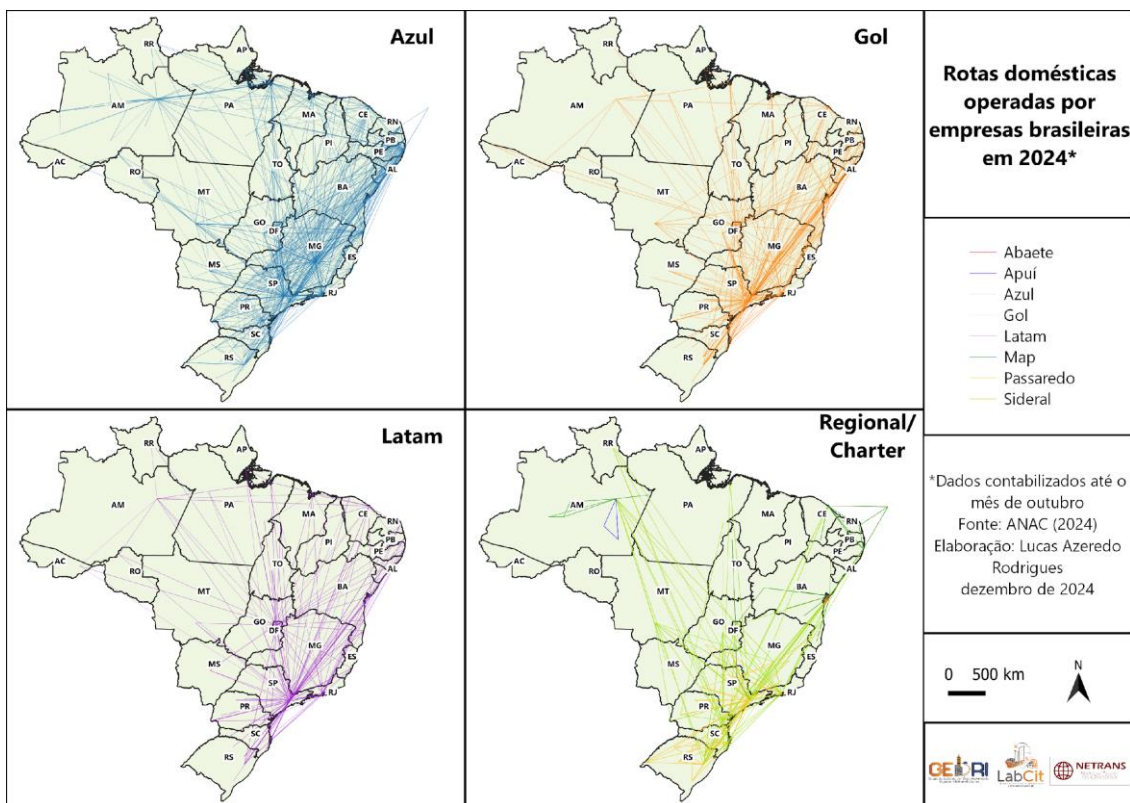
<sup>8</sup> Ultimamente, com base em pesquisas nos buscadores de passagem aérea, têm-se observado uma padronização das tarifas, isto é, as empresas estão buscando diminuir a diferença do valor das passagens com o intuito de amortizar a competitividade. A diferenciação na escolha de serviço perpassa pela preferência do usuário em certo serviço ou até mesmo programas de fidelidade.

<sup>9</sup> Voos com códigos compartilhados.

990 mil empregos (diretos, indiretos, catalisados ou induzidos) e contou com uma contribuição de R\$ 8 bilhões para o PIB brasileiro.

As companhias aéreas brasileiras apresentam configurações distintas no que se refere à sua topologia de rotas (figura 4). As suas respectivas organizações territoriais condizem com o seu escopo de estratégia competitiva adotada para agir no mercado. A Azul, por sua flexibilidade de frota, com aeronaves de pequeno e grande porte, atua em nichos de mercado restritos às outras empresas, ao mesmo tempo em que possui parcelas significativas em rotas de alta demanda, configurando assim uma malha com bastante capilaridade. A empresa também adota a estratégia de hubs secundários às demais empresas, como o caso de Campinas/SP, Recife/PE e Confins/MG. Este último vem possuindo um destaque significativo na retomada de voos pós-pandemia, se consolidando como um importante hub da hierarquia dos aeroportos brasileiros, reflexo da atuação incessante da Azul.

Figura 4 - Malha aérea doméstica das companhias brasileiras em 2024



Elaboração: Autor (2024)

A Latam possui um fluxo bastante centralizado, com foco nas rotas entre metrópoles e capitais regionais, no padrão clássico de hub and spoke, com Guarulhos/SP e Brasília/DF como seus principais hubs. Pelo fato de apresentar apenas aviões a jato na sua frota e ter uma atuação mais concentrada, demanda por codeshares (como a Voepass) para estar presente em mercados de baixa e média demanda.

A Gol, embora não pratique diretamente o low cost, low fare, apresenta uma organização mesclada, com atuação em mercados corporativos e turísticos, com configurações de hub and spoke, com foco em Guarulhos/SP, mas também com ligações point-to-point para atender as altas temporadas. A frota padronizada de Boeing 737 permite maior flexibilidade nos realocamentos logísticos da empresa, no entanto, limita a operação em aeroportos restritos.

Já as empresas regionais, a Voepass e a Map, apresentam a semelhança de operarem aviões de pequeno porte, o ATR. Chegaram a unificar operações após adquirirem slots no aeroporto de Congonhas, mas depois houve a comercialização com a Gol e uma nova separação operacional da empresa. Destaca-se que a Voepass estava num processo de expansão da malha por mercados corporativos interioranos do Brasil, quando houve o acidente com o voo PTB-2283, o que demandou uma reestruturação significativa da empresa. Ademais, os voos charters se configuram por atender fretamentos específicos, em sua maioria associados a eventos esportivos.

Entrelinhas, as empresas aéreas brasileiras se configuram de forma híbrida, com mescla de serviços mais sofisticados ao mesmo passo que apresentam estratégias de low cost, low fare. A escolha de aeronave e de aeroporto como centro de operações também evidencia uma lógica do poder territorial, cuja situação expansiva depende das brechas e atuações num mercado altamente competitivo. Se observa que nos últimos anos, a competição entre as empresas tem diminuído, inclusive pela prática de manutenção de preços semelhantes em trechos de alta demanda, acordos de operação complementar, operação de voos em horários semelhantes, dentre outras ações que mostram diminuição da competitividade entre as empresas aéreas brasileiras.

É neste cenário que os aeroportos surgem como um elemento integrante da competitividade territorial da aviação comercial brasileira, pois eles vêm apresentando uma lógica de atuação corporativa que antes cabia apenas às empresas aéreas. As concessionárias aeroportuárias do Brasil atribuíram novas formas de competir e favoreceram um novo ambiente organizacional dos fluxos aéreos de passageiros. Essa transformação reflete uma mudança estrutural do papel dos aeroportos, que passaram de um simples ponto de embarque, desembarque ou conexão e assumiram um papel significativo na geração de dinâmicas regionais.

## **AEROPORTOS: NOVOS AGENTES DO TRANSPORTE AÉREO NACIONAL**

Os aeroportos, sobretudo aqueles localizados em pontos importantes da hierarquia urbana brasileira – especialmente nas metrópoles – têm se consolidado como agentes econômicos essenciais do transporte aéreo nacional. A partir da modernização e ampliação das estruturas, combinadas com a inserção de novos modelos de gestão, as infraestruturas aeroportuárias estimularam a criação de novas dinâmicas urbano-regionais e intensificaram a competitividade territorial.

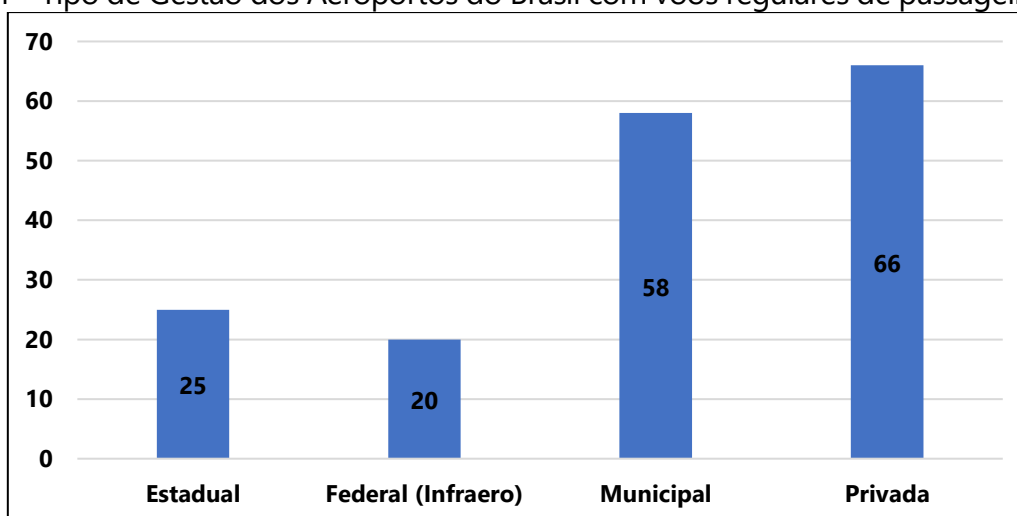
O processo de concessão aeroportuária, iniciado na primeira parte da década de 2010, impôs novos desafios à gestão aeroportuária. De um lado, a sobrecarga infraestrutural, impulsionada pelo crescimento e fortalecimento do setor; de outro, o reflexo das estratégias logísticas adotadas pelas empresas aéreas. A ausência de um Estado mais eficaz evidencia a lógica de espoliação das infraestruturas aeroportuárias do Brasil (Teixeira, 2018).

A lógica inicial das concessões, com participação do Estado por meio da INFRAERO durante o Governo Dilma (2010-2016), foi substituída pela abertura de 100% do capital estrangeiro no Governo Temer (2016-2017). Silveira e Quintilhano (2019) reforçam que a inserção do capital internacional, em detrimento do nacional/estatal, implicou na diminuição da participação do Estado no setor em prol dos interesses corporativos.

Embora o modelo de concessão que possibilitou a total participação do capital internacional no setor brasileiro tenha favorecido um processo de modernização infraestrutural e uma melhoria na prestação de serviços, por outro lado, também se ampliaram as tarifas, o que, por conseguinte, aumentou o valor das tarifas aéreas. Notoriamente, é importante destacar que apenas cumpriram as regras estabelecidas nos contratos de concessão – em alguns casos, houve atrasos e até mesmo a devolução da outorga.

Estrategicamente, os primeiros aeroportos a serem entregues no regime de concessão eram aqueles que assumiam uma postura intermediária na hierarquia do transporte aéreo nacional, como o caso de Campinas/SP e São Gonçalo do Amarante/RN. Em seguida, vieram os principais hubs do país, com exceção de São Paulo/SP e Santos Dumont/RJ. Com a lógica de concessão em blocos, adotada nas últimas rodadas de concessão, ampliou-se a possibilidade de subsídio cruzado, em situações em que eram concedidos aeroportos superavitários e deficitários de uma mesma região, além de uma maior participação de empresas nacionais. Todavia, é importante destacar a ausência da INFRAERO e do Estado nesse regime de concessão. O gráfico 1 nos mostra que, dos aeroportos com voos regulares, a maioria ainda está sob outorga ou gestão pública. Mesmo assim, quase 85% do fluxo de passageiros passa pelos aeroportos concedidos.

Gráfico 1 - Tipo de Gestão dos Aeroportos do Brasil com voos regulares de passageiros (2024)



Fonte: ANAC (2024). Elaboração: Autor (2024)

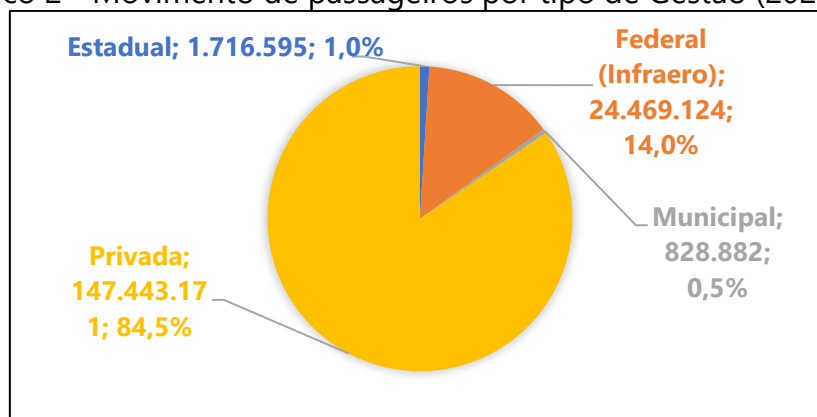


É preciso refletir que os aeroportos são polos catalisadores de desenvolvimento regional, onde as atividades atreladas às infraestruturas incentivam cadeias produtivas ao longo das áreas de captação e das hinterlândias. A atração de investimentos gera emprego e impulsiona setores relacionados ao turismo, indústria e outros setores econômicos. No caso dos hubs, favorecem as conexões globais e, por conseguinte, a integração do país às dinâmicas internacionais. Já os aeroportos regionais, são uma forma estratégica de participação do capital e da comunidade local na economia nacional.

A criação de políticas públicas que fortaleçam os aeroportos regionais se torna extremamente importante para aqueles localizados em cidades médias e pequenas, mais desprestigiadas pelo capital corporativo. Através de subsídios ou incentivos fiscais, e a retomada de programas de investimentos, tenta-se descentralizar fluxos de aeroportos congestionados e amenizar a disparidade na prestação de serviços aéreos, o que também favorece a redução das desigualdades regionais.

O interesse do capital privado nesses aeroportos mais privilegiados é reforçado quando se observa que 100% do fluxo internacional de passageiros no país é operado em aeroportos concedidos. Atualmente, um grande ponto de reflexão é a aviação regional. Observa-se a captação de aeroportos deficitários e com baixa demanda pela estatal INFRAERO, seja pelo regime de administração e gestão, ou até mesmo a outorga. Já o movimento doméstico tem apenas 15,5% fora da gestão privada (gráfico 2).

Gráfico 2 - Movimento de passageiros por tipo de Gestão (2024/out)



Fonte: ANAC (2024). Elaboração: Autor (2024)

A forma de gestão dos aeroportos, a partir do regime de concessões no Brasil, mudou consideravelmente. O que antes era apenas um ponto de embarque e desembarque, com alguns serviços básicos, hoje se transformou em um novo mercado. Embora em 2001 a INFRAERO tenha tentado fazer alguns experimentos, a partir das concessões no país, a lógica do aeroshopping está muito mais presente. O caso mais emblemático possivelmente é o aeroporto de Florianópolis/SC, onde, na infraestrutura criada pela concessionária, existe um espaço próprio para a realização de diversos tipos de eventos abertos, desde o segmento esportivo até shows. Ademais, também se destaca a presença de supermercado e órgãos públicos.

O caso do Floripa Airport ilustra como as empresas concessionárias têm buscado inovações para transformar os terminais em pontos multifuncionais. Esse tipo de estratégia não apenas busca atrair novos usuários, mas também reforça sua posição na hierarquia dos aeroportos brasileiros. O aeroshopping não se trata apenas de uma estratégia comercial, mas de um impacto na dinâmica da hinterlândia aeroportuária, integrando a infraestrutura aeroportuária à rede urbana.

Paralelamente a essa reconfiguração comercial, outro ponto importante que merece destaque nesse novo tipo de gestão aeroportuária no Brasil é o setor de Airline marketing na captação de voos e expansão das rotas. Trata-se das estratégias adotadas pelos aeroportos para atrair novos voos e companhias aéreas, além de ampliar as possibilidades de atração dos hubs no contexto da malha aérea nacional.

As estratégias incluem incentivos financeiros, como descontos em tarifas, suporte às companhias aéreas, parcerias com os governos locais e órgãos turísticos, entre outras. A análise de mercado, sugestão de rotas potenciais, conectividade, ligações entre nós importantes da rede urbana, entre outros elementos, contribuem para reforçar o diálogo entre aeroporto e empresa aérea. A prática que antes ficava contida nos setores administrativos e estratégicos das empresas aéreas, agora passa também a estar presente nas concessionárias como uma forma de incentivar a competitividade entre os aeroportos. Um aeroporto que reforça esse exemplo é o de Confins/MG. Observa-se uma ampliação considerável, não apenas no montante de passageiros, mas também na oferta de novos

destinos domésticos e internacionais. Essa ampliação da atratividade de novos fluxos e demandas reforçou o papel de hub doméstico na hierarquia dos aeroportos brasileiros.

Em ambas as situações destacadas, tanto no caso do aeroshopping quanto no Airline marketing, exige-se também um poder público mais presente. Mesmo diante de diversas demandas em escalas locais e regionais que também carecem de atenção, é preciso de políticas públicas coordenadas que busquem equilíbrio entre os interesses corporativos e as demandas sociais, sobretudo quando se refere aos aeroportos regionais com menor demanda.

Nesse novo contexto do setor aéreo brasileiro, impulsionado pelas novas gestões aeroportuárias, reflete-se um processo de modernização infraestrutural. A presença de espaços multifuncionais, através de setores estratégicos, posicionou os aeroportos como protagonistas no desenvolvimento regional e na competitividade territorial. Existem alguns desafios, como, por exemplo, pactos normativos que assegurem a prestação de um serviço equitativo à população, e que garantam acessibilidade ao transporte aéreo, sobretudo em aeroportos regionais ou aqueles localizados em áreas mais longínquas. É notório reforçar que o setor possui potencialidades, sobretudo por se tratar de um elo importante na integração territorial do país. Isso intensifica a demanda por um equilíbrio entre a logística de Estado e a logística corporativa, cuja situação pode favorecer o desenvolvimento nacional.

## CONCLUSÕES

A recente organização territorial do transporte aéreo brasileiro foi impulsionada pelo processo de modernização organizacional e infraestrutural, imposto pelo setor de modo geral. As novas estratégias logísticas adotadas pelas empresas aéreas, como o modelo operacional híbrido entre o sistema de *hub and spoke* e o *point-to-point*, além da incorporação de práticas de *low cost*, *low fare*, contribuíram para uma reorganização da malha aérea diante das dinâmicas de mercado, ao mesmo tempo que intensificaram a

competitividade territorial entre hubs e aeroportos regionais. No caso das empresas concessionárias, a implantação do conceito de *aeroshopping* transformou as infraestruturas aeroportuárias em pontos multifuncionais, com o objetivo de aumentar receitas e atrair novos fluxos.

Entretanto, essa reconfiguração traz consigo impactos significativos no território. A centralização de investimentos e a priorização de aeroportos mais atrativos, com movimentações elevadas, como hubs internacionais e domésticos, geraram uma diferenciação espacial significativa no que se refere à prestação de serviços aéreos regulares de passageiros. Aeroportos localizados em cidades médias ou menores posicionam-se de forma desvantajosa na hierarquia do transporte aéreo nacional. A competitividade no transporte aéreo, ao favorecer grandes empresas e aeroportos, marginaliza a aviação regional, ampliando as desigualdades no país.

Embora as estratégias das empresas aéreas, como a estruturação da frota, o aumento de conexões e o crescimento no mercado internacional, tenham contribuído para o fortalecimento do setor, é fundamental que políticas públicas sejam implementadas para equilibrar o desenvolvimento regional. É necessário fortalecer aeroportos regionais e buscar formas de subsídios e incentivos para a expansão de rotas, de forma que a população seja atendida de maneira equitativa. Além disso, é imprescindível que o setor corporativo, em conjunto com o Estado, firme um compromisso com a acessibilidade de localidades mais remotas aos serviços aéreos, garantindo que essas não sejam excluídas.

Portanto, o processo de modernização em curso, que intensificou a competitividade territorial no setor aéreo, carece de uma reflexão crítica sobre seus impactos sociais. A demanda por integração, e sua respectiva ausência em algumas regiões, exige um poder público mais eficaz e atuante. São necessárias alternativas para descentralizar os fluxos de passageiros e, conseqüentemente, promover melhorias nos aeroportos regionais, de modo que estejam aptos a operar equipamentos modernos. A garantia de políticas públicas voltadas para a acessibilidade e a consolidação dos aeroportos regionais favorece o

desenvolvimento regional e, de forma consecutiva, a construção de um setor aéreo mais acessível para as diversas camadas da população.

## REFERÊNCIAS

- ANAC. *Agência Nacional da Aviação Civil*. Disponível em: <https://www.anac.gov.br>. Acesso em: 04 dez. 2024.
- CORREA, R. L. *Caminhos paralelos e entrecruzados*. São Paulo: Editora Unesp, 2018.
- CORREA, R. L. *Região e Organização Espacial*. 2. ed. São Paulo: Ática, 1987.
- FERREIRA, J. C. C. *Inovação, mercado e estratégias concorrenciais na aviação comercial brasileira*. 2018. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do ABC, Santo André, 2018.
- PONS, Joana María Seguí; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. *Geografía de los transportes*. Palma de Mallorca: Universitat de les Illes Balears, 2004.
- RODRIGUES, Lucas Azeredo. Transporte aéreo de passageiros no Brasil: acessibilidade e intermodalidade. *XX Simpósio Internacional do Transporte Aéreo*, Joinville, 2023
- RODRIGUES, Lucas Azeredo. *Transporte Aéreo de Passageiros no Brasil: Dinâmicas Regionais e Estratégias Logísticas*. Tese de Doutorado – Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis, 2024.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 2017 [1996].
- SANTOS, Milton. *Metamorfose do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. 6. ed. 2. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014
- SILVEIRA, M. R.; QUINTILHANO, D. Os efeitos das concessões aeroportuárias no Brasil entre os anos de 2012 a 2018. *Geosul*, v. 34, n. 70, p. 87–112, 2019.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. *Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas*. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-67.
- SILVEIRA, Márcio Rogério; FELIPE JR, N. F.; COCCO, R. G.; FELÁCIO, R. M.; RODRIGUES, L. A. Novo coronavírus (Sars-CoV-2): difusão espacial e outro patamar para a socialização dos investimentos no Brasil. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 22, E202024pt, 2020.