

**FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS DE IBITINGA –
FAIBI**

CURSO DE GRADUAÇÃO EM TURISMO

Victor Ribeiro dos Santos

**A INFLUÊNCIA DA AVIAÇÃO REGIONAL PARA O TURISMO NO
INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO: AERÓDROMOS DE
BAURU**

IBITINGA/SP

2019

Victor Ribeiro dos Santos

**A INFLUÊNCIA DA AVIAÇÃO REGIONAL PARA O TURISMO NO
INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO: AERÓDROMOS DE
BAURU**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentada à Faculdade de Filosofia,
Ciências e Letras de Ibitinga, como requisito
parcial para obtenção do grau de
Bacharelado em Turismo.

Orientadora: Érica Banuth

IBITINGA/SP

2019

Victor Ribeiro dos Santos

**A INFLUÊNCIA DA AVIAÇÃO REGIONAL PARA O TURISMO NO
INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO: AERÓDROMOS DE
BAURU**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentada à Faculdade de Filosofia,
Ciências e Letras de Ibitinga, como requisito
parcial para obtenção do grau de
Bacharelado em Turismo.

Data de aprovação: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. ^a Me. Érica Banuth

Prof.^a Es. Ana Lia Souza

Prof.^a Es. Cecília Salles Pulino

**IBITINGA/SP
2019**

Santos, Victor Ribeiro dos.

S237i A influência da aviação para o turismo no interior do estado de
São Paulo : Aeródromos de Bauru / Victor Ribeiro dos Santos. –
Ibitinga, 2019.
75 f. : il.

Orientador: Érica Banuth.
Monografia de Conclusão de Curso (Bacharelado - Turismo) –
Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ibitinga, 2019.

1. Aviação Regional. 2. Turismo. 3. São Paulo. 4. Bauru. 5.
Aeroporto. I. Título.

CDD 387.7

Ficha catalográfica elaborada por Mayara Nunes

Bibliotecária - CRB-8/10461

Biblioteca Prof. Dr. Alberto Tosi Rodrigues da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de
Ibitinga.

Ibitinga/SP

Dedico este trabalho a Deus, aos meus professores e, em especial, aos meus pais e amigos, que sempre acreditaram no meu potencial. Obrigado a todos.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus por toda sabedoria, paciência e perseverança obtidas durante esta jornada, pois sem Ele não teria descoberto a minha vocação e paixão, e não teria forças para superar os obstáculos que tornaram este sonho realidade.

Agradeço também a minha querida Professora orientadora Érica, por ter transmitido sua experiência profissional com tanta dedicação, eficiência, compromisso, paciência e competência tornando possível a realização deste trabalho.

Gostaria de agradecer a minha banca composta pela minha orientadora, a professora especialista Ana Lia Souza e a professora especialista Cecília Salles Pulino que avaliaram este trabalho com tanto profissionalismo e eficiência.

A minha querida instituição, FAIBI, por me dar a oportunidade de aprender tanto dentro como fora de sala e de crescer profissionalmente.

A Todos os professores, que compartilharam seus conhecimentos e possibilitaram que eu tivesse uma excelente e primorosa formação, tanto profissional, quanto para a vida.

Aos colegas de classe que foram muito importantes nessa etapa em minha vida, com vocês aprendi a ser forte, perseverante, e perceber que a vida oferece todo dia uma nova oportunidade. Sucesso a todos.

Agradeço principalmente aos meus pais, Alex e Maria, pois me deram a educação necessária para tornar este sonho realidade e sempre acreditaram em mim, mesmo nos momentos mais difíceis. A vocês todo o meu amor.

Agradeço também a minha companheira, Karla, pois sem sua ajuda, perseverança e paciência, eu não teria chegado até aqui, obrigado por todos os dias ter acreditado em mim e ter me ajudado na escrita deste trabalho. Te amo.

A todos cujo nome não estão explícitos aqui, mas que de alguma forma contribuíram para a conquista deste trabalho. Obrigado a todos.

“Uma vez que você tenha experimentado voar, você andará pela terra com seus olhos voltados para céu, pois lá você esteve e para lá você desejará voltar”.

Leonardo da Vinci

RESUMO

Esse trabalho de conclusão de curso aborda o tema da influência da aviação regional para o turismo, levando em consideração o interior do estado São Paulo, a cidade de Bauru foi escolhida para exemplificar os impactos positivos que os aeroportos geram em uma localidade. O trabalho teve como principal objetivo apresentar uma proposta de pesquisa sobre os benefícios que um aeródromo pode ou não trazer para uma cidade no interior de São Paulo. E como metodologia foi realizado um estudo bibliográfico, uma revisão bibliográfica em revistas, notícias, livros, artigos, atas, vídeos e sites. Primeiramente foi levantado um breve histórico do meio de transporte aéreo no Mundo e no Brasil bem como sua relação com o turismo. Em seguida, foi realizado um estudo sobre a história da aviação regional, bem como das principais empresas aéreas que atuam ou atuaram no Estado de São Paulo, um breve relato sobre as aeronaves da aviação regional, e por fim, cita brevemente a história de Bauru, e seus aeroportos e principais características. Logo, foi realizada uma pesquisa sobre a relevância dos aeródromos de Bauru, da aviação regional que em um deles opera, do movimento de passageiros, econômicos, e possíveis movimentações não usuais que ocorrem em um aeroporto. Os principais resultados alcançados foram que apesar do aeroporto de Bauru/Arealva se manter estável economicamente em relação ao seu ano anterior, a previsão é positiva, com aumento de voos e de passageiros chegando e partindo de Bauru, bem como uma possível privatização do mesmo, podendo melhorar o setor de transportes de carga no mesmo. O aeródromo movimenta o turismo e a economia através da aviação geral, que trazem empresários e voos aeromédicos para o aeroporto, e também de eventos que são realizados no local, além do fato do aeroclube também movimenta a economia local com suas aulas e com seus voos de planadores, não excluindo o fato de que, pode se concluir, que ambos os aeródromos movem a economia e o turismo local, seja direta e indiretamente.

Palavras-chave: Aviação Regional. Turismo. São Paulo. Bauru. Aeroporto.

ABSTRACT

This paper addresses the theme of the influence of regional aviation for tourism, taking into consideration the interior of the state of São Paulo, the city of Bauru was chosen to exemplify the positive impacts that airports have on a locality. The main objective of this work was to present a research proposal about the benefits that an aerodrome may or may not bring to a city in the interior of São Paulo. And as methodology was carried out a bibliographic study, a bibliographic review in magazines, news, books, articles, minutes, videos and websites. Firstly, a brief history of the air transportation in the world and in Brazil, as well as its relationship with tourism was raised. Next, a study was conducted on the history of regional aviation, as well as the main airlines that operated or are operating in the state of São Paulo, a brief report of regional aviation aircraft, and finally, briefly quotes the history of Bauru, and its airports and main features. Therefore, a research was conducted on the relevance of Bauru aerodromes, regional aviation operating in one of them, passenger movement, economic, and possible unusual movements that occur at an airport. The main results achieved were that although Bauru / Arealva airport remained economically stable compared to its previous year, the prevision is positive, with an increase in flights and passengers arriving and departing from Bauru, as well as a possible privatization of the same, can improve the freight transport sector in it. The aerodrome moves tourism and the economy through general aviation, which brings businessmen and aeromedical flights to the airport, as well as events that are held on site, in addition to the fact that the flight school also moves the local economy with its classes and its gliders flights, not excluding the fact that it can be concluded that both aerodromes drive the economy and local tourism, either directly or indirectly.

Key words: Regional Aviation. Tourism. São Paulo. Bauru. Airport.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Dornier do J Wal.	25
Figura 2 - Douglas DC-3 da Varig, prefixo PP-VBN	26
Figura 3 - Constellation	27
Figura 4 - Estação de Hidroaviões no Rio, que nos anos seguintes viria a se tornar o Aeroporto Santos Dumont.	29
Figura 5 - Vista aérea do aeroporto em 1936.	30
Figura 6 - As Liberdades do Ar	33
Figura 7 - Fokker F-27 da TAM.	38
Figura 8 - Embraer Bandeirante da Rio Sul (a frente) com Electra II da Varig Decolando (ao fundo).	39
Figura 9 - ATR 72-600 da Azul Linhas Aéreas.	44
Figura 10 - Airbus A319 da Latam Linhas Aéreas.	45
Figura 11 - Aeródromo de Bauru.	47
Figura 12 - Aeroporto de Bauru/Arealva.	48
Figura 13 - Panfleto do Arraiá Aéreo de 2018	61
Figura 14 - Visão do Aeroporto de Bauru/Arealva a partir do setor Sudeste do Aeródromo com visão do terminal (à esquerda) e aeronave (à direita).	63

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Decolagens partindo do Aeroporto de Bauru no período de Janeiro a Agosto de 2019.	50
Gráfico 2 - Decolagens partindo do Aeroporto de Bauru no período de Fevereiro a Agosto de 2019.	51
Gráfico 3 - Passageiros Pagos que decolaram do Aeroporto de Bauru/Arealva no período de Janeiro a Agosto.	54
Gráfico 4 - Passageiros Pagos que decolaram para o Aeroporto de Bauru/Arealva no mês de Agosto de 2019.	55
Gráfico 5 – Quantidade de passageiros que cada município forneceu/recebeu passageiros de Bauru/Arealva.	57

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANAC	-	Agência Nacional de Aviação Civil
CEO	-	<i>Chief Executive Officer</i>
DAESP	-	Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo
FAA	-	<i>Federal Aviation Administration</i>
IATA	-	<i>International Air Transport Association</i>
ICAO	-	Organização de Aviação Civil Internacional
LAB	-	Linhas Aéreas Paulistas
NAB	-	Navegação Aérea Brasileira
NBAA	-	<i>Nacional Business Aviation Assosiation</i>
OMT	-	Organização Mundial do Turismo
SITAR	-	Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional
TRIP	-	Transportes Aéreos do Interior Paulista
VARIG	-	Viação Aérea Rio-Grandense
VASD	-	Viação Aérea Santos Dumont
VASP	-	Viação Aérea São Paulo
VOTEC	-	Voos Técnicos e Executivos

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1HISTÓRICO DA AVIAÇÃO.....	18
1.1INICIO DA AVIAÇÃO NO MUNDO.....	19
1.2INICIO DA AVIAÇÃO NO BRASIL	22
1.2.1As Principais Aeronaves.....	25
1.2.2Os Principais Aeroportos.....	28
1.3REGULAMENTAÇÕES DO ESPAÇO AÉREO	31
1.4A AVIAÇÃO PARA O TURISMO NO BRASIL	34
2A AVIAÇÃO REGIONAL NO ESTADO DE SÃO PAULO	35
2.1AS EMPRESAS AÉREAS REGIONAIS	37
2.2AS AERONAVES	42
2.3BREVE HISTÓRICO DE BAURU.....	46
2.3.1Aeródromo de Bauru	47
2.3.2Aeroporto de Bauru/Arealva	48
3A INFLUÊNCIA DOS AEROPORTOS REGIONAIS PARA O TURISMO LOCAL .	50
3.1NÚMEROS DE POUSOS E DECOLAGENS.....	50
3.2MOVIMENTAÇÃO ECONÔMICA E DE PASSAGEIROS.....	53
3.3IMPACTOS SOCIAIS, ECONÔMICOS E TURÍSTICOS CAUSADOS PELOS AEROPORTOS	59
4CONSIDERAÇÕES FINAIS	65
REFERÊNCIAS.....	67

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por principal objetivo apresentar uma proposta de pesquisa sobre os benefícios que um aeródromo pode ou não trazer para uma cidade no interior de São Paulo.

Como objetivo específico, o trabalho busca levantar um breve histórico dos meios de transporte aéreos e sua relação com o Turismo no Brasil, pesquisar um histórico da aviação regional e das companhias aéreas regionais no interior do Estado de São Paulo, procurar a relevância da aviação regional e executiva brasileira, e dos aeroportos regionais para o Turismo, evidenciar os efeitos positivos de um aeródromo para o Turismo local.

O interesse sobre o tema surgiu devido à experiência do pesquisador como piloto de avião, já há mais de quatro anos no setor, atualmente formado como Piloto Privado de aeronaves monomotoras com 45 horas de voo, pretendendo seguir no curso para adquirir a instrução de Piloto Comercial, para assim seguir carreira no ramo, além do pessoal interesse por aviação.

Também se deve incluir a curiosidade de se comprovar ou não se um aeroporto faz a diferença para o turismo, principalmente para uma cidade do interior como Bauru.

Esta pesquisa também procura contribuir para a compreensão das consequências de se ter um aeródromo em uma cidade do interior do Estado de São Paulo, tanto para aeronautas, quanto para turismólogos e empreendedores em geral.

No Brasil, uma das atividades que mais cresce é o Turismo, segundo a EMBRATUR, em 1998 o Brasil “no *rank* da OMT, [...] estava em 30º lugar com 4,82 milhões de turistas ao ano” (EMBRATUR apud PALHARES, 2001, p. 148), evidenciando assim um alto fluxo de turistas ao ano e uma grande importância do setor para a economia nacional.

Isso se deve ao fato dos grandes avanços tecnológicos em escala global, principalmente com a implantação da internet, que veio a auxiliar o turismo. O avanço tecnológico na área da aviação também auxiliou o turismo, pois, no início, os primeiros aviões eram lentos e não tinham tanta confiabilidade, hoje a realidade é outra.

Por serem considerados rápidos, seguros e de grande capacidade os aviões facilitaram a vida de quem tem a necessidade de viajar. O Oceano Atlântico, que antigamente com as grandes navegações duravam meses para chegar aos seus destinos, hoje sofreu um avanço significativo, como por exemplo, com os jatos comerciais modernos, que levam aproximadamente 9 horas para cruzar o mesmo Oceano.

Porém para a utilização deste meio de transporte é necessário um aeródromo, e este estudo irá se focar principalmente nos aeródromos localizados no interior do Estado de São Paulo, na região de Bauru, sendo o aeroporto de Bauru/Arealva classificado como regional, por atender uma região ou Estado, mas geralmente não atender em escala nacional, e por apenas receberem aeronaves de pequeno e médio porte.

Segundo dados do Governo no Brasil (2015), no ano de 2015 aeroportos regionais movimentaram cerca de 19 milhões de passageiros, número este 2,4% maior que o ano anterior, ilustrando que apesar de serem considerados pequenos, aeroportos regionais tem um grande e crescente fluxo de passageiros regulares.

Além disso, é importante se destacar que, os aeroportos regionais ligam o interior do Estado com os grandes centros urbanos e, com o auxílio dos grandes aeroportos, também se conectam com destinos no exterior.

A aviação executiva brasileira diferente da aviação comercial tem suma importância para o conforto, agilidade e rapidez nos processos de grandes empresários e *chief executive officers* (CEOs), pois quando se utiliza o meio aéreo, executivos necessitam de agilidade e o máximo de horas disponíveis para eles, sendo um meio mais ágil de transporte, tanto no embarque quanto no desembarque.

Outro ponto a se notar é que os aeródromos em Bauru não utilizam somente da aviação comercial e executiva, ocorre também à presença de voos de instrução, segundo dados do Pessoal da aviação civil da ANAC (2019), o Brasil conta com aproximadamente 260 escolas de aviação civil e somente no ano de 2016 foram emitidas 1724 licenças de voo do tipo PPA (piloto privado de avião) e 1001 licenças de voo PCM (piloto comercial de avião).

Mostrando que aeroportos não apenas influenciam economicamente o transporte de passageiros e cargas em geral, como também outras atividades, como a formação de futuros pilotos.

Foi realizada a pesquisa nos dois aeródromos de Bauru apenas, pois inicialmente o pesquisador planejava estudar todos os aeródromos regionais no estado de São Paulo e seus efeitos no turismo local, mas devido à escassez de informações e por ser um trabalho que ficaria muito abrangente e raso, foi selecionada a cidade de Bauru que conta com um aeródromo¹ e um aeroporto².

Para a elaboração dessa pesquisa foi realizado um estudo bibliográfico, uma revisão bibliográfica em revistas, notícias, livros, artigos, atas, vídeos e sites, pois de acordo com Malheiros ([2010?]) a pesquisa bibliográfica aborda todo o conhecimento disponível no ramo, dando a possibilidade para que o pesquisador aprenda as teorias produzidas, averiguando-as e avaliando sua colaboração para a compreensão do problema objeto de investigação.

Sulzarty (2010, *apud* DARDANI; MERGULHÃO, 2017, p. 13) concorda com Malheiros, apontando que a pesquisa bibliográfica “é muito importante e necessária em uma pesquisa [...], pois possibilita a identificação individualizada de uma citação no corpo do texto”.

A pesquisa de caráter qualitativo também é importante para um estudo, pois, segundo Gil (1987), ela possui características únicas, como por exemplo, o ambiente natural é fonte direta de dados, onde o pesquisador é o “instrumento-chave”; ela é descritiva e tem como significado a preocupação essencial com a abordagem teórica.

Denzin e Lincoln (2006, p. 10) também afirmam que a pesquisa qualitativa:

Envolve uma abordagem interpretativa do mundo, o que significa que seus pesquisadores estudam as coisas em seus cenários naturais, tentando entender os fenômenos em termos dos significados que as pessoas a eles conferem. (DENZIN; LINCOLN, 2006, p. 10)

Sendo assim, a pesquisa qualitativa possui importância indispensável ao estudo, pois preza pela descrição detalhada dos fenômenos e dos elementos que o envolvem.

¹ Segundo ANAC ([2017?]) um aeródromo é “toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves”.

² Segundo ANAC ([2017?]) o aeroporto “são os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas”, sendo assim o aeroporto é provido de instalações para receber passageiros regulares entre outras atividades.

Partindo do que já foi citado acima, em primeira instancia será abordada história da aviação em seus primórdios com a invenção do avião, seguindo pela sua evolução histórica nas guerras até seu desenvolvimento para o transporte de passageiros, citando também a sua regulamentação que foi de algo liberal, e após várias conferências se tornou regulamentada. Relata-se também que vários autores definem o turismo e a aviação como diretamente relacionados.

O segundo capítulo restringe-se a contar a história da aviação regional no país, que só passou a ser conhecida com essa denominação a partir de 1975, com a criação de cinco companhias aéreas regionais, bem como a sua evolução e outras companhias que passaram pelo estado, também é abordado um breve histórico sobre as principais aeronaves regionais que voam ou voaram em São Paulo, também é feito um breve histórico sobre a cidade de Bauru, bem como o seu aeródromo que fica no interior da cidade, contando com a presença da aviação geral, e o aeroporto de Bauru/Arealva, que conta com voos regulares de passageiros.

Por fim, será realizado um estudo sobre a influência dos aeroportos regionais para o turismo local, utilizando-se de dados, do número de pousos e decolagens, da movimentação de econômica e de passageiros, e dos impactos sociais, econômicos e turísticos que um aeroporto pode causar, influenciando a economia local de maneira direta e indireta, bem como abrindo a possibilidade do aeroporto ser utilizado como um atrativo turístico, ou até mesmo como um local para eventos em geral.

1 HISTÓRICO DA AVIAÇÃO

Este capítulo tratará sobre a história da aviação no Brasil, onde será abordada a primeira empresa aérea brasileira, os primeiros aeroportos. Porém antes se deve esclarecer o conceito, o que é turismo? A Organização Mundial de Turismo (OMT) define como turismo:

[...] o turismo engloba as atividades das pessoas que viajam e permanecem em lugares fora do seu ambiente usual durante não mais do que um ano consecutivo, por prazer, negócios ou outros afins. (OMT, 1994, apud, IGNARA, 1999, p. 11)

Sendo assim, a OMT afirma que o turismo é uma viagem fora do seu local de moradia a não mais de um ano, sendo o tempo o principal associado a esta definição. Porém não existe uma única definição para o que é turismo, e sim várias.

Outra definição é a de Schullern (1910, *apud* BENI, 2019) que diz “A soma das operações, principalmente de natureza econômica, que estão diretamente relacionadas com a entrada, permanência e deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade ou região”, dando uma ênfase maior a questão econômica do turismo.

Porém em todas as definições encontra-se algo comum, tem-se uma origem, um destino, e principalmente um deslocamento ou uma viagem, e esse é um dos principais fatores para que o turismo possa ser realizado, apesar de geralmente não ser aprofundado nas definições sobre o turismo, Beni (2019) afirma sobre o transporte no turismo que:

Este é um elemento implícito na noção de turismo. [...] 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. Viajar é abrir novos horizontes, conhecer novas culturas, lugares e paisagens. (BENI, 2019)

Citando principalmente que não há turismo se não houver a viagem, porém, não existe apenas uma única maneira de se viajar, existem várias, as principais seriam os meios Aéreo, Ferroviário, Marítimo e Rodoviário, e como se tem várias opções o motivo de escolha de cada um deles pode variar, desde a distância até o

destino, o luxo e o conforto, e questões financeiras como o valor da viagem. (COOPER, FLETCHER, *et al.*, 2007)

1.1 INICIO DA AVIAÇÃO NO MUNDO

O ser humano sempre teve o desejo de voar como os pássaros, e ao longo dos anos vários inventores imaginaram como criar máquinas capazes de voar, desde Leonardo da Vinci³ (1452-1519), que afirmava que futuramente os humanos seriam capazes de voar, até Sir Cayley⁴ (1773 – 1857) com a invenção do primeiro planador no ano de 1804. (PALHARES, 2002)

A invenção do avião é discutida até os dias atuais, pois, não se sabe ao certo quem inventou o avião primeiro, os irmãos estadunidenses Orville e Wilburg Wright alegam ter voado com o seu modelo no dia 17 de Dezembro de 1903, mas não tiveram testemunhas para presenciar o feito, já em 23 de outubro de 1906, o brasileiro Alberto Santos Dumont alçou voo em Paris com a presença da população e da imprensa da época que registraram sua máquina, o 14-bis, voar a 37km/h. (RONÁ, 2002)

Posteriormente a invenção, várias pessoas e empresas fizeram seus próprios aviões, e com a Primeira Guerra Mundial em 1914 os aviões ganhavam espaço como armas militares para garantir a dominação aérea, porém, antes e durante a primeira grande guerra pouco se sabia sobre segurança e aerodinâmica de voo, fazendo com que os pilotos da época fossem classificados como acrobatas, Fajer (2009), relata que:

Os aeronautas, que em 1910 eram classificados na categoria de artistas por seus feitos circenses, passaram pela imagem de heróis durante os anos da primeira Grande Guerra, à de aviador temerário e imprudente, dispostos a realizar feitos de habilidade e coragem e ousadia, no pós-guerra. (FAJER, 2009, p. 23)

Após a primeira guerra mundial, que teve duração entre os anos de 1914 e 1918, havia novas tecnologias em vários setores, tanto no setor militar e

³ Famoso inventor italiano dos anos 1500, conhecido por suas invenções revolucionárias para a época como seu protótipo de um paraquedas primitivo e de um helicóptero primitivo.

⁴ Cientista nascido na Inglaterra, teve importante participação para pesquisas futuras de Santos Dumont e dos irmãos Wright.

armamentista, quanto no setor dos transportes, Palhares (2002) cita sobre esse período pós-guerra que:

[...] Ao final do conflito, sabia-se mais sobre aeroplanos, os motores, as hélices e as técnicas de voo, conhecimento que aliado a uma ampla quantidade de aviadores disponível, renovou as atenções para a utilização dos aviões como meios de transporte mais rápidos e eficientes, sem contar o *glamour* e o *status* envolvidos nas viagens aéreas. (PALHARES, 2002, p. 104)

Observando assim que, após a primeira Grande Guerra, aos poucos, estabelecia o conceito do avião, que antes era uma arma de guerra, agora ser utilizado como uma alternativa para o transporte de passageiros regulares.

Já no ano de 1919, aproveitando das tecnologias do pós-guerra, a primeira empresa aérea fazendo voos domésticos e utilizando do avião é criada pela Deutsche Luft Reederei na Alemanha, Roná (2002, p.54) afirma que “Três dias depois, foi inaugurada a primeira linha internacional, entre Paris e Londres”.

A Deutsche Luft Reederei iniciou suas operações com duas ex-aeronaves de guerra, os Biplanos DFW, com dois lugares, e o AEG, que dispunha de cinco lugares, sendo essa empresa considerada por muitos como a pioneira no transporte aéreo de passageiros regulares. (MONDEY, 1973, *apud* PALHARES, 2002)

Ambas as aeronaves haviam servido na primeira guerra mundial e eram consideradas armas de guerra, porém, ambas também tiveram modificações para levar passageiros, que na época era muito limitados comparados a uma empresa aérea atual, pois levavam de um a quatro passageiros, contudo este fato não impedia empresas de transporte e turismo terem uma visão visionária para começarem a investir no transporte aéreo.

Demonstrando assim que o transporte de passageiros utilizando o avião era um mercado em crescimento e com grande potencial, tanto mundialmente quanto nacionalmente, porém, apesar dos avanços realizados na primeira guerra mundial, ainda não era o suficiente para fazer o mercado crescer como deveria, Ferreira (2017) relata:

Até a Segunda Grande Guerra, viajar de avião, além de ser dispendioso, era extremamente desconfortável e perigoso. O alto custo das aeronaves se refletia nas altas tarifas cobradas aos [poucos] usuários do transporte aéreo. [...] Os aviões viajavam em baixas altitudes [não haviam sido inventadas as cabines pressurizadas], os pilotos enfrentavam as intempéries atmosféricas

e os voos necessitavam de diversas escalas para reabastecimento das aeronaves. Também eram comuns os acidentes aéreos. (FERREIRA, 2017, p. 3)

Sendo evidente que, apesar dos avanços tecnológicos proporcionados para a aviação como um todo durante a primeira grande guerra, tais avanços ainda não eram suficientes para criar um transporte de passageiros devidamente seguro, eficiente e rápido, Monteiro (2007) também afirma sobre esse período que:

A falta de um aparato institucional, os poucos recursos tecnológicos disponíveis e a virtual inexistência de uma infraestrutura de apoio ao voo levaram os historiadores da aviação a falar dos primeiros anos da atividade no Brasil como uma fase “heroica”. A comunicação aeronáutica era precária ou inexistente e a navegação se baseava principalmente na intuição dos pilotos [...] Não havia aeroportos, mas apenas “campos de pouso”, alguns deles dotados de pequenas casas à guisa de terminais, tudo construído pelas próprias empresas. (MONTEIRO, 2007, p. 39)

Indicando assim, não só uma necessidade de melhorar a tecnologia aplicada nas aeronaves, como também melhorar os aeroportos, que ainda eram primitivos e utilizavam de pistas de terra ao redor do mundo todo.

Nos anos seguintes, a aviação tomava um papel crucial pra humanidade, sendo muito usada no combate militar, como é retratado no famoso quadro Guernica, por Pablo Picasso⁵ (1881-1973), que retrata o bombardeio a cidade de Guernica, na Espanha, durante a guerra civil espanhola que ocorreu entre 1936 a 1939. (FERREIRA, 2015)

A segunda guerra mundial (1942-1945) foi primordial para a indústria aeronáutica, pois, apesar de ser fruto da guerra, trouxe avanços ao setor extremamente importantes, Ferreira (2017) afirma que “O desenvolvimento tecnológico obtido antes e depois da II Guerra permitiu a construção de aviões mais seguros e confortáveis, o que permitiu que surgisse, após os anos 1950, a chamada *Golden Age*⁶ da Aviação”.

Sendo assim, os anos subsequentes a segunda Grande Guerra proporcionaram um cenário ainda mais favorável a aviação regular de passageiros, fazendo com que todo o setor sofresse alterações positivas em relação à tecnologia aplicada nas aeronaves e na segurança de voo, Palhares (2002) cita:

⁵ Pintor Espanhol que, morava na França é conhecido como um dos maiores pintores do século XX. (FERREIRA, 2015)

⁶ Do inglês: Era de ouro.

Na segunda metade da década de 1950, há uma revolução na aviação comercial com o surgimento de aeronaves maiores como os modelos Comet, Caravelle, Boeing 707 e Douglas DC-8. No final dos anos 60 e início dos anos 70, aparecem as primeiras aeronaves *wide-body*⁷, em particular o Boeing 747 e o Douglas DC-10, que impulsionaram ainda mais o desenvolvimento da aviação comercial. (PALHARES, 2002, p. 105)

Reforçando a imagem que não só as empresas aéreas, como as próprias fabricantes de aeronaves observaram novas maneiras de inovar em seus aviões, tanto em tecnologia como em tamanho dos mesmos.

Assim nos anos seguintes a indústria aeronáutica investiria cada vez mais em criar aviões que fossem mais rápidos, que voassem mais alto, mais confortáveis e que poluissem menos o meio ambiente.

1.2 INICIO DA AVIAÇÃO NO BRASIL

No Brasil, logo nos anos iniciais da aviação comercial no mundo, dava-se início ao modal do transporte aéreo de passageiros, Segundo Malagutti (2001), durante os anos de 1927 e 1928 duas empresas aéreas se registraram e iniciaram as suas operações, a Varig (Viação Aérea Rio-Grandense) e a Sindicato Condor, nacionalizada da empresa aérea alemã Condor Syndikat, que futuramente teria seu nome alterado duas vezes, na primeira atendia pelo nome de Serviços Aéreos Condor, e por fim Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul.

Porém, as duas companhias aéreas citadas anteriormente foram pioneiras mas não foram as únicas da época no Brasil, até o ano de 1945, uma grande variedade de empresas aéreas foram fundadas no país, dentre elas está a Panair do Brasil, criada em 1930, subordinada da americana Pan American, a VASP (Viação Aérea São Paulo) iniciando suas operações em 1934, a NAB (Navegação Aérea Brasileira), fundada em 1939, a Aerovias Brasil, iniciando suas operações em 1943, a LAB (Linhas Aéreas Paulistas) criada em 1944, e a VASD (Viação aérea Santos Dumont), criada no ano seguinte. (MALAGUTTI, 2001)

Já durante os anos da segunda grande guerra várias empresas aéreas iniciaram suas atividades no país, até o ano de 1959, Smith Jr.(2002, *apud* Ferreira,

⁷ Do inglês literal: Corpo-Largo. São aeronaves que contam com dois corredores internos, sendo geralmente usadas para voos mais longos ou internacionais.

2017, p.9) ilustra que mais de 20 empresas aéreas foram criadas, porém varias das mesmas vieram à falência ou se fundiram com outras nos anos seguintes, sobre esse cenário, Malagutti (2001) afirma que:

O mercado da época, de dimensões reduzidas, não foi suficiente para viabilizar o funcionamento de um número tão grande de empresas e todas elas se enfraqueceram, sendo que muitas faliram ou foram absorvidas por outras, ou se fundiram. A consequência foi uma redução nos níveis de segurança e de regularidade no serviço de Transporte Aéreo. (MALAGUTTI, 2001, p. 5)

Fazendo assim com que o Brasil tivesse um numero excessivo de oferta para uma demanda não tão grande, pois na época, acreditava-se em uma demanda grande e o regime de livre concorrência era muito presente. Nos anos de 1950 o país possuía um número de empresas aéreas grande, que apenas perdia em valores para os Estados Unidos. (OLIVEIRA, 2011, *apud* FERREIRA, 2017)

Isso fez com que o governo durante a década de 60, ao observar que o mercado nacional tinha um número grande oferta de empresas aéreas, e que as consequências desse evento causava uma crise no setor, o governo começou a adotar políticas restritas para diminuir o número de companhias aéreas no Brasil. (MALAGUTTI, 2001)

No final da década de 60, quatro empresas aéreas ficariam a frente do mercado, a VARIG, a VASP, a Cruzeiro e a Transbrasil (Antiga Sadia), dentre os pontos negativos da extinção de várias companhias aéreas Ferreira (2017) relata sobre este oligopólio dos anos 60 que:

[...] Paulatinamente reduziram o número de cidades atendidas, em parte devido à inadequação dos aeroportos, incompatíveis com os aviões modernos que as aéreas utilizavam e em parte devido ao baixo rendimento econômico que tais rotas remotas propiciavam às empresas. (FERREIRA, 2017, p. 10)

Assim, não só afetando a economia diretamente, com o fechamento de outras companhias aéreas, como também reduzindo drasticamente a quantidade de cidades atendidas ao redor do país devido ao fato das mesmas não serem tão economicamente viáveis como as grande cidades e não oferecerem infraestrutura.

Também visando cobrir todo o território nacional novamente foi pensando o incentivo da aviação regional, criando-se assim os Sistemas Integrados de

Transporte Aéreo Regional (SITAR), que incentivava a criação de companhias aéreas regionais.

Com a crise que se alastrava como citado anteriormente, a regulação se enfraquecia visando a estabilização da economia, nos anos 80 as políticas adotadas se enfraqueceriam até que nos anos 90 uma política de liberação fez-se vigente, extinguindo o SITAR e seu ideal de apenas cinco companhias aéreas regionais e quatro nacionais, dando oportunidade assim para que novas empresas aéreas regionais entrassem no mercado. (OLIVEIRA, 2009)

Com várias empresas aéreas no setor, para dar-se fim ao controle da competição e liberar o setor realmente, ao final dos anos 90 o governo decidiu retirar “as bandas tarifárias e a exclusividade do direito de as regionais operarem as Linhas Aéreas Especiais. Isso gerou a Segunda Rodada de Liberalização”. (OLIVEIRA, 2009, p. 89)

Após a segunda liberalização, faltava apenas algumas políticas para a desregulação do setor, que já era meta desde o final dos anos 90, então nos anos 2000 houve o processo de “quase-desregulação” do setor, o que liberava os preços e flexibilizava o setor, isso também culminou com a criação de novas empresas aéreas como a Gol Linhas Aéreas, que operava como uma empresa *LowCost*, *LowFare*⁸. (OLIVEIRA, 2009)

Porém, com este grande período de políticas de desregulação que operavam no setor, acabou resultando na queda do oligopólio que algumas empresas tinham, e com isso algumas destas grandes empresas que dominavam o mercado nos anos anteriores haviam decretado falência, como o caso da VASP e da Transbrasil. (FERREIRA, 2017)

Então, com algumas empresas dando início ao seu processo de falência, e as restantes como VARIG e TAM passando por uma forte crise, o governo viu a necessidade de uma nova regulação no mercado para controlar a oferta de acordo com a demanda, e evitar uma competição entre as empresas que operavam no setor pudessem acarretar ainda mais falências. (OLIVEIRA, 2009)

⁸ Empresa *LowCost*, *LowFare*, é uma companhia aérea que tem como principal política a redução de custos e taxas a fim de diminuir o preço final da passagem aérea, como redução no serviço de bordo e terceirização de serviços diversos, este conceito nasceu com a desregulamentação do setor nos Estados Unidos em 1978 e se espalhou para a Europa e consequentemente para o mundo nos anos seguintes. (FERREIRA, 2017)

Este breve período de re-regularização que durou entre 2003 e 2004, como cita Oliveira (2009), teve seu fim quando a fusão proposta entre a TAM e a Varig se encerrou em 2005, fusão essa que tinha como proposta manter as duas empresas operantes.

Com o encerramento dessa breve fusão entre as duas companhias deu-se entrada novamente ao período de liberalização da regularização, nascia o primeiro duopólio nacional entre a Tam e a Gol Linhas Aéreas, que duraria por alguns anos até a chegada da Azul Linhas Aéreas no mercado ao final de 2008, enquanto a memoriosa Varig Linhas Aéreas declarava falência em 2006. (OLIVEIRA, 2009)

1.2.1 As principais aeronaves

Barros (2016) cita tanto sobre a Varig e a Condor que “no início das operações da Condor, e posteriormente da Varig, o avião utilizado era um hidroavião *Dornier Do J Wal*, aparelho que pousava e decolava em água, uma vez que não existia infraestrutura aeroportuária adequada”, sendo o hidroplano alemão a primeira aeronave de passageiros do país, importante ressaltar o fato de ser uma aeronave que pousa na água, pois na época não havia aeroportos para comportar aeronaves de maior porte no Brasil.

Figura 1- Dornier do J Wal.



Fonte: Dornier Museum Friedrichshafen, 2012.

Um fato curioso a se notar nesta aeronave é que apesar dos passageiros ficarem em baixo, o piloto e o mecânico de voo iam no compartimento em cima da asa inferior, sendo assim, os mesmos sofriam com o frio e o vento durante as viagens, precisando usar óculos e roupas especiais, mas apesar disso a aeronave transportava apenas nove passageiros.

Outro importante avião comercial é o Douglas DC-3, aeronave bimotora que transportava até 32 passageiros nas décadas de 40 e 50, considerados como uma das primeiras aeronaves comerciais do mundo, concorrendo com o Boeing 247, o DC-3 foi necessário para o crescimento da aviação mundial como um todo, já que os mesmos em suas várias versões militares, conhecidas como Douglas C-47, C-53 entre outras, haviam sido usados durante os períodos da segunda guerra mundial. (DWYER, 1998)

Figura 2 - Douglas DC-3 da Varig, prefixo PP-VBN.



Fonte: Oliveira, 2004.

Enquanto a segunda grande guerra ocorria, as aeronaves DC-3 de versões militares eram usadas em grande escala para transporte de paraquedistas e tropas, e até mesmos cargas e recursos de guerra, sendo de grande uso para os aliados.

Após o período da segunda guerra mundial, várias aeronaves que haviam sido usadas nos conflitos não tinham mais uso militar, e as empresas aéreas que já

existiam e as que ainda seriam criadas se aproveitaram desse fato para comprar essas aeronaves em grandes quantidades. (OLIVER, 2016)

Durante o final da década de 50 e a década 60 os Douglas DC-3 nacionais começavam a ser trocados pelos novos Constellation que eram maiores e tinham um alcance superior.

Os Lockheed Constellation e os Super Constellation fizeram sucesso nos anos de 50 e no início dos anos 60 no Brasil, os mesmos eram quadrimotores a hélice e podia levar até mais de 100 passageiros.

O grande diferencial do Super Constellation em relação as demais aeronaves no mercado naquele momento era que o mesmo possuía a cabine pressurizada, sendo assim, podendo ser operado em altitudes mais elevadas que os demais, o que proporcionava um conforto maior, já que quanto mais alto, o avião tende a sofrer menos com os efeitos atmosféricos, como a turbulência. (SWINHART, 2001)

Figura 3—Constellation.



Fonte: Eichenberger, 2012.

Outro fator a se notar é a grande autonomia dos mesmos, sendo as primeiras aeronaves comerciais capazes de cruzar oceanos sem ter a necessidade de reabastecimento.

Porém dos anos 60 em diante a principal inovação era os motores a reação, popularmente conhecidos como “motores a jato”, o primeiro Boeing 707 no Brasil chegou ao país em 22 de Junho de 1960 a pedido da VARIG. Estas mesmas

aeronaves vieram para substituir os Constellation nos voos Internacionais. (CHAVES, 2019)

As aeronaves a reação eram conhecidas por voarem mais altas e mais rápidas que as movidas a hélice e a pistão, atualmente também como uma forma de atender aeroportos menores, foram criados os motores a turboélice, que funcionam com uma mistura entre a engenharia do motor a reação com a do motor a hélice, e apesar de voarem mais baixo e em menor velocidade, são aqueles que melhores atendem as localidades regionais atualmente.

1.2.2 Os principais aeroportos

Interessante citar um pouco sobre a história brevemente de alguns aeroportos históricos no Brasil. Inicialmente não se havia tecnologia e recursos suficientes para ter pistas, então os primeiros pousos e decolagens eram feitos na água utilizando os hidroaviões anteriormente citados.

Apesar das primeiras linhas aéreas nacionais começarem a operarem no país em 1927, o primeiro aeroporto só foi criado em 1936, o aeroporto Santos Dumont, localizado no Rio de Janeiro, contava inicialmente com uma pista de apenas 700 metros em sua inauguração. (O GLOBO, 2013)

Importante relatar também que o aeroporto em seu primórdio assim como a grande maioria dos campos de pouso do país era principalmente na água, pois via-se a necessidade de se ter um aeroporto na cidade do Rio de Janeiro, que na época era a Capital do país, e nos anos seguintes que foi realmente inaugurado a pista. (LUCENA, 2015)

Figura 4 - Estação de Hidroaviões no Rio, que nos anos seguintes viria a se tornar o Aeroporto Santos Dumont.



Fonte: Lucena, 2015.

Dentre os marcos importantes que o aeroporto já teve em sua história, um dos mais importantes a se destacar é a criação da ponte aérea Rio-São Paulo, em 1936, que fazia uma ligação entre o aeroporto do Santos Dumont, e o aeroporto de Congonhas, em São Paulo, sendo por muitos uma das principais rotas do país. Fato curioso é que nos voos de inauguração da rota, as duas aeronaves pioneiras acabaram se acidentando no pouso em dois eventos diferentes, porém sem danos graves. (BETING, 2007)

Já outro aeroporto relativamente conhecido é o aeroporto de Congonhas, inaugurado no ano de 1936, conhecido inicialmente como Campo Vasp teve seu nome alterado para Aeroporto de Congonhas em homenagem a Visconde de Congonhas do Campo, Lucas Antônio Monteiro de Barros⁹ (1823-1851). (INFRAERO, [2016?])

⁹ Foi o primeiro governante da Província de São Paulo após a Independência do Brasil. (INFRAERO)

Figura 5 - Vista aérea do aeroporto em 1936.



Fonte: Estadão, 2013.

Oliveira (2013) cita que até a criação do aeroporto, a aviação na metrópole não era levada como algo relevante. Existia apenas um único aeroporto, e o mesmo tinha apenas uma pequena estrutura e a aviação civil era considerada como uma ousadia praticada pelos paulistas mais aventureiros.

A própria criação do aeroporto não foi tida como uma necessidade de expansão de movimento, mas sim como uma alternativa para o Aeroporto do Campo de Marte, inaugurado em 1920, segundo Oliveira (2013):

A construção do Aeroporto de Congonhas foi fruto de uma necessidade da cidade. O Campo de Marte sofria muito com os alagamentos advindos do Rio Tietê e sua estrutura não era boa o suficiente para abrigar as inovações que começavam a surgir. (OLIVEIRA, 2013)

Então se foi escolhida a Região da Vila Congonhas, que era afastada da metrópole e que não corria riscos de inundações do Tietê, e também por ter uma visibilidade naturalmente maior que a do Aeródromo Campo de Marte.

1.3 REGULAMENTAÇÕES DO ESPAÇO AÉREO

Percebendo o crescimento futuro da aviação como meio de transporte de passageiros civis, os países fizeram vários acordos para assegurar uma melhora da segurança não só da aviação, mas também de seu território, bem como acordos que tinham uma visão mais econômica do assunto, tratando de tarifas, liberdades no ar e afins.

Em 1919 foi realizada a Convenção de Paris que dava soberania aérea a cada país, fazendo com que para passar pelo território de determinado país, seja necessário um acordo entre os dois países em questão.

A ideia inicial do acordo era de que todos os países, ou que pelo menos um grupo de países, como a união européia, autorizasse a operação em sua região, o que não foi possível se atingir, a convenção também criou 43 artigos que abordavam temas diversos da aviação da época, como operação, aspectos organizacionais e técnicos. O acordo também é conhecido por pensar inicialmente no que nos anos seguintes ficaria conhecido como a *International Civil Aviation Organization* (ICAO¹⁰). (PALHARES, 2002)

Já em 1929 houve a Convenção de Varsóvia, Palhares (2002, p. 106) cita que “disciplinou as responsabilidades das empresas aéreas em caso de danos causados aos passageiros e suas bagagens. Além disso, padronizou os documentos aéreos, tais como os bilhetes de passagens”.

Tal convenção se focou no aspecto do passageiro em si, como conforto e segurança do mesmo, seja em voo ou em solo, e a mesma criou regras que duram até os dias atuais, como o caso da indenização por parte das companhias aéreas no caso de perda de bagagem.

Enquanto a Segunda Guerra Mundial acontecia, foi realizada a Convenção de Chicago, realizada no ano de 1944, reuniu 52 países para discutir acerca da

¹⁰ Organização da Aviação Civil Internacional, em Português.

aviação mundial, influenciada por essa mesma convenção três anos mais tarde, foi criado o ICAO (ou OACI).

Dentre suas principais pertinências estavam “a planificação do tráfego aéreo internacional, a procura de máxima segurança nos voos, a uniformização dos códigos e sistemas aéreos, o desenvolvimento das técnicas da navegação aérea internacional”(RONÁ, 2002, p.110).

Paralelo a isto foi criada a IATA (*International Air Transport Association* ou Associação Internacional de Transporte Aéreo, em português), em 1945, sendo a mesma restaurada em 1979, mas a mesma vem enfraquecendo sua atuação devido a novas políticas que vem sendo defendidas. Roná (2002) ilustra que:

Os principais objetivos da IATA são: promover meios para a colaboração entre as companhias aéreas participantes, promover meios para a negociação dos acordos bilaterais que determinam os direitos de voar entre dois países membros, criar e fixar tarifas de acordo com as companhias aéreas participantes. (RONÁ, 2002, p. 110)

Sendo o principal foco do IATA as próprias companhias aéreas, o mesmo se preocupava com a colaboração e acordos entre as mesmas, visando um mercado mais justo para todas, também é responsável por criar as cinco liberdades do ar que, visando uma política de “céus abertos”, dava mais liberdade para as companhias aéreas operarem fora de seus países de origem.

Figura 6 - As Liberdades do Ar

PRESENTES NA CONVENÇÃO	POSTERIORES A CONVENÇÃO
• 1ª - o direito de sobrevoar o território do Estado sem pousar;	• 6ª - o direito de transportar passageiros e carga, através do território de origem da aeronave, entre o território de um terceiro Estado e o território de outro Estado;
• 2ª - o direito de pousar no território de um Estado por motivos técnicos, sem embarcar ou desembarcar passageiros ou carga;	• 7ª - o direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado e o território de um terceiro Estado sem realizar um serviço aéreo entre o Estado de origem da aeronave e o terceiro Estado;
• 3ª - o direito de transportar passageiros e carga do território do Estado de origem da aeronave para o território de outro Estado;	• 8ª - o direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado, desde que na realização de um serviço aéreo proveniente do Estado de origem da aeronave (é conhecida como cabotagem, ou consecutive cabotage);
• 4ª - o direito de transportar passageiros e carga do território do outro Estado para o território do Estado de origem da aeronave;	• 9ª - o direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território de outro Estado, sem qualquer vínculo com um serviço aéreo originado no Estado de origem da aeronave (é conhecida como cabotagem pura, ou stand-alone cabotage)
• 5ª - o direito de transportar passageiros e carga entre o território de outro Estado e um terceiro Estado, desde que na realização de um serviço aéreo entre o Estado de origem da aeronave e o terceiro Estado;	

Fonte: Neto, 2007.

Apesar dos Estados Unidos visar que as cinco liberdades inicialmente estabelecidas atingissem a todos os países, apenas Holanda e Suécia eram totalmente liberais quanto as cinco liberdades, devido ao fato que os mesmos não conseguiam ter um fluxo de passageiros alto devido a baixa demanda em suas regiões. (DOGANIS, 1985, *apud* PALHARES 2002)

Já em países da Europa e o Reino Unido, apenas as primeira e segunda liberdade foram aceitas, Doganis (1985, *apud* PALHARES 2002) relata que estes mesmos países sofriam duramente com as consequências da guerra, que era muito recente, então optaram por utilizar por medidas que protegia a sua indústria da aviação, e para as outras liberdades era necessário um acordo entre estes dois países.

Como é possível observar na Figura 6 de Neto (2007), fica claro que algumas das liberdades do ar foram criadas após a convenção, isso deve-se ao fato

que ao longo dos anos as companhias aéreas bem como o governo de seus respectivos países focaria em acordos e políticas modernas.

1.4 A AVIAÇÃO PARA O TURISMO NO BRASIL

A aviação veio ao mundo como uma alternativa para um meio de transporte rápido, seguro e eficiente, e a aviação é usada principalmente para o turismo, seja ela de lazer, ou de negócios, a vantagem da aviação está principalmente no fato dela ser rápida e no país não haverem concorrentes a altura, considerando que atualmente não existem trens-bala no Brasil.

Ansarah (2000, p.105) tem uma visão similar, citando sobre o transporte aéreo no país que “Com a quinta maior extensão territorial do mundo, o Brasil possui uma das maiores redes aeroportuárias, o que torna o transporte aéreo brasileiro um importante instrumento de desenvolvimento e integração nacional”.

Assim, o Brasil sendo um país muito amplo, a aviação se faz necessária para uma movimentação rápida no território nacional, bem como a mesma atualmente sendo a forma mais rápida e segura de se cruzar oceanos ou grandes distâncias. Já Pires (2019) diz:

A aviação, apesar de ter sua própria legislação, atuação estável e políticas próprias, não pode ser vista como uma peça distanciada do setor: ela está profundamente relacionada e interligada ao Turismo. E é de extrema importância que o alcance de práticas se estenda a todo o setor unificado, para que o Turismo se desenvolva plenamente. (PIRES, 2019)

Defendendo o fato que, para existir um turismo em si completamente desenvolvido, mesmo que a aviação conte com uma legislação que do ponto de vista da mesma pode atrapalhar a relação entre turismo e aviação, é facilmente reconhecível que a mesma se relaciona diretamente com o turismo.

Relacionando a dados, o site do Brasil que Voa (2018) relata que no Brasil o turismo gera cerca de R\$235,9 bilhões, sendo 3,9% do PIB, já os transportes aéreos em 2017 geraram cerca de R\$124,2 bilhões no país, referente a 1,9 % do PIB nacional, sendo a aviação responsável por mais da metade da renda gerada em comparação com o turismo.

2 A AVIAÇÃO REGIONAL NO ESTADO DE SÃO PAULO

A aviação como um todo é classificada em várias categorias, pois a mesma atende a uma gama de público muito grande, então dizer que a aviação é a mesma para todos não é o correto, pois cada pessoa que utiliza a mesma tem um objetivo distinto.

Tem-se como exemplo a aviação militar ou aeronáutica militar, que segue a linha dos exércitos e aeroplanos militares, é utilizada em guerras, em combates, resgates, demonstrações aéreas, entre outros usos.

A aviação civil é aquela utilizada por pessoas civis, ela tem subcategorias que podem ser estudadas, dentre elas está a aviação geral, que abrange vários ramos da aviação, como a aviação desportiva, que envolve competições e demonstrações aéreas, a aviação experimental, composta por aquelas aeronaves que geralmente são vendidas desmontadas em *kits* de peças pelos fabricantes para serem montadas pelo próprio consumidor.

Ainda seguindo na aviação civil temos os ramos que devem ser estudados mais a fundo devido à natureza deste trabalho acadêmico, temos a aviação de instrução, que se foca em formar novos pilotos, esta é de extrema importância para a aviação como um todo, pois sem ela não haveriam novos pilotos no mercado, bem como é fonte de renda para vários aeroportos no interior do estado de São Paulo.

Segundo dados da Agencia Nacional da Aviação Civil (ANAC), no ano de 2018 foram formados 1370 Pilotos Privados de Avião, sendo a licença de piloto privado a primeira parte para dar-se início a carreira de piloto de avião ou para aqueles pilotos que querem voar uma aeronave pessoal. (ANAC, 2019)

Já para a licença de Piloto Comercial, que é a parte do curso para os pilotos que querem trabalhar na área independente do setor, tiveram registros de 872 licenças emitidas do ano de 2018, e para Piloto de Linha Aérea, que são as licenças emitidas para aqueles que vão trabalhar com o transporte aéreo de passageiros foi de apenas 354 em 2018. (ANAC, 2019)

O que se é interessante notar é o fato que a cada estágio da formação de um piloto, menos carteiras vão sendo emitidas, o que pode indicar desinteresse dos novos pilotos a seguir a carreira.

Ainda assim, com base nos dados da ANAC (2019), tem-se o fato que o número de carteiras emitidas vem caindo drasticamente ao longo dos anos, sendo a licença de Piloto Privado de Avião indo de 2938 em 2012, para 1370 em 2018, caindo mais da metade do valor ao longo de seis anos, o que pode indicar uma falta de interesse crescente dos jovens pilotos com a profissão ou até mesmo um aumento na dificuldade para se formar, seja por fatores econômicos, ou provas e testes que são realizados regularmente.

Porém, não se deve esquecer o fato de que ainda assim, só no ano de 2018 e só na área dos aviões foram emitidas mais de duas mil licenças de voo o que indica um valor elevado para as escolas de aviação, consequentemente também, para os aeroportos que elas operam.

Seguindo nos ramos da aviação civil, há a presença da aviação executiva ou corporativa, que é aquele tipo de aviação que é composta basicamente por empresas de taxi aéreo ou donos de aeronaves particulares.

A *Nacional Business Aviation Assosiation*¹¹ (NBAA) define a aviação executiva como o uso de qualquer avião de aviação geral (não militar) em uso executivo, também cita que a *Federal Aviation Administration*¹² (FAA) define a aviação executiva como todas aquelas aeronaves em voo que não são militares ou voos regulares. (NBAA, [2019?])

A aviação executiva é essencial para um aeroporto, principalmente se o mesmo não contar com infraestrutura para receber voos de grandes aeronaves ou contar com uma escola de aviação, pois é ela que irá gerar renda economicamente para o município.

Outro fator é que a aviação executiva acelera os serviços, fazendo com que seja possível um empresário comparecer em uma cidade para uma reunião de negócios, e em pouco tempo consiga retornar a sua empresa em sua cidade de origem.

¹¹ Do português literal: Associação Nacional de Aviação de Negócios, segundo a própria NBAA ela tem como missão “promover um ambiente que permite a aviação empresarial nos Estados Unidos e ao redor do mundo” (tradução literal). (NBAA, [2019?])

¹²Do português literal: Administração Federal de Aviação, é o órgão responsável por regular a aviação nos Estados Unidos da América, é comparável a ANAC no Brasil..

2.1 AS EMPRESAS AÉREAS REGIONAIS

Apesar do conceito de ligar as grandes metrópoles e as cidades interioranas usando aeronaves ser antigo, o termo aviação regional só começou a ser implantado no país durante a época da ditadura, quando se notou que havia um número escasso de aeroportos sendo atendidos pelas companhias aéreas, o BNDES (2002) cita que:

Em 1975, apenas 92 cidades eram atendidas pela aviação comercial regular. Este clima de abandono das cidades interioranas levou o então Ministério da Aeronáutica a encomendar um estudo visando criar uma nova modalidade de aviação: a Aviação Regional. (BNDES, 2002, p. 1-2)

Então no ano de 1975, com o Decreto nº 76.590, De 11 De Novembro do mesmo ano, criava se o SITAR. Com o decreto e o SITAR, foi promulgado que fossem estabelecidas cinco companhias aéreas principais em cada uma das regiões do país, além da regulamentação das mesmas.

Na região Sudeste a empresa aérea regional responsável foi a Taxi Aéreo Marília (TAM), iniciando suas operações no ano de 1961 apenas como uma empresa que transportava principalmente cargas e passageiros só eram transportados entre os estados de São Paulo, Paraná e Mato Grosso do Sul. (IG SÃO PAULO, 2010)

A empresa tomou várias decisões consideradas corretas ao longo dos anos, iniciando suas operações a partir de uma pequena associação de pilotos para após ser vendida para o empresário Orlando Ometto, que por vez chamou o comandante Amaro Rolim para ser sócio minoritário da empresa, Rolim por sua vez acabaria por adquirir 67% das ações da empresa e se consolidaria como principal acionista e assumir o comando da empresa. (IG SÃO PAULO, 2010)

Seguindo a tradição de oferecer qualidade no serviço, a TAM conquistava cada vez mais o público, foi a companhia nacional que teve a maior parceria com a fabricante holandesa Fokker, adquirindo primeiramente o Fokker F-27 e ao longo dos anos ficou conhecida por utilizar o Fokker F-100, utilizando motores a jato. (CONRADO, 2013)

A principal mudança da TAM foi no ano de 1986, quando a mesma adquiria a concorrente VOTEC no referido ano, assim passando a operar em grande parte

dos estados do Brasil (SMITH, M. JR., 2002). Passou a ser considerada uma companhia aérea nacional no ano de 1996. Atualmente é conhecida como LATAM após sua fusão com a companhia aérea chilena LAN e é uma das maiores empresas aéreas do País.

Figura 7 - Fokker F-27 da TAM.



Fonte: Durand, 1988.

No Sul do Brasil a TOP Taxi Aéreo, a VARIG e a Sul América Seguros criavam a Rio-Sul em 1976, que operava principalmente no Sul do país, porém também operava em pequenas partes na região Sudeste. (FERREIRA, 2017)

A Rio-Sul atuava como uma filial regional da VARIG no Mercado, atuando fortemente na região sul do país, utilizando aeronaves como o Embraer BEM-110 Bandeirante, chegando a operar com grandes jatos com mais de 100 lugares como o Boeing 737-500, sempre tentando evitar o crescimento da principal concorrente da época, a TAM. (CONRADO, 2013)

A Rio-Sul Chegou a adquirir a Nordeste, para assim poder atender a maioria das regiões do país, porém no ano de 2002 a empresa encerraria suas atividades para se anexar a empresa principal a VARIG, (FERREIRA, 2017) como uma possível tentativa de tentar manter a empresa.

Figura 8 - Embraer Bandeirante da Rio Sul (a frente) com Electra II da Varig Decolando (ao fundo).



Fonte: Hough, 1990.

A Nordeste Linhas Aéreas foi fundada no ano de 1976 (SMITH JR., 2002, *apud*, FERREIRA, 2017), que segundo Malagutti (2001, p. 06) ocupava os “estados do NE, parte do MA, ES e grande parte de MG” ficando responsável principalmente pela região Nordeste do país.

A empresa passaria por crises durante sua história, a primeira delas sendo um acidente ocorrendo antes mesmo da empresa completar um ano de operações, acidentes que infelizmente ocorreriam mais vezes na história da empresa (CONRADO, 2013), Conrado (2013) cita que:

A companhia adentrou os anos 80 com problemas e mais problemas, a própria baixa densidade de tráfego no Nordeste na época, acidentes com os EMB110, brigas de acionistas, intervenção federal, negativa de aquisição de aeronaves maiores, uma década perdida literalmente. (CONRADO, 2013)

Porém a história da empresa não se resume a isso, já que nos anos seguintes a empresa passaria a adotar o nome de NLA, e passaria a compor uma frota com novas aeronaves Fokker F-27 e Embraer EMB-120, porém o baixo fluxo de passageiros impedia a empresa de alavancar suas atividades.

Observando o crescimento em grande escala da TAM após a compra da VOTEC, a VARIG viu uma oportunidade em expandir seu negócio na região

nordeste do país, então para aumentar sua presença quanto a da sua filial regional Rio-Sul, a VARIG vinha por adquirir a Nordeste Linhas Aéreas no ano de 1995, vindo a absorvida pela empresa principal no mesmo ano. (FERREIRA, 2017)

Assim como a TAM, a VOTEC (Voos Técnicos e Executivos) iniciou suas operações como uma empresa de taxi aéreo no ano de 1966 (SMITH JR., 2002, *apud* FERREIRA, 2017), e com o SITAR virou uma empresa aérea regional.

Operando nos Estados de Tocantins e Goiás, DF, partes do PA, MG e MT (MALAGUTTI, 2001), a VOTEC também teve problemas em seus anos iniciais assim como a Nordeste, o que fez com que a empresa enfrentasse dificuldades, chegando a operar apenas três aeronaves em condições de voo, o comandante Rolim Amaro vendo a oportunidade acabou por adquirir a VOTEC em 1986, acabando por transformá-la em BR Central (Brasil Central Linhas Aéreas). (CONRADO, 2013)

A BR Central seguiu voando até meados dos anos 90 quando o mesmo comandante que adquiriu a VOTEC agora mudava o nome da empresa novamente, agora para TAM - Transportes Aéreos Meridionais, ficando em conjunto com a TAM – Transportes Aéreos Marília. (LATAM, [2018?])

Na parte norte do país a responsável era a TABA (Transportes Aéreos da Bacia Amazônica), existente desde 1966, com a criação do SITAR a empresa começou a atuar com os serviços de companhia aérea além dos seus serviços de taxi aéreo. (SMITH JR., 2002 *apud* FERREIRA, 2017)

A empresa por sua vez teve um crescimento considerável ao longo de sua história, chegando a transportar mais de 200 mil passageiros no início dos anos 90, porém com a chegada da crise a empresa infelizmente não conseguiu se manter operante, com tentativas de continuar suas operações, trocou de frota várias vezes até encerrar suas operações no ano de 1999. (AVIAÇÃO BRASIL, 2008)

O que se observa é que das cinco empresas aéreas do SITAR, apenas uma sobreviveu até o ano de 2019, que seria a TAM que atualmente é conhecida como LATAM. Outro fato é que das cinco empresas aéreas inicialmente estipuladas, duas foram compradas e duas faliram.

Fora do SITAR, algumas empresas aéreas também operaram no estado de São Paulo, dentre elas está a Pantanal Linhas Aéreas, fundada em 1991 operava voos principalmente na região Centro-Oeste do país, operando aeronaves Embraer EMB-110 Bandeirante. (AVIAÇÃO BRASIL, 2011)

A empresa cruzou a TAM Linhas Aéreas várias vezes ao longo de sua história, em 1992 a empresa fez um acordo com a TAM para a aquisição de três aeronaves Embraer EMB-120 Brasília e em 2004 para anunciar voos em Bauru e Marília. Em 1998 a empresa adquiriu aeronaves ATR 42-300, que eram versões menores dos ATR 72, e passou a operar seus voos somente com as mesmas. (AVIAÇÃO BRASIL, 2011)

Porém em 2008 a empresa passaria com uma crise financeira que a fizesse ser comprada pela TAM, que retirou os ATR 42 e entregou duas aeronaves Airbus A319 e uma Airbus A320 (AVIAÇÃO BRASIL, 2011), que operaram em nome da empresa até que a mesma fosse completamente incorporada pela TAM em 2013. (MACEDO, 2013)

A Passaredo Linhas Aéreas foi inaugurada em 1995 por José Luiz Felício, presidente do grupo rodoviário Passaredo, na cidade de Ribeirão Preto, operava três aeronaves Embraer EMB-120 Brasília, passando a operar em seus anos duas aeronaves ATR 42-320, e dois Airbus A310, que eram exclusividade no país, sendo as mesmas devolvidas dois anos depois após a sua integração apenas, devido a desvalorização do real. (JÚNIOR, 2011)

A empresa também chegou a operar com exclusividade dois modelos de jatos regionais da Embraer, o EMB-145, iniciando suas operações em 2009, e o EMB-135 em 2010, porém as mesmas aeronaves teriam um período curto na empresa quando seriam substituídas pelos ATR 72-600 entre 2011 e 2012. (JÚNIOR, 2011)

Outro fator importante é que a empresa recentemente adquiriu os *slots*¹³ no Aeroporto de Congonhas da Avianca Brasil e também adquiriu 100% da MAP Linhas Aéreas, que operava exclusivamente no Norte do país e havia adquirido também 12 *slots* em Congonhas. (JÚNIOR, 2011)

Outra empresa foi a Azul Linhas Aéreas, fundada em 2008 por David Neeleman, que já era fundador de outra empresa aérea nos Estados Unidos, a JetBlue, Neeleman que apesar de ter família Norte-Americana e morar nos EUA é nascido no Brasil, o que possibilitou a criação da empresa aérea nacional. (HORCH, 2014)

¹³*Slots* é termo usado para indicar o direito de uma companhia aérea de pousar, utilizar o aeroporto, e decolar em um período de tempo determinado, aeroportos com grande fluxo de aeronaves tem *Slots* limitados e regulados para evitar a superlotação em um aeroporto.

Porém, apesar de ser uma empresa nacional, anunciando até mesmo voos internacionais, a Azul também atua fortemente no mercado regional, iniciando com o recebimento de aeronaves do modelo 72-600 da fabricante ATR ao final 2011 (AERO MAGAZINE, 2011). Porém a mesma já chegava a operar aeronaves do modelo 72-200 arrendadas desde o início de 2011 como relata Carvalho (2011).

Além das aeronaves turboélice regionais, a Azul também anunciou em 2012, fusão com outra empresa que atuava fortemente no interior de São Paulo, a Transportes Aéreos do Interior Paulista (TRIP) (CAMASMIE e CAMPOS, 2012), criando assim a terceira maior empresa aérea do país e que atualmente é a companhia aérea que mais atende cidades no estado de São Paulo, cidades como Bauru, Marília, Ribeirão Preto dentre outras.

2.2 AS AERONAVES

Algumas aeronaves foram marcantes para a história da aviação regional e o turismo nessas localidades no país, dentre elas estão as aeronaves da fabricante nacional Embraer, como o primeiro avião da Embraer o EMB-110 Bandeirante.

O EMB-110 iniciou sua produção em 1971, em 1972 alçou vôo pela primeira vez e foi entregue pela primeira vez em 1973 para a Força Aérea Brasileira, e no mesmo ano sua primeira versão comercial que teve uma ótima recepção com o público, sendo a aeronave que foi inicialmente usada por todas as companhias do SITAR, tem uma capacidade para 12 passageiros. É uma versão melhorada do protótipo EMB-100, e apesar da idade, o EMB-110 ainda voa ao redor do mundo. (EMBRAER, [20-?])

Outra aeronave da Embraer que também fez história na aviação regional do país foi o Embraer EMB-120 Brasília, focado principalmente para o uso de linhas aéreas regionais, inovava ao utilizar cabine pressurizada e ar condicionado, a aeronave contava com 30 lugares. (EMBRAER, [20-?])

O Brasília também teve alguns feitos, como, diferente do seu antecessor o Embraer EMB-110 Bandeirante que só iniciou suas vendas no exterior após já ter iniciado suas operações no país, o Brasília já tinha vendas no exterior antes mesmo da primeira entrega, entrega essa que foi feita em 1985 a companhia aérea estadunidense Atlantic Southeast Airlines. (EMBRAER, [20-?])

Atualmente cinco companhias aéreas operam no interior do estado de São Paulo, a Azul Linhas Aéreas, a Gol Linhas Aéreas, a Latam Linhas aéreas, a Passaredo Linhas Aéreas e a MAP Linhas Aéreas, dentre as quais a Gol, a Passaredo e a MAP, não operam em Bauru atualmente.

Na história das empresas aéreas regionais como um todo é importante citar que as aeronaves em sua maioria são turboélices¹⁴, porém apesar de serem aeronaves que utilizam hélices, são aeronaves com tecnologias mais recentes e são mais capazes de realizar pousos e decolagens nas pequenas pistas que compõem a maioria dos aeroportos.

Um exemplo da tecnologia que é embarcada nesse tipo de aeronave é a esquematização de cabine muito similar com o avião da Airbus A380, o maior avião de passageiros do mundo atualmente, com telas de LCD, conhecidas como *glasscockpit*¹⁵, ao invés dos antigos displays analógicos, conhecidos popularmente como “relóginhos”.

No Brasil, em 2019, três empresas aéreas operam com aeronaves turboélices para voos regionais, a Passaredo Linhas Aéreas, a Azul Linhas Aéreas e a MAP Linhas Aéreas, todas utilizando as aeronaves modelo 72-600 ou 72-500 da fabricante *Avions de Transport Regional - ATR*, fabricante essa que faz parte do *Airbus Group* e é especializada em criar aeronaves para atender o ramo da aviação regional, aeronaves bimotoras com uma capacidade máxima de aproximadamente 74 passageiros. (AEROMAGAZINE, 2011)

¹⁴ “Propulsor formado por um conjunto de turboreator puro e uma hélice que é guiada por ele”. DANTAS, L. M, *apud*. ANAC. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_por/tr2429.htm>. Acesso em: 1 Jun. 2019.

¹⁵ Do inglês literal: cabine de vidro.

Figura 9 - ATR 72-600 da Azul Linhas Aéreas.



Fonte: Prefeitura de Guarapuava, 2013.

Para servir o ramo regional o avião também é adaptado para se manter mesmo que o aeroporto não tenha estrutura suficiente, como uma escada para embarque e desembarque própria, e um sistema que trava a hélice mas mantém o motor girando, o que gera energia para alimentar os sistemas da aeronave em solo.

No Brasil, as empresas aéreas que utilizam a aeronave apenas utilizam a mesma em rotas curtas, geralmente voos de uma hora a uma hora e meia, pois devido as mesmas voarem baixo, voando a uma altitude de aproximadamente 15 mil pés (aproximadamente 4500 metros), e a uma velocidade menor do que as aeronaves com motor a reação, ficando inviável para as mesmas voarem grandes distâncias.

No Aeroporto Moussa Nakhl Tobias, apenas a Azul opera atualmente utilizando o ATR, contando com uma média atual de quatro voos diários com a aeronave, sendo dois voos chegando ao aeroporto e dois voos partindo, ambos para o aeroporto de Viracopos em Campinas, que atualmente é o principal centro de operações para a Azul linhas aéreas

Outras aeronaves com motores *turbofan*¹⁶ também podem realizar voos para aeroportos regionais, como o caso do Airbus A319 da Latam Linhas aéreas fazendo voos regulares para o aeroporto de Bauru/Arealva.

O Airbus A319 é produzido pela empresa francesa Airbus que assim como a ATR faz parte do Airbus Group conta com uma capacidade para 144 passageiros e conta com uma autonomia de aproximadamente 7000 Km, é a menor aeronave operada pela Latam então é mais comumente usado em rotas regionais pela mesma. (LATAM AIRLINES, [2018?])

Figura 10 - Airbus A319 da Latam Linhas Aéreas.



Fonte: Latam Airlines, [2018?].

Atualmente a Latam opera com uma média de dois voos diários ao aeroporto Moussa Nakhil Tobias, sendo um chegando e um partindo, ambos para o aeroporto internacional de Guarulhos.

Porém deve-se levar em consideração que esse tipo de aeronave tem uma distância de pouso maior que um turboélice, necessitando de pistas maiores para pousar, o que apesar de ser possível em Bauru devido a sua pista de mais de dois mil metros de extensão (INSTITUTO DE CARTOGRAFIA AÉRONAUTICA, 2016),

¹⁶ "Motor a jato de ar no qual é fornecido o empuxo de propulsão adicional ao se entender uma parte das pás da turbina ou do compressor para fora do invólucro interior do motor". DANTAS, L. M, 1979. *apud* ANAC, [20-?]. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_por/tr2431.htm>. Acesso em: 1 jun. 2019.

não é sempre possível nessa categoria de aeroporto, que necessita de uma infraestrutura e pista melhor para receber aeronaves a jato.

2.3 BREVE HISTÓRICO DE BAURU

A cidade de Bauru fica localizada no Centro-Oeste Paulista, no interior do estado de São Paulo, conta com uma população aproximada de 376 mil habitantes segundo previsões do Instituto Brasileiro Geografia e Estatística(2019), também é a 18ª cidade mais populosa do estado de São Paulo.

A região onde fica a cidade de Bauru atualmente começou a ser colonizada por volta de 1856, por Felicíssimo Antônio de Souza Pereira e Antônio Teixeira do Espírito Santo, neste mesmo ano sendo registrada pela primeira vez como um povoado em um documento oficial, porém somente em 1 de Agosto 1896 o denominado município Espírito Santo de Fortaleza passava a se chamar município de Bauru. (PREFEITURA DE BAURU, [20-?])

O município de Bauru passou por alguns acontecimentos em sua história, seu primeiro Prefeito foi José Alves de Lima que, pouco tempo depois devido a seu falecimento, Domiciano Silva assumiu o cargo até 1898. (PREFEITURA DE BAURU, [20-?])

Mas foi com a morte de Azarias Leite em 1910 que a população de Bauru lutou para que a mesma virasse uma comarca em 1911, sendo Azarias um cidadão de Bauru conhecido pela população do local por sempre lutar para melhorar a vila. (PREFEITURA DE BAURU, [20-?])

Bauru também é reconhecida como uma cidade com um grande potencial para o turismo de negócios, como cita Navarro (2017), segundo o mesmo, foi realizada uma Pesquisa de Demanda Turística no Município pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e nela ficou apontado que 61% dos turistas que vão a Bauru vão principalmente para o turismo de negócios.

Outros pontos turísticos fortes na cidade é que a mesma abriga eventos como o Viva Bauru, que comemora o aniversário da cidade, e a Grand Expo, evento de grande proporções que conta com shows, estandes, entre outras atividades para o publico em geral, e o sanduíche nacionalmente conhecido, o Bauru. (NAVARRO, 2017)

2.3.1 Aeródromo de Bauru

Atualmente a região de Bauru conta com dois aeroportos principais, o mais antigo é o aeródromo de Bauru, conhecido popularmente como Aeroclube de Bauru - Comandante João Ribeiro de Barros, fundado em 8 de Abril de 1939, com a primeira turma de pilotos sendo formada no ano de 1940. (AEROCULBE DE BAURU, [20-?])

O Aeródromo conta com uma pista de 1500 metros de comprimento por 35 metros de largura asfaltada (INSTITUTO DE CARTOGRAFIA AÉRONAUTICA, 2016), conta também com um aeroclube com oito aviões motorizados e 12 planadores para voo a vela¹⁷, a cidade é referencia na modalidade, sendo popularmente conhecida como “A Capital Nacional do Voo a Vela”. (OBA, 2019)

Figura 11 - Aeródromo de Bauru.



Fonte: Autoria Própria, 2017.

O aeroclube se encontra a cerca de dois quilômetros da região central de Bauru, e é cercado em quase todos os seus lados por casas e prédios, como mostrado na Figura 11, é um aeroporto público, conta com uma torre de controle para administração do tráfego aéreo, sendo a maioria aeronaves que para lá voam são aeronaves executivas, aeronaves de instrução, e planadores.

¹⁷ Voo a Vela é a modalidade da aviação no qual se utiliza planadores para voar, os mesmos não contam com motores e voam através da sustentação em suas asas, o vento, e correntes de ar quente que empurram o planador para cima.

Mesmo assim, o aeroporto atualmente não é homologado para voos de aeronaves comerciais de passageiros, mesmo contando com uma pista com capacidade para abrigar as mesmas e iluminação noturna. O aeródromo também conta com uma lanchonete que é reconhecida por servir o famoso lanche “Bauru”. (PREFEITURA DE BAURU, 2019)

2.3.2 Aeroporto de Bauru/Arealva

Outro aeroporto na região de Bauru é o aeroporto de Bauru-Arealva, também conhecido como aeroporto Moussa Nakhl Tobias, foi fundado no ano de 2006 e é o principal aeroporto de voos regulares da região.

O mesmo conta com uma pista de 2010 metros de comprimento por 45 metros, asfaltada, e homologado para operações diurnas e noturnas, conta também com um pátio capaz de abrigar sete aeronaves de passageiros ao mesmo tempo.

Figura 12 - Aeroporto de Bauru/Arealva.



Fonte: DAESP, 2018.

Conta com serviço de solo para auxílio das aeronaves, como serviço de *pushback*¹⁸, combustível, embarque e desembarque de passageiros e torre de controle(ANAC, 2013). Atualmente duas empresas aéreas voam no mesmo, sendo elas a Azul Linhas Aéreas e a Latam Linhas Aéreas operando com aeronaves Embraer 195, Airbus A320, ATR72, dentre outras aeronaves a jato e turboélice.

No ano de 2018 o aeroporto contou com obras que melhoraram o terminal original, com instalação de uma cobertura metálica no pátio, o que permite que os passageiros possam usufruir a mesma durante o embarque e o desembarque. Também contou remodelação das áreas de *check-in* e *check-out*, novas esteiras para bagagens e novo sistema de rede coletora de esgoto e sistema de desinfecção de efluentes. (PORTAL DO GOVERNO DE SÃO PAULO, 2018)

Dentro do terminal se encontra uma lanchonete para atender os possíveis passageiros e clientes, também conta com uma banca de jornal e com uma empresa de locação de carros. Fora do terminal se encontra um ponto de táxi que leva e traz turistas ao aeroporto.

Importante citar também que o aeroporto encontra-se em processo de privatização, o governador do estado de São Paulo João Dória prevê que o aeroporto de Bauru/Arealva bem como outros aeroportos regionais do estado sejam privatizados até 2020. (FUCUCHIMA, 2019)

Caso o mesmo seja privatizado, terá maiores oportunidades e liberdade para se desenvolver, podendo tomar outros rumos de administração ou se focar em melhorar a atual.

¹⁸ “*Pushback* significa a operação de deslocamento, por equipamento auxiliar, da aeronave parada até a posição na qual a mesma possa se deslocar por meios próprios”. Agência Nacional De Aviação Civil. **RBAC 153**: aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência. Brasília, 2012. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbac/RBAC153EMD00.pdf>>. Acesso em: 06 Junho 2019.

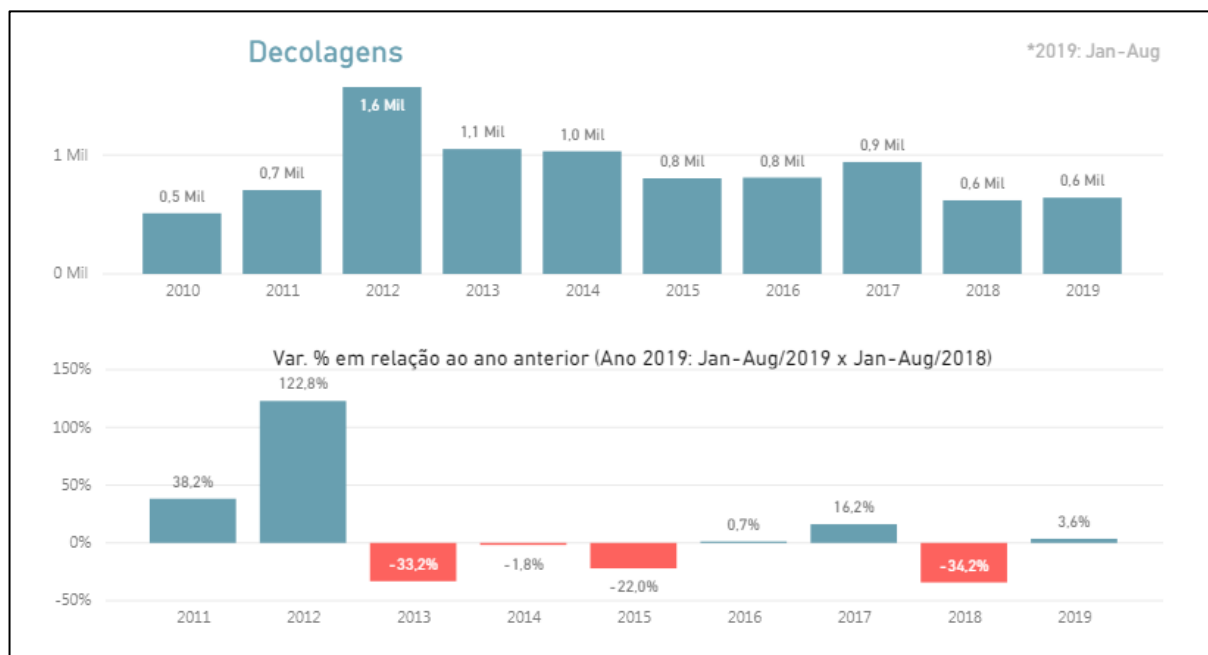
3 A INFLUÊNCIA DOS AEROPORTOS REGIONAIS PARA O TURISMO LOCAL

3.1 NÚMEROS DE POUSOS E DECOLAGENS

O Aeroporto Estadual de Bauru-Arealva movimenta vários passageiros e é de importância crucial para os turistas que chegam e saem do Centro-Oeste Paulista bem como outras regiões do interior do estado.

Segundo dados da ANAC (2019), o número de decolagens do período de Janeiro de 2019 a Agosto¹⁹ do mesmo ano foi de 641 decolagens, já no mesmo período do ano anterior o número foi de 619.

Gráfico 1 - Decolagens partindo do Aeroporto de Bauru no período de Janeiro a Agosto de 2019.



Fonte: ANAC, 2019.

Apesar de indicar um crescimento pequeno, com apenas 3,6 % de aumento de decolagens em relação ao ano anterior, os dados podem ser considerados positivos, pois no mês de Abril de 2019 as operações da Latam foram suspensas temporariamente devido ao fato que o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP) retirou três de seus quatro bombeiros aeroportuários.

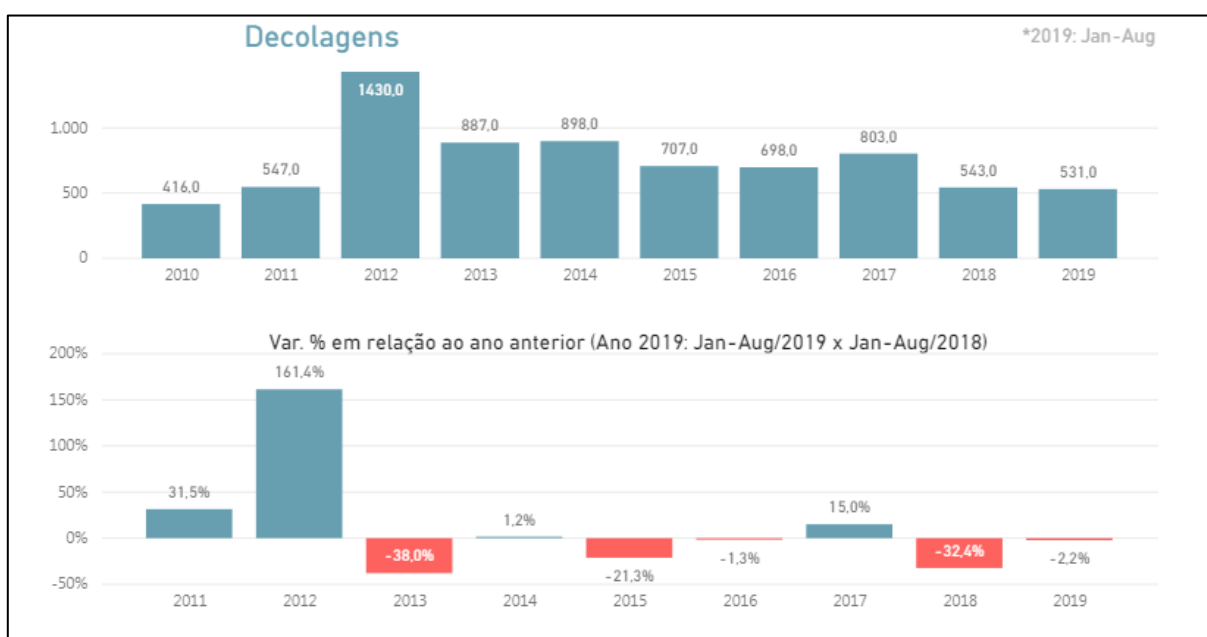
¹⁹ Foi-se utilizado o período de Janeiro de 2019 à Agosto de 2019 pois durante a pesquisa desta monografia a ANAC liberou os dados referentes até o mês de Agosto deste ano.

Com o ocorrido o número de decolagens em Bauru caiu, em Abril e Maio de 2019 foi 153 decolagens contra 164 do mesmo período no ano anterior, um número 6,7% menor. (ANAC, 2019)

Isso ilustra que apesar do declínio no número de decolagens em Abril Isoladamente, o aeroporto da região de Bauru mantém-se estável, fator interessante a se notar é que grande parte deste crescimento deve-se ao mês de Janeiro de 2019, que registrou um número de decolagens de 110 aeronaves, contra 79 em 2018, registrando crescimento considerável de 44,7% em relação ao ano anterior.

Assim, se pico de decolagens no mês de Janeiro do ano de 2019 for isolado, pode-se observar que o crescimento de 3,6%, sendo grandemente influenciado pelo aumento em Janeiro, cai para 2,2% ao desconsiderar o primeiro mês do ano.

Gráfico 2 - Decolagens partindo do Aeroporto de Bauru no período de Fevereiro a Agosto de 2019.



Fonte: ANAC, 2019.

Como é possível observar no Gráfico 2, caso seja retirado o mês de Janeiro de 2019 da relação, que foi responsável isoladamente por 44,7% do crescimento do número de decolagens regulares, tem-se a queda de 2,2% no número de decolagens.

Com isto, pode-se observar que apesar dos números serem os menores do estudo, ficando apenas a frente dos períodos em comparação com 2011, o

aeroporto segue estável em relação ao ano anterior e a tendência é que para 2019 este número aumente consideravelmente.

Este aumento segue devido ao fato que está prevista para a empresa Passaredo retornar com suas operações no aeroporto de Bauru em Outubro de 2019, juntamente com a empresa parceira a MAP Linhas aéreas, anunciaram 6 novos voos em Bauru, com 3 decolagens e 3 pousos diários partindo para o aeroporto de Congonhas em São Paulo. (VINHOLES, 2019)

Devido a este fator o impacto no número de decolagens no aeroporto seria significativo, segundo a ANAC (2019) o aeroporto contou com 75 decolagens no mês de Agosto de 2019, contabilizando uma média de 2,5 decolagens por dia.

A previsão é que com o aumento de três decolagens diárias, como citado por Vinholes (2019), este número suba para uma média de 5,5 decolagens por dia, ou aproximadamente 165 decolagens ao mês, um aumento de 120% nas operações do aeroporto.

Porém, tanto no Gráfico 1 quanto no Gráfico 2 é notável que no ano de 2012 houve um pico no número de decolagens, fato esse deve-se pois a grande maioria das operações neste ano referentes aos dados da ANAC (2019) são referentes a 3 Companhias Aéreas, a Gol Linhas Aéreas, a Azul Linhas Aéreas e a TRIP Linhas Aéreas, porém atualmente apenas a Azul prossegue com suas operações no aeroporto.

Já estudos realizados pelo DAESP, afirmam que ocorreram 152 voos regulares, sendo voos comerciais de passageiros, 47 voos não regulares, podendo ser tanto voos de instrução, quanto executivos ou de quanto de taxi aéreo, e 100 toques e arremetidas²⁰, totalizando um movimento de 299 aeronaves no mês, e 1029 no ano, até o mês de abril de 2019. (DAESP, 2019)

Já no mês de Agosto o DAESP registrou 312 pousos e decolagens, tanto de voos regulares quanto não regulares, o que indica uma média de aproximadamente 10 pousos e decolagens por dia. Número este cerca de 22% maior do que o mesmo período no ano anterior. Contabilizando todas as decolagens e pousos do mês de Janeiro a Agosto o aeroporto de Bauru acumulou 2120 (DAESP, 2019)

²⁰ Toque e arremetida (ou do Inglês *Touch and Go Landing* - TGL) é um procedimento muito usado principalmente por escolas de aviação, que se consiste em pousar a aeronave e logo em seguida decolar a mesma, procedimento este que pode ser usado tanto como uma forma de praticar pousos e decolagens por alunos, quanto como ser utilizada para evitar algum obstáculo na pista.

3.2 MOVIMENTAÇÃO ECONÔMICA E DE PASSAGEIROS

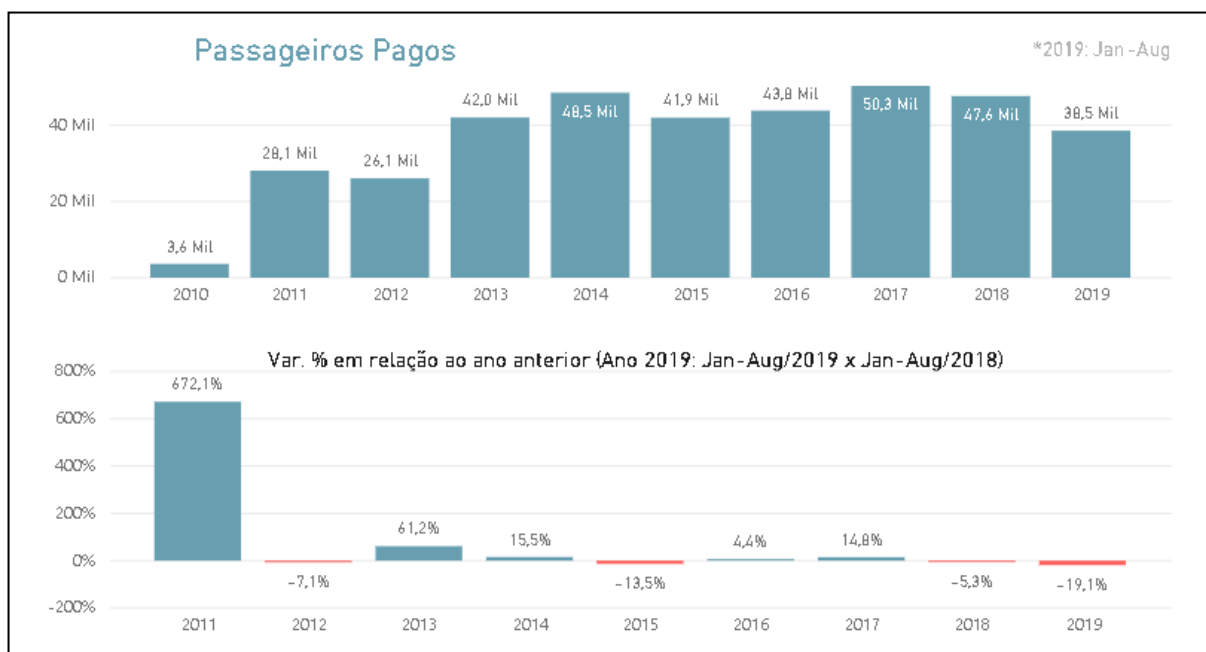
Ao se relatar operações aeroportuárias um dado de grande importância a se citar são os dados relacionados ao número de passageiros e a movimentação econômica dos mesmos, pois estes dados estão diretamente relacionados com a economia da cidade em questão e a quantidade de turistas que nela chegam.

Antes de citar dados, é importante relatar a definição de passageiros pagos, que será usada durante o decorrer do trabalho, segundo a ANAC (2019) esta definição seria:

[...] Refere-se aos passageiros que ocupam assentos comercializados ao público e que geram receita, com a compra de assentos, para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam em virtude de ofertas promocionais, as que se valem dos programas de fidelização de clientes, as que se valem dos descontos concedidos pelas empresas, as que viajam com tarifas preferenciais, as pessoas que compram passagem no balcão ou através do site de empresa de transporte aéreo e as pessoas que compram passagem em agências de viagem.(ANAC, 2019)

Segundo os dados da ANAC (2019) referente ao período entre Janeiro e Agosto, observa-se que os número referentes a este período no ano de 2019 são menores que comparados ao do ano de 2018, em 2019 a quantidade de passageiros pagos que decolaram do aeroporto foi de 38.452, já no ano anterior foram 34,770 passageiros, uma diferença de 19,1%.

Gráfico 3 - Passageiros Pagos que decolaram do Aeroporto de Bauru/Arealva no período de Janeiro a Agosto.



Fonte: ANAC, 2019.

Apesar dos números indicarem uma queda considerável, a maior porcentagem de declínio no número de passageiros pagos do estudo entre os anos de 2010 e 2019, com 19,1% de queda, estes mesmos dados são influenciados com vários fatores dentre eles o principal está que a empresa aérea Latam Linhas Aéreas interrompeu suas operações devido a uma decisão do DAESP, de demitir 3 de seus 4 bombeiros presentes no aeroporto. (G1 BAURU E MARÍLIA, 2019)

O próprio departamento estendeu o período de demissão em 60 dias, para que assim as companhias aéreas tenham tempo de se organizar com a nova estrutura do aeroporto, porém isto não impediu a empresa Latam de manter a suspensão de seus voos que duraram de 14 a 30 de Abril. (G1 BAURU E MARÍLIA, 2019)

Ao considerar esta informação e retirar da pesquisa o mês de Abril, os dados indicam que a queda na quantidade de passageiros do aeroporto em porcentagem manteve-se em 14,1% de queda, sendo o mês de Abril isoladamente responsável por uma queda de 5% nas estatísticas.

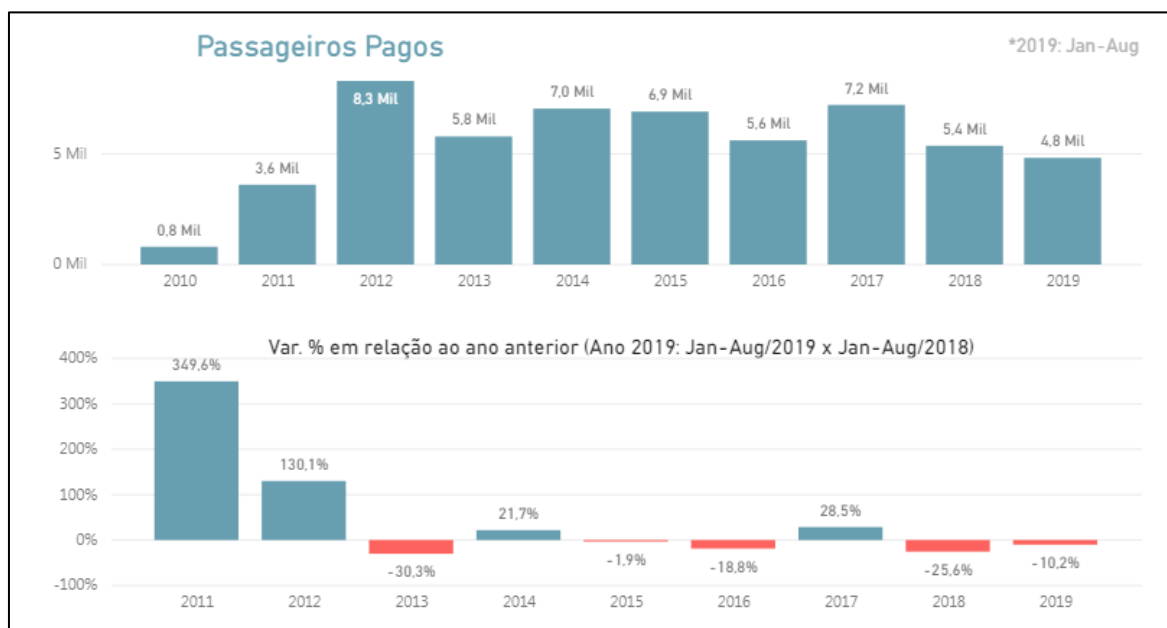
Ainda analisando o 4º mês do ano, ao destacar os dados do referido mês, tem-se os números de 6.597 passageiros transportados em 2018 contra 3.289 passageiros pagos em 2019, revelando uma queda de 50,1% na movimentação no

local, mostrando como fatores externos influenciam na operação de um aeroporto. Sobre este mesmo período, o DAESP (2019) relata um número de 9.140 (nove mil, cento e quarenta) passageiros em abril de 2019.

Porém mesmo com esta queda em Abril, está longe de ser o melhor ano do estudo, algo interessante a se notar é que o ano de 2017 teve-se o maior índice de passageiros pagos em Agosto dos últimos sete anos, com 7,2 mil passageiros transportados aproximadamente, número 25,6% maior que o ano de 2018.

Crescimento este foi visível no aeroporto, pois ao focar o estudo no período de 2010 a 2019 nos meses de Janeiro a Agosto, conforme ilustrado na Tabela 3, 2017 fica com o maior índice da pesquisa, com 50,3 mil passageiros pagos que decolaram do aeroporto em 2017 e na Tabela 4, ficam com o maior índice nos últimos sete anos.

Gráfico 4 - Passageiros Pagos que decolaram para o Aeroporto de Bauru/Arealva no mês de Agosto de 2019.



Fonte: ANAC, 2019.

Ao se analisar os dados referentes ao mês de Agosto em 2019 comparados aos de 2018 tem-se uma queda de 10,2% no número de passageiros atendidos pelo aeroporto, indo de 5.366 a 4.819.

Porém, apesar de ter recebido menos passageiros pagos do que o ano anterior, o aeroporto recebeu mais passageiros do que enviou em Agosto, a ANAC

(2019) relata que Bauru teve 4.742 passageiros pagantes partindo de Bauru, contra os 4.819 como citado na Tabela 4, o que indica que Bauru mais recebeu turistas.

Em Agosto de 2019, o DAESP (2019) contabilizou 10.420 passageiros no aeroporto de Bauru, referente tanto a embarques como desembarques, e voos regulares mais voos não regulares.

Já a ANAC (2019) contabilizando tanto os 4.819 passageiros pagos que foram para o aeroporto no mês de Agosto, quanto os 4.742 passageiros que partiram do aeroporto, tem-se um total de 9.561 passageiros que passaram pelo aeroporto, contra os 10 mil contabilizados pelo DAESP, pode-se supor que 859 passageiros que chegaram e partiram do aeroporto eram de voos não regulares, como taxi aéreo e aviação executiva.

Com isto, tem-se uma média de aproximadamente 28 passageiros por dia passando pelo aeroporto de voos não regulares, o que indica que o aeroporto é fortemente usado como via para o turismo de negócios, algo que a cidade de Bauru é fortemente conhecida, como cita a própria Prefeitura de Bauru (2019) “cerca de 60% dos turistas que visitaram a cidade alegaram os motivos de trabalho como justificativa para a viagem”.

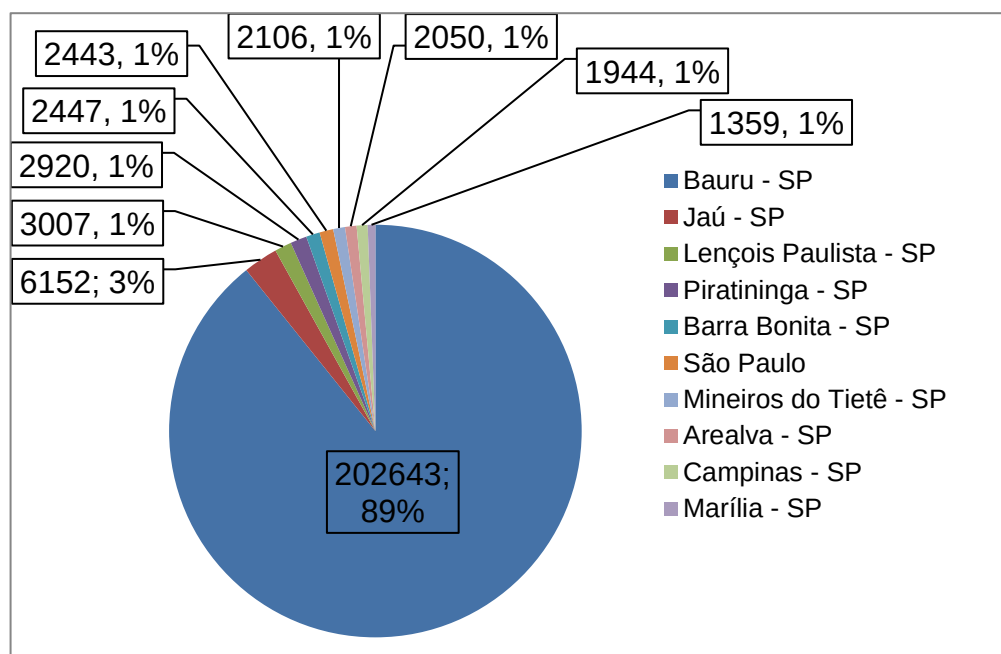
Outro fator a se destacar neste trabalho é que estes dados são referentes ao mês de Agosto, e até a publicação do mesmo, não foram disponibilizados os dados referentes ao mês de novembro de 2019, porém pode-se supor que o fluxo de passageiros para Bauru irá aumentar.

Porém, o aeroporto é de grande importância para a região como um todo não somente as cidades de Bauru e Arealva, segundo dados da Secretaria de Aviação Civil ([2015], p. 36) o aeroporto de Bauru/Arealva atende 47 municípios “quer seja recebendo passageiros para o embarque ou então destinando passageiros após o seu desembarque”.

Sendo destes, segundo pesquisa realizada pela Secretaria de Aviação Civil ([2015], p. 65) em 2014, 220.643 embarcaram ou partiram para a cidade de Bauru, sendo ela a mais influente para o aeroporto.

Seguido por Jaú com uma diferença grande de passageiros indo ou partindo da localidade, com 6.512 passageiros em Jaú, 3% dos passageiros que desembarcam no aeroporto, contra 89% em Bauru.

Gráfico 5—Quantidade de passageiros que cada município forneceu/recebeu passageiros de Bauru/Arealva.



Fonte: Secretaria de Aviação Civil, [2015].

Algo que se deve destacar é que fora das duas primeiras cidades do estudo, outras cidades tiveram apenas 1% de participação ativa no aeroporto, o que indica que o aeroporto apesar de servir o Centro-Oeste paulista, em sua maioria recebe e envia turistas apenas de Bauru. Outro fator é que apesar de Marília contar com um aeroporto que também é operado pela Azul, cerca de 1359 turistas ainda utilizam o aeroporto de Bauru/Arealva para viajar.

Não somente ao fato de empresas como a MAP e a Passaredo retornando operações ao aeroporto (VINHOLES, 2019), mas também a Azul Linhas Aéreas que já operava na localidade com a rota Bauru-Campinas, passa a operar também a rota Bauru-Guarulhos, como uma forma de competir com as duas empresas aéreas anteriormente citadas.

Isso afeta positivamente a economia local, pois com uma oferta maior os preços caem, o que auxilia cada vez mais o turista a comprar passagens aéreas (VIANA, 2019), como por exemplo, os turistas das localidades citadas na pesquisa da Secretaria de Aviação Civil.

É de relevante importância ressaltar que o aeroporto Moussa Nakhil Tobias também tem um grande potencial para o transporte de cargas, pois, inicialmente era-

se pensado em transformar o aeroporto em um centro logístico. (G1 BAURU E MARÍLIA, 2017)

Mas não se deu prosseguimento à ideia inicial, apesar do grande potencial no transporte de cargas que o aeroporto tem, sendo o mesmo líder no ranking de cargas nacionais dos aeroportos do DAESP, deixando em aberto para o futuro, investimentos no setor logístico do aeroporto caso ocorra uma privatização. (G1 BAURU E MARÍLIA, 2017)

Já o aeródromo de Bauru, localizado no interior da cidade, é exclusivamente focado em voos não regulares em geral, que movimentam o aeródromo diariamente, Tonelli (2016) cita que:

[...] o Aeroclube de Bauru, por exemplo, foi responsável por 11.588 pousos e decolagens, em 2015. Quase todos os voos recebidos eram de aeródromos contidos no Estado de São Paulo. O número também contempla os voos da Base da Polícia Militar (PM) do Estado, que atua com o Helicóptero Águia(TONELLI, 2016)

Sendo o aeródromo de Bauru responsável por mais pousos e decolagens que o Aeroporto de Bauru/Arealva no mesmo ano, o DAESP (2019) data 3.140 pousos e decolagens, incluindo toque e arremetida, voos regulares e não regulares.

O grande número de pousos e decolagens no aeródromo dá-se a alguns fatores, dentre eles está o fato de que o aeródromo conta com a escola de aviação, e dentre os procedimentos de aprendizagem durante a instrução é comum alunos da escola ou de até outras escolas realizem toque e arremetida várias vezes ao dia no aeródromo.

Além da escola de aviação o movimento que circula no aeródromo e também atrai a economia no local é a atividade do voo a vela, o aeroclube é popularmente conhecido como “a capital nacional do voo a vela”, o que atrai ainda mais turistas para conhecerem o local. (CARDOSO, 2017)

Outro tipo de voo que é realizado no aeródromo como citou Tonelli (2016) são os voos aeromédicos, transportando passageiros com necessidades médicas, que são recorrentes no local devido ao Hospital de Reabilitação de Anomalias Craniofaciais da USP.

3.3 IMPACTOS SOCIAIS, ECONÔMICOS E TURÍSTICOS CAUSADOS PELOS AERÓDROMOS

Os aeroportos são uma via de entrada para diferentes tipos de movimentações, sejam elas sociais, econômicas ou turísticas, um aeroporto pode ter um impacto muito maior do que a simples decolagem e pouso.

A principal maneira que um aeroporto pode causar impacto é economicamente falando, segundo dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), a rentabilidade com a aviação vai muito além da contribuição direta, que já é grande, com R\$ 38,8 bilhões contribuídos no ano de 2015 nacionalmente. (ABEAR, [2016])

Porém, a aviação contribui de outras maneiras, a ABEAR cita que os impactos econômicos vão além dos diretos, gerou R\$70,00 bilhões de reais de empregos indiretos, que são os empregos gerados pelas empresas que servem as comidas dos aviões, serviços de bagagem ou aluguéis de carros entre outras. (ABEAR, [2016])

Além disso, a aviação acaba gerando um efeito dominó para a economia, pois fora as empresas aéreas em si e as empresas indiretas, seus funcionários também acabam que por utilizar seus salários em serviços do próprio aeroporto ou próximo ao aeroporto, esse efeito seria categorizado como efeito induzido e gerou em 2015 R\$ 118,7 bilhões de reais em empregos segundo a ABEAR ([2016?]).

Além dos funcionários utilizando sua renda graças aos empregos gerados pelo aeroporto, os turistas que utilizam o transporte aéreo acabam por gastar em serviços ligados ao setor, como o hotel que o mesmo utilizou, os alimentos que o mesmo consumiu no aeroporto ou que adquiriu graças ao fato de ter feito a sua viagem utilizando o avião, este efeito é denominado turismo catalisado. (ABEAR, [2016])

Ao fim, tem-se os efeitos que ter um aeroporto gera em empresas de outros setores, como por exemplo, ao comprar um produto em uma loja de comércio eletrônico, o prazo de entrega de um determinado produto, é diretamente afetado pelo meio de transporte que foi utilizado, caso um produto seja enviado de Manaus para Bauru utilizando o meio aéreo será mais rápido do que por meio terrestre.

Dentre as várias formas que um aeroporto pode fazer receita e movimentar a economia local, o *Transportation Research Board* (2009, *apud* BALSTER, 2016)

relata que as principais formas de que um aeroporto regional possa fazer renda são “Alugue+I de áreas para estabelecimentos comerciais, Aluguel de Hangares, Aluguel de áreas para agricultura, Concessão de terminais, Tarifas de abastecimento de combustível, Tarifas aeroportuárias”.

Assim ilustrando que em sua grande parte, esse tipo de aeroporto consegue sua maior renda alugando sua área para outras empresas e corporações (EBA ENGINEERING CONSULTANTS, 2004 *apud* BALSTER, 2016)

Balster (2016, p. 97) cita como possíveis formas de renda que podem ser instaladas em um aeroporto ou aeródromo estão entre “Aeroclubes, Escolas de especialidades aeronáuticas, Empresas de manutenção aeronáutica, Empresas aéreas, Empresas de táxi aéreo, Prestadores de serviço de base fixa²¹ (*Fixed Base Operator – FBO*)”.

O aeroporto de Bauru/Arealva conta com prestadores de serviço de base fixa e empresas aéreas, e o aeródromo de Bauru conta com Aeroclube, escola de especialidades aeronáuticas, empresa de manutenção aeronáutica e prestadores de serviços de base fixa.

Já para as proximidades do aeródromo Balster (2016, p. 96) cita que as possíveis formas de renda podem variar de “Escritórios comerciais, Escolas ou centros de ensino, Centros logísticos, Indústrias, Centros de saúde, Centros de esporte e recreação, Centros comerciais (*shopping centers*), dentre outros”.

Sendo o único aeroporto que conta com estes serviços em suas proximidades o aeródromo de Bauru, pois o mesmo fica muito próximo da cidade, ao contrario do Aeroporto de Bauru/Arealva que fica a cerca de 18 Km do centro de Bauru.

Outra forma de utilizar um aeroporto como uma forma de um meio de gerar rendas turísticas são eventos, que podem acontecer no aeroporto ou na proximidade do mesmo, eventos em um aeródromo podem atrair vários turistas.

No Aeroclube de Bauru o principal evento é o “Arraiá Aéreo”, com a sua 6ª edição em 2019 nos dias 8 e 9 de Julho, que contou com shows aéreos, como o da Esquadrilha da Fumaça, e amostras de aeronaves em geral e da Força Aérea Brasileira. (G1 BAURU E MARÍLIA, 2019)

²¹ Prestadores de serviço de base fixa segundo definição do SkyBrary (2017) cita que este termo é “concedido a uma empresa comercial que tenha sido autorizada por uma autoridade aeroportuária a operar nesse aeroporto e fornecer serviços de aviação, como abastecimento, estacionamento e hangar, a comunidade da aviação geral”. (traduzido e adaptado do inglês)

Fora estas apresentações o evento contou com voos de balão, voos panorâmicos, apresentação de bandas, com a apresentação do exercito brasileiro e da polícia militar e alguns de seus veículos e armamentos. O evento também conta como uma de suas principais atrações à presença do astronauta Marcos Pontes. O evento também conta com alimentação sendo vendida no local. (KERNBEIS, 2018)

Figura 13 - Panfleto do Arraiá Aéreo de 2018.

INSPIRANDO GERAÇÕES
5º ARRAIÁ Aéreo
 BAURÍ-SP

INSPIRANDO Gerações 2018

Sábado 09 de Junho
 das 14h às 20h

Domingo 10 de Junho
 das 9h às 19h

AERoclube - BAURU

CONTRIBUIÇÃO SOLIDÁRIA e programação completa
www.eventoaereo.com.br

MEGA Escorregador
 11m de Altura

ESQUADRILHA da FUMAÇA

MARINHA DO BRASIL

DEMOISELLE

NASA

ROBÓTICA

EXPOSIÇÃO DE AERONAVES

CARREIRA EM FOCO

Show Aéreo

BRINCADEIRAS

POLÍCIA MILITAR

BANHAS

COMIDAS TÍPICAS

MUITO MAIS

ENTRADA SOLIDÁRIA
1Kg (não perecível) de ALIMENTO por pessoa

OU

R\$ 10,00 Adultos

R\$ 5,00 Crianças até 12 anos
 criança de colo entrada livre

FAÇA JÁ SUA CONTRIBUIÇÃO e CONCORRA a 1º VOO PANORÂMICO

*Os alimentos serão distribuídos às instituições assistenciais de Bauru **As contribuições arrecadadas serão revertidas em ações sociais da Fundação Astropontes ***Válido somente para contribuições feitas pelo Sympla www.eventoaereo.com.br

Parceiros Solidários:

Apoio Institucional:

Promoção:

Realização:

Fonte: Marcos Palhares, [2018].

Como se pode observar na Figura 13, para comparecer ao evento era necessário pagar uma quantia em dinheiro ou 1 quilo de alimento não perecível, no ano de 2019 também era possível comparecer ao evento doando 1 quilo de ração também.

Apesar de ter sido um evento solidário, o mesmo ainda sim gera renda para o município, contando com a presença de turistas de outras municipalidades que foram ao mesmo presenciar as atrações e os shows, pois era esperado que o mesmo atraísse cerca de 120 mil pessoas aos dois dias de evento. (NAVARRO, 2017)

Porém o aeroclube conta com outros eventos, como o “1º Domingo no Aeroclube”, realizado no dia 28 de Abril de 2019, contava com entrada gratuita, porém com alimentação paga a parte. O evento também contou com voos panorâmicos e apresentação de aeronaves. (G1 BAURU E MARÍLIA, 2019)

Apesar dos eventos anteriores serem realizados no aeródromo de Bauru, existe a possibilidade de eventos serem realizados no aeroporto de Bauru/Arealva mesmo contando com seus voos regulares de passageiros, como é o caso da LABACE, a maior feira de aviação executiva que ocorreu no Aeroporto de Congonhas. (AEROFLAP, 2019)

No evento houve a exibição de 50 aeronaves, e em 2018 contou com 10 mil visitantes, e mais 155 mil visitantes já compareceram a feira, que é considerada um evento de negócios e movimenta a economia local, com vendas e parcerias sendo realizadas ao longo dos dois dias de evento. (AEROFLAP, 2019)

Porém, um evento em um aeródromo não precisa abordar apenas eventos com uma temática relacionada a aviação em geral, como é o caso do evento Anime Friends, evento sobre a cultura das animações japonesas e de jogos, que até o ano de 2016 recebia o evento na área norte do Aeroporto de Campo de Marte, que ao decorrer do ano é utilizado pelas forças militares em sua maioria. (VARELLA, 2016)

Nos eventos há vendas de produtos relacionadas ao tema, praça de alimentação, shows, palestras e debates, segundo Varella (2016) “A organização do evento espera reunir 120 mil pessoas no Campo de Marte ao longo de dois finais de semana”, ilustrando assim que um aeródromo, com um planejamento adequado, também pode ser usado como um local para eventos diversos.

Um aeroporto também pode atrair turistas inusitados que geram renda econômica de maneira catalisada, são os *spotters*²² e turistas que são atraídos e geram renda ao aeroporto ao tirar fotos ou apenas observar os aviões. (BISON, 2018)

²²*Spotter* é a denominação que se dá ao entusiasta de aviação, amador ou profissional, que tira fotos de aviões regularmente, seja como um *hobby* ou uma forma de renda.

Isso é um fator econômico que apesar de não ser muito explorado no Brasil, ele existe como uma forma de renda e, é fortemente explorado em aeroportos ao redor do mundo como um gerador de rendas para os mesmo, Bison (2018) relata que em aeroportos ao redor do mundo como o Frankfurt, na Alemanha, ou em Zurique, na Suíça, os aeroportos contam com áreas para observações de aeronaves, contam até mesmo com um *Playground* com temática de aviação e até mesmo bancos para que as pessoas possam observar os aviões.

Estes aeroportos criam assim um ambiente favorável para a observação de aeronaves, e promovem o turismo e a economia do aeroporto em uma maneira não tão convencional, porém funcional, mas no Brasil este costume e investimento nessa área do aeroporto são baixos e em alguns casos a relação da observação de aeronaves não é colocada em pauta ao se planejar ou ampliar um aeroporto nacional.

No aeroporto de Guarulhos, um dos maiores do país, Bison (2018) relata que dificilmente consegue-se observar os aviões se movimentando em pátio sem ser um passageiro que irá embarcar, o aeroporto introduziu no 7º andar de seu estacionamento uma área dedicada a observar os aviões, porém o mesmo cita que mesmo sendo um lugar alto, ele é muito afastado do aeroporto as construções que lhe cercam atrapalham a visibilidade.

Porém, o aeroporto de Bauru apesar de não contar com uma área exclusiva para a observação dos aviões, o mesmo é cercado por um alambrado, e o pátio de aeronaves fica próximo do mesmo, facilitando a observação das aeronaves.

Figura 14 - Visão do Aeroporto de Bauru/Arealva a partir do setor Sudeste do Aeródromo com visão do terminal (à esquerda) e aeronave (à direita).



Fonte: Google Maps, 2019.

Como é possível se observar na Figura 14, diferentemente de outros aeroportos, Bauru/Arealva tem uma facilidade maior em se observar as aeronaves, podendo as observar por completo antes mesmo de chegar ao terminal.

O setor noroeste, do lado de fora do terminal, conta com uma calçada que é popularmente utilizada por turistas para observar as aeronaves, sendo uma área que atrai turistas da cidade e região que mesmo sem viajar, gostariam de ver uma aeronave de perto.

Assim, mesmo não utilizando os recursos diretos das companhias aéreas, ou indiretos das empresas que por elas são contratadas, acaba gerando um efeito de turismo catalisado e efeito em outros setores, pois o mesmo poderá utilizar o seu carro para ir até o aeroporto, o que gera custos em relação ao combustível, a indústria automobilística que gera peças para o carro, ou até mesmo para indústria de eletrônicos ao comprar uma máquina fotográfica e a utilizar para fotografar as aeronaves.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em primeira instância é importante ressaltar que o trabalho, inicialmente, estava focado em realizar um estudo sobre todos os aeroportos regionais do estado de São Paulo, a aviação regional e sua relação com o turismo, mas devido a escassez de informações este estudo não pode ser devidamente realizado.

Além disso, o fato de se abordar todos os aeroportos do estado e sua relação com o turismo em um único trabalho tornaria o mesmo muito abrangente e sem sua devida profundidade.

Para dar prosseguimento a este estudo futuramente, é de interesse que fossem abordadas outras cidades e aeroportos do interior do estado de São Paulo ou outros estados, como por exemplo Ribeirão Preto, Presidente Pudente entre outras e sua relação com o turismo.

Este trabalho também teve seu foco principal em ilustrar a parte positiva da presença de um aeródromo para o turismo no interior do estado de São Paulo, deixando em aberto para pesquisas futuras que se foquem nos lados negativos dos mesmos ou da relação entre os lados positivos e negativos.

No presente estudo foi possível observar que os aeródromos da região de Bauru tem uma grande influência para as cidades do interior do estado de São Paulo, pois os mesmos movimentam a economia e o turismo local de diferentes maneiras.

O aeroporto de Bauru/Arealva em específico movimenta os turistas que chegam ou partem do interior do estado, afetando principalmente o turismo local, como também outros municípios da região.

Apesar do estudo concluir que o aeroporto se mantém estável economicamente, sem avanços ou perdas significantes comparadas ao ano anterior, a previsão é que o mesmo aumente a sua movimentação econômica e de passageiros no futuro devido a entrada de novos voos para o mesmo

Bem como o possível processo de privatização do mesmo no futuro, que pode abrir investimentos na área do transportes de carga, no qual o aeroporto se destaca no interior do estado, bem como investimento em comércios dentro e fora do mesmo, como lanchonetes, pontos de taxi, bancas e lojas que vendam acessórios para a viagem ou produtos em geral.

Já o aeródromo de Bauru é utilizado majoritariamente pela aviação geral, movimentando a economia através de empresários ou voos aeromédicos, bem como o seu aeroclube, que além de formar pilotos também é conhecido por ser um dos principais locais no país para realizar e aprender o voo a vela.

O local também é usado para eventos aéronauticos, o que abre a possibilidade tanto de um aeródromo quanto um aeroporto de investirem em eventos, sejam relacionados a aviação, ou não, para movimentar sua economia.

O estudo apontou que um aeródromo também pode afetar a economia local de maneira indireta, como turistas que visitam o local apenas para observar aeronaves e utilizam dos serviços da região, ou os funcionários que trabalham no local e passam a consumir produtos oriundos de seus salários.

REFERÊNCIAS

ABEAR. Associação Brasileira das Empresas Aéreas. **Aviação no Brasil**, [2016]. Disponível em: <<http://panorama.abear.com.br/a-aviacao-no-brasil/impactos-sociais-e-economicos/producao/#c>>. Acesso em: 13 out. 2019.

AERO MAGAZINE. **Azul recebe primeiro ATR 72-600**, 2011. Disponível em: <https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/azul-recebe-primeiro-atr-72-600_47.html>. Acesso em: 14 out. 2019.

AEROCLUBE DE BAURU. **Institucional**, [20-?]. Disponível em: <<http://www.aeroclubebauru.com.br/o-aeroclube/institucional/>>. Acesso em: 13 out. 2019.

AEROFLAP. **LABACE**: Maior evento de aviação executiva da América Latina começa nas próximas horas, 2019. Disponível em: <<https://www.aeroflap.com.br/labace-maior-evento-de-aviacao-executiva-da-america-latina-comeca-nas-proximas-horas/>>. Acesso em: 16 out. 2019.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. **Cadastro de Aeródromos**, [2017?]. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/cadastro-de-aerodromos>>. Acesso em: 26 out. 2019.

ANAC. **Portaria ANAC nº 888/SIA, de 03 de Abril de 2013**, 2013. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/portarias-2013/portaria-no-0888-sia-de-04-03-2013/@@display-file/arquivo_norma/PA2013-0888.pdf>. Acesso em: 13 out. 2019.

ANAC. **Descrição de Variáveis**, 2019. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/descricao-de-variaveis>>. Acesso em: 03 out. 2019.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. **Pessoal da aviação civil**, 2019. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/pessoal-da-aviacao-civil>>. Acesso em: 25 maio 2019.

ANAC. ANAC Agência Nacional da Aviação Civil. **Consulta Interativa**: Indicadores do Mercado de Transporte Aéreo, 2019. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/consulta-interativa/demanda-e-oferta-origem-destino>>. Acesso em: 01 out. 2019.

ANSARAH, M. G. D. R. **Turismo**: Como aprender, como ensinar. 4. ed. São Paulo: Senac, v. 2, 2000.

AVIAÇÃO BRASIL. **TABA – Transportes Aéreos da Bacia Amazônica (Brasil)**, 2008. Disponível em: <https://aviacaobrasil.com.br/TABA_-_Transportes_Aereos_da_Bacia_Amazonica_Brasil/>. Acesso em: 25 set. 2019.

AVIAÇÃO BRASIL. **Pantanal Linhas Aéreas (Brasil)**, 2011. Disponível em: <https://aviacaobrasil.com.br/pantanal_linhas_aereas_brasil/>. Acesso em: 13 out. 2019.

BALSTER, I. **O programa de aviação regional e o desafio da administração**, Monografia (Graduação em Engenharia Civil). Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<http://monografias.poli.ufrj.br/monografias/monopoli10018631.pdf>>. Acesso em: 17 out. 2019.

BARROS, L. F. B. A história por trás da foto. **Aviation in Focus**, Porto Alegre, v. 7, n. 1, p. 13-18, jan-jun 2016.

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. 14. ed. São Paulo: Senac, 2019.

BETING, G. Revista Flap. **Ponte Aérea**, 2007. Disponível em: <http://www.revistaflap.com.br/web/_FILES/upload/24042012-112957-ponte_aerea.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2019.

BISON, R. Blog de Turismo & Aviação - Ricardo Bison. **Aeroporto também pode ser atração turística viu Brasil?**, 2018. Disponível em: <<https://riccbison.webnode.com//aeroporto-tambem-pode-ser-atracao-turistica-viu-brasil/>>. Acesso em: 14 out. 2019.

BNDES. Informe Infra-Estrutura. **Aviação Regional Brasileira (Modal Aéreo IV)**, 2002. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/infra/Inf02-50.pdf>. Acesso em: 31 set. 2019.

BRASIL QUE VOA. Estudio Folha. **Turismo e setor aéreo impulsionam economia brasileira**, 2018. Disponível em: <<http://estudio.folha.uol.com.br/brasil-que-voa/2018/10/1982870-aviacao-motor-da-economia.shtml>>. Acesso em: 18 out. 2019.

CAMASMIE, A.; CAMPOS, E. Época Negócios. **Azul e Trip anunciam fusão**, 2012. Disponível em: <<https://epocanegocios.globo.com/Informacao/Acao/noticia/2012/05/azul-e-trip-anunciam-fusao.html>>. Acesso em: 14 out. 2019.

CARDOSO, R. S. Vivendo Bauru. **O Aeroclube de Bauru: Toda uma história que deve ser levada em conta**, 2017. Disponível em: <<https://www.vivendobauru.com.br/aeroclube-administracao-local/>>. Acesso em: 05 out. 2019.

CARVALHO, D. Melhores Destinos. **Confira como foi o primeiro voo da AZUL em aviões ATR realizado ontem**, 2011. Disponível em:

<<https://www.melhoresdestinos.com.br/azul-atr-primeiro-voo.html>>. Acesso em: 14 out. 2019.

CHAVES, R. Gauchazh. **A relação íntima que o Brasil tem com o Boeing 707, um dos principais aviões da história**, 2019. Disponível em:

<<https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2019/06/a-relacao-intima-que-o-brasil-tem-com-o-boeing-707-um-dos-principais-avioes-da-historia-cjx6m8g3201qr01mvzkt48j1a.html>>. Acesso em: 10 out. 2019.

CONRADO, A. Aviões e Musicas. **Rio Sul, a mini-Varig – Uma breve história**, 2013. Disponível em: <<http://www.avioesemusicas.com/rio-sul-a-mini-varig-uma-breve-historia.html>>. Acesso em: 31 ago. 2019.

CONRADO, A. Aviões e Musicas. **TAM, uma breve, brevíssima história**, 2013. Disponível em: <<http://www.avioesemusicas.com/tam-uma-breve-brevissima-historia.html>>. Acesso em: 8 set. 2019.

CONRADO, A. Aviões e Musicas. **Votec, uma breve história**, 2013. Disponível em: <<http://www.avioesemusicas.com/votec-uma-breve-historia.html>>. Acesso em: 24 set. 2019.

CONRADO, A. Aviões e Músicas. **Nordeste Linhas Aéreas #história**, 2013. Disponível em: <<http://www.avioesemusicas.com/nordeste-linhas-aereas-historia.html>>. Acesso em: 22 set. 2019.

COOPER, C. et al. **Turismo: Princípios e Práticas**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2007.

DAESP. **Bauru Aérea**, 2018. Disponível em: <http://www.daesp.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/12/bauru_aerea.jpg>. Acesso em: 13 out. 2019.

DAESP. **Estatísticas**, 2019. Disponível em: <<http://www.daesp.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/04/tabela-abril.jpg>>. Acesso em: 1 jun. 2019.

DAESP. **Estatísticas**, 2019. Disponível em: <<http://www.daesp.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/04/grafico-abril.jpg>>. Acesso em: 1 jun. 2019.

DAESP. **Movimento Operacional: Mês Agosto/2019**, 2019. Disponível em: <<http://www.daesp.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/AGOSTO-2019.png>>. Acesso em: 03 out. 2019.

DAESP. **Movimento Operacional Ano de 2016**, 2019. Disponível em: <<http://www.daesp.sp.gov.br/estatistica-detalle/?id=16204>>. Acesso em: 05 out. 2019.

DARDANI, K. C.; MERGULHÃO, F. S. **O impacto da Afetividade na relação professor aluno**: um estudo do desenvolvimento cognitivo de crianças de 0 a 3 anos. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Pedagogia) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ibitinga, Ibitinga, 2017.

DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. **A disciplina e a prática da pesquisa qualitativa**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006.

DORNIER MUSEUM FRIEDRICHSHAFEN. Ficheiro:Der Nachbau des Dornier Wal N25 im Dornier Museum Friedrichshafen.JPG. **The replica of the flying boat Dornier Wal N25 at the Dornier Museum Friedrichshafen.**, 2012. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Der_Nachbau_des_Dornier_Wal_N25_im_Dornier_Museum_Friedrichshafen.JPG>. Acesso em: 25 maio 2019.

DURAND, A. Airliners. **Fokker F-27-500 Friendship - TAM**, 1988. Disponível em: <<https://www.airliners.net/photo/TAM/Fokker-F-27-500-Friendship/1074526/L>>. Acesso em: 8 set. 2019.

DWYER, L. The Aviation History Online Museum. **Douglas DC-3**, 1998. Disponível em: <<http://www.aviation-history.com/douglas/dc3.html>>. Acesso em: 28 maio 2019.

EICHENBERGER, R. Super Constellation Flyers. **2012 Back home**, 2012. Disponível em: <https://www.superconstellation.org/en/images-en/connie-bilder-2012/2012-back-home?i=20121105_104445>. Acesso em: 10 ago. 2019.

EMBRAER. **EMB 110 Bandeirante**, [20-?]. Disponível em: <<https://historicalcenter.embraer.com/br/pt/emb-110-bandeirante>>. Acesso em: 14 out. 2019.

EMBRAER. **EMB 120 Brasília**, [20-?]. Disponível em: <<https://historicalcenter.embraer.com/br/pt/emb-120-brasilia>>. Acesso em: 14 out. 2019.

ESTADÃO. Acervo Estadão. **Como era São Paulo sem o aeroporto de Congonhas**: Sem casas ao redor, área escolhida para construção do aeroporto ficava a 10 km do centro, 2013. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,como-era-sao-paulo-sem-o-aeroporto-de-congonhas,8967,0.htm>>. Acesso em: 26 maio 2019.

FAJER, M. **Sistemas de investigação dos acidentes**, 2009. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6134/tde-14012010-095713/pt-br.php>>. Acesso em: 08 mar. 2019.

FERREIRA, J. C. **Um breve histórico da aviação comercial brasileira**, 2017.

Disponível em:

<<http://www.abphe.org.br/uploads/ABPHE%202017/16%20Um%20breve%20hist%C3%B3rico%20da%20avia%C3%A7%C3%A3o%20comercial%20brasileira.pdf>>.

Acesso em: 07 mar. 2019.

FERREIRA, S. V. L. **Guernica de Picasso: Elemento potenciador do turismo militar em cidades bombardeadas**. Dissertação (Mestrado em Turismo) - Escola Superior de Turismo e Hotelaria do Estoril. Estoril, 2015.

FUCUCHIMA, L. Uol Economia. **Todos os aeroportos paulistas passarão à iniciativa privada em 2020, diz Doria**, 2019. Disponível em:

<<https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2019/10/04/todos-os-aeroportos-paulistas-passarao-a-iniciativa-privada-em-2020-diz-doria.htm>>. Acesso em: 15 out. 2019.

G1 BAURU E MARÍLIA. **Empresas lamentam falta de investimento no transporte de carga no aeroporto de Bauru**, 2017. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/empresas-lamentam-falta-de-investimento-no-transporte-de-carga-no-aeroporto-de-bauru.ghtml>>. Acesso em: 15 out. 2019.

G1 BAURU E MARÍLIA. **Voo de balões abre neste sábado mais uma edição do 'Arraiá Aéreo' em Bauru**, 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2019/06/08/voo-de-baloes-abre-neste-sabado-6a-edicao-do-arraia-aereo-em-bauru.ghtml>>. Acesso em: 16 out. 2019.

G1 BAURU E MARÍLIA. **Evento gratuito comemora os 80 anos do Aeroclube de Bauru**, 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2019/04/28/evento-gratuito-comemora-os-80-anos-do-aeroclube-de-bauru.ghtml>>. Acesso em: 16 out. 2019.

G1 BAURU E MARÍLIA. G1. **Latam cancela voos em Bauru após aeroporto suspender serviço de combate a incêndio**, 2019. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2019/04/13/aeroporto-moussa-tobias-suspende-servico-de-combate-a-incendio-e-latam-cancela-voos-em-bauru.ghtml>>. Acesso em: 03 out. 2019.

G1 BAURU E MARÍLIA. G1. **Latam retoma voos em Bauru após suspender operação por mudança no serviço de combate a incêndio**, 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2019/05/02/latam-retoma-voos-em-bauru-apos-suspender-operacao-por-mudanca-no-servico-de-combate-a-incendio.ghtml>>. Acesso em: 03 out. 2019.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 1. ed. São Paulo: Atlas , 1987.

GOOGLE MAPS. **Street View - ago 2011**, 2019. Disponível em: <<https://www.google.com/maps/@-22.1671031,-49.0717235,3a,25.3y,356.6h,90.24t/data=!3m6!1e1!3m4!1sNTwdn0X-KYoFMssWoC7asA!2e0!7i13312!8i6656>>. Acesso em: 15 out. 2019.

GOVERNO DO BRASIL. Legado Brasil. **Aviação regional: 96% dos brasileiros mais próximos de aeroportos**, 2015. Disponível em: <<http://legado.brasil.gov.br/noticias/infraestrutura/2014/07/aviacao-regional-96-dos-brasileiros-mais-proximos-de-aeroportos>>. Acesso em: 18 nov. 2018.

HORCH, D. DealBook. **Azul, Brazil Airline Started by JetBlue Founder, Files for I.P.O.**, 2014. Disponível em: <https://dealbook.nytimes.com/2014/12/01/azul-airline-started-by-jetblue-founder-files-for-i-p-o/?_r=0>. Acesso em: 14 out. 2019.

HOUGH, B. JetPhotos. **PT-GKN Embraer EMB-110 Bandeirante Rio-Sul**, 1990. Disponível em: <<https://www.jetphotos.com/photo/124256>>. Acesso em: 8 set. 2019.

Instituto Brasileiro Geografia e Estatística. **Bauru**, 2019. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/bauru/panorama>>. Acesso em: out. 13 2019.

IG SÃO PAULO. **Conheça a história da TAM**, 2010. Disponível em: <<https://economia.ig.com.br/empresas/comercioservicos/conheca-a-historia-da-tam/n1237748161396.html>>. Acesso em: 8 set. 2019.

IGNARA, L. R. **Fundamentos do Turismo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Senac Rio de Janeiro, 1999.

INFRAERO. INFRAERO Aeroportos. **Histórico**, [2016?]. Disponível em: <<https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-sao-paulo-congonhas-deputado-freitas-nobre/sobre-o-aeroporto/historico/>>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO DE CARTOGRAFIA AÉRONAUTICA. Ais Web. **ROTAER**, 2016. Disponível em: <<http://www.aisweb.aer.mil.br/download/?public=1ef45a59-92dd-4938-b6ad18c7bac0261b.pdf&p=Completo>>. Acesso em: 13 out. 2019.

JÚNIOR, V. Aviação Paulista. **Passaredo: a companhia aérea de Ribeirão Preto**, 2011. Disponível em: <http://www.aviacaopaulista.com/aviacao_comercial/historia_das_companhias_aereas/passaredo.htm>. Acesso em: 13 out. 2019.

KERNBEIS, D. JcNet. **Arraiá Aéreo terá voo histórico**, 2018. Disponível em: <<https://www.jcnet.com.br/noticias/geral/2018/05/524021-arraia-aereo-tera-voo-historico.html>>. Acesso em: 16 out. 2019.

LATAM. LATAM Airlines. **História**, [2018?]. Disponível em: <https://www.latam.com/pt_br/conheca-nos/sobre-nos/historia/>. Acesso em: 24 set. 2019.

LATAM AIRLINES. **Diferenciais do a319, da frota latam**, [2018?]. Disponível em: <https://www.latam.com/vamos/pt_us/artigos/lista-latam/a319-quatro-diferenciais/>. Acesso em: 17 out. 2019.

LUCENA, F. Diário do Rio. **História do Aeroporto Santos Dumont**, 2015. Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-aeroporto-santos-dumont/>>. Acesso em: 10 out. 2019.

MACEDO, D. Exame. **Autorizada incorporação da Pantanal Linhas Aéreas pela TAM**, 2013. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/autorizada-incorporacao-da-pantanal-linhas-aereas-pela-tam/>>. Acesso em: 13 out. 2019.

MALAGUTTI, A. O. **Evolução da aviação civil, no brasil**, 2001. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notas-tecnicas/publicacoes-da-consultoria-legislativa/arquivos-pdf/pdf/109712.pdf>>. Acesso em: 07 mar. 2019.

MALHEIROS, M. R. T. L. **Pesquisa na Graduação**, [2010?]. Disponível em: <www.profwillian.com/_diversos/download/prof/marciarita/Pesquisa_na_Graduacao.pdf>. Acesso em: 08 nov. 2018.

MARCOS PALHARES. **Arrecadação de alimentos no arraia aéreo em baurU**, [2018]. Disponível em: <<http://marcospalhares.com.br/arrecadacao-de-alimentos-no-arraia-aereo-em-bauru/>>. Acesso em: 16 out. 2019.

MONTEIRO, C. F. A Varig e o Brasil entre o desenvolvimento nacional e a competitividade global. **Civitas – Revista de Ciências Sociais**, Porto Alegre, v. 7, n. 1, p. 35-38, jan-jun 2007. ISSN 1.

NAVARRO, T. JCNET. **Gerador de renda, turismo de negócios predomina em Bauru, aponta pesquisa**, 2017. Disponível em: <https://www.jcnet.com.br/noticias/economia__negocios/2017/12/514060-gerador-de-renda--turismo-de-negocios-predomina-em-bauru--aponta-pesquisa.html>. Acesso em: 13 out. 2019.

NAVARRO, T. JcNet. **Com expectativa de atrair 120 mil pessoas, Arraiá Aéreo 'decola' hoje**, 2019. Disponível em: <<https://www.jcnet.com.br/noticias/geral/2019/06/549921-com-expectativa-de-atrair-120-mil-pessoas--arraia-aereo--decola--hoje.html>>. Acesso em: 16 out. 2019.

NBAA. National Business Aviation Association. **What is Business Aviation?**, [2019?]. Disponível em: <<https://nbaa.org/business-aviation/>>. Acesso em: 11 out. 2019.

NBAA. National Business Aviation Association. **About NBAA**, [2019?]. Disponível em: <<https://nbaa.org/about/>>. Acesso em: 11 out. 2019.

NETO, E. R. Observatório de Negociações Internacionais da América Latina. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**, 2007. Disponível em: <<https://onial.wordpress.com/2013/05/07/acordo-de-ceus-abertos-entre-brasil-e-eua/>>. Acesso em: 1 out. 2019.

O GLOBO. Acervo O Globo. **Aeroporto Santos Dumont é inaugurado na Ponta do Calabouço, em 1936**, 2013. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/aeroporto-santos-dumont-inaugurado-na-ponta-do-calabouco-em-1936-8891113>>. Acesso em: 16 mar. 2019.

OBA, J. Social Bauru. **80 anos do Aeroclube de Bauru: confira 10 curiosidades sobre essa história**, 2019. Disponível em: <<https://www.socialbauru.com.br/2019/04/08/80-anos-do-aeroclube-de-bauru/>>. Acesso em: 13 out. 2019.

OLIVEIRA, A. **Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas**. 1. ed. São Paulo: Pezco, 2009.

OLIVEIRA, M. C. D. Airliners. **Douglas C-47B Skytrain (DC-3) - Varig (ARGS - Aeroclube do Rio Grande do Sul)**, 2004. Disponível em: <<https://www.airliners.net/photo/Varig-ARGS-Aeroclube-do-Rio-Grande-do-Sul/Douglas-C-47B-Skytrain-DC-3/1138003/L?qsp=eJwtjUEOwjAMBL9S%2BQwHVlIDb/ABOPABY7ZCRCCRbShR1b%2BTRtxGs6vdBSi/XL5%2Bq0VgAhNUusMOCio%2BDaYFHILnrNwYOL9DQhuY9uPwQY2hNS2rn%2BuWosuJSIoL//1FW>>. Acesso em: 20 jun. 2019.

OLIVER, S. Aero Magazine. **Os trambiques de companhias como a Varig com modelos que nunca existiram**, 2016. Disponível em: <https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/na-guerra-vale-tudo_2958.html>. Acesso em: 19 fev. 2019.

PALHARES, G. L. **Transportes Turísticos**. 2. ed. São Paulo: Aleph, 2002.

PIRES, J. MKT Destinos. **Uma breve reflexão sobre aviação e turismo**, 2019. Disponível em: <<https://blog.panrotas.com.br/mktdestinos/2017/05/05/uma-breve-reflexao-sobre-aviacao-e-turismo/>>. Acesso em: 18 out. 2019.

PORTAL DO GOVERNO DE SÃO PAULO. **Obras de melhorias em aeroporto de Bauru ampliam nível de serviço**, 2018. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/obras-de-melhorias-em-aeroporto-de-bauru-ampliam-nivel-de-servico/>>. Acesso em: 19 out. 2019.

PREFEITURA DE BAURU. **Primeiros Tempos da Nossa Bauru - I**, [20-?]. Disponível em: <http://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/arquivos_site/publicacoes/Primeiros%20Tempos%20da%20Nossa%20Bauru.pdf>. Acesso em: 13 out. 2019.

PREFEITURA DE BAURU. **Bauru se destaca no turismo de negócios e acompanha crescimento nacional do segmento**, 2019. Disponível em: <<http://www2.bauru.sp.gov.br/materia.aspx?n=34567>>. Acesso em: 05 out. 2019.

PREFEITURA DE BAURU. **Bar do Aeroporto tem Certificado do Sanduíche Bauru renovado pelo COMTUR**, 2019. Disponível em: <<http://www2.bauru.sp.gov.br/materia.aspx?n=33578>>. Acesso em: 15 out. 2019.

PREFEITURA DE GUARAPUAVA. **Aeronave ATR 72-600 da Azul**, 2013. Disponível em: <<http://www.guarapuava.pr.gov.br/aeronave-atr-72-600-da-azul/>>. Acesso em: 09 jun. 2019.

RONÁ, R. D. **Transportes no Turismo**. Barueri: Manole, 2002.

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL. Conheça o Brasil que Voa. **Relatório Executivo**, [2015]. Disponível em: <http://transportes.gov.br/obrasilquevoa/pdf/Relatorio_Executivo_O_Brasil_que_Voa_v4.pdf>. Acesso em: 17 out. 2019.

SKYBRARY. **Fixed Base Operator (FBO)**, 2017. Disponível em: <[https://www.skybrary.aero/index.php/Fixed_Base_Operator_\(FBO\)](https://www.skybrary.aero/index.php/Fixed_Base_Operator_(FBO))>. Acesso em: 17 out. 2019.

SMITH, M. JR. **The airline encyclopedia, 1909–2000**. Lanham: The Scarecrow Press, 2002.

TONELLI, M. JCNET. **Por dia, 140 aviões cruzam o céu de Bauru e região**, 2016. Disponível em: <<https://www.jcnet.com.br/noticias/geral/2016/06/475025-por-dia--140-avioes-cruzam-o-ceu-de-bauru-e-regiao.html>>. Acesso em: 05 out. 2019.

VARELLA, J. Guia da Semana. **Anime Friends 2016**, 2016. Disponível em: <<https://www.guiadasemana.com.br/sao-paulo/turismo/evento/anime-friends-2016-aeroporto-campo-de-marte-08-07-2016>>. Acesso em: 16 out. 2019.

VIANA, P. AeroFlap. **Mirando a Passaredo, Azul anuncia voos de Guarulhos para Ribeirão Preto e Bauru**, 2019. Disponível em: <<https://www.aeroflap.com.br/mirando-a-passaredo-azul-anuncia-voos-de-guarulhos-para-ribeirao-preto-e-bauru/>>. Acesso em: 14 out. 2019.

VINHOLES, T. Airway. **Passaredo e MAP Anunciam novos voos no aeroporto de Congonhas**, 2019. Disponível em: <<https://airway.uol.com.br/passaredo-e-map-anunciam-novos-voos-no-aeroporto-de-congonhas/>>. Acesso em: 03 out. 2019.