

## **Fluxos aéreos em Mato Grosso do Sul: a territorialização das companhias aéreas na disputa pela demanda turística**

Airton Aredes  
airton@uems.br

UEMS- Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (Docente)/  
UNESP – Universidade Estadual Paulista – Presidente Prudente (SP) (Doutorando em  
Geografia)  
Bolsista do Cnpq

### **Introdução**

O presente texto é parte das primeiras reflexões da tese de doutorado cujo tema enfoca os fluxos aéreos, turismo e a territorialização das empresas aéreas de transporte regular que, por hipótese, têm boa parte de suas operações baseadas no transporte de passageiros turistas.

O recorte espacial pauta-se nos lugares e regiões do espaço brasileiro dotados de infraestrutura aeroportuária, fixos que atendam passageiros turistas. Mas, pelo menos para o momento, procurou-se abordar o Estado de Mato Grosso do Sul, objeto inicial dos levantamentos de dados, que representa um dos principais destinos ecoturísticos do Brasil. Tal Estado tem em seu território dois ecossistemas significativos para o consumo turístico: o Pantanal e a Serra da Bodoquena.

O primeiro é um ambiente sazonalmente inundado, uma planície com a maior área alagável do planeta baseada no regime de cheias da bacia do Rio Paraguai, cuja área perfaz um total de 138.183Km<sup>2</sup>. (BANDUCCI JÚNIOR e MORETTI, 2001). Essas características fazem com que o Pantanal tenha uma das maiores biodiversidades do planeta.

O segundo caracteriza-se pelas formações calcáreas do Planalto da Bodoquena limite sudoeste do Pantanal. O *Karst* apresenta formações como dolinas e cavernas, produtos da dissolução de rochas caláreas. Essas feições, assim como a rede de drenagem formada por rios e córregos de águas transparentes e quedas d'água propiciam a contemplação dos elementos da natureza e a prática de esportes radicais além, é claro, de rica diversidade de plantas, peixes, aves e outros animais. Ambos representam ambientes de comprovado potencial turístico que cresce a cada ano.

Verifica-se também nas últimas décadas, no espaço brasileiro, significativo processo de urbanização, industrialização e posterior terciarização e terceirização da economia que envolve as populações dos centros, principalmente da região concentrada (SANTOS e SILVEIRA, 2003). Somado a isso as condições e o modo de vida urbano, principalmente das grandes e médias cidades, faz com que tal população procure se utilizar do tempo livre com lazer e turismo. Para uma parcela cria-se a possibilidade de usufruí-lo com viagens para variados destinos. A ampliação do crédito e a facilitação da aquisição de pacotes turísticos e bilhetes de passagens cria uma demanda potencial para o consumo turístico.

Porém, há necessidade de infra-estruturas e de sistemas de transportes que garantam conforto, rapidez e segurança, pois os turistas muitas vezes têm poucos dias para usufruir de seu tempo livre.

E dessa forma que procurou-se fazer um recorte teórico-metodológico que enfoque uma das faces da atividade turística devido sua amplitude. A opção foi pelo transporte aéreo, pois a atividade turística não ocorre sem deslocamento espacial. Procura-se analisar a atuação das companhias aéreas que tenham produzido/exercido alguma forma de poder, ou seja, a territorialização de suas atividades em função de suas operações com a circulação de passageiros/turistas.

Eje temático 5: Metropolización, reestructuración urbana y transporte

A atividade turística envolve, segundo Rodrigues (1996), um tríplice aspecto: áreas de dispersão, geralmente as grandes cidades e áreas industriais, englobadas pela região concentrada; deslocamento pelos mais variados modais; áreas de recepção que são os destinos turísticos. Assim se configuram os fluxos, meios pelo qual a demanda se desloca pelo espaço. Dentre esses três aspectos os meios de transportes assumem condição muito importante.

Sendo o Brasil um país de "dimensões continentais" necessita de uma rede de transportes que contemple este diferencial. Minimamente são exigidos dos transportes turísticos satisfação e a boa relação de distância, tempo e custo.

Dessa forma pretende-se refletir sobre como as companhias aéreas de transporte regular que operam ou operaram nos aeródromos e aeroportos do estado de Mato Grosso do Sul, em função circulação de passageiros/turistas e dos fluxos aéreos, produzem/exercem territorialização.

### **A relação turismo e transporte**

O turismo está intimamente relacionado com “o outro”: “o outro diferente de mim”, com suas manifestações culturais e “o outro lugar” diferente do que vivo. Por essa diferença expressa por esses “outros” cria-se a necessidade de deslocamento espacial para chegar ao “lugar do outro”, ou seja, para que haja turismo é necessária a ligação entre lugares diferentes.

De fato, a relação do turismo com o deslocamento e deste com os transportes é inegável. Beni faz essa reflexão ao relacionar a viagem ou deslocamento com a noção de turismo. Segundo ele,

Viagem ou deslocamento. Este é um elemento implícito na noção de Turismo. O movimento está intimamente conectado ao próprio sentido etimológico do termo 'tour': *viagem em circuito; deslocamento de ida e volta. (Tour, em francês, significa apenas 'movimento circular', em linguagem figurada. Com ele, os ingleses, no começo do século XVIII, formaram tourism, tourist. Deve-se, pois, aos ingleses o sentido atual do termo.) Sem deslocamento não existe Turismo e, ainda que pareça óbvio, para se aprofundar na correta noção desse fenômeno, é necessário colocar em destaque este seu elemento indispensável. (BENI, 2004, p.37)*

Mas para haver deslocamento espacial faz-se necessário alguns elementos: a via, o terminal e o veículo (PAOLILLO e REJOWSKI, 2002). Sem adequada infra-estrutura de transportes e acesso aos destinos o turismo não ocorre e por conseqüência, não há desenvolvimento da atividade na destinação.

Além do fluxo de pessoas o deslocamento pressupõe a implantação de infra-estruturas para emissão e recepção desses fluxos. São os sistemas de engenharia denominados por Santos e Silveira (2003). Esses sistemas seriam os portos, rodoviárias e aeroportos que contribuiriam para a configuração do uso do território. Nesse sentido

O uso do território pode ser definido pela implantação de infra-estrutura, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação de *sistemas de engenharia*, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços [...] configuram as funções do espaço geográfico (SANTOS, 1987; SILVEIRA, 1997 apud SANTOS; SILVEIRA, 2003, p.21)

Segundo a OMT (Organização Mundial do Turismo),

O turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo

inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras (OMT, 2001, apud CRUZ, 2007, p.5)

Concordando com Cruz (2007), essa definição generaliza as estatísticas sobre fluxo de turistas, pois a base dos dados está nos embarques e desembarques dos terminais e não no indivíduo. Dessa forma, todos que viajam por período consecutivo de acordo com OMT é turista. Mas sem verter, ainda, para essa questão, o que se coloca aqui é que o turismo não acontece sem o deslocamento espacial por uma via, em um dado veículo até um terminal. Os transportes, responsáveis pelo deslocamento do turista de sua residência ao centro receptor, fazem parte dos serviços turísticos. Eles chegam a representar em média, para pequenas distâncias, 55% do custo total da viagem, aumentando, proporcionalmente para distâncias maiores (COOPER et al., 2001).

No mesmo sentido que Cruz (2007) Palhares alerta para equívocos com relação a identificação de quem é ou não turista para quem planeja os transportes e faz parte do *trade* turístico:

[...] tanto o agente quanto os planejadores de transporte e turismo poderão muitas vezes estar lidando com viajantes que não são turistas (como no caso do diplomata que adquire uma passagem aérea para uma missão no exterior). Ainda assim, a importância destes viajantes, embora não classificados como “turistas”, não deve ser desconsiderada (PALHARES, 2002, p.24)

Mas, como foi anteriormente focado, essa é uma discussão de cunho metodológico que deve ser revisitada para melhor compreensão sobre as estatísticas de deslocamento de turistas.

Mesmo que as estatísticas não sejam confiáveis, é possível verificar em alguns modais o aumento do fluxo de passageiros. É um significativo ponto de partida para o entendimento da lógica da circulação de pessoas e conseqüentemente do capital, pois as indústrias diretas ou indiretamente ligadas aos transportes, as empresas que realizam esse tipo de serviço e seus serviços atrelados demonstram crescimento importante nas últimas duas décadas, como pode ser notado na indústria aeronáutica, de carrocerias e de chassis de ônibus, assim como o nascimento de novas companhias aéreas.

Assim, conforme Beni (2004), no caso do Turismo, as atividades básicas podem ser definidas sob os aspectos de deslocamento e estada. As empresas de transporte aéreo e de superfície são as que se encarregam do deslocamento dos passageiros, e a empresa hoteleira ou extra-hoteleira é a que dá suporte para a estada, isto é, para hospedagem do turista.

Diante do brevemente exposto acima, produto de reflexões realizadas por alguns autores, é impossível se não for negligente discutir o fenômeno turístico sem trazer essa discussão para o segmento dos transportes. A atividade turística vive em constante crescimento e esta nova demanda exige cada vez mais infra-estruturas e veículos que possibilitem conforto e economia.

## **O turismo e o transporte aéreo**

Dentre os vários modais que constituem esse sistema de transporte turístico o aéreo é importante conquista deste século. Atualmente o avião é um meio de transporte de massa. Uma viagem aérea que há trinta anos ainda era uma aventura agora<sup>1</sup> é uma viagem segura, rápida e confortável.

---

<sup>1</sup> No caso do Brasil, de uns tempos para cá essas características podem e devem ser revistas.

O transporte aéreo, pelas vantagens que oferece, exerce importante papel no desenvolvimento do Turismo, sobretudo naquele praticado a longas distâncias. Na verdade, a aviação progrediu tão rapidamente que as distâncias foram ficando cada vez menores. "Além dos vôos regulares que transportam milhares de pessoas, há uma modalidade específica que atende primordialmente ao tráfego turístico: os vôos *charters*, que ganharam uma importância tão grande que chegam em alguns países a suplantam os vôos regulares em volume de turistas. Está havendo também um acentuado crescimento do *code sharing*, que é um acordo entre empresas aéreas conveniadas, consorciadas ou com alguma aliança comercial que atuam na mesma rota, que permite a operação conjugada em operação de vôos, [...]" (BENI, 2004, p. 205-206)

O turismo como uma atividade detentora e propulsora do transporte aéreo em determinadas regiões conduz parte das ações das companhias aéreas que se tornam, de certa forma, dependentes da demanda turística para que possa ter condições de operação seja com vôo *charter* ou regular.

O transporte aéreo, apesar de vários problemas como, por exemplo, o custo geral de realização e as instabilidades quanto às políticas econômicas são de vital importância para a realização da atividade turística.

Conforme Andrade (2000, p.160),

As grandes distâncias a serem percorridas e a liberação ou necessidade de ganhar tempo, somadas ao poder aquisitivo das pessoas que viajam, se constituem em importantes fatores que viabilizam o avião como transporte turístico a nível nacional, em países de grandes dimensões territoriais, e internacional. Por isso – pelo menos em decorrência dos aspectos exteriores – o desenvolvimento da aviação comercial pode ser considerando tanto causa quanto efeito de expansão turística.

Pode-se verificar e confirmar a relação turismo e transporte aéreo, no caso de Mato Grosso do Sul, com um evento sobre Aeroportos, Aviação Civil e Desenvolvimento de Negócios em Mato Grosso do Sul realizado em Campo Grande (MS) no ano de 2003. O MS Notícias divulgou o seguinte:

**14/10/03 - Fórum de Aviação debate hoje transporte aéreo e turismo**

O 1º Fórum sobre Aeroportos, Aviação Civil e Desenvolvimento de Negócios em Mato Grosso do Sul discute hoje as perspectivas de fortalecimento do transporte aéreo de passageiros com foco no desenvolvimento do turismo. O evento, que teve início na manhã de ontem, segue até o final da tarde de hoje no auditório do Sebrae (avenida Mato Grosso, 1661). (MS NOTÍCIAS, 2007)

No âmbito nacional será realizado em março de 2009 o Fórum Panrotas que contará com a presença de importantes atores do planejamento turísticos, tanto do Estado brasileiro como das empresas atreladas ao *tade* principalmente as aéreas de vôos regulares. Nomes como Henrique Meirelles, presidente do Banco Central que falará sobre o governo brasileiro e as tendências e planos para o turismo nacional; Luiz Barretto, Ministro do Turismo cujo tema tratará das tendências e análises econômicas do turismo brasileiro; Constantino de Oliveira Jr., presidente da Gol; David Barioni Neto, presidente da TAM; German Efromovich, presidente da OceanAir; José Mário Caprioli, presidente da Trip Linhas Aéreas; Pedro Janot, presidente da Azul Linhas Aéreas; Wagner Ferreira, presidente da Webjet que farão uma análise das tendências e perspectivas para as empresas aéreas brasileiras no contexto do turismo. E ainda do ponto de vista governamental, o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) tem previsão de ampliar em 40 milhões a

capacidade de passageiros dos aeroportos brasileiros, o que significa que há perspectiva de aumento no fluxo de passageiros.

É possível visualizar que, pelo menos aparentemente, a perspectiva do turismo realizado pelo transporte aéreo era e continua sendo preocupação de empresários e governo nos âmbitos regional e nacional.

Verifica-se, portanto, através das idéias arroladas pelos diversos autores, que o fluxo aéreo na atividade turística pode representar um importante fator de análise do espaço geográfico, o que pode garantir novas perspectivas sobre a circulação, os fluxos e a territorialidade produzida pelas empresas aéreas.

### **O Transporte Aéreo: algumas considerações**

As características segurança, regularidade, pontualidade, prestação de serviços, economia e conforto, de maneira geral, estão concentradas no transporte aéreo, uma modalidade muito importante que é pouco percebida, mas que movimenta Bilhões de dólares no mundo todo. Os estudos de Oliveira (2001, p.51-52) demonstram que só no Brasil, de 1995 a 1999, o Prodetur (Programa de desenvolvimento do turismo) investiu "[...] US\$ 670 milhões em obras de infra-estrutura básica no Nordeste, em seis aeroportos: de Porto Seguro, Salvador, São Luís, Aracajú, Natal e Fortaleza; [...]". Segundo a Infraero (2009), os embarques e desembarques de passageiros em aeroportos administrados por ela passaram de 61.268.864 em 2003 para 99.011.654 em 2008, retratando um considerável crescimento no fluxo aéreo.

Rodrigues (1996, p. 22-23) ainda destaca que

A demanda turística se desloca através de fluxos - aéreos, terrestres, fluviais, marinhos e oceânicos - que também incidem concretamente no território. No caso dos transportes aéreos, [...] circunscrevem-se no espaço através dos equipamentos de embarque e desembarque, que não deixam de ser significativos. [...] esses fluxos quando mapeados, fornecem importantes fontes de dados para o estudo das conexões, em qualquer escala geográfica que se quer enfocar.

Percebe-se também que a aviação comercial movimenta bilhões, seja em volume de passageiros e ou cargas transportadas. Segundo a Folha de São Paulo do Dia 19 de setembro de 2001, dias depois do atentado às torres gêmeas do World Trade Center, as ações da American Airlines caíram cerca de 40%, sendo uma das grandes responsáveis pela queda na Bolsa de Nova Iorque naquele momento. E quantos tantos negócios não foram concretizados em função da interdição do transporte aéreo no dia 11 de setembro de 2001 nos E.U.A. e no mundo.

Conforme Silva (2000), com referência ao turismo doméstico no Brasil, o avião é o quarto meio de transporte utilizado para o turismo, situação esta explicada pelas altas tarifas cobradas por esse meio, havendo a necessidade de uma política interna de incentivo a sua utilização. É o que aconteceu quando a GOL Transportes Aéreos entrou no mercado, praticando tarifas em torno de 40 a 50% mais baratas que as outras companhias aéreas, implantando no Brasil o conceito de companhia de baixo custo. Acompanhando essa tendência outras empresas como a BRA linhas aéreas, que saiu de operação em 2007 e mais recentemente a Azul Linhas Aéreas entraram no mercado para competir diretamente com as outras empresas de transporte aéreo regular.

No caso dos destinos brasileiros, os turistas dos mais variados lugares do Brasil e do mundo entram(avam)/se utilizavam dos aeroportos internacionais, geralmente localizados na região concentrada, que recebem, em sua maioria, vôos internacionais e nacionais para

posteriormente, embarcar em vôos regionais ou fretar uma aeronave de pequeno porte ou ainda enfrentar uma viagem rodoviária até os destinos turísticos. A entrada em operação de novos aeródromos/aeroportos e a readequação/reforma de outros pode vir a trazer um incremento no número de turistas que visita os vários destinos turísticos brasileiros, criando expectativa nas companhias aéreas que operaram, operam ou pretendam operar nesses destinos, através de vôos regulares ou fretamentos.

Portanto, é uma atividade que deve ser mais bem estudada e aprofundada, tendo como base os fluxos aéreos e a circulação de passageiros, além das relações de poder – territorialização – que cada companhia aérea exerce/produz em função da atividade turística, em suas operações nos aeródromos/aeroportos brasileiros.

O transporte está estritamente relacionado com a idéia de desenvolvimento e progresso dos povos do mundo todo, sendo que muitas atividades econômicas como o turismo ganharam impulso a partir do seu aperfeiçoamento. Do ponto de vista geográfico, trabalhar essa questão requer uma nova concepção e conceituação do que significam esses deslocamentos. Para tanto é importante destacar Raffestin (1993, p. 202) que enfoca a circulação como uma das faces do poder. Para ele “a circulação é a imagem do poder”.

Plassard (1993) citado por Contel (2001, p.357), mostra que essa temática era conhecida como "geografia dos Transportes", uma parte dos estudos de "Geografia Econômica". Porém, a incorporação de novas técnicas ao território vão dotando as diversas regiões com qualitativos, dentre os quais os "sistemas de movimentos do território", em que a circulação de pessoas, mercadorias e informações têm suas raízes e dinâmica centrada na divisão territorial do trabalho.

Esses sistemas de movimento são classificados em quatro tipos principais, quais sejam: rodoviário, ferroviário, aquaviário e o aeroviário que, se analisados à luz de variáveis, como por exemplo, passageiros transportados ou quilômetros percorridos é possível a constatação de áreas de movimentação desses fluxos que apresentam maior densidade (CONTEL, 2001)

Em se tratando do fluxo aéreo, entre o período de 1945 a 1975, Contel destaca um crescimento significativo nesse sistema de movimento de passageiros que ultrapassou a casa dos 1.000%, demonstrando que dentre os fluxos nacionais, este conquista significativa relevância no Brasil. Com a aplicação de novas tecnologias, a popularização do sistema de movimento aéreo ganha densidade, principalmente no espaço que Santos e Silveira (2003, p.42-43) denominam de "Região Concentrada", que abarca as regiões Sudeste e Sul, caracterizadas pela grande concentração industrial e pela polarização que exercem no restante do país. "Foi a partir da década de 1970 e, ainda mais, nos anos 80 que se construíram novos aeroportos, como os internacionais de Guarulhos, em São Paulo e Tancredo Neves em Belo Horizonte (SANTOS e SILVEIRA, 2003, p.57)

Nesse mesmo sentido, Contel (2001) destaca a liderança do Estado de São Paulo quanto ao fluxo de passageiros transportados, o que demonstraria a existência de centros polarizadores desse sistema. Lemos (1996) aponta outros estudos anteriormente realizados por Helena Cohn Cordeiro, em que a partir dos avanços tecnológicos, principalmente na área de comunicação e transportes, propiciaram o encurtamento das distâncias entre São Paulo e outras partes do Brasil, e deste com o resto do mundo.

A globalização e o meio técnico-científico-informacional modificaram os padrões de inter-relações humanas e econômicas. Enfatizam Santos e Silveira (2003, p.52-53) que

A união entre ciência e técnica que, a partir dos anos 70, havia transformado o território brasileiro revigora-se com novos e portentosos recursos da informação, a partir do período da globalização e sob a égide do mercado. E o mercado, graças exatamente à ciência, à técnica e à informação, torna-se um mercado global. O

Eje temático 5: Metropolización, reestructuración urbana y transporte

território ganha novos conteúdos e impõe novos comportamentos, graças às enormes possibilidades da produção e, sobretudo, da circulação dos insumos, dos produtos, do dinheiro, das idéias e informação, das ordens e dos homens. É a irradiação do meio técnico-científico-informacional [...] que se instala sobre o território, em áreas contínuas no Sudeste e no Sul ou constituindo manchas e pontos no resto do país.

Essa nova dinâmica implementada pela globalização amplia a relação entre os "espaços do mandar" e "os espaços do fazer". Os primeiros, ordenadores da produção, do movimento e do pensamento enquanto que os segundos, instrumentalizadores destes.

É a partir do nexos informacional que se instala o nexos circulacional, criando-se o movimento, inclusive do próprio turismo, cujos pólos receptores são mais difusos e podem ser menos poderosos que os pólos emissores (SANTOS e SILVEIRA, 2003)

Lemos (1996, p.240) destaca que

[...] na organização do turismo, não há nem limites, nem fronteiras no período técnico-científico-informacional atual - segundo denominação de Milton Santos - já que este vincula entre si, de forma ininterrupta e contínua, todos os espaços globalizados existentes, para um maior desenvolvimento dessa nova massa de consumidores denominados turistas. Na vida moderna viajar é tão importante como possuir informação, é a própria expansão da informação.

O turismo de negócios se incrementa e em função das relações comerciais se processarem em variadas localidades e da necessidade do negociante estar em vários lugares em um curto espaço de tempo, o transporte aéreo é extremamente requisitado. Também com relação à comodidade, o turismo de férias, cultural, de saúde e religioso também necessita de um meio de transporte que tenha uma boa relação custo-benefício no que diz respeito ao tempo de deslocamento e o espaço a se deslocar.

Percebe-se, portanto, que as empresas aéreas desempenham um papel muito importante no deslocamento de cargas e principalmente de passageiros, e que algumas delas conseguem grande parte de seus bons resultados com o transporte de turistas a partir de vagas para grupos em vôos regulares e fretamentos nos finais de semana - momentos em que muitas aeronaves ficavam paradas nos pátios dos aeroportos esperando a Segunda-feira para recomençar as atividades -, como é o caso da Gol e, principalmente a TAM.

Segundo Silva (2000, p.45),

No Brasil, em janeiro de 1998, quando houve uma redução significativa nas tarifas, promovidas pelas companhias aéreas, os descontos chegaram a níveis de 60% em qualquer vôo, para qualquer destino, se atingiu um público novo de um milhão e 200 mil pessoas, que jamais havia viajado de avião ou que não utilizava o avião como meio de transporte.

Beni (2004) destaca que o automóvel e o avião como meios de transportes modernos contribuíram para a mobilidade e rompimento de fronteiras físicas. Se a industrialização trouxe consigo o aumento da população, trouxe também o desenvolvimento de técnicas e tecnologias que propiciaram o encurtamento das distâncias, o que favoreceu o conhecimento de outras localidades e suas culturas. Esta mobilidade “[...] acarreta novas formas de vida que [...] pode também ampliar os horizontes culturais do indivíduo e injetar novo dinamismo à sociedade [...]” (BENI, 2004, p.78)

Esse dinamismo se materializa na necessidade de conhecer “o outro diferente de mim” e “outras localidades”. Oportuniza-se a constituição de novas infra-estruturas para o uso do território. Nesse contexto, tornou-se mais intensa a busca pelo tempo livre, que proporcionasse atividades prazerosas e que rompesse em parte com o modelo trabalhista de

Eje temático 5: Metropolización, reestructuración urbana y transporte

vida então vigente. “Expandem-se, também, os consumos de viagens, turismos e lazer. Na explosão dos fluxos mundiais e nacionais, o turismo ocupa lugar privilegiado (EWERTON VIEIRA MACHADO, 1998 apud SANTOS; SILVEIRA, 2003, p. 236).

Nessa perspectiva Cruz (2000) enfatiza que o espaço torna-se objeto de consumo na atividade turística. Para ela, que cita Sanches, Urry e Bertonecello,

Outra face da dimensão espacial do turismo diz respeito ao fato de esta ser a única entre as atividades econômicas modernas que consome, elementarmente, espaço. É dessa característica que decorrem suas mais fundamentais especificidades, como a fixidez do seu produto, o atrativo turístico (SANCHES, 1991; URRY, 1996; BERTONCELLO, 1998) e a conseqüente necessidade de deslocamento do consumidor até o produto a ser consumido.(CRUZ, 2000, p.8)

Provavelmente as companhias aéreas valem-se dessa condição para implementar suas novas rotas e intensificar outras, já que, como enfatizado pela autora, o produto turístico é fixo e o consumidor tem de chegar até ele para poder consumi-lo. Não importa o meio de deslocamento, pois, este acontece.

### **Sobre a territorialização das empresas aéreas de transporte regular**

Territorialização trata-se de um termo que está muito próximo de espacialização, segundo algumas abordagens levantadas por estudiosos da questão agrária no Brasil. Nas discussões e reflexões que compareceram nos debates um apontamento ficou marcado: o do não exercício da territorialidade pelas empresas.

Na perspectiva em que inicialmente avança a pesquisas, qual seja, a das infra-estruturas de transportes e da circulação e de como elas podem contribuir na organização do território e no exercício de territorialidades, percebeu-se que a polêmica está nas empresas.

Território, para Andrade é um conceito que se liga a idéia de domínio tanto das empresas como do Estado sobre uma determinada área. O conceito de território não deve ser confundido com o de espaço ou de lugar, estando muito ligado à idéia de domínio ou de gestão de determinada área. Assim, deve se ligar sempre a idéia de território à idéia de poder, “quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas que estendem seus tentáculos por grandes áreas territoriais, ignorando as fronteiras políticas.” (ANDRADE, 1995, p. 19)

Raffestin mostra que existem outras formas de poder exercido em diferentes escalas, como o poder das empresas, das organizações, das instituições religiosas, entre outras que se escondem atrás do Poder do Estado. Esse poder invisível é o mais perigoso e está presente nas relações cotidianas que se processam no território.

Resgatando as idéias de Raffestin (1993) e Andrade (1995), verifica-se que os dois autores ligam o conceito de território à idéia de domínio tanto do Estado como das empresas. O domínio se efetiva no poder exercido sobre outras pessoas individualmente, em grupo ou, ainda às empresas. Se há domínio de empresas sobre outras e elas são comandadas por pessoas que têm interesses e intencionalidade, então as empresas não exerceriam territorialidade sobre as outras quando da efetivação de suas ações e estratégias de mercado? Ficou essa indagação baseada nos autores acima aludidos, o que remete a um aprofundamento teórico maior para que o conceito tenha coerência na sua utilização com o método.

O aprofundamento teórico a que se fez referência vem ao encontro e, ao mesmo tempo, refletir e, quem sabe refutar o que Sposito<sup>2</sup> enfatizou, ou seja, que as empresas não exercem territorialidade. O que elas podem e fazem é exercer territorialização.

---

<sup>2</sup> SPÓSITO, Eliseu Savério. Discussão em sala de aula no dia 6 de novembro de 2008.



Como o termo territorialização não havia comparecido no debate naquele momento, a indicativa é o aprofundamento de seu significado e aplicação. Numa primeira aproximação está ligada à Antropologia, à criação de unidade sociocultural estabelecida a partir de uma identidade étnica, mecanismos políticos, controle social e reelaboração cultural (OLIVEIRA FILHO, 1986). Nas nossas reflexões, a territorialização estaria ligada ao processo de criação de infra-estruturas e da representação cartográfica das empresas, por exemplo, de um mapa de rotas de companhias aéreas (caso específico da pesquisa em andamento). Seguindo Raffestin, [...] o próprio sistema sêmico é marcado por toda uma infra-estrutura, pelas forças de trabalho e pelas relações de produção, em suma, pelos modos de produção. (RAFFESTIN, 1993, p.144)

O autor destaca que a imagem – um sistema sêmico - é a representação do poder. Nela estão as atividades econômicas mediadas pelas vias e meios de comunicação e circulação dos fluxos materiais e imateriais.

Portanto, se as empresas produzem e se utilizam de infra-estruturas de comunicação e circulação e competem nas relações de produção, elas estariam exercendo/produzindo territorialidades ou territorialização? Reforçamos que esta é uma primeira contribuição a esse debate sobre territorialidade e territorialização na perspectiva das empresas.

### **Movimento Operacional de Aeronaves nos Principais Aeroportos de Mato Grosso do Sul: possibilidade de territorialização**

O Estado de Mato Grosso do Sul possui quatro aeroportos principais: O Internacional de Campo Grande, Localizado na capital; O Internacional de Corumbá, no município de Corumbá, divisa com a Bolívia; O Internacional de Ponta Porã, no município de Ponta Porã, divisa com o Paraguai; o aeroporto municipal de Dourados e o ainda aeródromo estadual de Bonito.

**Tabela 1 - Dados Técnicos Operacionais dos Principais Aeroportos de Mato Grosso do Sul**

Localização	Indicador de Localidade	Tipo de Operação	Administração	Dimensões da Pista
Campo Grande	SBCG	VFR IFR	INFRAERO	2600 x 43 CONC
Corumbá	SBCR	VFR IFR	INFRAERO	1660 x 30 ASPH
Ponta Porã	SBPP	IFR	INFRAERO	2000 x 45 ASPH
Dourados	SSDO	VFR	Município	1610 x 30 ASPH
Bonito	SJDB	VFR	Governo do Estado – AGESUL (Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos de Mato Grosso do Sul)	2000 x 30 ASPH

VFR: Vôo visual / IFR: Vôo por instrumentos / CONC: Concreto / ASPH: Asfalto  
 Fonte: Brasil (2009)

O movimento operacional apresentado nas tabelas demonstra, com base nas estatísticas da Infraero sobre aviação comercial e geral sem a aviação militar, a evolução do tráfego de aeronaves e passageiros nos referidos aeroportos, com exceção de Dourados e Bonito que têm, respectivamente, administração municipal e estadual, em que os dados serão demonstrados a partir de outro indicador.

**Tabela 2 - Movimento Operacional Acumulado da REDE INFRAERO (Janeiro até Dezembro de 2004)**

Dependência SRGR - Superintendência Regional do Sudeste	Aeronaves (unidade)	Passageiros (unidade)
	Doméstica	Domésticos

Eje temático 5: Metropolización, reestructuración urbana y transporte

SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande	25.939	516.372
SBCR - Aeroporto Internacional de Corumbá	2.726	29.039
SBPP - Aeroporto Internacional de Ponta Porã	1.034	1.741
<b>TOTAL</b>	<b>29.699</b>	<b>547.152</b>

Obs.: Aeronaves - pouso mais decolagem (sem militar).

Passageiros - embarque mais desembarque (mais conexão, sem militar).

Fonte: INFRAERO - SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO – PRPG (2009)

PLANILHA REVISADA EM 02/02/05

Organização: Aredes (2009)

**Tabela 3 - Movimento Operacional Acumulado da REDE INFRAERO  
(Janeiro até Dezembro de 2005)**

Dependência SRGR - Superintendência Regional do Sudeste	Aeronaves (unidade)	Passageiros (unidade)
	Domestica	Domésticos
SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande	21.396	649.341
SBCR - Aeroporto Internacional de Corumbá	2.582	39.555
SBPP - Aeroporto Internacional de Ponta Porã	1.176	2.691
<b>TOTAL</b>	<b>25.154</b>	<b>691.587</b>

Obs.: Aeronaves - pouso mais decolagem(sem militar).

Passageiros - embarque mais desembarque (mais conexão, sem militar).

Fonte: INFRAERO - SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO – PRPG (2009)

PLANILHA REVISADA EM 02/02/05

Organização: Aredes (2009)

**Tabela 4 - Movimento Operacional Acumulado da REDE INFRAERO  
(Janeiro até Dezembro de 2006)**

Dependência SRGR - Superintendência Regional do Sudeste	Aeronaves (unidade)	Passageiros (unidade)
	Domestica	Domésticos
SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande	20.861	695.213
SBCR - Aeroporto Internacional de Corumbá	2.013	36.229
SBPP - Aeroporto Internacional de Ponta Porã	1.143	2.121
<b>TOTAL</b>	<b>24.017</b>	<b>733.563</b>

Obs.: Aeronaves - pouso mais decolagem(sem militar).

Passageiros - embarque mais desembarque (mais conexão, sem militar).

Fonte: INFRAERO - SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO – PRPG (2009)

PLANILHA REVISADA EM 02/02/05

Organização: Aredes (2009)

**Tabela 5 - Movimento Operacional Acumulado da REDE INFRAERO  
(Janeiro até Dezembro de 2007)**

Dependência SRGR - Superintendência Regional do Sudeste	Aeronaves (unidade)	Passageiros (unidade)
	Domestica	Domésticos
SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande	21.509	743.599
SBCR - Aeroporto Internacional de Corumbá	1.978	37.494
SBPP - Aeroporto Internacional de Ponta Porã	1.144	2.482
<b>TOTAL</b>	<b>24.631</b>	<b>783.575</b>

Obs.: Aeronaves - pouso mais decolagem(sem militar).

Passageiros - embarque mais desembarque (mais conexão, sem militar).

Fonte: INFRAERO - SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO – PRPG (2009)

PLANILHA REVISADA EM 02/02/05

Organização: Aredes (2009)

**Tabela 6 - Movimento Operacional Acumulado da REDE INFRAERO  
(Janeiro até Dezembro de 2008)**

Dependência	Aeronaves (unidade)	Passageiros (unidade)
-------------	---------------------	-----------------------

Eje temático 5: Metropolización, reestructuración urbana y transporte

<b>SRGR - Superintendência Regional do Sudeste</b>	<b>Domestica</b>	<b>Domésticos</b>
SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande	23.821	823.675
SBCR - Aeroporto Internacional de Corumbá	2.429	28.944
SBPP - Aeroporto Internacional de Ponta Porã	1.407	2.919
<b>TOTAL</b>	<b>27.657</b>	<b>855.538</b>

Obs.: Aeronaves - pouso mais decolagem(sem militar).

Passageiros - embarque mais desembarque (mais conexão, sem militar).

Fonte: INFRAERO - SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO – PRPG (2009)

PLANILHA REVISADA EM 02/02/05

Organização: Aredes (2009)

A análise dos dados da Infraero sobre o movimento operacional acumulado demonstra que de 2004 para 2008 houve um aumento de mais de 56% no movimento de passageiros no Estado impulsionados pelo Internacional de Campo Grande. Nesse mesmo aeroporto, entre os anos de 2005 e 2006 o número de aeronaves diminuiu, mas mesmo assim houve aumento no número de passageiros transportados. Pode ter havido redução da operação de pequenas aeronaves com conseqüente aumento de operação das de maior porte e/ou a maior ocupação de assentos ofertados por aeronave em função do aumento da circulação do capital, dos negócios e do turismo. Algo similar aconteceu entre 2006 e 2007 no Internacional de Corumbá.

Já o Internacional de Ponta Porã teve certa proporcionalidade no aumento e diminuição no número de aeronaves e passageiros.

**Tabela 7 - Tráfego Doméstico com Origem em Mato Grosso do Sul por Empresas de Transporte Aéreo Regular (2004)**

<b>Origem</b>	<b>Destino</b>	<b>Ligações</b>	<b>Passageiros</b>
MSBONITO	MS INT. CAMPO GRANDE	84	483
	<b>TOTAL</b>	<b>84</b>	<b>483</b>
MSDOURADOS	PRCASCABEL	192	3.212
	PR INT. AFONSOPENA	61	453
	MS INT. CAMPOGRANDE	194	2.884
	<b>TOTAL</b>	<b>447</b>	<b>6.549</b>

FONTE: ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) - Anuário Estatístico 2004

Organização: Aredes (2009)

**Tabela 8 - Tráfego Doméstico com Origem em Mato Grosso do Sul por Empresas de Transporte Aéreo Regular (2007)**

<b>Origem</b>	<b>Destino</b>	<b>Ligações</b>	<b>Passageiros</b>
MSBONITO	SP INT. DE SAO PAULO	53	2.546
	<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>2.546</b>
MSDOURADOS	PRCASCABEL	256	5.305
	PR INT. AFONSOPENA	182	1.312
	MS INT. CAMPOGRANDE	234	3.994
	<b>TOTAL</b>	<b>672</b>	<b>10.611</b>

FONTE: ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) - Anuário Estatístico 2007

Organização: Aredes (2009)

No caso de Bonito, 2004 é o ano de inauguração do aeródromo, ocasião em que duas empresas principiaram disputar a demanda para tal aeródromo: a Gensa – General Serviços Eje temático 5: Metropolización, reestructuración urbana y transporte

Aeronáuticos S/A com sede em Campo Grande e a Trip – Transportes Regionais do Interior Paulista, com sede na cidade de Campinas (SP), uma empresa do Grupo Caprioli. Esta não chegou a operar no referido aeródromo. Mas, a Gensa operou durante esse ano as ligações entre Bonito e Campo Grande em *code sharing* com a Gol. Esta última fazia a ligação entre Campo Grande e São Paulo (SP). Mas, como pode ser visto nas tabelas 7 e 9 a média de passageiros por voo era de 4,3 pax/voo de Campo Grande para Bonito e 5,75 pax/voo de Bonito para Campo Grande, pouco para a aeronave BEM 110 – Bandeirante com capacidade entre 16 e 21 pax. Devido a isso ela encerrou suas atividades de voos regulares para fazer apenas fretamentos. A partir daí os voos para Bonito começam a vir diretamente do Internacional de São Paulo.

**Tabela 9 - Tráfego Doméstico com Destino à Mato Grosso do Sul por Empresas de Transporte Aéreo Regular (2004)**

Origem	Destino	Ligações	Passageiros
PRCASCVEL	MSDOURADOS	189	3.098
PRINT.AFONSOPENA	MSDOURADOS	52	586
MSINT.CAMPOGRANDE	MSDOURADOS	173	2.686
TOTAL		414	6.370
MSINT.CAMPOGRANDE	MSBONITO	93	401
SPINT.DESAOPAULO	MSBONITO	—	—
RJINT.DORIODEJANEIRO	MSBONITO	—	—
SPVIRACOPOS	MSBONITO	—	—
TOTAL		93	401

FONTE: ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) - Anuário Estatístico 2004

**Tabela 10 - Tráfego Doméstico com Destino à Mato Grosso do Sul por Empresas de Transporte Aéreo Regular (2007)**

Origem	Destino	Ligações	Passageiros
PRCASCVEL	MSDOURADOS	257	5.346
PRINT.AFONSOPENA	MSDOURADOS	99	427
MSINT.CAMPOGRANDE	MSDOURADOS	179	2.867
TOTAL		535	8.640
SPINT.DESAOPAULO	MSBONITO	26	2.045
RJINT.DORIODEJANEIRO	MSBONITO	2	17
SPVIRACOPOS	MSBONITO	3	225
TOTAL		31	2.287

FONTE: ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) - Anuário Estatístico 2007

Organização: Aredes (2009)

De 2004 para 2007 as ligações diminuem de 93 para 31, mas o número de passageiros passou de 401 para 2.287, aumento de mais de 550%. Isso reflete o fim das operações de aeronaves de pequeno porte, a entrada dos jatos de mais de 100 lugares e o fluxo proveniente da região concentrada.

Dourados verificou também aumento de mais de 30% no mesmo período provavelmente relacionado às interações entre o Centro-Oeste e o Sul em função do agronegócio. Mas, de acordo com a OMT, mesmo que o motivo da viagem seja negócios, caracteriza-se turismo.

## Considerações Finais

É fato que a aviação e o transporte de passageiros vêm se desenvolvendo significativamente no Brasil, em específico o transporte aéreo. Como mola propulsora desse processo encontra-se o turismo. Mesmo que metodologicamente o conceito de turista tenha equívocos, o fato é que, no caso da aviação está havendo aumento no número de passageiros transportados, seja pela facilitação do crédito ou pela oferta de vôos em empresas de baixo custo, o que força as outras empresas aéreas a entrar na disputa e buscar novos clientes.

Nessa primeira análise, no Estado de Mato Grosso do Sul, os dados demonstram aumentos importantes no fluxo de passageiros do modal aéreo, provenientes da região concentrada. Os atrativos como o Pantanal e a Serra da Bodoquena fazem com que um número maior de turista procure esses destinos e faça do avião, dos pacotes turísticos e dos bilhetes de baixo custo um motivador para as viagens.

Na disputa pelos turistas as empresas aéreas de transporte regular e de fretamentos criam estratégias para “ganhar” esse consumidor. Algumas empresas não suportam a disputa e saem do mercado. Outras têm que reformular suas estratégias para poder competir. Aquelas que têm maior êxito nessa disputa acredita-se que exerçam alguma forma de poder, basta olhar para o mapa de rotas e para o número de ligações e passageiros transportados por elas para comprovar tal fato. A questão que se coloca é se esse poder seria territorialidade ou territorialização.

A resposta não é fácil, mas as relações de poder exercidas pelas empresas estão aí, sendo produzidas pelo transporte de turistas e a disputa pelo domínio de mercados, principalmente aqueles que têm como base o turismo.

Mas as reflexões e questionamentos continuam e espera-se que minimamente esse texto tenha suscitado ao menos curiosidade para se repensar as relações de poder das empresas de modo geral e no contexto da disputa das empresas aéreas pela demanda turística em específico. Ainda é necessário e urgente relacionar tal fato às interações espaciais e à circulação, objetivos que se tentará alcançar na continuidade das reflexões.

## Referências

ANDRADE, Manuel Correia. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec; Recife: Ipespe, 1995.

ANDRADE, José Vicente de. **Turismo: fundamentos e dimensões**. 7.ed. São Paulo: Ática, 2000. (Série Fundamentos n. 98)

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. **Anuários estatísticos do transporte aéreo**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/estatistica/estatisticas1.asp>> Acesso em: 18 Dezembro 2008.

BANDUCCI JÚNIOR, Álvaro; MORETTI, Edivaldo Cesar (Orgs.). **Qual paraíso? Turismo e ambiente em Bonito e no Pantanal**. São Paulo: Chronos; Campo Grande: UFMS, 2001.

BENI, Mario Carlos. **Globalização do turismo: megatendências do setor e a realidade Brasileira**. São Paulo: Aleph, 2003.

\_\_\_\_\_. Análise estrutural do turismo. 10.ed. atual. São Paulo: Senac São Paulo, 2004.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando de Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Instituto de Cartografia Aeronáutica. **Rotaer Brasil**: Manual auxiliar de rotas aéreas. 3.ed. 04 novembro de 1999. Atualizado em 15 janeiro de 2009.

CONTEL, Fabio Bertioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 2.ed. Rio de Janeiro: Record, 2001, p. 357-373.

COOPER, Chris et al. **Turismo, princípios e práticas**. Trad. Roberto Cataldo Costa. 2.ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Introdução à geografia do Turismo**. São Paulo: Roca, 2000.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Geografias do turismo**: de lugares a pseudo-lugares. Colaboradores: André Luiz Sabino, Fábio Silveira Molina, Rodolfo Pereira das Chagas. São Paulo: Roca, 2007.

**FÓRUM DE AVIAÇÃO DEBATE HOJE TRANSPORTE AÉREO E TURISMO**. MS Notícias 14/10/03. Disponível em: <http://portalbonito.com.br>. Data de Acesso: 13 jul 2007.

**INFRAERO** Aeroportos Brasileiros. Movimento Operacional Acumulado. Rede Infraero. Embarques e desembarques. 2009. Disponível em: <[http://www.infraero.gov.br/item\\_gera.php?gi=instmarc&menuid=inst](http://www.infraero.gov.br/item_gera.php?gi=instmarc&menuid=inst) Acesso em: 28 de Janeiro 2009.

LEMONS, Amália Ines Geraiges. Turismo, modalidade e Globalização: São Paulo, Metrópole mundial. In: RODRIGUES, Adyr A. B.(org.). **Turismo e Geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 238-246.

OLIVEIRA FILHO, João Pacheco de. O Nosso Governo: os Ticuna e o regime tutelar. Tese (Doutorado em Antropologia Social ). Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 1986.

OLIVEIRA, Antonio Pereira. **Turismo e desenvolvimento**: planejamento e organização. 3.ed. ver. e ampl. São Paulo: Atlas, 2001.

PALHARES, Guilherme LoLohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002. (Turismo).

PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 2002.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, Adyr A. B. Lugar, não lugar e realidade virtual no turismo globalizado. In: **Geografia**. v.6 São Paulo, 1996.

Eje temático 5: Metropolización, reestructuración urbana y transporte

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 5.ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SILVA, Emília Maria Salvador. O turismo no Brasil e sua inserção no mercado mundial. In: **Turismo:** tendências e Debates. Ano III - n. 3 Jan-Dez, Faculdade de Turismo da Bahia, 2000.