

# IMPORTÂNCIA DA EMPRESA AÉREA NO DESENVOLVIMENTO DO TURISMO INTERNO

**Hilário A. Pelizzer**

( Professor do IAC/PUCAMP )

“Aviação é instrumento de poder nacional e não apenas um “negócio” ou um serviço como outro qualquer, e quem controlar os transportes aéreos de uma nação, dominará a própria nação”. **P. Carvalho.**

O autor, nesta palestra que proferiu no Grêmio Esportivo dos Funcionários da Varig/Cruzeiro, demonstra como se desenvolveu a aviação comercial no Brasil, os problemas que enfrentou, sobretudo os enormes gastos iniciais e as soluções encontradas para a aplicação de tarifas adequadas às possibilidades do público. O turismo interno, tende a ampliar-se, em consequência da adoção de várias medidas, não só oficiais, mas também por parte das empresas aéreas, entre as quais as promoções no exterior, os “portões de entrada no Nordeste” e a introdução dos jatos na aviação comercial, com a consequente padronização das frotas.

O advento do transporte aéreo, como atividade comercial regular, deu-se logo após a 1ª Grande Guerra, mediante a utilização de aviões “sobras de guerra” e de pilotos desmobilizados. Assim, em sua fase embrionária, as empresas então criadas, representavam verdadeiras aventuras de artesanato industrial, ao sabor da iniciativa privada.

Gradativamente, a atividade aérea passou a exigir a cada ano, maior soma de investimentos, de modo que as entidades públicas das principais nações tornaram-se poderosos instrumentos de ação de seus governos, ao mesmo tempo que se comercializavam, em luta pela auto-suficiência econômico-financeira. Esse objetivo foi parcialmente atingido na década de 1960, pela generalidade das empresas estatais ou mistas.

O decreto-lei 9.793 de 16 de setembro de 1946 calcado na legislação norte-americana, instituiu, no Brasil, o regime legal da “competição controlada”.

Dessa forma, excepcionalmente, os EUA e o Brasil deixaram ao capital privado o papel de explorar o transporte aéreo, ou seja, à livre concorrência. Esse fato gerou no Brasil, logo após a 2ª Guerra Mundial, a proliferação de empresas aéreas, que chegaram a um total de 56.

Por volta de 1945/50, verificou-se no Brasil um fato, que se convencionou chamar-se de “encilhamento aeronáutico”, ou seja, a constituição de dezenas de companhias aéreas sem o correspondente apoio técnico e financeiro, resultantes das facilidades da compra de aviões “sobras da guerra”, por preços reduzidos.

### **Correio aéreo: CAM/CAN**

Os Correios Aéreos ( do Exército e da Marinha – CAM ) – desempenharam, assim, com zelo e dedicação, o dever governamental de criar condições para o desenvolvimento da aviação civil brasileira.

Realmente o CAM foi o precursor em todas as rotas para o sertão brasileiro. Não podemos deixar de citar o pioneiro do correio aéreo – o Marechal do Ar, Eduardo Gomes.

### **A procura do transporte aéreo no Brasil**

Em 1957 o Prof. Dole A. Anderson, no seu trabalho **A Procura do Transporte Aéreo no Brasil**, já explicava claramente a recessão do tráfego brasileiro, bem como a elevada tarifa aérea e o desequilíbrio financeiro das empresas.

Ruben Berta afirmou, em 1961, algo muito preocupante: naquela época, bastariam 15.000 dos 22.000 empregados, para movimentar o tráfego no Brasil. Mas o que importava porém, continuou – não era despedir funcionários, e sim reduzir os custos e tarifas, com o que se poderia duplicar, em poucos anos, nas linhas internas, o tráfego de passageiros, pois para isso havia tráfego potencial.

### **A era dos jatos e das velocidades supersônicas**

A era dos jatos começou a afetar a economia das empresas em 1956, quando se iniciaram os grandes investimentos para sua aquisição.

Em todo o mundo, a situação foi enfrentada mediante a concessão de empréstimos e avais, por prazos até 8/10 anos e juros

bancários, pelos próprios Estados participantes das entidades públicas, ou, no caso de empresas privadas, pelos grupos financeiros que as mantinham.

No setor doméstico, especialmente, procurou-se eliminar os desgastes da competição e da utilização prematura dos jatos, dando, assim, maior flexibilidade e recursos às empresas, para compensá-las dos prejuízos da exagerada competição ( a nível internacional ).

### Cidades servidas pela aviação brasileira

O processo de substituição dos equipamentos, causado pelo surgimento dos jatos, se por um lado, expandiu a lucratividade dos serviços, por outro, provocou o cancelamento da prestação de serviços aéreos a cerca de 75% das cidades que, há três décadas constituíam a faixa de operações da aviação regular no País.

Anos	Número de cidades	Número de empresas	Observações
1.927	008	2	
33	039	—	
41	092	—	
46	134	—	
48	—	56	
51	—	42	
52	281	—	
53	—	32	
57	330	17	
58	333	—	6 Consórcios
59	319	—	2 Grupos
61	248	12	
(61/70)	—	06	
63	258	—	
65	238	—	
67	205	—	
69	174	—	
(70/83)	—	03	+ 05 Regional = 8
71	151	—	
73	137	—	
74	131	—	
75	88 + 33 TAR	4	5 SITAR (10.11.75)
76	70 + ---	3	5
78	48 + ---	3	5
79	46 + ---	3	5
82	49 + ---	3	5
83 até abril	44 + 105	3	5 (38 cidades SITAR são de conexão. Total 143)

No Brasil, este fenômeno foi explicado por conhecido paradoxo, que relaciona o custo do km voado por assento, com a densidade de tráfego e as políticas tarifárias adotadas nas décadas de 50 e 60.

Constatou-se tecnicamente que o custo km voado, em etapas superiores a 500km, era significativamente maior nas aeronaves de propulsão turbo-hélice e pistão. No entanto o serviço a jato, pelo vulto dos investimentos globais, determinou a cobrança de tarifas superiores às do sistema convencional. A efetiva rentabilidade deste serviço teria sido alcançada com a aplicação de tarifas superiores às dos jatos, acentuando-se então a contradição do sistema que, com esta opção, estaria sujeitando o usuário a pagar mais por serviços de qualidade inferior.

Na verdade, a tarifa dos jatos foi sempre superior à dos demais equipamentos, o que estimulou as empresas operadoras a introduzir as novas aeronaves na maior quantidade possível de ligações lucrativas, determinando a concentração dos serviços nas etapas longas e médias, com atendimento restrito às cidades de expressiva densidade de tráfego.

Para as etapas curtas e de baixa densidade de tráfego, onde os jatos se demonstraram deficitários, as empresas operadoras reduziram, gradativamente, as frequências. Tal ocorrência acelerou a retração da demanda, baixando-a a níveis economicamente insustentáveis, o que provocou, nos últimos 10 anos, o cancelamento crescente das escalas antieconômicas.

A efetivação da tendência centralizadora alertou as autoridades que, diante do paulatino abandono de cidades de relativo potencial de tráfego, passaram a estudar especificamente as características do transporte aéreo de baixa densidade. Isto levou à definição de conceitos básicos que permitiram estabelecer o que se convencionou denominar SITAR – Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional.

O SITAR foi dimensionado para ativar ligações de média e baixa densidade de tráfego, e para ser operado principalmente por aeronaves de pequeno porte, as de fabricação nacional.

## **Transporte aéreo e turismo no Brasil**

O transporte aéreo no Brasil viveu ( sobreviveu ) independente do turismo interno e receptivo até o início da década de 70, pois, até então, o potencial turístico brasileiro não havia sido explorado adequadamente. Sabemos que o transporte aéreo e o turismo guardam entre si estreito relacionamento, permitindo, cada um, o crescimento do outro.

A partir de 70, as empresas aéreas empenharam-se para explorar dois mercados ou produtos: Turismo-Interno e Receptivo e Carga.

## Fatores que incrementam o turismo no Brasil

O turismo passou a ser incentivado no Brasil em consequência de vários fatores, que enumeramos:

1. Introdução dos jatos na aviação comercial – padronização da frota.

2. Surgimento da Embratur ( 1967 ).

3. Criação do SITAR ( 1975 ).

4. Flexibilidade Tarifária:

4.1. Criação de Tarifas Especiais, gerando uma demanda essencialmente de turismo:

– Excursões VTD.

– PTT – (RG/SC) – Planos Tropicais de Turismo.

– BPM – (SIAV) – Brasil na Palma da Mão.

– PTE – (Intravel) – Pacotes Turísticos Econômicos.

– Programa Institucional (Embratur) – Brasil Turístico e Rumo à Capital.

4.2. Tarifas Promocionais:

– Tarifa Familiar (TF).

– Tarifa Promocional (TP).

– Tarifa Noturna (TN) – VEN ( Vão Econômico Noturno ).

5. Turismo Receptivo:

5.1. Atuação decisiva da Embratur:

– Portões de Entrada do Nordeste.

– Promoções no Exterior, participando de eventos e criando novos.

6. Atuação dos órgãos oficiais de turismo, notadamente, o empenho da Embratur, desenvolvendo as campanhas de apoio à iniciativa privada e de conscientização do usuário.

7. Entrosamento harmônico entre: empresas aéreas, agências de turismo, hotelaria, imprensa, órgãos oficiais de turismo e entidades de classe.

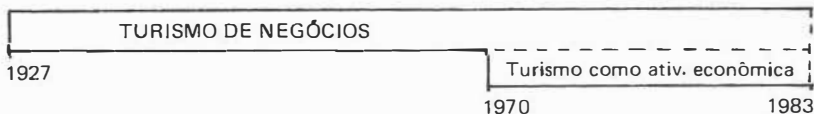
8. Medidas restritivas para viagens ao exterior:

– Maxidesvalorização do cruzeiro.

– Gecam nº 313 do Banco Central.

– Proibição de financiamento de passagens aéreas e excursões, ao exterior, através de financeiras.

– Redução das viagens ao exterior, para apenas duas por ano.



## Conclusão

As empresas aéreas são pioneiras na implantação e efetivação do turismo no Brasil. Na década de 70, acreditaram e investiram nos programas de turismo, gerando novos adeptos do transporte aéreo, condição para o fortalecimento e sobrevivência desta modalidade de viajar, no sistema da **livre concorrência**. Todavia, como recomendação, lembramos que o aumento excessivo das tarifas, implica uma drástica recessão do tráfego.

## Bibliografia Consultada

CARVALHO Procópio de. **Geopolítica do transporte aéreo**. São José dos Campos, CTA.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL.  
**Relatório Anual, 1**. Rio de Janeiro, Ministério da Aeronáutica, 1975.

REVISTA ITA ENGENHARIA. V. 2, nº 7, nov. 1971. p. 14.

GUIAS PANROTAS.

Manual Único Tarifas de Passagens Domésticas.