

## O TRANSPORTE AÉREO E SUAS ÁREAS DE ATUAÇÃO

Anna Karollyne Alves de Oliveira Guimarães<sup>1</sup>

Jackeline Machado Vieira<sup>2</sup>

Kaísa Cristina Silva Carrijo<sup>3</sup>

Selma Araújo Carrijo<sup>4</sup>

**Resumo:** O ramo do transporte aéreo está crescendo cada vez mais em todo o mundo. Não sendo utilizado apenas como meio de transporte para turistas e executivos, mas também para outras diversas utilidades, como o transporte de cargas. É o ramo que apresenta um bom desempenho e importância econômica para o país por ser capacitado para realizar o transporte tanto de pessoas quanto de cargas e também na geração de empregos e riquezas. Com base nesses aspectos importantes, este trabalho foi desenvolvido com o intuito de apresentar características do transporte aéreo e as áreas de atuação utilizando o método de revisão bibliográfica com uma pesquisa exploratória em artigos, literaturas e consulta em sites referentes ao tema proposto. Conclui-se o transporte aéreo como um meio de transporte eficiente, rápido e consideravelmente seguro, podendo transportar cargas e mercadorias por longas distâncias e em pouco tempo..

**Palavras-chave:** Transporte de cargas. Transporte de pessoas. Aviação. Economia.

### INTRODUÇÃO

Torna-se indispensável, entender sobre o transporte aéreo e mudar a nossa concepção de que o transporte aéreo serve apenas para transportar executivos e turistas. Se não possuísse transporte aéreo o Brasil seria apenas um imenso arquipélago com ilhas isoladas, permanecendo em função dos seus limites territoriais. (GOULART; KROM, 2004)

Segundo Daley (2009) o ramo do transporte aéreo vem crescendo e gerando economia, impulsionando investimentos, viagens á trabalho e passeio e originando novas empresas, entre outros. (apud GROHMANN; BATTISTELLA; LÜTZ, 2014).

O transporte aéreo é o único capacitado para realizar o transporte de cargas e pessoas com uma maior facilidade por além de acidentes geográficos e fronteiras internacionais (obedecendo aos tratados internacionais que regula o tráfego aéreo). Torna-se evidente o

<sup>1</sup> Acadêmico do curso de Engenharia Civil- UNIFIMES, karollyne.anna@hotmail.com

<sup>2</sup> Acadêmico do curso de Engenharia Civil- UNIFIMES, kaisacarrijo@gmail.com

<sup>3</sup> Acadêmico do curso de Engenharia Civil- UNIFIMES, [jackeline\\_vieira@outlook.com](mailto:jackeline_vieira@outlook.com)

<sup>4</sup> Docente do curso de Engenharia Civil- UNIFIMES, selma@unifimes.edu.br

interesse de empresas e consumidores pela natureza dos serviços oferecidos por companhias aéreas do setor de carga, contudo é esse interesse que conduz o setor na evolução de seus processos e crescimento da competitividade diante de outros modais de transporte. (KAUFMANN, 2009).

Este trabalho foi desenvolvido com o intuito de apresentar as áreas de atuação transporte aéreo utilizando o método de revisão bibliográfica com uma pesquisa exploratória em artigos, literaturas e consulta em sites referentes ao tema proposto.

## **METODOLOGIA**

Para a elaboração deste trabalho foi utilizado o método de revisão bibliográfica com uma pesquisa exploratória em artigos, literaturas e consulta em sites referentes ao tema do transporte aéreo e suas áreas de atuação.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

### **INICIO DA AVIAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL**

As duas primeiras companhias aéreas do Brasil foram criadas no ano de 1927. Com auxílio operacional e técnico da alemã Condor Syndikat fundou-se a Varig e o Sindicato Condor (FERREIRA, 2017).

A Varig (Viação Rio Grandense S/A) no Rio Grande do Sul começou seus trabalhos como uma pequena empresa. Um tempo mais tarde recebeu incentivos federais e estaduais e passou a operar no interior do estado o que posteriormente aumentou significativamente sua frota e malha viária (FERREIRA, 2017).

A Varig teve seu crescimento consolidado por estar próxima de qualquer governo constituído. (FAY, 2013; MONTEIRO, 2004; OLIVEIRA, 2011). Transformou-se na maior companhia aérea brasileira aproveitando oportunidades e adquirindo as empresas concorrentes. Em 1975 teve como concorrente a empresa Cruzeiro do Sul, e até o começo do ano de 1990 deteve o monopólio das linhas internacionais. As tarifas domésticas eram controladas pelo governo do Brasil e por décadas a empresa foi reconhecida pela qualidade de serviços.

Com iniciativa da Condor syndicat em 1927 surgiu o Sindicato Condor no Rio de Janeiro, objetivando conquistar o crescente mercado aeronáutico no Brasil. Assim com a Varig o Sincato Condor teve apoio operacional da alemã, e mudou o nome para Cruzeiro do Sul assim que foi nacionalizada, logo depois foi concedida a permissão para voos internacionais e em 1975 passou por problemas financeiros e foi incorporada pela Varig, esta que manteve o nome Cruzeiro do Sul (FERREIRA, 2017).

Em 1929 a NYBRA (New York-Rio-Buenos Aires Line) que foi fundada por um empresário americano, teve dificuldades financeiras após o crash da bolsa de valores, sendo adquirida pela empresa PAN (American Airways ) que passou a ser chamada de Panair do Brasil. Passou a operar aeronaves mais modernas que as da Europa, propiciando a seus clientes um serviço de bordo mais refinado, obteve rotas domésticas e internacionais. Sua falência foi decretada em 1965 após o regime militar. A Varig obteve todas as suas rotas depois que seus direitos de voos foram caçados. (OLIVEIRA, 2011).

Empresários paulistas no ano de 1933, fundaram a Vasp (Viação Aérea de São Paulo) que obteve auxílio do governo do de São Paulo e da capital, tornou-se uma empresa estatal e concorreu com várias empresas privadas, teve sua privatização em 1990. A Varig e a Vasp juntas criaram nos anos de 1950 a Ponte Aérea Rio-São Paulo, que foi a rota mais lucrativa no país. Este conceito de ponte aérea foi copiado no mundo todo por muitas empresas (BETING, 2007).

Entre 1940 e 1959 muitas novas empresas surgiram e começaram a operar no país (FERREIRA, 2017).

## **TRANSPORTE AÉREO**

O transporte aéreo em relação ao transporte rodoviário possui um custo mais elevado, o que não diminui sua crescente demanda de usuários. Utiliza-se este transporte para transportar cargas que possuem valor elevado como eletrônicos, relógios, alta moda, etc e produtos perecíveis como frutas, medicamentos, flores, etc. (RIBEIRO; FERREIRA, 2002)

De acordo com Ballou (1993:129) existem alguns serviços regulares, próprios e contratuais no modo aéreo. Existem sete tipos, dos quais, algum é oferecido no serviço aéreo: Taxi aéreo (entre o aeroporto e centro da cidade, tanto para cargas quanto passageiros),

internacionais (cargas e passageiros), linhas tronco-domésticas regulares, cargueiras (apenas para cargas), suplementares (para Charters, sem programação regular), locais ( para passageiros e cargas em centros pequeno) , regionais (aviões menores, rotas que as domesticas não cobrem). (RIBEIRO; FERREIRA, 2002)

Em relação aos outros modais de transporte o modal aeroviário é o que possui custo mais elevado. Possuem custos fixos altos com sistemas de carga, manuseio e aeronaves, como também custos que são variáveis com, manutenções, combustível e mão de obra (RIBEIRO; FERREIRA, 2002).

### **TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS E PESSOAS**

De acordo com a CNT (Confederação Nacional do Transporte) desde que foi criado, o transporte aéreo evoluiu muito rápido, diminuindo o tempo de deslocamento e promovendo o desenvolvimento econômico das regiões incorporadas à sua rede de atuação. Suas características específicas de velocidade, segurança e autonomia para cruzar espaços cooperam para a propagação do seu uso para movimentar cargas e pessoas.

Nos dias de hoje, o Brasil dispõe do terceiro maior mercado doméstico do mundo em que se refere número de passageiros que são transportados retratando um significativo crescimento e sustentado. Isso pode ser confirmado por meio do novo comportamento do setor. Entre o período de 2000 e 2014, houve um aumento de 210,8% no número de passageiros que foram transportados, para voos domésticos e voos internacionais, ao mesmo tempo em que a oferta cresceu 103,5% no mesmo período. (CNT, 2015)

Segundo Kaufmann (2009) do mesmo modo que se utilizando outros modais se faz o transporte de carga, o transporte aéreo de cargas já constitui um negócio. Pelo fato de uma aeronave ser capaz de transportar, ao mesmo tempo carga, passageiros e mala postal atribui destaque a utilização de aviões cargueiros e um novo ponto de vista ao transporte de cargas por alcançar maiores distancias em menor tempo, além dos locais de difícil acesso. (apud DAC, 1980)

De acordo com Arnold (1999), conforme citado por Kaufmann (2009) a rapidez do serviço de transporte associada à flexibilidade de destinos, é justamente o que torna o transporte aéreo de cargas chamativo a carregamentos de baixo peso e de alto valor agregado. O transporte aéreo de carga dispõe de dois tipos de segmento: o de postagens expressas, para

pequenas encomendas, documentos e amostras, e o de cargas, para capacidades maiores e com finalidades comerciais.

Quaisquer tipos de cargas podem ser transportados pelo modal aeroviário, elas só não podem oferecer riscos para a aeronave, os passageiros, os operadores, e a todos os outros envolvidos e as outras cargas transportadas. Animais vivos, cargas secas, congeladas, armamentos, por fim, qualquer carga pode ser transportada, entretanto existem restrições muito intensas para cargas perigosas. (ANDREAZZA, 2019)

### **ESSENCIALIDADE DO TRANSPORTE AEREO**

O avanço da aviação civil não caracteriza um fim em si mesmo, mas um meio de atingir os grandes propósitos do desenvolvimento global da sociedade em seu ponto de vista mais amplo. A aviação civil exerce um papel incentivador: ela concebe novos mercados aos produtores, propicia a divulgação de novas tecnologias, permite o acesso aos serviços primordiais à comunidade e oferece suporte à assistência social. Em razão de sua flexibilidade, ela complementa as mais diversas janelas de apoio ao processo de desenvolvimento, em qualquer lugar que elas existam e seja qual for seu desenvolvimento futuro. (GOULART; KROM, 2004)

De acordo com Goulart e Krom (2004) na maioria dos países em desenvolvimento, onde as locomoções de mercadoria por solo são frequentemente insatisfatórias ou precárias, a aviação civil possibilita a criação de uma infraestrutura de transporte a um valor sempre abaixo do valor das outras modalidades. Isso acontece em muitos outros países do terceiro mundo, os quais, são limitados os seus esforços por desenvolvimento em função da escassez de transportes por solo, com isso abrem mão da aviação como item importante de integração, assistência e segurança.

Contudo, o meio oferecido pela aviação civil nem sempre é visto de modo sério, uma vez que, constantemente, aqueles que possuem o poder de decisão julgam que a aviação civil é uma atividade muito cara. Normalmente esta é a reação própria no momento em que não existe capacidade mental aeronáutica madura, quando os estudos, os projetos, as construções e financiamentos são realizados devido à intervenção de entendedores estrangeiros, onde a

disponibilidade de tecnologia e os trabalhos de marketing criam e vendem soluções. (GOULART; KROM, 2004)

Ainda segundo Goulart e Krom (2004) ainda há muita dependência externa e ela é aumentada pela imposição das empresas e instituições multinacionais, as quais pretendem assegurar a execução dos projetos de transporte pelo provimento de recursos mediante a forma de financiamento. Até mesmo quando não se refere ao auxílio vinculado, os construtores fazem pressão no governo para os grandes negócios e o único meio de reação e de negociação coerente desses governos para se tomar uma decisão correta é entender a fundo o setor transporte, principalmente o aéreo, do qual necessitam.

## VANTAGENS E DESVANTAGENS DO TRANSPORTE AÉREO

### VANTAGENS

De acordo com Andrezza (2019) o modal aéreo tem muitas vantagens, as quais vão ser apresentadas a seguir, incluindo a rapidez de despacho, o transporte e o recebimento:

- Utilizado com eficácia no transporte de amostras;
- Ideal para transporte de mercadorias com urgência na entrega;
- Por ter sua emissão antecipada, o documento de transporte é obtido com maior rapidez;
- Segundo Vieira (2003) os aeroportos, normalmente estão localizados próximos dos centros de produção, industrial ou agrícola, já que se encontra em grande número e distribuídos praticamente por todas as cidades importantes do mundo ou por seus arredores. Como exemplo cita-se o caso das cargas importadas por empresas situadas na região metropolitana de Porto Alegre. Nesse caso, o aeroporto Salgado Filho situa-se na própria cidade, enquanto o porto mais próximo (Rio Grande) está a uma distância de 330 km da capital. Isto representa um custo adicional nas importações via marítima, o que pode, dependendo da situação e do tipo de mercadoria, tornar mais interessante o uso do modal aéreo. (apud Andrezza 2019)
- Os fretes internos, para colocação de mercadorias nos aeroportos, são menores, e o tempo mais curto, em face da localização dos mesmos;
- Possibilidade de redução ou eliminação de estoques pelo exportador, uma vez que é possível aplicar mais agressivamente uma política de just in time (literalmente na hora certa), propiciando redução dos custos de capital de giro pelo embarque contínuo, podendo ser até diário ou mais vezes ao dia, dependendo dos destinos;
- Aplicando o just in time, é possível a racionalização das compras pelos importadores, já que não terão a necessidade de manter estoques pela possibilidade de recebimento diário das mercadorias que necessitam;
- Possibilidade de utilização das mercadorias mais rapidamente em relação à produção, principalmente em se tratando de produtos perecíveis, de validade mais curta, de moda, etc.;

- Maior competitividade do exportador, pois a entrega rápida pode ser bom argumento de venda;
- Redução de custo de embalagem, uma vez que não precisa ser tão robusta, pois a mercadoria é menos manipulada;
- O seguro de transporte aéreo é mais baixo em relação ao marítimo, podendo variar de 30% a 50% na média geral, dependendo da mercadoria.

### **DESVANTAGENS**

Ainda segundo Andrezza (2019) podemos também listar algumas desvantagens do modal aéreo, e elas são:

- Frete relativamente alto em relação aos demais modais;
- Capacidade de carga bem menor que os modais marítimo e ferroviário, ganhando apenas do rodoviário;
- Impossibilidade de transporte de carga a granel, como por exemplo, minérios, petróleo, grãos e químicos;
- Custo elevado da sua infraestrutura;
- Impossibilidade de absorção do alto valor das tarifas aéreas por produtos de baixo custo unitário, como por exemplo, matéria-prima, produtos semifaturados e alguns manufaturados;
- Existência de severas restrições quanto ao transporte de artigos perigosos.

### **ÓRGÃOS REGULAMENTADORES DO TRANSPORTE AÉREO**

Na atualidade, no campo internacional a IATA- International Air Transport Association- Associação de Transporte Aéreo Internacional é basicamente a única que controla o transporte aéreo, e é nela que as empresas e também os agentes de carga são associados. (ANDREAZZA, 2019)

Já no campo nacional, a aviação é controlada pelo Governo Federal por meio de três órgãos: Ministério da Aeronáutica, Departamento de Aviação Civil- DAC e a INFRAERO- Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (ANDREAZZA, 2019).

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Em virtude do que foi mencionado, podemos considerar que o transporte aéreo é muito importante e eficiente por ser um meio de transporte rápido e consideravelmente seguro, podendo transportar cargas e mercadorias por longas distâncias e em pouco tempo.

Hoje é o meio de transporte essencial, pois ele incentiva a busca por novos mercados, por novas tecnologias e isso se transforma em um meio de desenvolvimento econômico. Por

ser um meio de transporte flexível hoje as empresas nacionais e multinacionais se tornam dependentes dele.

## REFERÊNCIAS

ANDREAZZA, Jane. **Transporte Aéreo**. 20019. Cola da Web. Disponível em: <<https://www.coladaweb.com/administracao/transporte-aereo>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

BETING, G. Ponte Aérea: Quarenta anos de história da maior invenção da aviação comercial brasileira. *Flap Internacional*, São Paulo: Editora Flap, 2007. Disponível em: <[www.aviacaocomercial.net/flap/ponteaerea.pdf](http://www.aviacaocomercial.net/flap/ponteaerea.pdf)>. Acesso em 26 março 2019.

(CNT), Confederação Nacional do Transporte. **Transporte aéreo de passageiros**. Brasília: Cnt, 2015. 84 p.

FAY, C. M. *Crise nas Alturas: A questão da Aviação Civil (1927-1975)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013.

FERREIRA, Josué Catharino. Um breve histórico da aviação comercial brasileira. **Xii Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**, Niterói, p.1-27, 30 ago. 2017. Anual.

GOULART, Marta; KROM, Valdevino. **TRANSPORTE AEREO: CONHECENDO O TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL**. 2004. 5 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos –sp, 2004.

GROHMANN, Márcia Zampieri; BATTISTELLA, Luciana Flores; LÜTZ, Carolina. **Avaliação dos serviços de transporte aéreo brasileiro: análise da imagem e da atitude como antecedentes da intenção de uso**. *Gest. Prod.* [online]. 2014, vol.21, n.1, pp.215-227. Epub Feb 21, 2014.

KAUFMANN, Gustavo de Oliveira. **TRANSPORTE AÉREO DE CARGA: análise do setor e das tecnologias utilizadas**. 2009. 84 f. TCC (Graduação) - Curso de Administração, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

MONTEIRO, C. F. *A dinâmica política das reformas para o mercado na aviação comercial brasileira (1990-2002)*. Tese (Doutorado em Sociologia). Rio de Janeiro: UFRJ, 2004.

OLIVEIRA, A. V. M. *Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas*. São Paulo: Pezco, 2009.

OLIVEIRA, S. R. *Rota de Colisão: a histórica cultura da Varig em choque fatal com as mudanças na aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: E-Papers, 2011.

RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral; FERREIRA, Karine Araújo. LOGÍSTICA E TRANSPORTES: UMA DISCUSSÃO SOBRE OS MODAIS DE TRANSPORTE E O PANORAMA BRASILEIRO. **Xxii Encontro Nacional de Engenharia de Produção**, Curitiba – Pr., p.3-4, 2002.